ATTI PARLAMENTARI

XV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XV**
n. **18**

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

(Esercizi 2003 e 2004)

Trasmessa alla Presidenza il 14 giugno 2006

VOLUME II

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

INDICE

Volume I

Determinazione della Corte dei conti n. 39/2006 del 6 giugno 2006 ..... *Pag.* 5

Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato S.p.a. per gli esercizi 2003 e 2004 ..... » 9

DOCUMENTI ALLEGATI

FERROVIE S.p.a.

Esercizio 2003:

Relazione amministrativa ..... » 119

Relazione del Collegio sindacale ..... » 255

Bilancio consuntivo ..... » 263

Esercizio 2004:

Relazione amministrativa ..... » 331

Bilancio consuntivo ..... » 361

Relazione del Collegio sindacale ..... » 495

Bilancio consolidato ..... » 507

Volume II

TRENITALIA S.p.a.

Esercizio 2003:

Relazione amministrativa ..... » 11

Bilancio consuntivo ..... » 57

Relazione del Collegio sindacale ..... » 141

Esercizio 2004:

Relazione amministrativa ..... *Pag.* 169

Bilancio consuntivo ..... » 205

Relazione del Collegio sindacale ..... » 299

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.a.

Esercizio 2003:

Relazione amministrativa ..... » 319

Bilancio consuntivo ..... » 392

Relazione del Collegio sindacale ..... » 471

Esercizio 2004:

Relazione amministrativa ..... » 521

Bilancio consuntivo ..... » 563

TRENITALIA S.p.A.

BILANCIO DI ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2003

PAGINA BIANCA

CARICHE SOCIALI

Consiglio di Amministrazione alla data del 31 dicembre 2003 (*)

Presidente
LEGITIMO Prof. Gianfranco

Amministratore Delegato
RENON Ing. Roberto

Consiglieri
BASAGLIA Ing. Giorgio
LENCI Dott. Luigi
FORLENZA Dott. Francesco

Collegio Sindacale

Presidente
VINCENTI Dott. Mario

Sindaci effettivi
CAMPI Cav.Gr.Cr. Gianni
MARENGO Dott. Guglielmo

Sindaci supplenti
GEMMA Dott. Sergio
VAGLIO Dott. Sebastiano

Società di revisione contabile

Pricewaterhouse Coopers S.p.A.

(*) in carica dal 7 agosto 2003.

INDICE

RELAZIONE SULLA SULL'ANDAMENTO DELLA GESTIONE DELL'ESERCIZIO 2003

La Società: missione ed informazione di carattere generale
I principali eventi dell'anno
Risorse umane
La sicurezza dell'esercizio e la tutela ambientale
La qualità del servizio
Il quadro macroeconomico di riferimento
Principali indicatori di trasporto e andamento del traffico
Il risultato della gestione
Risultato operativo
Gestione finanziaria
Investimenti
Attività di ricerca e sviluppo
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio
Evoluzione prevedibile della gestione
Andamento economico delle società controllate
Rapporti con società controllate, collegate e con il Gruppo FS (controllante e controllate da quest'ultima)
Informazioni sulle azioni proprie
Altre informazioni
Proposte del Consiglio di Amministrazione
Allegato 1: Stato patrimoniale attivo
Allegato 2: Conto economico riclassificato

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2003

Stato patrimoniale attivo
Stato patrimoniale passivo
Conti d'ordine
Conto economico

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO CHIUSO AL 31.12.2003

Sezione 1: Contenuto e forma del bilancio
Sezione 2: Criteri di redazione del bilancio
Sezione 3: Criteri di valutazione
Sezione 4: Analisi delle voci dello Stato Patrimoniale del Conto Economico e delle relative variazioni
Stato patrimoniale: attivo
Stato patrimoniale: passivo
Conti d'ordine
Conto economico
Sezione 5: Altre informazioni

ALLEGATI ALLA NOTA INTEGRATIVA

Allegato 1: Rendiconto finanziario
Allegato 2: Elenco delle partecipazioni in imprese controllate, collegate ad altre
Allegato 3: Stato patrimoniale del settore dedicato al trasporto merci ex Art. 5 del Dlgs. n. 188/2003

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

PAGINA BIANCA

Relazione sull'andamento della gestione dell'esercizio 2003

PAGINA BIANCA

Signori azionisti,
il bilancio dell'esercizio 2003, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, è stato redatto in conformità agli articoli 2423 e seguenti del codice civile.
Questo bilancio di esercizio chiude con una perdita netta di 19 milioni di euro, dopo aver stanziato ammortamenti per 543 mlioni di euro. Prima delle imposte, che ammontano a 102 milioni di euro, si evidenzia un risultato positivo di 83 milioni di euro.

LA SOCIETÀ: MISSIONE ED INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Trenitalia è la società di trasporto del Gruppo Ferrovie dello Stato. La sua missione è quella di assicurare un'offerta di servizi in grado di soddisfare, in ambito nazionale ed europeo, le esigenze di mobilità dei viaggiatori, sia di media e lunga percorrenza che in ambito metropolitano e regionale, e le necessità di trasporto delle merci.
Alla base della sua missione Trenitalia pone quali condizioni essenziali la sicurezza del servizio, la qualità e la centralità del rapporto con la clientela.
La società è articolata in tre Divisioni (Divisione Passeggeri, Divisione Trasporto Regionale e Divisione Cargo) e un'Unità Operativa (Unità Tecnologie Materiale Rotabile-UTMR) con distinte specializzazioni di ruoli e competenze per meglio adempiere alla sua missione.

Divisione Passeggeri
Assicura il trasporto viaggiatori sulle medie e lunghe distanze, realizzando la politica commerciale del settore, fissando gli orari e le condizioni di viaggio, promuovendo i prodotti sul mercato e garantendo la concorrenzialità rispetto agli altri vettori.
La strategia della Divisione è orientata, in particolare, al potenziamento dell'offerta dei servizi cosiddetti "vocazionali" ossia servizi rivolti ai segmenti di mercato dove la ferrovia ha un vantaggio competitivo e un'effettiva prospettiva di sviluppo -servizi Eurostar (ES*) ed Intercity (IC)-.
In quest'ottica, nel corso del 2003, l'offerta ES* è stata potenziata con l'introduzione di 6 coppie di treni sulla relazione Milano – Venezia e di una coppia sulla Roma – Venezia. Con l'orario entrato in vigore il 14 dicembre 2003 sono stati introdotti 10 nuovi collegamenti ES* tra Milano e Torino, una nuova coppia di treni ES* sulla relazione Roma – Bolzano nonché il nuovo collegamento "Flagship" tra Roma Tiburtina e Milano Rogoredo che riduce la percorrenza a 3 ore e 55 minuti.
Per quanto riguarda il prodotto IC, il 16 giugno è stato presentato il nuovo intercity che migliora il livello di comfort adeguandolo ai treni di classe superiore e 14 nuovi treni sono entrati progressivamente in esercizio sulle relazioni Napoli – Udine, Milano – Reggio Calabria, Torino – Napoli, Torino – Bari e Roma – Reggio Calabria. Il comple-

tamento del lancio è previsto per il luglio 2005.

Con le Aree di business costituite da ES* Italia, IC Giorno e Notte ed Internazionale, la Divisione Passeggeri è presente sul mercato con una vasta gamma di offerte.

Anche sul fronte delle proposte commerciali, la Divisione propone un'ampia tipologia di offerte. Le principali novità, in questo settore, sono state introdotte con l'entrata in vigore dell'orario 2003-2004 e sono rappresentate:

- dall'estensione della modalità di vendita "ticketless" a tutti i treni ES*. Il biglietto, acquistato on line o attraverso la biglietteria telefonica, viene rilasciato a bordo treno al cliente che indica il PNR comunicato al momento dell'acquisto ed esibisce un documento d'identificazione;
- dalla possibilità per il viaggiatore di chiedere, prima della partenza, il cambio del biglietto anche per un importo inferiore a quello già corrisposto, con diritto al rimborso della differenza.

Per garantire i servizi alla propria clientela, la Divisione Passeggeri vede impegnate oltre 15.000 persone; il parco rotabili disponibili alla fine del 2003, risulta costituito da 96 treni di tipo ETR, dedicati al servizio ES* e circa 4.000 carrozze per la formazione dei treni IC, Eurocity (giorno e notte) ed Espressi.

Divisione Trasporto Regionale

Assicura i servizi di mobilità locale, rapportandosi alla domanda espressa dalle diverse realtà territoriali attraverso i Contratti di Servizio con lo Stato e con le Regioni.

Le risorse sono pari a quelle deliberate per l'esercizio 2001 (1.209 milioni di euro) in quanto le Regioni, in sede di redazione dei contratti di servizio per il biennio 2002-2003, hanno richiesto sostanzialmente la stessa produzione dell'anno precedente, compresa quella regolata dai contratti di servizio aggiuntivi dedicati a servizi specifici.

La Divisione si articola in 21 Direzioni (19 regionali e 2 provinciali) presso le quali lavorano oltre 21.000 dipendenti.

Nel corso del 2003 i viaggiatori km. trasportati dai treni della Divisione hanno superato i 20 miliardi ed i pendolari in possesso di un abbonamento ferroviario sono oltre 500.000.

La flotta che la Divisione utilizza per i propri servizi, al 31 dicembre 2003, si compone di circa 2.400 locomotori e di circa 5.500 carrozze. Inoltre, si sta attuando il piano di rinnovamento del parco veicoli, sia attraverso l'introduzione di nuovo materiale con elevate caratteristiche di comfort e di prestazione, sia attraverso la ristrutturazione del parco esistente.

In particolare, oltre all'adozione di treni TAF (Treni ad Alta Frequentazione), la Divisione sta introducendo moderni locomotori (E464) concepiti appositamente per il trasporto locale (240 E464 sono in corso di consegna) e sta proseguendo la ristrutturazione e la climatizzazione delle carrozze: nel 2003, su 950 carrozze è stato istallato l'impianto di condizionamento.

Oltre ai convogli, l'attenzione della Divisione è orientata allo sviluppo dei sistemi d'informazione alla clientela anche a bordo treno e della rete di vendita (emettitrici automatiche dei biglietti).

Divisione Cargo

La Divisione esercita il ruolo di operatore del trasporto ferroviario di merci, nonché della logistica sia in Italia che all'estero, anche attraverso le società controllate e collegate che operano nei settori del trasporto convenzionale, del trasporto combinato, della logistica e della gestione dei terminali.

Per meglio rispondere alle esigenze del mercato, a partire da gennaio 2003, la Divisione ha adottato una nuova struttura organizzativa basata, per quel che riguarda il settore commerciale, su aree di Business distinte per tipologia di trasporto, mentre per la parte produttiva, sulla verticalizzazione organizzativa.

Più precisamente la Divisione Cargo è, oggi, così organizzata:

- Business Combinato che ha come riferimento principale il segmento degli operatori e degli intermediari logistici, marittimi e terrestri;
- Business Convenzionale che ha la stessa missione del Business Combinato, ma in relazione al trasporto convenzionale. La struttura, a sua volta, si articola in quattro Business Unit: Siderurgia, Chimica, Pubblica Amministrazione e Auto ed Altri Mercati. Quest'ultima ha come riferimento il trasporto di materiali da costruzione, piastrelle, argilla, legno, carta, minerali, prodotti agroalimentari e quelli della grande distribuzione;
- Business Development che ha l'obiettivo di assicurare, in coerenza con il quadro strategico aziendale, lo sviluppo a medio-lungo termine del traffico merci. Inoltre, ha il presidio dei processi di innovazione e l'elaborazione di modelli innovativi di pricing;
- la Direzione Operativa che ha il presidio dei processi operativi finalizzato all'efficienza e alla qualità del servizio;
- la Direzione Tecnica che ha il presidio sullo sviluppo tecnico divisionale, finalizzato all'ottimizzazione dei costi e dei processi produttivi.

Il contesto in cui la Divisione opera è particolarmente competitivo: difatti, per quanto riguarda il mercato nazionale, oltre alla concorrenza degli altri operatori del trasporto si è consolidato l'ingresso di nove nuove imprese ferroviarie, con capitale interamente privato, nell'ambito del processo di liberalizzazione del mercato a seguito del recepimento e dell' applicazione della Direttiva n.440/1991 UE.

Per far fronte alla concorrenza, la Divisione ha sviluppato nuovi sistemi informativi, tra i quali spiccano il sistema di programmazione integrata dell'orario (P&GO), finalizzato alla gestione condivisa tra la funzione commerciale e quella operativa dell'orario treni, ed il sistema di formazione treno e monitoraggio carri (SIR) che, dopo la fase di avvio del secondo semestre 2002, è entrato in pieno esercizio nel 2003.

Nell'ambito degli scambi commerciali internazionali, la Divisione prosegue nel processo di consolidamento delle joint-venture già avviate

negli anni precedenti e nello sviluppo di nuove. In particolare, nel 2003 sono state realizzate alleanze societarie con RENFE (Logistica Mediterranea Cargo S.A.), SNCF (Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l.) e DB Cargo (TX Logistik AG.). Si segnala in relazione a quest'ultima operazione che con l'acquisto del 15% del capitale della TX Logistik, seconda impresa ferroviaria privata tedesca nel settore del trasporto merci, ed un'opzione per arrivare al 40%, il Gruppo FS entra per la prima volta in una società ferroviaria straniera di rilevanza europea. L'obiettivo di tale acquisizione è quello di aumentare la presenza e i servizi della Divisione sulla direttrice europea nord-sud, che da sola rappresenta più della metà del traffico.
Inoltre, nell'ambito del "progetto corridoio V", è proseguita la cooperazione con le ferrovie Slovene che ha determinato la trasformazione di alcune locomotive in grado di operare indifferentemente in territorio italiano o sloveno e la stipula di un accordo siglato a Monaco il 23 maggio 2003 per l'Interoperabilità fra i due Paesi.
La flotta che la Divisione utilizza per i propri servizi, al 31 dicembre 2003, si compone di circa 1.900 locomotori e circa 50.000 carri.

Unità Tecnologie Materiale Rotabile (UTMR)
L'UTMR esercita tutte le attività necessarie a fornire alle strutture aziendali il parco rotabili e a garantirne il controllo, sia direttamente che indirettamente, del sistema manutentivo.
Essa è di supporto alla progettazione e all'acquisto del materiale ferroviario e vanta un'esperienza consolidata nel settore dei collaudi.
Proprio l'esperienza di UTMR, sull'intero ciclo di progettazione, acquisto e ristrutturazione del materiale rotabile, ne fa il riferimento, su tutto il territorio nazionale, per le attività delle imprese di trasporto e non solo del Gruppo FS.
Il modello organizzativo e di controllo dell'UTMR, nell'ambito di un più ampio progetto di reingegnerizzazione delle logiche e dei processi manutentivi della società attualmente in corso, è stato ridefinito nel 2002 e si articola in Business Units dedicate alle specifiche tipologie di materiale rotabile per meglio rispondere alle esigenze emerse dalle nuove strategie manutentive di Trenitalia.
Per le attività che svolge, l'Unità assorbe circa 4.700 addetti, distribuiti in dieci stabilimenti specializzati per tipologia di rotabili.
Nel processo di realizzazione degli investimenti in materiale rotabile, UTMR presiede alla qualificazione delle imprese fornitrici, ne valuta l'affidabilità e ne garantisce prestazioni e prodotti.

I PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

- Per tutto il 2003 è continuata la sospensione dell'operatività della regolazione delle tariffe passeggeri sui treni a media/lunga percorrenza stabilita nella Delibera CIPE del 15.11.2001 essendo tuttora in corso di revisione, da parte del CIPE stesso, i criteri di regolamen-

tazione delle tariffe di alcune "public utilities". In relazione a quanto sopra, non si è realizzato l'aumento medio delle tariffe del 4% previsto dal 1° gennaio 2003.

- Il 27 gennaio l'Assemblea del Consorzio Ferrovie Lombarde ha approvato il bilancio finale di liquidazione al 31 dicembre 2002 e il successivo 20 febbraio è stato effettuato il versamento a favore di Trenitalia della quota ad essa spettante (pari a 22.925 euro).
- Lo stesso 27 gennaio, è avvenuta la collisione in galleria tra il treno 22957 (Torino-Ventimiglia-Taggia) e il treno straordinario Nice Ville-Tende.

  L'urto, avvenuto in territorio francese, ha provocato la tragica morte di un macchinista e un Capo Treno e il ferimento di alcuni viaggiatori.

  Per quanto riguarda il materiale rotabile, la motrice è stata gravemente danneggiata, mentre le rimanenti vetture hanno riportato lievi danni.

  Le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società, sono coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.
- In data 7 febbraio è stata costituita da Trenitalia e RENFE, con partecipazione paritetica, la società di diritto spagnolo "Logistica Mediterranea Cargo SA", per il potenziamento, la commercializzazione e lo sviluppo del trasporto merci su rotaia tra i due Paesi.
- Il 19 febbraio la KPMG S.p.A ha emesso la propria relazione di revisione positiva sulla rendicontazione predisposta da Trenitalia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2001 in ottemperanza all'art. 8 del Contratto di Servizio Pubblico 2000-2001, stipulato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- Il 21 marzo Trenitalia ha sottoscritto e versato l'aumento di capitale sociale della società Hydroitalia S.r.l., portandolo a 31.230.000 euro e ne ha deliberato la trasformazione da S.r.l. a S.p.A..

  In pari data Trenitalia ha effettuato un ulteriore versamento destinato alla copertura della perdita 2002, pari a 2.263 euro ed ha venduto alla società gli impianti idrici al fine di sviluppare il business della depurazione delle acque reflue.
- Il 16 aprile è stato firmato dalla Confindustria, dalle Organizzazioni Sindacali e dal Gruppo FS il nuovo CCNL delle attività ferroviarie, che decorre dal 1° gennaio 2003 ed avrà durata fino al 31 dicembre 2004, per la parte economica, e fino al 31 dicembre 2006, per la parte normativa.
- Il 14 maggio Trenitalia ha acquistato, dalla SBB Cargo AG, il 10% della Ralpin AG, società avente lo scopo di sviluppare, gestire e commercializzare l'autostrada viaggiante per il traffico Italia/Svizzera.
- Lo stesso 14 maggio è avvenuto un incidente all'interno dell'anello ferroviario di Roma, nella tratta tra la Stazione di Roma Tiburtina e il Doppio Bivio Nomentano, tra un treno a lunga percorrenza ed uno per il trasporto metropolitano.

L'incidente, fortunatamente senza vittime, ha causato il deragliamento di alcune carrozze.

Le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società, sono coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.

- Il 23 maggio Trenitalia ha siglato, a Monaco, un accordo con le Ferrovie Slovene per l'interoperabilità del trasporto merci tra l'Italia e la Slovenia.
- Il 3 giugno Trenitalia ha ceduto 159.272 azioni, rappresentanti il 51% della partecipazione in Hydroitalia S.p.A., ad una joint-venture costituita pariteticamente da Enel S.p.A. ed Enertad S.p.A., aggiudicataria della gara appositamente espletata per tale cessione.

  Il successivo 30 giugno, l'Assemblea Straordinaria della Hydroitalia S.p.A. ha deliberato la variazione della denominazione della stessa in EN.Hydro S.p.A..
- L'11 luglio l'Assemblea Straordinaria della Hydroitalia Due S.r.l. ha deliberato la modifica della denominazione sociale in "Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l." e la modifica dell'art. 3 dello statuto. Il nuovo dettato statutario prevede che la società abbia per oggetto il trasporto combinato di merci e, in particolare, lo sviluppo e la commercializzazione del servizio di navette ferroviarie di trasporto combinato attraverso le Alpi tra l'Italia e la Francia, sulla tratta Aiton-Orbassano.
- In data 29 luglio, Trenitalia ha concesso un finanziamento di 1,7 milioni di euro ad FS Cargo S.p.A. per la patrimonializzazione della società Omnia Logistica. Il finanziamento, rimborsabile in un'unica soluzione, è stato concesso per la durata di 18 mesi, al tasso di interesse applicato sul c/c intersocietario intrattenuto tra Trenitalia e Ferrovie dello Stato. Successivamente, il 29 dicembre, è stato concesso un ulteriore finanziamento di 3,7 milioni di euro per gli stessi motivi e alle stesse condizioni del precedente.
- Il 31 luglio Trenitalia ha acquistato, ad un prezzo di 3,9 milioni di euro, una quota pari al 15% del capitale della società TX Logistik AG, società tedesca che svolge dal 2000 attività di trasporto ferroviario e di logistica integrata.
- Il 7 agosto l'Assemblea di Trenitalia ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione composto dai consiglieri: Giorgio Basaglia, Francesco Forlenza, Gianfranco Legitimo, Luigi Lenci e Roberto Renon. L'Assemblea ha, inoltre, nominato Presidente della società Gianfranco Legitimo. Il nuovo Consiglio di Amministrazione, riunitosi successivamente, ha confermato come Amministratore Delegato Roberto Renon.
- Il 19 settembre Trenitalia ha ceduto la sua quota di partecipazione nella Sve Rail AB al socio svedese Green Cargo AB ed ha, contestualmente acquistato da Sve Rail Italia AB, il 100% delle quote della sua controllata Sve Rail Italia S.r.l.
- Il 30 settembre, alle ore 8,15, il treno regionale 11432 che collega Porretta a Bologna è deragliato poco dopo la stazione Garibaldi di

Casalecchio di Reno. L'incidente ha provocato il ferimento di circa 130 persone, fortunatamente nessuno in modo grave. Le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società, sono coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.

- Il 6 ottobre l'Assemblea Straordinaria di Trenitalia S.p.A. ha deliberato l'aumento del capitale sociale da euro 1.489.285.500 a euro 2.289.285.500 mediante emissione di 1.600.000 nuove azioni ordinarie del valore unitario di euro 500. Tale aumento, interamente sottoscritto da Ferrovie dello Stato S.p.A., è stato versato per i tre decimi in pari data e per i restanti sette decimi in data 30 dicembre 2003: al 31 dicembre, pertanto, il capitale di Trenitalia S.p.A. risulta interamente sottoscritto e versato.
- Il 10 dicembre Trenitalia ha acquisito il 50% del capitale della società Passaggi S.p.A. da Grandi Stazioni S.p.A.; con tale operazione, la partecipazione detenuta da Trenitalia nella società Passaggi è diventata totalitaria.

  Il successivo 15 dicembre, poi, Trenitalia ha acquistato da Passaggi il 20% del capitale della società Bopa Grandi Biglietterie S.r.l..
- Il 18 dicembre, in attuazione del Progetto "Autostrada ferroviaria alpina", Trenitalia ha acquisito il 50% del capitale della società Logistica SA, detenuta da SNCF Partecipations.
- Sempre in data 18 dicembre, Trenitalia ha erogato la prima tranche, pari a 5,4 milioni di euro, del finanziamento a breve concesso alla sua controllata Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l per far fronte all'avvio dell'attività. Il finanziamento, di complessivi 7,7 milioni di euro, è stato concesso ad un tasso d'interesse pari a quello applicato al c/c intersocietario intrattenuto tra Trenitalia e Ferrovie dello Stato.
- Il 22 dicembre la PricewaterhouseCoopers S.p.A. ha emesso la propria relazione di revisione positiva sulla rendicontazione, predisposta da Trenitalia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2002, ai sensi dell'art.8 ed in applicazione della clausola di continuità prevista dall'art.10 del Contratto di Servizio Pubblico 2000-2001.
- Il 23 dicembre è stato sottoscritto, tra Trenitalia e una società terza, il contratto per la raccolta introiti presso le biglietterie di stazione.

  Tale tipo di servizio veniva precedentemente garantito dalle stesse banche presso le quali la società versava gli introiti delle stazioni, all'interno del contratto di gestione della tesoreria del Gruppo stipulato dalla Capogruppo FS con gli Istituti di credito.
- Il 28 dicembre, al fine di ottenere un'ulteriore tranche di risorse necessarie al finanziamento dei propri investimenti, Trenitalia ha ottenuto dalla controllante FS un finanziamento di 400 milioni di euro. Quest'ultima, a sua volta, aveva emesso il 23 dicembre un prestito obbligazionario di 400 milioni di euro, interamente sottoscritto da Eurofima nell'ambito di una operazione di "private placement".

  A garanzia di quest'ultima operazione, Trenitalia ha sottoscritto, sem-

pre il 23 dicembre, un atto di pegno su propri rotabili, aventi un valore contabile complessivo di 420 milioni di euro, a favore di Eurofima.
I rotabili concessi in pegno sono stati consegnati ad FS in qualità di custode, come previsto contrattualmente, rimanendo invariata in capo a Trenitalia la disponibilità all'uso degli stessi.

RISORSE UMANE

Personale impiegato e costo del lavoro

Nell'esercizio 2003, la consistenza del personale della società ha rilevato una riduzione netta di 1.815 unità. Tale decremento è la risultante dell'effetto differenziale tra entrate e uscite (rispettivamente 1.322 le prime e 3.137 le seconde), garantendo un ampio turn-over che ha ridotto ulteriormente l'età media di Trenitalia e conseguentemente il livello di inquadramento medio.

Personale Impiegato

(importi in migliaia di euro)

	31.12.2003	31.12.2002
Divisione passeggeri	15.292	16.029
Divisione Cargo	14.390	14.932
Divisione Trasporto Regionale	21.389	21.881
Unità Tecnologie Materiale Rotabile	4.753	4.818
Staff Centrali	382	361
Totale *	**56.206**	**58.021**

* I valori tengono conto del personale distaccato da altre società, in misura non significativa, ed operante in Trenitalia.

In data 16 aprile 2003, come già segnalato, è stato firmato il nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle attività ferroviarie e contemporaneamente è stato siglato l'accordo di Confluenza del Gruppo FS. Il contratto decorre dal 1° gennaio 2003 e rimarrà in essere fino al 31 dicembre 2004, per la parte economica, ed al 31 dicembre 2006, per la parte normativa.
Il costo del personale dell'esercizio 2003 è pari a 2.513 milioni di euro, comprensivo dell'una tantum di competenza del periodo per circa 33 milioni di euro.
L'una tantum erogata nel 2003 a copertura del periodo precedente la vigenza del contratto (2000-2002), invece, era stata ricompresa nei costi dell'esercizio precedente, come già ampiamente commentato nel bilancio 2002.

La Formazione Professionale

La società ha proseguito, nel corso del 2003, le attività di formazione professionale del personale avviate negli esercizi precedenti, con par-

ticolare riferimento alla formazione istituzionale, a quella di "business" e alla formazione tecnico-professionale.
I principali progetti formativi portati avanti nel corso dell'anno sono, qui di seguito, indicati:

La Formazione istituzionale
E' stata data continuità ai progetti relativi la Formazione Neolaureati con interventi formativi dedicati all'Orientamento e al Percorso di Sviluppo.
I principali nuovi progetti avviati riguardano la Formazione di Orientamento neo assunti con esperienza e la Formazione di sviluppo manageriale per quadri; quest'ultima è finalizzata allo sviluppo delle abilità manageriali nelle risorse quadro, sulla base dei risultati dei percorsi di assessment specificamente definiti.

La Formazione di business
Di rilievo i progetti, comuni a tutte le Divisioni e all'UTMR, relativi al Progetto Strategico Manutenzione Rotabili (RSMS), con la realizzazione di attività di change management e formazione referenti ed operatori di manutenzione sui nuovi processi ed i nuovi sistemi informativi per la pianificazione e gestione della manutenzione, ed al nuovo Modello di controllo investimenti inerente i nuovi processi, la nuova organizzazione ed i nuovi sistemi informativi a supporto.
E' proseguita inoltre l'attività formativa relativa alle tematiche della Qualità e Marketing per Dirigenti e Quadri (interventi specifici di Cargo, Passeggeri e Trasporto Regionale sul processo e piano di marketing).

La Formazione tecnico-professionale
Essa ha riguardato principalmente le abilitazioni ai ruoli operativi connessi alla sicurezza di esercizio e lavoro/ambiente rivolto a tutto il personale di condotta, manovra, accompagnamento e formazione treno, manutenzione e verifica. Il principale progetto realizzato ha riguardato la Formazione/Informazione sui rischi connessi alle attività lavorative sugli impianti di Trenitalia.

La Sicurezza del Lavoro
Nel corso del 2003 è stata portata avanti una serie di attività aventi come obiettivo quello di migliorare la Sicurezza del Lavoro.
La maggiore di queste attività è stata la *Campagna di comunicazione e sensibilizzazione sulla Sicurezza sul Lavoro*, un vasto progetto durato tutto l'anno e finalizzato ad accrescere nel personale la cultura della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro.
Il progetto si è articolato in varie iniziative ed ha coinvolto 160 impianti e più di 28.000 lavoratori.
Una delle prime iniziative attuate è stata l'affissione in tutti gli impianti di cartelloni tematici sulla sicurezza e la distribuzione di depliant informativi sui rischi specifici presenti nel sito.
E' stato, inoltre, organizzato e condotto un concorso tra i 160 impian-

ti, suddivisi per tipologia omogenea, che prevede la premiazione di quegli impianti che presenteranno gli indici di frequenza degli infortuni migliori rispetto agli altri impianti della stessa tipologia.
Un'altra iniziativa ha riguardato la consegna a tutti gli impianti di Trenitalia di un CD ROM contenente la normativa, le circolari e procedure più rilevanti emesse dalla società sull'argomento della sicurezza con lo scopo di fornire un supporto utile a tutti i Datori di Lavoro che, insieme ai Responsabili del Servizio di Prevenzione e Protezione, hanno il compito di gestire e tutelare la salute e l'incolumità dei lavoratori negli impianti.
In 12 impianti pilota sono stati organizzati, inoltre, degli incontri con esperti di comunicazione, della sicurezza del lavoro ed ergonomia per affrontare ed analizzare le dinamiche che possono comportare le situazioni a rischio ed, insieme ai lavoratori coinvolti, studiare i comportamenti ed i provvedimenti utili a prevenirle.
Sul particolare tema della prevenzione degli incendi è stato condotto un primo ciclo formativo per la costituzione di un gruppo di esperti che potranno eseguire progettazioni e certificazioni in materia antincendio. I corsi sono stati tenuti da funzionari tecnici appartenenti ai Vigili del Fuoco.
Infine, allo scopo di accrescere ulteriormente la cultura della prevenzione e creare ambienti di lavoro a misura d'uomo, è stato previsto che negli impianti di Trenitalia sia realizzato compiutamente e mantenuto "l'ordine industriale" riferito alla pulizia degli ambienti di lavoro, alla protezione delle macchine ed attrezzature ivi dislocate, alla fruibilità dei luoghi di passaggio e alla separazione in luoghi ad hoc degli scarti delle lavorazioni.

LA SICUREZZA DELL'ESERCIZIO E LA TUTELA AMBIENTALE

Il Sistema di Gestione della Sicurezza adottato da Trenitalia rappresenta una occasione importante per aggiornare le strategie ed i programmi relativi alla sicurezza ai fini di un miglioramento continuo dei livelli attualmente raggiunti dalla società.
Nel suddetto Sistema di Gestione della Sicurezza una parte rilevante è rappresentata, infatti, dall'individuazione delle possibili fonti di "pericolo" inerenti l'esercizio ferroviario, dalla definizione di una metodologia per la valutazione del rischio connesso, dall'impostazione di una corretta strategia di gestione dei rischi e dall'individuazione dei conseguenti interventi di mitigazione.
Inoltre, poiché il costante monitoraggio delle prestazioni costituisce elemento necessario per la valutazione dell'efficacia delle azioni poste in essere nonché del raggiungimento degli obiettivi di sicurezza prefissati, Trenitalia ha migliorato i sistemi di registrazione, di reporting ed analisi degli eventi incidentali attraverso l'utilizzo della Banca Dati Sicurezza da parte degli operatori addetti e del management, nonché introducendo specifiche procedure di Audit sulla circolazione, sulla sicurezza del lavoro e dell'ambiente.

In relazione a quest'ultimo aspetto, è utile segnalare che, nel corso dell'anno, è stato istituito un Gruppo aziendale di auditor e team leader per la verifica dell'efficacia dei sistemi di gestione.

Nel settore della protezione dell'ambiente è stato confermato l'impegno a perseguire gli obiettivi di:

- sviluppare le proprie attività nel rispetto dell'ambiente valorizzando la posizione di vantaggio ecologico del trasporto su ferro sulle altre modalità di trasporto;
- aumentare il grado di consapevolezza dell'opinione pubblica sui minori costi ambientali e sociali del trasporto ferroviario;
- sviluppare iniziative mirate al contenimento ed abbattimento delle possibili fonti di inquinamento dell'ambiente, sia esterno che di lavoro, con particolare riguardo ad acque, rifiuti, rumore, campi elettromagnetici ed amianto.

Le principali attività eseguite nel corso dell'anno, volte al raggiungimento dei suddetti obiettivi, sono state le seguenti:

- erogazione di corsi di formazione per oltre 250 addetti sulla gestione dei rifiuti e degli olii e per 50 addetti sul trasporto delle merci pericolose;
- realizzazione di un sistema centralizzato per la gestione informatizzata del trasporto di rifiuti su ferrovia, che consente di razionalizzare e rendere più efficiente la gestione dati ed il flusso informativo legato alle spedizioni.

  Analogamente, per la produzione dei rifiuti, è in fase di sperimentazione in alcuni impianti pilota un software che consente agli utenti di inserire in tempo reale i dati relativi ai rifiuti prodotti nel proprio impianto, al fine di ottenere sia il registro informatico dei rifiuti prodotti e relative statistiche, che la dichiarazione del Modello Unico dei Rifiuti sia prodotti che trasportati;
- prosecuzione dell'attività di sperimentazione del Gecam, il gasolio a basso impatto ambientale, su alcune linee non elettrificate della Toscana, della Sardegna e delle Marche. Se la sperimentazione darà i risultati attesi, entro il 2004, l'utilizzo del Gecam potrebbe essere esteso alle altre Regioni;
- partecipazione a gruppi di lavoro, in ambito Union Internationelle Chemins de Fer (UIC), sulla prevenzione e riduzione dell'inquinamento acustico che hanno avuto come oggetto la ricerca per la sperimentazione di suole frenanti a minore impatto acustico, la sperimentazione di dispositivi basati sul controllo attivo del rumore per la riduzione delle emissioni acustiche di macchine di manovra ferroviarie e la mappatura acustica della rete ferroviaria europea in relazione alla scelta della tecnologia più efficace per il contenimento delle emissioni acustiche (progetto STAIRRS);
- partecipazione al gruppo di lavoro istituito con il Ministero dell'Ambiente e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) per i progetti di risanamento;
- presentazione delle Linee Guida Ambientali per il materiale rotabile redatte in collaborazione con le principali aziende costruttrici di

materiale rotabile nell'ambito dell'AICQ (Associazione Italiana per la Qualità).

Si tratta di uno strumento importante per l'acquisto di nuovi mezzi, progettati e realizzati prendendo in esame standard elevati riguardanti i principali aspetti ambientali, dai consumi energetici e le emissioni in atmosfera, fino al rumore, le vibrazioni ed i campi elettromagnetici.

Oltre a quanto svolto in Italia in collaborazione con l'AICQ, Trenitalia è impegnata anche a livello internazionale, nell'ambito dei progetti REPID e PROSPER, per stabilire dei parametri e degli indicatori condivisi che consentano di progettare e richiedere treni sempre più rispettosi dell'ambiente;

- lancio del progetto Banca del Clima, realizzato in collaborazione con il WWF e Cittadinanza Attiva, che permetterà di diffondere presso le famiglie italiane e nelle scuole le scelte migliori per un consumo e per una mobilità più sostenibile nonché, questa volta in collaborazione con Legambiente, la quindicesima edizione del Treno - Verde, un appuntamento ormai storico per riflettere sulla qualità della vita e dell'aria nelle nostre grandi città.

Alcune attività di tutela dell'ambiente si sono integrate a quelle di sicurezza del lavoro.

In particolare, durante il primo semestre del 2003 si è conclusa con successo su 8 siti pilota la fase di implementazione, avviata nel 2002, dei Sistemi di Gestione per l'Ambiente e la Sicurezza sul Lavoro – conformemente agli standard UNI EN ISO 14.001 ed OHSAS 18.001 –.

In uno di tali siti pilota (ISR Reggio Calabria), a dicembre del 2003, è stata ottenuta la certificazione per l'Ambiente e la Sicurezza sul Lavoro. Sono state, inoltre, avviate le attività di implementazione dei Sistemi di Gestione in due impianti di Roma e di Milano. Su quest'ultimo il sistema è stato progettato in modo integrato con quello per la Qualità. Per l'intera Direzione Regionale Campania della Divisione Trasporto Regionale, infine, è stato portato a certificazione il Sistema di Gestione Ambientale in accordo alla ISO 14.001.

L'anno 2003 ha visto inoltre l'avvio del progetto PQ-DSS 13 QHSE "Quality, Health, Safety and Environment" per l'integrazione dei sistemi di gestione in Trenitalia.

A seguito del Primo Rapporto Ambientale pubblicato nel 2002, che l'EFQM (European Foundation for Quality Management) ha premiato come "best practice", è stato elaborato e redatto l'aggiornamento annuale dei dati, che ha confermato il trend positivo dei principali indicatori (la riduzione del 14% dei gas serra nel periodo 1995-2001 e la quota elevata di recupero dei rifiuti industriali).

Infine, per quanto riguarda il monitoraggio dei dati ambientali, Trenitalia si è dotata del software applicativo SIA (Sistema Informativo Ambientale) che consentirà di produrre un Data Base aziendale in ingresso ed uscita delle singole Unità Produttive di Trenitalia al fine di giungere alla stesura del Bilancio Ambientale aziendale.

LA QUALITÀ DEL SERVIZIO

Nel corso dell'anno è stata redatta e divulgata la Carta dei Servizi 2003, un impegno costantemente rinnovato nei confronti dei clienti, basato sulla comunicazione e sulla trasparenza, avente come obiettivo quello di assicurare un viaggio confortevole e sicuro, garantire la puntualità e la regolarità, informare tempestivamente la clientela su qualsiasi variazione dei servizi offerti, accogliere ed esaminare le richieste ed i reclami.

Inoltre, dal 1° maggio 2003 la società è membro ufficiale dell'EFQM, una tra le più importanti organizzazioni internazionali per la promozione dell'eccellenza sostenibile.

Al fine di proseguire nell'opera di miglioramento del servizio offerto alla clientela, ciascuna delle Divisioni commerciali ha posto in essere delle iniziative le più significative delle quali sono qui di seguito indicate, suddivise per Divisione e per tipologia di intervento:

Divisione Passeggeri

Rapporti con la clientela

Nel corso del 2003 si sono intensificate le attività finalizzate ad agevolare l'accesso dei clienti alle informazioni e all'acquisto dei biglietti. In tale ottica sono stati potenziati sia il Call Center unico nazionale che il servizio di Biglietteria telefonica.

Un'ulteriore semplificazione per l'accesso al treno è stato il definitivo lancio del "ticketless", la modalità di vendita che consente al cliente di acquistare un biglietto Eurostar - tramite internet o biglietteria telefonica - ritirandolo direttamente a bordo del treno. Tale modalità di acquisto è stata molto apprezzata dalla clientela raggiungendo a fine anno circa 1000 emissioni giornaliere di biglietti.

Inoltre, si è dedicata particolare attenzione all'informazione dei clienti a bordo treno. Le iniziative intraprese in tal senso hanno avuto esito positivo facendo aumentare l'indice di soddisfazione della clientela del 2,6% rispetto all'anno precedente.

Nel rapporto con la clientela particolare rilevanza ha rivestito l'attività di gestione reclami. Nel corso del 2003 sono stati gestiti oltre 4.200 reclami, con relativa verifica delle criticità segnalate e risposta personalizzata. Sono stati anche effettuati, in via di attenzione commerciale, oltre 3.400 rimborsi.

Al fine di semplificare ulteriormente l'attività in questione, è stato avviato un nuovo processo che, attraverso un applicativo informatico, indirizza tutti i reclami raccolti dal territorio ad una Unità Centrale la quale ha il compito di dare risposta al cliente, entro il limite di 30 giorni fissato dalla Carta dei Servizi, dando il necessario feedback all'impianto generatore del reclamo.

Per quanto riguarda la diversificazione delle offerte commerciali, il 2003 ha visto la conferma dell'iniziativa "Il sabato di Trenitalia" che, avendo registrato un buon successo, è stata estesa, ormai, a tutte le

tipologie di treno e il lancio dell'iniziativa "Night & Day" finalizzata ad incrementare ulteriormente il traffico sulla relazione Milano-Roma e viceversa. Tale promozione consente di viaggiare, con un biglietto di andata e ritorno, a tariffe particolarmente vantaggiose (a partire da 125 euro) unendo il comfort della carrozza letto alla velocità del treno Eurostar.

Inoltre, la promozione Notte "Silenzio si parte", ha consentito alla clientela di effettuare viaggi, in alcuni giorni e mesi dell'anno, con treni notte utilizzando sia posti a sedere, che in cuccetta e vagoni letto, a prezzi contenuti.

Infine, il 2003 è stato l'"Anno del Disabile" e la Divisione, sensibile alle esigenze di questa clientela, ha esteso da 176 a 196 il numero delle stazioni dotate del servizio di assistenza disabile attivando – in via sperimentale – il Numero Unico Nazionale 199.30.30.60.

Riguardo al comfort a bordo treno, nel corso dell'anno la Divisione ha dato l'avvio ad una serie di progetti ed iniziative atte a migliorare il servizio quali, in particolare:

- l'ammodernamento della flotta ETR 500, con interventi sia per la razionalizzazione degli interni al fine di incrementare i posti offerti, sia per migliorare il livello di comfort a bordo (attraverso, ad esempio, l'inserimento di prese elettriche su tutti i posti);
- il progetto Face-lift e Restyling, con lo scopo di migliorare la qualità delle carrozze dei treni IC;
- il servizio "Bar Bistrot Intercity", il nuovo servizio di ristorazione attivato il 1° giugno u.s., che sostituisce i servizi ristorante al tavolo e self service, con un'offerta più completa, arricchita da menù stagionali e pietanze da asporto da consumare al tavolo delle carrozze dedicate.

Puntualità

Nel corso del 2003, la percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è aumentata passando dall'86,6% del 2002 all'87,9%. In particolare, per la flotta Eurostar, si è registrato un incremento dall'89,5% del 2002 al 91,08% .

Si rammenta che gli indicatori di puntualità cui si fa riferimento sono quelli ufficiali definiti esternamente alla società dal Gestore dell'Infrastruttura.

Pulizia e comfort dei treni

I nuovi contratti di pulizia, rinnovati non senza difficoltà nel 2002, sono andati a regime nel 2003: ciò ha consentito un miglioramento della qualità del servizio erogato dalle imprese addette, con conseguenti riflessi positivi sulla qualità percepita dalla clientela aumentata del 3,2% rispetto al 2002.

Dal 22 giugno è stato attivato il nuovo servizio di pulizie a bordo treno denominato "pulitore viaggiante" che ha l'obiettivo di mantenere i treni puliti durante il viaggio. In tale contesto, sia i tempi di permanen-

za a bordo treno del pulitore viaggiante che le attività che deve svolgere sono state programmate per ottenere il migliore risultato in termini di igiene e pulizia di tutti gli ambienti frequentati dalla clientela. Nella seconda metà del 2003, tale sistema di pulizia è stato progressivamente introdotto su alcuni treni IC e Notte a lunga percorrenza.
Inoltre, è stata data attuazione al piano di bonifica delle carrozze di tutti i treni, mediante attività di pulizia radicale e di micro manutenzione.

Divisione Trasporto Regionale

Rapporti con la clientela

Il 2003 ha visto la pubblicazione della seconda edizione delle 21 Carte dei Servizi Regionali/Provinciali che, oltre agli impegni assunti a livello nazionale con la Carta dei Servizi di Trenitalia, formalizzano gli specifici impegni assunti nei confronti dei clienti, sia in tema di qualità del servizio erogato sia in tema di comunicazione, per ogni realtà territoriale.
In due periodi diversi dell'esercizio, Luglio e Novembre, sono state condotte indagini sul grado di soddisfazione della clientela per averne un significativo riscontro sulla percezione del servizio offerto anche in considerazione della differente tipologia di viaggiatori trasportati nei suddetti periodi stagionali.
Nel corso dell'anno è proseguita anche l'attività di dialogo con la clientela: tra gli incontri con le associazioni dei consumatori, particolare rilievo ha assunto quello effettuato nel corso del mese di giugno con le associazioni rappresentative dei disabili, durante il quale Trenitalia ha presentato i propri programmi del 2003 che, come si è già detto, è stato l'anno europeo dei disabili. Oltre alle installazioni già operative (40 stazioni dotate di carrelli elevatori, 930 treni in circolazione attrezzati per il trasporto dei disabili in carrozzella, 272 vetture dotate di postazione speciale e 1399 con accesso facilitato), la Divisione si è impegnata a dotare di particolari attrezzature sia tutte le vetture che saranno ristrutturate sia quelle di nuova acquisizione in modo da facilitare il più possibile l'accesso ai treni alle persone portatrici di handicap.
Nell'ottica di migliorare qualitativamente il servizio a bordo, il personale di scorta, già munito nel corso degli esercizi precedenti di telefono cellulare e di un manuale operativo, è stato dotato anche di una borsa trolley contenente una cassetta di pronto soccorso sufficiente a fornire un primo soccorso alla clientela in caso di lievi necessità.
Per quanto riguarda il rapporto diretto e quotidiano con la clientela, va segnalato che nel 2003 è stato attivato, tramite il sito"www.regionale.trenitalia.it", un nuovo programma che consente alle singole Direzioni Regionali/Provinciali di pubblicare nelle proprie pagine, in tempo reale, notizie ed eventi particolari, offerte commerciali, promozioni, manifestazioni ecc, e informazioni di servizio (scioperi, interruzioni di linee, servizi sostitutivi ecc.).
Inoltre, la gestione dei reclami ha fatto registrare un ulteriore impe-

gno da parte delle strutture della Divisione. In questo senso, sono stati attivati nuovi canali di dialogo (siti internet, caselle di posta elettronica) e ridotti i tempi medi di risposta che si sono collocati intorno ai 25 giorni medi, rispettando ampiamente l'obiettivo fissato nelle Carte dei Servizi (30 giorni medi di risposta).

Puntualità

I buoni risultati ottenuti, in termini di puntualità, nel corso dei due precedenti esercizi sono confermati dall'andamento dell'esercizio 2003 (90% arrivi entro 5 minuti e 97% arrivi entro 15 minuti) che, nonostante le criticità generate dalla saturazione delle linee d'accesso alle aree metropolitane, il cui affollamento nelle ore di punta è tale da rendere instabile il sistema orario, ha pienamente rispettato gli obiettivi imposti dalla Carta dei Servizi.

Pulizia e comfort dei treni

Il nuovo sistema di controllo delle pulizie entrato definitivamente a regime con il nuovo contratto stipulato nel 2002 (l'addestramento del personale addetto al controllo dei servizi di pulizia ha consentito l'aumento delle contestazioni e, conseguentemente, delle penalità inflitte agli appaltatori), ha consentito di migliorare gli indici qualitativi riscontrati nel passato: infatti l'indice di qualità media della pulizia dei treni è risultato, nell'esercizio in commento, pari all'87% con una punta massima dell'88% raggiunta nel corso dell'ultimo trimestre. Il dato è indicativo del sensibile miglioramento raggiunto soprattutto se confrontato con il corrispondente periodo del 2002 (83%).

La pulizia esterna dei treni è risultata in linea con gli obiettivi della Carta dei Servizi, mentre non sono ancora stati raggiunti gli obiettivi riguardanti il condizionamento dei rotabili, pur se tale obiettivo qualitativo, possibile solo attraverso significativi investimenti caratterizzati da numerosità e lunghi tempi di realizzazione, è confermato essere oggetto di forte impegno da parte della Divisione.

Divisione Cargo

Nel 2003, per la prima volta, la Divisione Cargo ha avuto un proprio "capitolo" nell'ambito della Carta dei Servizi di Trenitalia. Di conseguenza, durante l'anno, sono state poste in essere tutte le attività e le iniziative necessarie a supportare una corretta gestione del progetto finalizzata anche ad una più attenta progettazione dell'edizione della Carta 2004.

Rapporti con la clientela

Il 2003 ha visto il consolidamento dell'indagine di *Customer Satisfaction* con l'aggiunta di rapporti a cadenza bimestrale. Rispetto all'impostazione dell'esercizio precedente sono state introdotte, in linea con gli obiettivi EFQM e con le esigenze di certificazione della Qualità, relativamente ai "Rapporti con il personale di vendita", due componenti della qualità percepita che si riferiscono alla capacità delle strutture di vendita di capire le esigenze del cliente e di

proporre soluzioni adeguate, nonché di far fronte ai problemi e risolverli (*problem solving*).
La Divisione ha, inoltre, proceduto a ridefinire ed ampliare il campione di clienti intervistati per poter disporre di informazioni più complete circa il grado di soddisfazione del servizio fornito. Oggetto di ampliamento è stato anche il questionario che ha visto l'introduzione della valutazione da parte della clientela circa il grado di informazione fornita attraverso i canali Internet e la struttura organizzativa C.R.M. (Customer Relationship Management).
Più specificatamente, il CRM ha svolto un servizio di "Monitoraggio proattivo dei treni completi e programmati" che ha raggiunto gli obiettivi di sviluppo previsti, e attualmente fornisce informazioni costanti a circa 50 grandi clienti per un totale di circa 3.000 treni mese monitorati.
Inoltre, ha svolto il servizio di "Monitoraggio traffico diffuso" attraverso un'unità dedicata, con sede a Genova, che ha lo scopo di fornire supporto a circa 70 clienti, con una media di circa 400 contatti mensili e circa 6.000 carri monitorati al mese.
Infine il CRM, nel corso del 2003, ha iniziato le attività di gestione centralizzata dei reclami, con sede a Verona, sulla qualità del servizio.
Sempre nell'ambito dell'orientamento alla clientela, un'iniziativa importante è il sito Internet della Divisione "www.cargo.trenitalia.it" che, attivato nell'esercizio precedente, continua ad essere un potente canale informativo e di contatto con i clienti attuali e potenziali. Esso presenta sia un'area informativa di libero accesso molto ricca in termini di contenuti, che un'area riservata ai clienti titolari di un contratto di trasporto all'interno del quale vengono proposti i servizi "tracking e tracing" delle spedizioni, le statistiche dei trasporti effettuati, l'inserimento delle lettere di vettura e la richiesta di carri.

UTMR

Infine, a supporto delle attività delle Divisioni commerciali atte a ridurre al minimo le ripercussioni in termini di disservizio alla propria clientela in caso di avarie al sistema ferroviario, l'UTMR ha proseguito la realizzazione del sistema di soccorso che si avvale di un insieme di mezzi su rotaia appositamente attrezzati e distribuiti sulla rete nazionale che sono sempre disponibili all'intervento su chiamata nell'arco delle 24 ore con personale appositamente formato alle operazioni di recupero e soccorso sul materiale rotabile.

IL QUADRO MACROECONOMICO DI RIFERIMENTO

Nel 2003 l'attività della società si è sviluppata in un quadro congiunturale europeo non certo favorevole, caratterizzato da un forte rallentamento della crescita economica dovuta alla stagnazione dell'economia nella prima metà dell'anno e da una minima presenza di segnali di ripresa dell'attività economica, nel secondo semestre, conseguente ad un certo risveglio del commercio mondiale.

Il Pil dei paesi aderenti all'Uem, riflettendo una domanda interna notevolmente contenuta, è cresciuto in media d'anno dello 0,5%, valore questo inferiore di tre decimi di punto rispetto a quello registrato nel 2002 e ben al di sotto dei tassi di sviluppo registrati negli anni immediatamente precedenti quando la crescita oscillava intorno al 3%.
Le debolezze del quadro congiunturale internazionale si sono riflesse anche sull'Italia la cui economia, dopo un primo semestre in recessione tecnica, nella seconda parte del 2003 ha mostrato un avvio graduale di ripresa, tale da determinare l'interruzione della fase di deterioramento congiunturale.
Il tasso di crescita del Pil nazionale nella media del 2003 si attesta allo 0,4%, risultato identico a quello del 2002, ma ben inferiore alle attese, pur essendo in linea con l'area euro.
Il maggior contributo alla crescita del Pil è dato dai consumi delle famiglie (+2,3%), mentre i dati di produzione industriale (-0,8%) segnalano invece il perdurare della debolezza degli investimenti fissi lordi (-3,2%), in particolare di quelli in impianti e macchinari.
Le esportazioni italiane di beni e servizi, penalizzate da una perdita di competitività dovuta all'apprezzamento dell'euro, hanno subito in media d'anno una flessione dell'1,4% sul 2002. Le importazioni, per contro, hanno evidenziato una dinamica più sostenuta, alimentata anche da una ripresa della domanda interna, mantenendosi su un livello di crescita pressoché identico a quello del 2002 (+1,3%).
Nel corso del 2003 il tasso d'inflazione, spinto dalle tensioni sui prezzi dei beni alimentari freschi e dalla componente energetica, ha ripreso a crescere più che altrove, segnando in media d'anno un aumento del 2,7% e portando il differenziale con l'area euro a 7 decimi di punto.
Nonostante il rallentamento dell'attività economica, la performance del mercato del lavoro nel 2003 è risultata ancora favorevole. La crescita degli occupati complessivi è stata dell'1%, mentre il tasso di disoccupazione è ulteriormente diminuito attestandosi all'8,7% nella media d'anno e scendendo all'8,5% a fine 2003.

La liberalizzazione del mercato di trasporto su ferro

L'evoluzione della politica della concorrenza ha visto aumentare gli sforzi dell'Italia per l'eliminazione delle barriere alla concorrenza, soprattutto nei settori di pubblica utilità.
Nel quadro della liberalizzazione del mercato dei trasporti, le licenze di trasporto ferroviario, rilasciate dall'Autorità Ministeriale preposta, a fine 2003 ammontavano a 33 (29 a fine 2002). Delle 33 imprese in possesso di licenza, 16 hanno già ottenuto il certificato di sicurezza da RFI; tra queste ultime, 12 sono quelle che già operano sulla rete di quest'ultima.

Lo scenario ferroviario europeo

In base ai dati di traffico, disponibili alla data di redazione del presente documento, la domanda di trasporto ferroviario dei paesi dell'Unione Europea è stata caratterizzata da un ulteriore rallentamen-

to sia nel comparto viaggiatori (-0,7%) che in quello merci (-1%). Tuttavia, per i singoli Paesi, i risultati delle imprese ferroviarie si presentano abbastanza differenziati tra loro.

La flessione del traffico viaggiatori è stata pressoché comune a tutte le principali imprese ferroviarie (SNCF: -1,8%; Trenitalia: -1,6%; RENFE: -0,8%; ÖBB: –0,6%; DBAG –0,4%; CFF –0,1%), ad eccezione di SNCB che, al contrario, presenta un modesto risultato positivo dello 0,1%. Nel comparto merci, invece, le performance sono meno omogenee, con volumi delle tonnellate-km trasportate in flessione per SNCF (-6,4%), CFF (-3,5%), Trenitalia (-1,9%) e SNCB (-0,1%) e, in crescita, per DBAG (+2,1%), RENFE (+1,5%) e ÖBB (+1,2%), grazie soprattutto alla ripresa del traffico internazionale di questi paesi.

Andamento dei mercati di riferimento di Trenitalia

Risentendo del calo dell'attività produttiva e del rallentamento degli scambi del commercio internazionale, il bilancio del 2003 del settore dei trasporti mostra nel suo complesso, più ombre che luci, con andamenti contrapposti per le varie modalità e nei comparti merci e viaggiatori.

Per quanto riguarda il trasporto merci, il 2003 segna la definitiva ripresa del traffico aereo (+9%) e l'ulteriore crescita del traffico marittimo, i cui dati riferiti al primo semestre, ma che trovano conferma anche nelle prime risultanze del secondo semestre, evidenziano un tasso di sviluppo tendenziale del 7% nelle tonnellate movimentate, in seguito anche alla ritrovata centralità del Mediterraneo nei flussi intercontinentali.

Un andamento decisamente più incerto si è registrato invece nel trasporto merci stradale e ferroviario. L'autotrasporto merci, nel confronto con il 2002, mostra ancora una fase di stagnazione (+0,2% nel nazionale e +0,4% nell'internazionale), mentre il settore ferroviario fa registrare in chiusura d'anno risultati ancora negativi, anche se con un graduale rallentamento della contrazione del mercato servito (-2,6% nelle tonnellate km commerciali). Ad influenzare tale risultato è stata la forte flessione avutasi nei trasporti internazionali (-5,7%) e nel trasporto convenzionale (-4,6%), a cui si è contrapposta però una ripresa del trasporto combinato (+0,5%).

Il settore viaggiatori, al contrario, pur in presenza di un profilo congiunturale sostanzialmente piatto, ha continuato nel 2003 ad espandersi in quasi tutte le modalità, grazie alla ripresa del trasporto nazionale terrestre di passeggeri e alla buona dinamica della domanda nel trasporto pubblico locale.

Il traffico viaggiatori riferito al settore autostradale secondo i dati disponibili alla data di redazione del presente documento, riferiti ai soli primi otto mesi del 2003, è cresciuto del 3,2%, quello aereo, del 7,2% nel nazionale e del 10,4% nell'internazionale, mentre quello marittimo, nei dati del primo semestre 2003, mette in evidenza un significativo incremento della domanda soddisfatta del 6,8%.

Il traffico ferroviario passeggeri di Trenitalia ha chiuso l'anno 2003 con una flessione nei viaggiatori-km dell'1,6%, quale risultante di due andamenti contrapposti nel mercato della media e lunga distanza e in quello regionale.
I viaggiatori-km della medio lunga percorrenza, a causa della forte concorrenza determinatasi nell'anno a seguito dell'attività aggressiva delle società di trasporto c.d. "low cost", mostrano a fine anno un'ulteriore flessione del 4%, riferita principalmente alle negative performance del traffico notturno (-4,1%), IC giorno (-4,5%) ed internazionale (-19,4%) , compensate solo in parte dal buon andamento del traffico Eurostar (+5%). La domanda del trasporto regionale di Trenitalia ha registrato invece una conferma del trend positivo del settore (+1,5%), in linea con la generale crescita del trasporto pubblico locale.

PRINCIPALI INDICATORI DI TRASPORTO E ANDAMENTO DEL TRAFFICO

Di seguito sono riportati gli andamenti dei principali indicatori delle performance industriali della società, riferiti ai volumi di traffico, produttività, e fatturato:

Settore viaggiatori	**2003**	**2002**	**Diff.%**
Media/lunga percorrenza			
Fatturato (€/mil.)	1.488,8	1.509,6	-1,4%
Viaggiatori km. (Mld.)	24,93	25,97	-4,0%
Treni km. (mln.)	82,57	82,55	0,0%
Load factor	50,80%	52,90%	-4,0%
Trasporto Regionale			
Fatturato (€/mil.)	660,0	643,2	2,6%
Viaggiatori km. (Mld.)	20,29	19,98	1,5%
Treni km. (mln.)	173,01	171,38	1,0%
Load factor	30,34%	29,91%	1,4%
Totale settore viaggiatori			
Fatturato (€/mil.)	2.148,8	2.152,8	-0,2%
Viaggiatori km. (Mld.)	45,22	45,96	-1,6%
Treni km. (mln.)	255,58	253,93	0,6%

Settore merci	**2003**	**2002**	**Diff.%**
Fatturato (€/mil.)	712,5	710,6	0,3%
Tonnellate trasportate (mln.)	82,12	83,2	-1,3%
Tonnellate km. (mld)	22,46	23,05	-2,6%

Il risultato del **settore viaggiatori a medio lunga percorrenza** va valutato alla luce del contesto congiunturale poco favorevole e forte-

mente concorrenziale che ha determinato un calo soprattutto del traffico internazionale.

Infatti, accanto alla già citata concorrenza sempre più agguerrita delle compagnie aeree "low cost" sulle lunghe distanze, va considerato il clima di incertezza, accentuato dalla guerra in Iraq e dalle perduranti tensioni internazionali, e alla stagnazione economica comune all'area europea testimoniata da un calo medio delle presenze turistiche pari al 2%.

L'andamento complessivo del traffico della media lunga percorrenza va analizzato nelle sue 3 componenti principali:

- il settore soggetto a regolamento tariffario con le offerte "qualità" Giorno (ES*, IC) e IC Notte(ICN);
- il settore Notte sovvenzionato (Espressi con posti a sedere, cuccette e vagoni letto);
- l'offerta internazionale (Giorno e Notte).

Il settore caratterizzato dall'offerta di qualità è cresciuto sia in termini di fatturato (+2,9%), che di viaggiatori e treni km. (rispettivamente +1,2% e + 3,5%) rispetto al 2002.

La crescita è sostanzialmente da attribuire al prodotto ES*, che cresce in termini di viaggiatori km, anche grazie alla massiccia immissione sulla relazione Milano – Venezia con un progressivo allineamento del carico medio dei nuovi treni a quelli del brand.

Il settore notte sovvenzionato si è ridotto notevolmente (-10,8% riduzione del fatturato, -9,5% riduzione dei viaggiatori km e –1,7% riduzione dei treni km rispetto al 2002).

La flessione è legata anche alla riduzione di questo tipo d'offerta a favore dei prodotti di qualità ICN. Infatti se si legge il trend in termini di load factor, che tiene conto della riduzione di posti offerti, la perdita si riduce a -0,7%.

Nel settore internazionale Trenitalia, come le principali compagnie ferroviarie europee, ha conseguito un risultato negativo nel 2003, con la sola eccezione del traffico verso l'Europa dell'est dovuto all'insieme di circostanze cui si è accennato nei capoversi precedenti.

In termini di fatturato, il settore ha avuto una riduzione del 15,5%, mentre in termini di viaggiatori km e treni km la contrazione è stata, rispettivamente, del 19,4% e del 4,2% rispetto all'anno precedente.

In questo contesto sono state approntate, per il breve termine, azioni di forte comunicazione commerciale e di promozione tariffaria per contrastare il trend negativo; per il lungo termine, sono in corso i necessari approfondimenti con i partners europei per la definizione di un'offerta internazionale di maggiore qualità e velocità. A tal fine sono state concordate, nell'ambito delle società collegate Artesia e Cisalpino, azioni di razionalizzazione dell'offerta, rispettivamente per i collegamenti con la Francia e con la Svizzera, mirate ad ottimizzare la struttura dei costi.

Sul risultato del **settore viaggiatori metropolitano e regionale** hanno influito positivamente gli aumenti tariffari regionali, ottenuti in al-

cune regioni, che hanno consentito di recuperare il mancato aumento delle tariffe nazionali.

Il traffico che, come evidenziato dalla tabella di pagina precedente, vede nel confronto con il 2002 tutti indici positivi, è risultato in controtendenza rispetto alle problematiche inerenti il trasporto ferroviario (perdurare dei limiti infrastrutturali sui principali nodi, difficoltà nell'adeguamento dei mezzi di trasporto alle esigenze degli utenti).

Per quanto riguarda, infine, il **settore merci**, il risultato dell'anno è dovuto allo scarto tra i leggeri incrementi del traffico nazionale (tonnellate km +0,7%) e le più marcate flessioni di quello internazionale (export: tonnellate km -5,9%; import: tonnellate km -5,7%).

Tra le modalità di trasporto, il decremento è attribuibile sostanzialmente al convenzionale (-4,6%), mentre il combinato (+0,5%) si è mantenuto sui livelli dello scorso anno. In particolare, nel combinato, si segnala l'aumento dei trasporti su container (+4,2%).

I risultati che emergono nel 2003 in termini di tonnellate km sono, quindi, quelli di una contrazione dei trasporti, più forte nel settore delle auto (-10,4%), del chimico (-6,3%) e del siderurgico (-5,6%). Ulteriori contrazioni di traffico si sono avute nel settore alimentare (-3,3%), delle argille e piastrelle (-2,5%).

Incrementi si sono invece registrati nel settore legno e carta (+1,3%) e prodotti finiti (+12,7%).

La percorrenza media del traffico ha registrato un valore pari a circa 273 km, con un decremento dell'1,3% rispetto al 2002.

IL RISULTATO DELLA GESTIONE

Il risultato economico dell'esercizio 2003 è riassunto nell'allegato 2 alla presente Relazione, cui espressamente si rinvia.
Si fa presente che le riclassifiche operate nel 2003, ai fini di una migliore rappresentazione economica della società, sono state effettuate anche sulle analoghe voci dell'esercizio precedente. In particolare alcune poste, del valore complessivo di 9 milioni di euro, che nel 2002 erano ricomprese negli "altri ricavi" (8 milioni di euro) e a rettifica dei costi (1 milione di euro), sono state riclassificate nei "proventi/oneri straordinari".
In questa sede, in sintesi, si riporta quanto segue.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione è dettagliato come segue:

(importi in milioni di euro)

Descrizione	2003	2002	Differenza
Prodotti del traffico viaggiatori:			
- clientela ordinaria	2.149	2.153	(4)
- contr. di serv. pub. con Enti pubblici territ.li	1.225	1.223	2
Totale viaggiatori	**3.374**	**3.376**	**(2)**
Prodotti del traffico merci e poste	713	711	2
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	481	481	0
Prestazioni a terzi, vendite e altri	149	157	(8)
Totale ricavi vendite e prestazioni	**4.717**	**4.725**	**(6)**
Variazione lavori in corso su ordinazione	-	-	-
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	348	337	11
Altri ricavi e proventi:			
- contributi in conto esercizio	36	1	35
- altri ricavi	36	39	(3)
Totale altri ricavi e proventi	**72**	**40**	**32**
Totale valore della produzione	**5.137**	**5.102**	**35**

Nell'ambito del "valore della produzione" la voce più rilevante è rappresentata dai prodotti del traffico che, come già indicato nel capitolo precedente, presenta una lieve contrazione nella componente viaggiatori, dovuta essenzialmente al trasporto viaggiatori internazionale, ed un lieve miglioramento nella componente merci, dovuto al differenziale tra l'incremento del traffico interno e la diminuzione di quello internazionale.
La voce "Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato", relativa all'esercizio 2003, si riferisce ai contributi stanziati con legge n. 289/2002 (bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003) dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a favore di Trenitalia per gli obblighi tariffari e di servizio.

COSTI

L'ammontare complessivo dei costi risulta così articolato:

(importi in milioni di euro)

Descrizione	2003	2002	Differenza
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	441	497	(56)
Servizi	1.454	1.463	(9)
Godimento beni di terzi	179	189	(10)
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, ecc.	(38)	(208)	170
Sub totale	**2.036**	**1.941**	**95**
Personale	2.513	2.498	15
Altri costi di gestione	16	150	(134)
Totale costi	**4.565**	**4.589**	**(24)**

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce si riferisce, prevalentemente, agli acquisti di materiale di scorta (312 milioni di euro), destinati sia alla manutenzione corrente che agli investimenti, e ai costi per l'energia elettrica per la trazione dei treni (89 milioni di euro), prestazione quest'ultima erogata da RFI nell'ambito del contratto del pedaggio.

La voce mostra una significativa riduzione, rispetto all'esercizio precedente, in quanto, nonostante il consumo dei materiali sia tendenzialmente rimasto invariato rispetto al 2002, si è ridotto il valore degli acquisti in conseguenza ad un uso più razionale delle giacenze in magazzino su tutto il territorio nazionale dovuto agli effetti operativi dell'attuazione dei principi introdotti dall' RSMS (Rolling Stock Management System).

Servizi

I costi per servizi, pari a 1.454 milioni di euro, si attestano pressoché sullo stesso valore dello scorso esercizio e si riferiscono per il 71% a servizi e lavori appaltati (1.037 milioni di euro) e per il restante 29% ad altre prestazioni (417 milioni di euro). Con riferimento alla controparte, i costi sono riconducibili per il 42% a beni e servizi acquistati da terzi e per il 58% dal Gruppo FS; in particolare essi possono essere così aggregati:

- servizi ricevuti dalla Capogruppo FS (46 milioni di euro): si riferiscono ai premi assicurativi (23 milioni di euro), alle prestazioni di personale distaccato (11 milioni di euro), al compenso per le attività di indirizzo strategico (8 milioni di euro) e alle prestazioni Polfer (4 milioni di euro);
- servizi ricevuti da RFI (578 milioni di euro): si riferiscono principalmente al pedaggio (501 milioni di euro), al traghettamento ferroviario (43 milioni di euro), alla manovra (11 milioni di euro), alle prestazioni sanitarie (9 milioni di euro) e alla gestione terminali merci (3 milioni di euro);

- servizi ricevuti da Ferservizi (114 milioni di euro): riguardano, prevalentemente, servizi di gestione dell'area personale, formazione, trasferte, ferrotel e gestione mense (36 milioni di euro), servizi amministrativo-contabili (45 milioni di euro), Facilities (15 milioni di euro) e Building Management (10 milioni di euro);
- servizi ricevuti da altre società del Gruppo FS (108 milioni di euro) riconducibili principalmente ai servizi informatici in outsourcing resi da TSF (46 milioni di euro), agli autoservizi sostitutivi resi dal Gruppo Sogin (18 milioni di euro), ai servizi di trasporti e spedizioni (14 milioni di euro) e ai servizi di manovra (13 milioni di euro) resi dal Gruppo FS Cargo;
- servizi ricevuti da terzi (608 milioni di euro): riguardano, in prevalenza, i servizi di pulizia (125 milioni di euro), le riparazioni e manutenzioni di beni mobili e immobili (99 milioni di euro), le provvigioni alle agenzie e alle reti estere (78 milioni di euro), gli altri servizi appaltati (61 milioni di euro), i servizi di mensa e ticket restaurant (41 milioni di euro), i servizi interni e internazionali di carrozze letto e ristorazione (39 milioni di euro), i concorsi e compensi ad altre aziende ferroviarie (33 milioni di euro), i trasporti e spedizioni (20 milioni di euro) e i costi per pubblicità e marketing (15 milioni di euro).

Personale

I costi del personale, pari a 2.513 milioni di euro, comprendono salari e stipendi (1.876 milioni di euro), oneri sociali (467 milioni di euro), oneri per trattamento di fine rapporto (168 milioni di euro) e altri costi (2 milioni di euro). L'incremento che la voce registra, rispetto all'esercizio precedente, deriva dall'effetto combinato di una riduzione dei costi correlata alle minori consistenze e di un incremento dovuto alla corresponsione dell'una tantum per il periodo gennaio-agosto 2003, stabilita con il nuovo CCNL.

RISULTATO OPERATIVO

Il risultato operativo, pari a 72 milioni di euro, registra una diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 118 milioni di euro, nonostante il margine operativo lordo abbia, invece, registrato un aumento rispetto all'analogo periodo del 2002 di 59 milioni di euro. La riduzione del risultato operativo è, principalmente, dovuta ai seguenti fattori:

- un incremento degli ammortamenti di 17 milioni di euro. Come più dettagliatamente riportato in nota integrativa, la società, nel 2003, ha rivisto i criteri di ammortamento del materiale rotabile al fine di allineare la durata dell'ammortamento dei rotabili medesimi alla loro effettiva vita utile risultata più lunga di quella in precedenza presa a riferimento. L'operazione ha comportato una riduzione del valore degli ammortamenti, rispetto a quello che si sarebbe avuto ap-

plicando le vecchie aliquote, di 103 milioni di euro. Questa riduzione è stata compensata dall'ammortamento dei nuovi cespiti passati in esercizio nell'anno. L'effetto congiunto dei due fenomeni ha portato al suddetto contenuto aumento che complessivamente è stato registrato dalla voce (nel 2002 la stessa era aumentata di 78 milioni di euro);

- un decremento dell'utilizzo del fondo rettifica valore contabile cespiti di 22 milioni di euro rispetto al 2002. Il fondo fu costituito con il badwill, generatosi con l'acquisto del ramo d'Azienda Trasporto, a fronte della limitata capacità produttiva di alcune tipologie di rotabili ricevuti con il ramo stesso e viene rilasciato in proporzione agli ammortamenti dei rotabili cui si riferisce. Essendosi allungata la vita utile del materiale rotabile e, conseguentemente, diluito in più anni il relativo ammortamento, si è ridotta proporzionalmente anche la misura dell'utilizzo del fondo;
- una riduzione di 108 milioni di euro dell'utilizzo del fondo di ristrutturazione industriale. Anche questo fondo fu costituito con il badwill a fronte dei costi di personale che Trenitalia avrebbe sopportato in attesa del completamento del processo di ristrutturazione previsto dal Piano d'Impresa FS 1999-2003. Dal momento che tali costi avevano un andamento decrescente nel periodo di riferimento, come previsto, la quota di fondo liberata nell'esercizio si è ridotta proporzionalmente ad essi. Essendo, il 2003, l'ultimo anno preso in considerazione dal suddetto Piano FS, la parte di badwill attribuita al fondo medesimo risulta ormai completamente utilizzata.

GESTIONE FINANZIARIA

La società è titolare di un conto corrente intersocietario con la controllante gestito, sulla base di un contratto fra le parti, dalla Direzione Finanza della stessa.

Il saldo giornaliero di tutte le movimentazioni di incasso e pagamento riferite all'attività della società è riflesso nel suddetto conto corrente attraverso la procedura di cash-pooling di Gruppo.

Come già illustrato nel capitolo riguardante gli eventi dell'anno, in data 6 ottobre è stato deliberato l'aumento di capitale sociale di 800 milioni di euro, aumento interamente sottoscritto da FS e versato per i tre decimi in pari data e per i restanti sette decimi in data 30 dicembre; inoltre il 23 dicembre FS ha emesso un prestito obbligazionario, integralmente sottoscritto da Eurofima, di 400 milioni di euro destinando i proventi della sottoscrizione ad un finanziamento a medio-lungo termine a favore di Trenitalia erogato il 28 dicembre 2003.

Il versamento degli importi di cui sopra, ha portato il saldo del c/c intersocietario a chiudere con un saldo positivo di 53 milioni di euro.

Nel corso dell'anno, sul c/c intersocietario sono maturati interessi passivi per 47 milioni di euro, di cui 33 milioni di euro, circa, attribuibili al debito contratto per l'acquisto dell'Azienda Trasporto.

Sotto il profilo patrimoniale, per la cui lettura si rinvia all'allegato 1 della presente Relazione, si sottolinea la particolare rilevanza che rivestono le partite che la società espone come credito nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze pari a 531 milioni di euro al 31 dicembre 2003. Tale ammontare è dovuto al residuo credito verso lo Stato per Contratto di Servizio Pubblico già maturato al 31 dicembre 2002 (50 milioni di euro) ed al credito maturato allo stesso titolo nell'esercizio 2003 (481 milioni di euro).
Peraltro alla luce degli elementi di forte discontinuità, confermatisi nel 2003, quali la perdurante sospensione degli aumenti tariffari del trasporto viaggiatori a media/lunga percorrenza, e tenuto conto del rilevante programma di investimenti della società nel medio periodo, che comporta la previsione di significativi flussi di cassa in uscita, il suddetto aumento di capitale sociale non è da considerarsi esaustivo delle necessità di ricapitalizzazione della società proiettate sull'arco temporale dei prossimi anni e misurate sull'obiettivo di raggiungere un rapporto tra mezzi propri e di terzi quantomeno paritetico, adeguato al ruolo che Trenitalia intende svolgere coerentemente alla propria missione.

INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti tecnici al 31 dicembre 2003 è stato pari a circa 1.200 milioni di euro, come incremento delle immobilizzazioni relative principalmente a progetti di acquisto, revamping e manutenzione incrementativa (grandi interventi e migliorie) del materiale rotabile.
Nel seguito vengono evidenziati i principali investimenti, per singola Divisione/Unità, che hanno caratterizzato l'esercizio.

Divisione Passeggeri
La Divisione Passeggeri ha effettuato, nel corso del 2003, investimenti per circa 350 milioni di euro, di cui 330 circa relativi al materiale rotabile.
Nel corso dell'anno in vista dell'impiego di 30 treni ETR 500 politensione sulla linea AV/AC Roma-Napoli, si è reso necessario lo sviluppo e l'omologazione di apparati di segnalamento conformi al sistema di comando e controllo dei treni derivato dallo standard europeo denominato ERTMS (European Rail Traffic Management System), basato sulla trasmissione via radio (rete GSM-R) delle informazioni terra/treno.
Inoltre, si sono svolte attività di trasformazione di 60 locomotive E 404 3 kv, per l'impiego sui treni Intercity reversibili a composizione bloccata, e interventi di upgrading della flotta ETR 500 per migliorare il comfort a bordo, la sicurezza e l'efficienza operativa.
Con riferimento poi sia all'avvio di nuovi progetti nel corso dell'anno, sia alla prosecuzione dei progetti avviati nel corso del 2001 e 2002, si evidenziano a titolo esemplificativo:

- il buono stato di avanzamento della fornitura delle carrozze per l'aumento della capacità della flotta ETR 500, che dispone alla fine del 2003 di 13 treni allungati su 56 in esercizio commerciale, di cui si prevede la conclusione nel corso del 2004;
- l'avanzamento dei progetti finalizzati a rendere idonei alla circolazione sull'AV i convogli in dotazione ETR 480 e ETR 500 3kv (politensionamento ETR 480, acquisto 60 loco E 404 PLT);
- il completamento della fornitura delle carrozze Semipilota per IC e dei progetti di ristrutturazione delle carrozze Comfort Notte e delle Carrozze Barellate dedicate al traffico Notturno e Religioso.

Inoltre è proseguita l'implementazione del progetto "SCMT", per il quale è stato sottoscritto il secondo contratto applicativo che prevede ulteriori 100 installazioni (oltre alle 249 già previste dal 1^ contratto, a fronte di un totale di 408 previste per il progetto complessivo).

Divisione Trasporto Regionale

Nel corso del 2003 sono stati effettuati investimenti per circa 560 milioni di euro, di cui 490 circa destinati a interventi sul materiale rotabile per nuovi acquisti, interventi di revamping e manutenzione incrementativa.

Per quanto riguarda le nuove acquisizioni si segnalano i progetti per 150 nuove carrozze doppio piano, cofinanziate dalle regioni Piemonte e Lazio, per far fronte a situazioni di saturazione della capacità di trasporto e per ulteriori 48 locomotive leggere E 464, in aggiunta alle 240 già in corso di consegna, con l'obiettivo di migliorare la qualità del servizio erogato nella linea dei servizi regionali e metropolitani ad alta frequentazione.

Proseguono le attività di climatizzazione di più di 2.000 carrozze media distanza, coerentemente con gli obiettivi di miglioramento del servizio e di restyling delle carrozze e dei mezzi leggeri.

Nell'area commerciale si sono sviluppati progetti riguardanti l'acquisto di macchine emettitrici di biglietti ferroviari self service ed il servizio di informazione al pubblico sui treni.

Divisione Cargo

Gli investimenti dell'anno 2003 ammontano a 230 milioni di euro circa, di cui il 39% riguarda l'acquisizione di locomotive e il 34% interventi di manutenzione incrementativa.

Le altre tipologie di investimenti sono riconducibili a revamping di carri ferroviari e locomotive da treno e da manovra (8 milioni di euro), tecnologie di bordo (29 milioni di euro) relative al progetto "scatola nera" integrato con il dispositivo "vigilante" e al progetto S.C.M.T. (sistema di controllo marcia treno), progetti informatici (9 milioni di euro) relativi, principalmente, agli sviluppi del sistema informatico e al sistema di programmazione dell'orario treni ed interventi minori (13 milioni di euro).

I principali interventi nel settore merci hanno avuto come obiettivo:

- l'aumento della affidabilità e capacità di trasporto;

- il mantenimento in efficienza dei locomotori e carri;
- l'aumento della sicurezza nelle officine di manutenzione e negli scali e terminali merci;
- l'aumento della sicurezza e della regolarità dell' esercizio.

Unità Tecnologie Materiale Rotabile

Gli investimenti dell'anno 2003 sono stati pari a circa 40 milioni di euro, di cui i principali hanno riguardato:

- manutenzione impianti ed opere civili per circa 14 milioni di euro;
- progetti ICT per 4 milioni di euro circa;
- GEIE/ERTMS relativo all'ammodernamento tecnologico di bordo per 2 milioni di euro circa;
- installazione banco prova rotabili e motori per 1 milione di euro circa;
- acquisto simulatori di guida per 1 milione di euro circa;
- attrezzaggio mezzi di soccorso e sgombraneve per 1 milione di euro circa;
- realizzazione di impianti di depurazione e sanificazione per circa 2 milioni di euro.

Per quanto riguarda i programmi d'intervento co-finanziati dall'Unione Europea ed avviati nel corso del 2002 si segnala:

- per il progetto FIFTH (fast internet and tv for fast trains host) è stato definito, progettato e realizzato il sistema "satellitare", ovvero la parabola e i suoi sottosistemi e si è sviluppata l'attività di ristrutturazione ed adattamento dello stesso su di una carrozza ferroviaria;
- per il progetto PV TRAIN, su 10 rotabili (5 carrozze, 3 carri merci, 2 locomotori) individuati per la sperimentazione, si è applicato l'impianto fotovoltaico avente specifiche tecniche compatibili con quelle dei sistemi ferroviari. E' stata inoltre completata l'installazione di pannelli fotovoltaici su 2 carrozze bagagliaio e su una carrozza media distanza.

Corporate

I progetti di investimento riferiti alla Corporate sono prevalentemente progetti informatici. Nel 2003 questi ultimi hanno per la prima volta superato nettamente i 10 milioni di euro ed hanno riguardato principalmente:

- il sistema R.S.M.S. (Rolling Stock Management System), con lo scopo di ingegnerizzare tutti i processi operativi degli interventi manutentivi;
- il sistema PS (Projet System) conseguente al nuovo modello di controllo degli investimenti tecnici, che integra i processi di pianificazione, valutazione, controllo e reporting degli investimenti societari;
- il sistema di gestione documentale e segreterie, per la gestione del protocollo e distribuzione dei documenti.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso dell'esercizio 2003 la società ha svolto, nell'ambito della ricerca e sviluppo, le seguenti attività volte sia al contenimento dei costi che al miglioramento del servizio alla clientela:

- progetto "vigilante": si è concluso l'attrezzaggio delle automotrici con il dispositivo vigilante VACMA, per la condotta ad agente unico sui 5500 km delle linee secondarie;
- progetto SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno): nel corso dell'esercizio è stata completata l'installazione del SCMT su una prima parte del programma operativo, la cui scadenza è prevista all'inizio del 2005;
- progetto "driver information system", che consiste nell'installare sulle automotrici dispositivi di registrazione informatizzata (scatole nere) degli eventi di condotta. Attualmente risulta completata l'installazione di 18 dispositivi su automotrici Ale 642 e 26 dispositivi su semipilota piano ribassato.

Nell'esercizio sono stati completati diversi progetti come quelli riguardanti la misurazione dell'inquinamento ambientale da parte del materiale rotabile, sia relativamente all'inquinamento acustico che elettromagnetico e quelli riferiti ai sistemi di telecomando e comunicazione terra-treno e all'interazione Pantografo-catenaria.

Inoltre è in atto la sperimentazione di un modello d'indagine finalizzato al recepimento delle esigenze della clientela per l'ottimizzazione del materiale rotabile. Le finalità di questa ricerca consistono nell'individuare gli elementi caratteristici dei rotabili in relazione agli orientamenti recepiti dai clienti, nel pesare le aspettative relative alle dotazioni dei rotabili in funzione dell'attività, nel definire gli standard ottimali per la comunicazione a bordo e nel realizzare un modello per la valutazione del rapporto tra aspettative della clientela e costi corrispondenti.

La società, tramite le proprie Divisioni e Unità, anche nell'esercizio 2003, ha partecipato a progetti di ricerca di respiro sia nazionale che europeo, concernenti l'attività ferroviaria.

Promotori di tale attività di ricerca sono principalmente il MIUR (Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca) a livello nazionale e la Comunità Europea a livello europeo. Entrambe le istituzioni contribuiscono al finanziamento dei progetti sulla base di specifici programmi.

I filoni di ricerca nell'ambito dei quali opera Trenitalia sono in linea con gli obiettivi di innovazione tecnologica finalizzata all'aumento della produttività che si è prefissa la stessa società e riguardano sia l'area mercato, che quella della produzione e della sicurezza.

Nell'ambito dei programmi finanziati dal MIUR Trenitalia partecipa ai programmi di ricerca, essenzialmente tramite il Consorzio TRAIN. In questo ambito Trenitalia partecipa al:

- progetto "realizzazione di prototipi di sistemi telematici per il monitoraggio di merci pericolose viaggianti su ferrovie";

- progetto SETRAM "realizzazione di un sistema esperto con funzioni di simulazione delle modalità di trasporto merci e di selezione dei percorsi sulla base di multicriteria". Il sistema ad uso dell'operatore logistico è finalizzato a selezionare e proporre soluzioni che risultino ottimali sia nei confronti delle esigenze del cliente che dell'operatore stesso e, nel contempo, si adeguino a tutti i vincoli posti dalla configurazione attuale del sistema di trasporto (stato della rete, dell'offerta, delle risorse ecc.);
- progetto AGROLOGIS "potenziamento della catena logistica intermodale dedicata alla filiera agro-industriale del Mezzogiorno", con l'obiettivo di delineare e validare una serie di innovazioni tali da consentire ai prodotti del comparto ortofrutticolo di raggiungere, dalle aree del mezzogiorno, i mercati nazionali e internazionali nelle condizioni atte a massimizzare la soddisfazione del cliente e del consumatore finale, il tutto a prezzi competitivi.

Per quanto riguarda la partecipazione a programmi di ricerca e sviluppo tecnologico finanziati dalla Comunità Europea la società, come già evidenziato nel precedente capitolo dedicato agli investimenti, partecipa ai progetti FIFTH e PV TRAIN.

I costi sostenuti per i progetti cofinanziati dal MIUR sono stati rilevati a conto economico, mentre i costi sostenuti per gli altri progetti sono stati capitalizzati ad incremento delle immobilizzazioni di riferimento, prevalentemente materiale rotabile.

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

- Si segnala come anche con riferimento all'esercizio 2004 perduri lo stato di sospensione dell'operatività della regolazione delle tariffe passeggeri sui treni a media/lunga percorrenza stabilita nella Delibera CIPE del 15.11.2001 di cui già si è fatto cenno nella presente Relazione.
- Il 1° gennaio 2004 sono entrate in vigore le nuove regole contrattuali nei confronti delle Agenzie di viaggio che, adeguando i precedenti accordi alla normativa in materia di concorrenza, consentono alle stesse di stipulare contratti anche con altri vettori.
- Il 16 gennaio 2004, Trenitalia ha ceduto la propria partecipazione in "Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l.", detenuta al 100%, alla società Logistica S.A., detenuta al 50% con SNCF, al prezzo di 30.000 euro, pari al valore nominale del capitale.
- Il 17 febbraio 2004 l'Antitrust ha espresso parere favorevole all'operazione di scissione totale non proporzionale della società EN. Hydro S.p.A., il cui progetto era stato approvato il 18 dicembre 2003 dall'Assemblea degli Azionisti; all'esito della citata operazione, la società si estinguerà con contestuale costituzione di due società beneficiarie (SODAI Italia S.p.A. e Water Industries Services Company – WISCO S.p.A.) in ambedue le quali Trenitalia deterrà

il 49% del capitale sociale.

- Il 26 febbraio 2004 Trenitalia S.p.A. ha versato, coerentemente con l'approvazione del progetto "Cisalpino 2", alla società Cisalpino AG:
  – 25.000.000 di euro quale "sottoscrizione per aumento capitale sociale"
  – 5.000.000 di euro quale "versamento in c/capitale a riserva".
- Il 1° marzo 2004 è stato introdotto il divieto assoluto di fumare su tutti i treni ES* e sui nuovi IC. Tale iniziativa, all'avanguardia in Europa, è destinata ad essere estesa a tutto il materiale IC entro il 2006 parallelamente al completamento del piano di ammodernamento e ristrutturazione di tale materiale.
- Il 20 marzo 2004, alle ore 4,10 del mattino, è avvenuto un incidente lungo la linea ferroviaria del Sempione in cui sono rimasti coinvolti due Euronight, il 226 Roma – Parigi ed il 227 Parigi – Roma. L'ultima carrozza del convoglio diretto in Francia è deragliata poco dopo la stazione di Stresa, proprio mentre sopraggiungeva l'altro treno in direzione opposta. La motrice di quest'ultimo ha urtato la carrozza deragliata provocando la morte di una passeggera e il ferimento di 36 persone. Come negli altri casi, le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società, sono coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nell'esercizio 2004 la società, sul fronte degli obiettivi operativi, è orientata a proseguire sul sentiero del recupero di efficienza gestionale fin qui intrapreso.

Per ottenere ciò sarà portato avanti ed ulteriormente rafforzato il progetto strutturato che coinvolge tutte le Divisioni/Unità, fondato sul principale obiettivo dell'innalzamento della qualità del servizio e dell'orientamento al cliente, coerentemente con gli impegni sottoscritti, previsti dalla Carta dei Servizi.

Analoghi progetti sono stati e saranno ancora avviati sul fronte del contenimento dei costi. In particolare, relativamente al costo del lavoro, si prevede di proseguire l'azione di contenimento degli organici basata sugli accordi siglati con le Organizzazioni Sindacali, così come l'azione di incremento della produttività del personale attraverso la formazione ed il riequilibrio professionale, parallelamente a quella di reingegnerizzazione dei processi industriali.

Per quanto riguarda il settore del trasporto viaggiatori, all'interno di altre iniziative di rafforzamento (generalmente riferite alla qualità del servizio ed in particolare riguardanti il prodotto ES*), continuerà l'azione di valorizzazione del prodotto IC e la riqualificazione del Notte, mentre con specifico riferimento al settore del trasporto regionale, proseguirà l'azione di elevazione degli standard qualitativi del servizio così da trovarsi ad essere competitivi nel nuovo scenario che si è aper-

to, in ossequio alla vigente normativa di settore, con le gare del trasporto pubblico locale nel quale le Regioni e gli altri Enti Locali, come indicato dal DPCM del 16 novembre 2000, rappresentano le figure cui sono stati delegati compiti e funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto.

Nell'ambito delle azioni di mercato, la società svilupperà ulteriormente l'affinamento dell'attività di analisi del riposizionamento strategico, dell'efficientamento dei processi produttivi e dell'innalzamento dei livelli di qualità del servizio della Divisione Cargo, mantenendo forte attenzione in tal senso allo sviluppo di alleanze con partners nazionali ed internazionali, in particolare nel settore combinato marittimo e terrestre. Con riferimento a questo settore la società ha di recente sviluppato le analisi atte ad avviare un processo di focalizzazione delle strategie che ne governano la gestione che potrebbe portare anche all' attuazione di significative operazioni straordinarie nel corso del 2004.

Sul fronte degli investimenti, in coerenza con le strategie di miglioramento del servizio offerto ai viaggiatori ed ai clienti del trasporto merci, sia in termini di qualità ed affidabilità specifica che di efficienza complessiva, sono previsti ulteriori interventi destinati all'acquisto di nuovo materiale rotabile, alla manutenzione incrementativa e al revamping, all'applicazione di nuove tecnologie di bordo treno, nonché interventi minori comprendenti progetti di informatica e di miglioramento degli impianti delle officine.

Infine, per quanto riguarda il Gruppo delle società controllate, l'azione sarà concentrata sull'attenta verifica che, nell'ambito delle rispettive autonomie e competenze, sia proseguita l'attività tesa a massimizzare l'efficienza gestionale, così da contribuire positivamente al raggiungimento degli obiettivi di risultato del Gruppo Trenitalia nel suo complesso.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Nel seguito sono evidenziate le attività svolte da FS Cargo S.p.A. e dal relativo Gruppo, nel settore del trasporto merci, e da Passaggi S.p.A. nel settore del Business Travel e Logistica della Formazione (mercato interno al Gruppo).

Non si evidenziano in quest'ambito commenti anche con riferimento alle società Hydroitalia Tre S.r.l. e Sve Rail Italia S.r.l., in quanto non operative al 31 dicembre 2003.

FS Cargo S.p.A.

(importi in migliaia di euro)

	Esercizio 2003	Esercizio 2002
Valore della produzione	745	4.668
Costi	(2.925)	(6.708)
Margine Operativo lordo	**(2.180)**	**(2.040)**
Amm./svalutaz./acc.ti	(105)	(183)
Saldo oneri/proventi diversi	347	-
Risultato operativo	**(1.938)**	**(2.223)**
Saldo gestione finanz. e straordinaria	(3.937)	(5.048)
Risultato netto d'esercizio	**(5.875)**	**(7.271)**

FS Cargo ha proseguito nell'esercizio 2003 ad operare come sub-holding di un sistema di società che di fatto rappresentano uno strumento di implementazione dell'azione commerciale della Divisione Cargo finalizzato allo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci. Le proprie partecipate, infatti, operano nei settori del trasporto intermodale (Italcontainer, CEMAT e Alpe Adria), della logistica integrata (Omniaexpress, Omnia Logistica, Ecolog e Cargo Chemical), dei traffici d'asse (Pol Rail, East Rail e Sideuropa) e dei terminali (Nord Est Terminal, Serfer e SGT). Per lo svolgimento della propria attività la società è soggetta alla direzione e coordinamento di Trenitalia – Gruppo Ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda l'andamento economico dell'esercizio 2003, la società riporta una perdita netta di 5.875 migliaia di euro, con un miglioramento rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente, che aveva chiuso con una perdita di 7.271 migliaia di euro, di 1.396 migliaia di euro. Su tale miglioramento hanno influito essenzialmente i seguenti fattori:

- plusvalenza di 347 migliaia di euro, riflessa nel saldo degli altri ricavi, derivante dalla vendita dell'immobile industriale di S. Benedetto del Tronto alla società Edilcomar S.r.l., avvenuta il 25 marzo 2003. Tale cessione ha comportato sull'esercizio 2003 anche minori ammortamenti per 20 migliaia di euro.
- dividendi distribuiti da alcune società del Gruppo (Cemat S.p.A., Ecolog S.p.A., Italcontainer S.p.A. e Pol Rail S.r.l.) per utili 2002, ammontanti complessivamente a 1.160 migliaia di euro, di cui crediti d'imposta pari a 418 migliaia di euro;
- sopravvenienza attiva di 621 migliaia di euro derivante dalla mancata richiesta entro i termini di prescrizione da parte del Comune di Vado Ligure degli importi dovuti per l'ICI relativa al periodo antecedente all'acquisizione delle azioni da parte di FS Cargo della società Interporto di Vado S.p.A, che ha comportato la rettifica in positivo per FS Cargo dell'originario prezzo di vendita;
- rivalutazioni/ripristino di valore di partecipazioni nei limiti delle svalutazioni operate negli esercizi precedenti a fronte di utili realizzati nel 2003 dalle società Omnia Express (74 migliaia di euro) e Cargo Chemical (331 migliaia di euro).

Il risultato netto risulta ancora sensibilmente gravato da svalutazioni di partecipazioni (con riferimento in particolare alle società partecipate Omnia Logistica S.p.A. per 5.589 migliaia di euro e Serfer S.r.l. per 953 migliaia di euro). Per quanto riguarda Serfer, il risultato negativo dovrebbe tendere ad un miglioramento già dal prossimo esercizio, in quanto la società prevede comincino a produrre effetti positivi le iniziative commerciali/industriali intraprese dalla stessa, in particolare quelle relative all'attività di impresa ferroviaria. Per quanto riguarda, invece, la società Omnia Logistica, la prevista perdita di traffico di logistica e di collettame (interrotta quest'ultima dall'inizio del 2004, in quanto produttrice di margini negativi) non ha consentito alla società di recuperare i costi fissi di gestione, tra cui principalmente quello del lavoro da cui è pesantemente gravata; infatti le consistenti perdite registrate nel 2003 hanno imposto la necessità di copertura delle stesse e la conseguente ricostituzione del capitale, cui FS Cargo ha fatto fronte attraverso la contrazione di due finanziamenti onerosi con Trenitalia S.p.A. per un ammontare complessivo di 5.400 migliaia di euro.

Per quanto attiene l'attività più propriamente operativa di FS Cargo nell'esercizio 2003, appare utile segnalare come la stessa sia stata caratterizzata dal trasferimento a sue controllate della gestione delle attività connesse al contratto Solvay Chimica Italia S.p.A., che, invece, hanno riguardato il 2002 per l'intero anno. Ciò ha comportato un sensibile decremento sia dei ricavi delle vendite e prestazioni, che dei costi operativi che conseguentemente del margine del settore (- 117 migliaia di euro). Il contratto in questione, iniziato a dicembre 2001 è cessato nel mese di dicembre 2002 in conseguenza del passaggio del contratto, a partire da gennaio 2003, alla neo costituita Associazione Temporanea d'Impresa costituita dalle controllate Cargo Chemical e Serfer per la gestione del trasporto di calcaree per conto della Solvay Chimica Italia S.p.A..

Per quanto attiene all'evoluzione prevedibile della gestione di FS Cargo, si evidenzia che, come già accennato precedentemente, Trenitalia, nell'ambito di un più ampio progetto di riorganizzazione dell'area trasporto merci, ha manifestato l'intenzione di avviare un processo di ristrutturazione i cui aspetti operativi sono ancora in via di definizione e che potrebbero portare ad un intervento di ridefinizione dei complessivi obiettivi di tutte le attività di trasporto merci con conseguente ridefinizione del perimetro dell'area societaria di attuazione. Si precisa al riguardo che qualunque decisione dovesse venire assunta con riferimento al suddetto processo di ristrutturazione, non sono prevedibili al momento effetti significativi in termini di minusvalenze per FS Cargo, considerato che quest'ultima nel valutare le proprie immobilizzazioni finanziarie, che rappresentano la parte più rilevante dell'attivo di bilancio, rettifica il loro valore per riflettere le perdite ritenute durevoli.

Si informa, infine, che l'Assemblea Straordinaria di FS Cargo tenutasi in data 9 maggio 2003 ha deliberato che la società possa essere amministrata oltre che dal Consiglio di Amministrazione anche da un

Amministratore Unico per un periodo non superiore ad un triennio. Conseguentemente l'Assemblea ordinaria nella stessa seduta ha nominato un Amministratore Unico individuato fra i Dirigenti della Capogruppo FS.

Passaggi S.p.A.

(importi in migliaia di euro)

	Esercizio 2003	Esercizio 2002
Valore della produzione	1.944	5.185
Costi	(2.055)	(5.366)
Margine Operativo lordo	**(111)**	**(181)**
Ammortam/svalutaz/accanton.	(112)	(426)
Risultato operativo	**(223)**	**(607)**
Saldo gestione finanz.	(28)	(257)
Saldo gestione straordinaria	1.070	(68)
Imposte sul reddito	(367)	301
Risultato netto d'esercizio	**452**	**(631)**

L'attività della società Passaggi, quale operatore del settore turistico delle agenzie di viaggio fino al 31 dicembre 2002, si è profondamente modificata dal 1 gennaio 2003, a seguito dell'operazione di cessione del ramo d'Azienda: infatti a partire dal 2003, la società ha operato esclusivamente per il mercato interno del Gruppo Ferrovie dello Stato, offrendo servizi di Business Travel ai dipendenti e provvedendo alla Logistica della Formazione di Ferservizi S.p.A.; le attività di "tour operator" sono state pertanto concesse in gestione a Bopa BT S.r.l. che riconosce a Passaggi una provvigione sul giro d'affari intermediato.
Nell'esercizio 2003 è stata infatti data concreta attuazione agli accordi, volti a creare nuove alleanze strategiche nel settore delle Agenzie di Viaggio, che hanno portato a perfezionare l'operazione straordinaria di conferimento del Ramo di Azienda "Passaggi agenzie di stazione" in Bopa Grandi Biglietterie S.r.l.. L'operazione, come ampiamente illustrato nella Relazione al Bilancio 2002, iniziata il 1 gennaio 2003 mediante il contratto di affitto di azienda, stipulato in data 15 novembre 2002 con tale società, si è concretizzata il 4 dicembre 2003 attraverso il conferimento del ramo stesso. Il prezzo del Ramo di Azienda, determinato mediante perizia giurata, pari a 620 migliaia di euro, ha prodotto una plusvalenza nel bilancio di Passaggi pari a circa 1.100 migliaia di euro, derivante dalla differenza tra i valori contabili del ramo ed i valori della perizia. Con tale conferimento la società Passaggi ha acquisito il 20% del capitale sociale della società Bopa Grandi Biglietterie (pari a 620 migliaia di euro, di cui 250 migliaia di euro nominale quote e 370 migliaia di euro a titolo di sovraprezzo quote); successivamente, come previsto dall'accordo quadro del 2002, in data 15 dicembre 2003 Passaggi ha ceduto la partecipazione in Bopa GB a Trenitalia, per un valore corrispondente al valore di carico della partecipazione (620 migliaia di euro).

Si precisa inoltre che in data 10 dicembre 2003 si è modificata la compagine azionaria di Passaggi, a seguito della cessione da parte dell'azionista Grandi Stazioni S.p.A. delle proprie azioni (pari al 50% del capitale sociale) a Trenitalia che è divenuta così unico azionista della società.

Venendo ai numeri del 2003, la società rileva un margine operativo lordo negativo di 111 migliaia di euro al 31 dicembre 2003 (-181 migliaia di euro nell'esercizio 2002) ed un utile netto di 452 migliaia di euro (perdita di 631 migliaia di euro nell'esercizio 2002). La voce che più ha inciso su tale risultato positivo 2003 è la plusvalenza generata dalla suddetta operazione cessione del ramo d'Azienda. La contrazione sia del valore della produzione che dei costi è naturalmente conseguenza della modifica dell'attività della società come precedentemente descritto. Come si evince dalla tabella precedentemente esposta, la società rileva un forte miglioramento della gestione finanziaria, che passa da un saldo negativo di 257 migliaia di euro del 2002 ad un saldo negativo di 28 migliaia di euro del 2003, dovuto alla significativa contrazione del debito maturato verso Trenitalia per la biglietteria ferroviaria venduta fino al 31 dicembre 2002 e alle migliori condizioni concesse da quest'ultima in merito ai tassi d'interesse applicati.

Si evidenzia infine che in data 3 aprile 2003 l'Assemblea ordinaria della società ha deliberato la copertura della perdita dell'esercizio 2002 di 631 migliaia di euro mediante utilizzo della riserva in conto futuri aumenti di capitale, costituita nel 2002 a fronte degli interventi di capitalizzazione effettuati dai soci mediante rinuncia di propri crediti.

RAPPORTI CON SOCIETÀ CONTROLLATE, COLLEGATE E CON IL GRUPPO FS (CONTROLLANTE E CONTROLLATE DA QUEST'ULTIMA)

Per una puntuale analisi dei debiti, crediti, costi e ricavi derivanti dai rapporti di cui al presente capitolo, si rinvia alle informazioni contenute nella Nota Integrativa.

Nel seguito sono rappresentati in tabelle di sintesi i principali rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con le società controllate, collegate, controllanti ed altre partecipate sottoposte al controllo di queste ultime, così come richiesto dall'art. 2427 del Codice Civile; al riguardo si precisa che nell'ambito del Gruppo FS, le prestazioni di maggiore rilevanza riguardano i rapporti con la Capogruppo FS, e con le consociate RFI e Ferservizi S.p.A.. Si precisa che dal mese di novembre 2003 l'onere relativo ai fitti delle officine dovuti fino a quel momento alla società RFI, a seguito della scissione del ramo d'Azienda "patrimonio non strumentale all'esercizio ferroviario" dalla stessa alla Ferrovie Real Estate S.p.A., da tale data è riconosciuto a quest'ultima società.

SOCIETÀ CONTROLLANTE

	NATURA DEI RAPPORTI
Ferrovie dello Stato S.p.A.	*Rapporti attivi*
	Trasporto gratuito titolari CLC (contributo)
	Trasporto dipendenti per viaggi di servizio
	Fornitura orari Ufficiali
	Personale a rimborso
	Rapporti passivi
	Contratto di Regia (consulenze area Fiscale Bilancio,
	Affari societari, Relazioni Esterne, Relazioni Indust.li
	Legale Lavoro, Amm.ne personale dirigente
	e Sviluppo Organizzazione)
	Personale a rimborso
	Assicurazioni
	Prestazioni Polfer
	Licenza d'uso del Marchio

SOCIETÀ CONTROLLATE DIRETTE E PRINCIPALI CONTROLLATE INDIRETTE

	NATURA DEI RAPPORTI
FS Cargo S.p.A	*Rapporti attivi*
	Distacco di personale
	Manutenzione ordinaria carri
	Finanziamenti fruttiferi
	Cariche sociali
	Rapporti passivi
	Distacco di personale
	Fitto locali Uffici in Roma
Passaggi S.p.A	*Rapporti attivi*
	Distacco di personale
	Interessi su crediti commerciali
	Rapporti passivi
	Fornitura servizi Business Travel
	Recupero spese perizia ramo d'azienda
Italcontainer S.p.A.	*Rapporti attivi*
	Noli ferroviari
	Servizi trasporto merci
Omnia Express S.p.A.	*Rapporti attivi*
	Servizi diversi
	Rapporti passivi
	Trasporti e spedizioni
Omnia Logistica S.p.A./Cargo	*Rapporti attivi*
Chemical S.p.A./Ecolog S.p.A.	Servizi trasporto merci
Serfer S.r.l.	*Rapporti attivi*
	Servizi diversi
	Rapporti passivi
	Servizi terminali merci
	Servizi di manovra nei porti

SOCIETÀ COLLEGATE

	NATURA DEI RAPPORTI
Artesia SA	*Rapporti attivi*
	Distacco di personale
	Rapporti passivi
	Pedaggio treni notte
	Servizi internazionali treni notte
	Accordi commerciali
Cisalpino AG	*Rapporti attivi*
	Vendita biglietteria Cisalpino
	Manutenzione materiale rotabile
	Servizi trasporto
Metronapoli S.p.A.	*Rapporti attivi*
	Manutenzione materiale rotabile
	Canone di locazione affitto ramo d'Azienda
Bopa G.B. S.r.l.	*Rapporti passivi*
	Vendita biglietteria ferroviaria

SOCIETÀ CONSOCIATE

	NATURA DEI RAPPORTI
Ferservizi S.p.A	*Rapporti attivi*
	Personale a rimborso
	Trasporto passeggeri per viaggi di servizio
	Fornitura orari Ufficiali
	Trasporto gratuito titolari CLC (contributo)
	Servizi diversi
	Rapporti passivi
	Amministrazione del personale
	Contabilità e tesoreria
	Facilities management
	Ferrotel
	Gestione amm.va ristorazione
	Servizi per la formazione
	Gestione e sviluppo sistema informativo finanziario, gestionale ed economico
	Servizi di comunicazione
	Building management
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	*Rapporti attivi*
	Ingegneria della manutenzione
	Manutenzione ordinaria e ciclica rotabili
	Trasporti merci conto servizio
	Noleggio rotabili
	Servizi condotta
	Personale a rimborso
	Fornitura orari Ufficiali
	Trasporto gratuito titolari CLC (contributo)
	Trasporto passeggeri per viaggi di servizio
	Servizi diversi
	Rapporti passivi
	Pedaggio
	Energia Elettrica per trazione
	Servizi di manovra
	Servizi di traghettamento
	Prestazioni sanitarie
	Personale a rimborso
	Locazione immobili strumentali
	Locazione immobili non strumentali
	Gestione terminali merci
	Servizi comuni

SOCIETÀ CONSOCIATE

	NATURA DEI RAPPORTI
Italferr S.p.A	*Rapporti attivi*
	Trasporto passeggeri per viaggi di servizio
	Trasporto gratuito titolari CLC (contributo)
	Servizi diversi
	Rapporti passivi
	Progettazione/Direzione lavori
Fercredit S.p.A.	*Rapporti passivi*
	Qualifica fornitori
	Servizi di factoring
	Servizi di credito al consumo verso il personale
Gruppo Sogin/Sita	*Rapporti attivi*
	Rimborsi per cariche sociali
	Rimborsi diversi
	Rapporti passivi
	Autoservizi sostitutivi ad integrazione o sostituzione
	Servizi ferroviari
Ferrovie Real Estate	*Rapporti passivi*
	Locazione immobili strumentali
TAV S.p.A.	*Rapporti attivi*
	Ingegneria della manutenzione

In aggiunta a quanto sopra, in base a quanto previsto dagli artt. 4 e 5 comma 9 del contratto di compravendita di Azienda del 28 novembre 2000, ulteriori prestazioni (sia attive che passive) tra RFI e Trenitalia riferite all'esercizio 2003 scaturiscono dall'esistenza di rapporti contrattuali non afferenti esclusivamente all'Azienda, stipulati dalla prima con terzi o società partecipate e, pertanto, non ancora trasferiti a Trenitalia (ad esempio contratti attivi di sfruttamento di spazi pubblicitari, di locazione di aree di stazione, relativamente alle stazioni affidate in gestione a Grandi Stazioni S.p.A. ed altri).
In tal caso, come già per gli esercizi precedenti, la società RFI ha addebitato/accreditato a Trenitalia la quota parte dei costi e dei ricavi maturati secondo i criteri proporzionali ai benefici o oneri conseguenti.
Per quanto riguarda i rapporti con TSF – Tele Sistemi Ferroviari S.p.A. e, quindi, le prestazioni per contratto di outsourcing informatico, si precisa che in data 23 dicembre 2002 è stata perfezionata un'intesa fra la Capogruppo FS e la società Finsiel S.p.A., controllante di TSF, erogatrice del servizio, per la revisione dei contratti e dei patti parasociali stipulati nel 1997. L'accordo adegua il contratto in questione all'assetto multisocietario adottato dal Gruppo FS prevedendo la seguente struttura relazionale, che ha portato a partire dal 2003 alla gestione diretta del contratto da parte di ciascuna società, Trenitalia inclusa:

- un contratto base, per la regolazione delle materie comuni alle diverse società del Gruppo;
- un contratto specifico per ciascuna società interessata, per la rego-

lazione del rapporto di outsourcing;
- le "intese applicative", strumento con cui le parti regolano aspetti di dettaglio del contratto specifico per meglio recepire le peculiarità del cliente.

Da ultimo si segnala che le operazioni intervenute nell'esercizio 2003 con le società partecipate, con la Controllante e con le società da quest'ultima controllate sono realizzate a normali condizioni di mercato.

INFORMAZIONI SULLE AZIONI PROPRIE

Trenitalia S.p.A. al 31 dicembre 2003 non possiede azioni proprie né della società controllante, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona. Si fa inoltre presente che nel corso dell'esercizio 2003, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie né della società controllante, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

ALTRE INFORMAZIONI

Si informa che, relativamente agli obblighi della società derivanti dalla normativa di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali", è in corso di elaborazione il "Documento programmatico sulla sicurezza", così come previsto dal citato decreto.

Nel corso dell'anno sono continuate le attività, iniziate nel 2002, inerenti l'applicazione del D.Lgs. 231/2001 in Trenitalia. In particolare, è stata predisposta la mappa delle attività a rischio con i dati emersi da circa 500 questionari compilati dai dirigenti di Trenitalia nel corso di 20 workshop. La mappatura ha fotografato circa 4.000 attività in cui si articolano le missioni e responsabilità del personale dirigente in Trenitalia all'interno delle quali si stanno delineando circa 1.400 attività oggetto di approfondimento per individuare gli eventuali possibili "livelli di rischio" configurabili ai sensi della citata normativa. Contemporaneamente sono proseguiti, e sono previsti anche per tutto il 2004, gli interventi di Audit, sia sulle attività a rischio che sui processi di supporto, allo scopo di verificare l'adeguatezza e, ove occorra, implementare il relativo Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo per renderlo idoneo al disposto del D. Lgs. 231/2001.

PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Signori Azionisti,

il bilancio d'esercizio per l'anno 2003 si è chiuso con una perdita di 18.727.159 euro per la quale si propone la copertura attraverso l'utilizzo, per pari importo, della voce "Altre riserve".

Roma, 24 marzo 2004

Allegato 1

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

(valori in migliaia di euro)

	31.12.2003	31.12.2002	Delta
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto gestionale	545.617	371.242	174.375
Altre attività nette	620.699	729.732	(109.033)
Capitale Circolante	**1.166.316**	**1.100.974**	**65.342**
Immobilizzazioni tecniche	6.721.466	6.199.480	521.986
Partecipazioni	88.671	74.073	14.598
Fondo rettifica cespiti (-)	(777.545)	(831.545)	54.000
Capitale immobilizzato netto	**6.032.592**	**5.442.008**	**590.584**
TFR	(1.835.995)	(1.869.313)	33.318
Altri fondi	(275.761)	(454.010)	178.249
Totale fondi	**(2.111.756)**	**(2.323.323)**	**211.567**
Totale Capitale investito netto	**5.087.152**	**4.219.659**	**867.493**
COPERTURE			
Posizione Finanziaria netta a breve	(181.206)	127.371	(308.577)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	2.912.228	2.517.431	394.797
Posizione Finanziaria netta	**2.731.022**	**2.644.802**	**86.220**
Mezzi propri	**2.356.130**	**1.574.857**	**781.273**
Totale coperture	**5.087.152**	**4.219.659**	**867.493**

Le riclassifiche operate nel 2003 ai fini di una migliore rappresentazione finanziaria della società sono state effettuate anche sulle analoghe voci dell'esercizio precedente. In particolare il Fondo ristrutturazione pari a 208 milioni di euro, che nel 2002 era ricompreso nella voce "Capitale immobilizzato netto", è stato riclassificato nella voce "Totale fondi".

Allegato 2

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

(valori in migliaio di euro)

	Esercizio 2003	Esercizio 2002	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.271.978	4.283.130	(11.152)
- Ricavi da traffico	2.861.301	2.863.462	(2.161)
- Altri ricavi	185.615	196.422	(10.807)
- Convenzioni con regioni	1.225.062	1.223.246	1.816
Ricavi da Stato ed altri Enti	516.653	481.108	35.545
- Contratto di servizio pubblico	480.563	480.563	-
- Altri contributi c/ esercizio	36.090	545	35.545
Variazione di lavori in corso su ordinazione	8	(426)	434
Capitalizzazioni	348.436	337.902	10.534
VALORE DELLA PRODUZIONE	**5.137.075**	**5.101.714**	**35.361**
Acquisto di beni e servizi	(2.074.665)	(2.148.756)	74.091
Variazione rimanenze materie prime	38.316	208.278	(169.962)
Costi di Personale	(2.512.970)	(2.498.429)	(14.541)
Altri costi di gestione	(16.157)	(149.834)	133.677
COSTI	**(4.565.476)**	**(4.588.741)**	**23.265**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**571.599**	**512.973**	**58.626**
Ammortamenti e svalutazioni cespiti	(543.157)	(526.161)	(16.996)
Utilizzo fondo rettifica ammortamenti	48.804	71.291	(22.487)
Utilizzo altri fondi	35.960	144.464	(108.504)
Accantonamenti e svalutazioni	(32.943)	(45.138)	12.195
- Accantonamento fondi rischi e oneri	(20.461)	(30.472)	10.011
- Svalutazioni dell'attivo circolante	(12.482)	(14.666)	2.184
Saldo Proventi oneri diversi	(7.994)	32.487	(40.481)
RISULTATO OPERATIVO	**72.269**	**189.916**	**(117.647)**
Saldo gestione finanziaria	(73.926)	(85.423)	11.497
Componenti straordinarie nette	84.930	31.817	53.113
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**83.273**	**136.310**	**(53.037)**
Imposte sul reddito	(102.000)	(105.591)	3.591
RISULTATO DI PERIODO	**(18.727)**	**30.719**	**(49.446)**

Le riclassifiche operate nel 2003 ai fini di una migliore rappresentazione economica della società sono state effettuate anche sulle analoghe voci dell'esercizio precedente. In particolare alcune poste, del valore complessivo di 9 milioni di euro, che nel 2002 erano ricomprese negli altri ricavi (8 milioni di euro) e a rettifica dei costi operativi (1 milione di euro), sono state riclassificate nei proventi/oneri straordinari.

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2003

STATO PATRIMONIALE ATTIVO (valori in euro)	31.12.2003	31.12.2002	Differenza
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	-	-	-
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. Immateriali			
1. Costi di impianto ed ampliamento	1.745	2.977	(1.232)
2. Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	2.441.929	2.269.225	172.704
3. Diritti di brevetto ind.le e utilizzazione opere d'ingegno	-	-	-
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	55.945.086	32.591.016	23.354.070
5. Avviamento	-	-	-
6. Immobilizzazioni in corso ed acconti	28.965.629	62.892.302	(33.926.673)
7. Altre	24.129.146	11.433.678	12.695.468
Totale I	*111.483.535*	*109.189.198*	*2.294.337*
II. Materiali			
2. Materiale rotabile ed imp. Industriali	5.792.900.664	5.154.695.074	638.205.590
3. Attrezzature industriali e commerciali	50.949.180	40.247.948	10.701.232
4. Altri beni	60.391.415	53.432.297	6.959.118
5. Immobilizzazioni in corso ed acconti	705.741.042	841.915.090	(136.174.048)
Totale II	*6.609.982.301*	*6.090.290.409*	*519.691.892*
III. Finanziarie			
1. Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	37.223.422	42.723.114	(5.499.692)
b) Imprese collegate	42.220.675	26.171.246	16.049.429
c) Imprese controllanti	-	-	-
d) Altre imprese	9.226.670	5.178.962	4.047.708
	88.670.767	74.073.322	14.597.445
2. Crediti			
d) Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	-	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	300.473	497.353	(196.880)
	300.473	497.353	(196.880)
3. Altri titoli	-	-	-
4. Azioni proprie	-	-	-
	-	-	-
Totale III	*88.971.240*	*74.570.675*	*14.400.565*
Totale B) Immobilizzazioni	**6.810.437.076**	**6.274.050.282**	**536.386.794**
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. Rimanenze			
1. Materie prime, sussidiarie e di consumo	687.673.303	649.081.987	38.591.316
3. Lavori in corso su ordinazione	1.104.247	1.095.883	8.364
4. Prodotti finiti e merci	721.356	997.134	(275.778)
5. Acconti	-	3.861.289	(3.861.289)
6. Cespiti radiati da alienare	7.590.275	23.557.321	(15.967.046)
Totale I	*697.089.181*	*678.593.614*	*18.495.567*
II. Crediti			
1. Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	808.958.436	802.579.907	6.378.529
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	
	808.958.436	802.579.907	6.378.529
2. Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	22.328.094	15.924.647	6.403.447
- esigibili oltre l'esercizio successivo	5.400.000	-	5.400.000
	27.728.094	15.924.647	11.803.447

STATO PATRIMONIALE ATTIVO (valori in euro)	31.12.2003	31.12.2002	Differenza
3. Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	21.289.256	11.198.098	10.091.158
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	21.289.256	11.198.098	10.091.158
4. Verso imprese controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	208.719.973	261.904.480	(53.184.507)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	407.171.145	186.321.287	220.849.858
	615.891.118	448.225.767	167.665.351
5. Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	779.648.666	973.765.358	(194.116.692)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	779.648.666	973.765.358	(194.116.692)
Totale II	*2.253.515.570*	*2.251.693.777*	*1.821.793*
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
1.Partecipazioni in imprese controllate	30.000	-	30.000
Totale III	*30.000*	-	*30.000*
IV. Disponibilità liquide			
1. Depositi bancari e postali	5.200.457	3.989.509	1.210.948
2. Assegni	1.743	31.616	(29.873)
3. Denaro e valori in cassa	45.041.132	49.285.571	(4.244.439)
4. Conti correnti di Tesoreria	72.882.607	66.299.648	6.582.959
Totale IV	*123.125.939*	*119.606.344*	*3.519.595*
Totale C) Attivo Circolante	**3.073.760.690**	**3.049.893.735**	**23.836.955**
D) RATEI E RISCONTI			
I. Altri ratei e risconti	358.823	291.135	67.688
Totale D) Ratei e risconti	**358.823**	**291.135**	**67.688**
TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C+D)	**9.884.556.589**	**9.324.235.152**	**560.291.437**

STATO PATRIMONIALE PASSIVO (valori in euro)	31.12.2003	31.12.2002	Differenza
A) PATRIMONIO NETTO			
I. Capitale sociale	2.289.285.500	1.489.285.500	800.000.000
II. Riserva sovrapprezzo azioni	-	-	-
III. Riserve di rivalutazione	-	-	-
IV. Riserva legale	28.237.641	26.701.682	1.535.959
V. Riserva per azioni proprie in portafoglio	-	-	-
VI: Riserve statutarie	-	-	-
VII. Altre riserve	57.333.926	28.150.709	29.183.217
Totale capitale sociale e riserve	*2.374.857.067*	*1.544.137.891*	*830.719.176*
IX. Utili (perdite) a nuovo	-	-	-
X. Utile (perdita) dell'esercizio	(18.727.159)	30.719.175	(49.446.334)
	(18.727.159)	30.719.175	(49.446.334)
Totale A) Patrimonio netto	**2.356.129.908**	**1.574.857.066**	**781.272.842**
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI			
1. Per imposte	-	-	-
2. Fondo ristrutturazione industriale	145.550.439	207.973.741	(62.423.302)
3. Fondo rettifica valore cespiti	777.545.094	831.545.426	(54.000.332)
4. Altri	130.210.692	246.035.755	(115.825.063)
Totale B) Fondi per rischi ed oneri	**1.053.306.225**	**1.285.554.922**	**(232.248.697)**
C) TFR DA CORRISPONDERE AL PERSONALE	**1.835.994.871**	**1.869.313.015**	**(33.318.144)**
D) DEBITI			
3. Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	-	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.000.000.000	1.000.000.000	-
	1.000.000.000	1.000.000.000	-
5. Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	4.250.601	2.994.200	1.256.401
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	4.250.601	2.994.200	1.256.401
6. Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	694.955.927	758.841.056	(63.885.129)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	694.955.927	758.841.056	(63.885.129)
8. Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	9.758.375	9.661.417	96.958
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	9.758.375	9.661.417	96.958
9. Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	12.095.800	8.333.892	3.761.908
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	12.095.800	8.333.892	3.761.908
10. Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	42.671.262	317.633.474	(274.962.212)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.917.928.447	1.517.928.447	400.000.000
	1.960.599.709	1.835.561.921	125.037.788

STATO PATRIMONIALE PASSIVO (valori in euro)	31.12.2003	31.12.2002	Differenza
11. Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	85.848.465	108.939.465	(23.091.000)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	85.848.465	108.939.465	(23.091.000)
12. Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	125.555.239	135.069.340	(9.514.101)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	125.555.239	135.069.340	(9.514.101)
13. Altri debiti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	743.755.925	725.627.062	18.128.863
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.808	1.808	-
	743.757.733	725.628.870	18.128.863
Totale D) Debiti	**4.636.821.849**	**4.585.030.161**	**51.791.688**
E) RATEI E RISCONTI			
I. Altri ratei e risconti	2.303.736	9.479.988	(7.176.252)
Totale E) Ratei e risconti	**2.303.736**	**9.479.988**	**(7.176.252)**
TOTALE DEL PASSIVO (A+B+C+D+E)	**9.884.556.589**	**9.324.235.152**	**560.321.437**

CONTI D'ORDINE (valori in euro)	31.12.003	31.12.2002	Differenza
1 BENI DI TERZI IN CONSEGNA			
1.1 Garanzie reali a Eurofima	715.539.200	1.071.293.704	(355.754.504)
1.2 Altri beni di terzi	45.432.773	28.372.911	17.059.862
Totale 1	*760.971.973*	*1.099.666.615*	*(338.694.642)*
2 IMPEGNI			
2.1 Impegni per investimenti da realizzare	2.759.387.003	2.364.290.000	395.097.003
Totale 2	*2.759.387.003*	*2.364.290.000*	*395.097.003*
3 RISCHI			
3.1 Fidejussioni	19.651.766	3.890.679	15.761.087
3.2 Garanzie reali prestate	400.000.000	-	400.000.000
Totale 3	*419.651.766*	*3.890.679*	*415.761.087*
4 BENI NOSTRI PRESSO TERZI			
4.1 Immobilizzazioni in affitto a Metronapoli	63.566	74.510	(10.944)
Totale 4	*63.566*	*74.510*	*(10.944)*
TOTALE CONTI D'ORDINE	**3.940.074.308**	**3.467.921.804**	**472.152.504**

CONTO ECONOMICO (valori in euro)	Esercizio 2003	Esercizio 2002	Differenza
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1. Ricavi delle vendite e delle prestazioni			
a) Prodotti del traffico viaggiatori:			
- Clientela ordinaria	2.148.790.424	2.152.781.844	(3.991.420)
- Contratti di Servizio Regionali	1.225.062.555	1.223.245.978	1.816.577
b) Prodotti del traffico merci e poste	712.510.898	710.680.262	1.830.636
c) Contratto di Servizio Pubblico con Stato	480.563.145	480.563.145	-
d) Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	149.444.419	157.245.283	(7.800.864)
Totale 1	*4.716.371.441*	*4.724.516.512*	*(8.145.071)*
2. Variazione delle rimanenze di prodotti in corso	-	-	-
di lavorazione, semilavorati e finiti			
3. Variazione dei lavori in corso su ordinazione	8.364	(425.756)	434.120
4. Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	348.435.848	337.901.701	10.534.147
5. Altri ricavi e proventi			
a) Contributi in conto esercizio			
- Ai sensi dei Regolamenti CEE	-	-	-
- Altri	36.089.817	545.241	35.544.576
b) Utilizzo F. Ristrutt.e Rett.valore cespiti	84.763.680	215.754.672	(130.990.992)
c) altri ricavi e proventi	55.611.028	83.395.245	(27.784.217)
Totale 5	*176.464.525*	*299.695.158*	*(123.230.633)*
Totale A) Valore della produzione	**5.241.280.178**	**5.361.687.615**	**(120.407.437)**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6. Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	440.799.251	497.228.761	(56.429.510)
7. Per servizi	1.454.017.984	1.463.126.075	(9.108.091)
8. Per godimento di beni di terzi	179.847.924	188.401.540	(8.553.616)
9. Per personale			
a) Retribuzioni	1.876.466.483	1.830.921.297	45.545.186
b) Oneri sociali	466.691.830	467.148.334	(456.504)
c) Trattamento di fine rapporto	168.075.208	171.215.575	(3.140.367)
d) Altri costi	1.736.940	29.144.536	(27.407.596)
Totale 9	*2.512.970.461*	*2.498.429.742*	*14.540.719*
10. Ammortamenti e svalutazioni			
a) Ammortamento delle immobilizzioni immateriali	26.294.327	13.817.215	12.477.112
b) Ammortamento delle immobilizzioni materiali	516.862.575	512.343.934	4.518.641
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-	-	-
d) Svalutazioni crediti compresi all'attivo circolante			
e delle disponibilità liquide	12.481.768	14.665.776	(2.184.008)
Totale 10	*555.638.670*	*540.826.925*	*14.811.745*
11. Variazioni delle rimanenze di materie prime			
sussidiarie, di consumo e merci	(38.315.538)	(208.277.956)	169.962.418
12. Accantonamenti per rischi	20.460.589	3.335.577	17.125.012
13. Altri accantonamenti	0	27.135.816	(27.135.816)
14. Oneri diversi di gestione	43.592.619	161.564.610	(117.971.991)
Totale B) Costi della Produzione	**5.169.011.960**	**5.171.771.090**	**(2.759.130)**
Differenza tra Valore e Costi della Produzione (A-B)	**72.268.218**	**189.916.525**	**(117.648.307)**

CONTO ECONOMICO (valori in euro)	Esercizio 2003	Esercizio 2002	Differenza
C) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI			
15. Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate e collegate	-	-	-
- in altre imprese	-	-	-
Totale 15	-	-	-
16. Altri proventi finanziari			
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate e collegate	19.237	-	19.237
- da controllanti	-	-	-
- da altri	12.594	765	11.829
	31.831	765	31.066
b) Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	-	-	-
c) Da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-	-
d) Proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate e collegate	59.712	386.967	(327.255)
- da controllanti	6.845.560	7.555.835	(710.275)
- da altri	3.461.277	8.487.113	(5.025.836)
	10.366.549	16.429.915	(6.063.366)
Totale 16	*10.398.380*	*16.430.680*	*(6.032.300)*
17. Interessi ed altri oneri finanziari:			
- verso imprese controllate e collegate	5.958	2.572.145	(2.566.187)
- verso controllanti	47.245.627	73.096.610	(25.850.983)
- verso altri:			
- su debiti obbligazionari	-	-	-
- su debiti verso istituti finanziari	-	-	-
- oneri finanziari diversi	30.452.452	17.865.258	12.587.194
Totale 17	*77.704.037*	*93.534.013*	*(15.829.976)*
Totale C) Proventi ed oneri finanziari	**(67.305.657)**	**(77.103.333)**	**9.797.676**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18. Rivalutazioni			
a) di partecipazioni	-	-	-
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	-	-	-
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-	-
Totale 18	-	-	-
19. Svalutazioni:			
a) di partecipazioni	6.620.315	8.319.750	(1.699.435)
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	-	-	-
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-	-
Totale 19	*6.620.315*	*8.319.750*	*(1.699.435)*
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	**(6.620.315)**	**(8.319.750)**	**1.699.435**

CONTO ECONOMICO (valori in euro)	Esercizio 2003	Esercizio 2002	Differenza
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI			
20. Proventi:			
- Plusvalenze da alienazioni	15.518.875	-	15.518.875
- Utilizzo fondo ristrutturazione industriale	7.320.299	13.749.395	(6.429.096)
- Altri	96.374.355	127.319.576	(30.945.221)
Totale 20	*119.213.529*	*141.068.971*	*(21.855.442)*
21. Oneri:			
- Minusvalenze da alienazioni	-	-	-
- Imposte relative ad esercizi precedenti	854.089	14.809.319	(13.955.230)
- Costi per esodi anticipati	7.320.299	13.749.395	(6.429.096)
- Altri	26.108.546	80.693.420	(54.584.874)
Totale 21	*34.282.934*	*109.252.134*	*(74.969.200)*
Totale E) Proventi ed oneri straordinari	**84.930.595**	**31.816.837**	**53.113.758**
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-E)	**83.272.841**	**136.310.279**	**(53.037.438)**
22. Imposte sul reddito dell'esercizio	(102.000.000)	(105.591.104)	3.591.104
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	**(18.727.159)**	**30.719.175**	**(49.446.334)**

PAGINA BIANCA

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2003

PAGINA BIANCA

SEZIONE 1: CONTENUTO E FORMA DEL BILANCIO

Il bilancio che sottoponiamo alla Vostra approvazione è costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico e dalla Nota Integrativa. In allegato a quest'ultima sono riportati il Rendiconto Finanziario (Allegato 1), l'elenco delle Partecipazioni (Allegato 2) ed, in ottemperanza all'art.5 del Dlgs. n.188 dell'8 luglio 2003, la situazione patrimoniale del settore dedicato all'attività di trasporto merci (Allegato 3).
Non si è proceduto alla redazione di un bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto al 3° comma dell'art. 27 del Dlgs. n. 127/1991, in quanto tale bilancio verrà redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. (nel seguito FS) con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1.
Il bilancio consolidato e la relativa Relazione sulla Gestione saranno resi noti nei modi e nei termini previsti dalla legge.
Per quanto riguarda l'attività di Trenitalia, la natura dei rapporti con le società del Gruppo FS, nonché i fatti di rilievo occorsi successivamente alla data di bilancio, si rinvia a quanto indicato nella Relazione sull'andamento della Gestione.

SEZIONE 2: CRITERI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 è stato redatto in conformità alle vigenti norme di legge interpretate ed integrate dai principi contabili predisposti dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri e, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IFRS) raccomandati dall'International Accounting Standard Board (IASB).
Le voci dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico sono state messe a raffronto con quelle dell'esercizio precedente.
Le riclassifiche operate, al 31 dicembre 2003, in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dell'esercizio precedente ai sensi dell'art. 2423 ter comma 5 del Codice Civile.
Nei commenti alle singole voci del bilancio, contenuti nella successiva sezione 4, è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi 2002.

SEZIONE 3: CRITERI DI VALUTAZIONE

Di seguito sono illustrati i criteri di valutazione adottati che sono conformi a quanto prescritto dall'art. 2426 del codice civile e a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio 2002.
La valutazione delle singole poste è stata effettuata in base al princi-

pio generale della prudenza e della competenza nella prospettiva della continuità aziendale, nonché della coerenza e dell'omogeneità con i criteri di valutazione adottati dalla Capogruppo.
Ai sensi dell'art.10 della legge n. 72 del 13 marzo 1983, si precisa che non sono state effettuate rivalutazioni monetarie ed economiche, né si è derogato a quanto indicato negli articoli 2423 e 2423 bis del codice civile.

Immobilizzazioni immateriali
Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo di oneri accessori. Gli importi sono esposti al netto delle quote di ammortamento, che sono calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.
Il "software" viene ammortizzato su un periodo di cinque anni, tenute presenti le relative caratteristiche di specificità tecnica.
Le immobilizzazioni pervenute a seguito della compravendita del ramo d'Azienda da FS (atto del 28 novembre 2000) sono state iscritte al costo, espresso dal valore contabile al quale esse figuravano nella situazione patrimoniale redatta da FS al 30 novembre 2000, e in aderenza alla perizia valutativa del ramo d'Azienda cui si è fatto riferimento nel determinare il prezzo definitivo di acquisto.
I costi di impianto e di ampliamento e quelli di ricerca e sviluppo, se di accertata utilità pluriennale, vengono iscritti all'attivo, tra le immobilizzazioni immateriali, con il consenso del Collegio Sindacale, e ammortizzati in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione.
Le quote annuali di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Costi di impianto e ampliamento	20%
Costi di ricerca e sviluppo	20%
Software	20%
Migliore su beni di terzi	20%

Immobilizzazioni materiali
Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.
Le immobilizzazioni pervenute a seguito della compravendita del ramo d'Azienda da FS (atto del 28 novembre 2000) sono state iscritte al costo, espresso dal valore contabile al quale esse figuravano nella situazione patrimoniale redatta da FS al 30 novembre 2000, al netto delle rettifiche di valore effettuate sulle immobilizzazioni più vetuste nell'ambito del processo di allocazione del prezzo di acquisto onde allinearne il valore di carico al corrente valore d'uso in coerenza con la perizia valutativa del ramo d'Azienda cui si è fatto riferimento nel determinarne il relativo prezzo di acquisto definitivo.
Per quanto riguarda il materiale rotabile, si premette che il criterio di ammortamento utilizzato da Trenitalia fino al 2002 è stato lo stesso adottato da Ferrovie dello Stato dal momento in cui venne trasforma-

ta in Ente (1° gennaio 1986). I parametri in base ai quali tale criterio era stato definito da Ferrovie dello Stato erano i seguenti:

- tempo mediamente necessario perché un rotabile percorresse il numero di chilometri, raggiunto il quale doveva subire una "grande manutenzione", pari a 20 anni;
- esaurimento della vita di ciascun rotabile nell'arco di tempo intercorrente tra l'acquisto e la prima "grande manutenzione";
- nuova vita utile del rotabile sottoposto a "grande manutenzione" (vale a dire periodo di ammortamento dei costi di grande manutenzione) pari a ulteriori 20 anni.

In conseguenza dei cambiamenti intervenuti dal 1986 al 2002 nelle caratteristiche tecniche e produttive del materiale rotabile, si è ritenuto necessario rianalizzare i cicli manutentivi per verificare, in base ad essi, l'attualità dei parametri suesposti ed eventualmente intervenire a modificare il suddetto criterio di ammortamento, in coerenza con i principi contabili nazionali laddove essi trattano specificamente di "cambiamento di stime".

Detta tematica è stata di recente affrontata anche da altri primari operatori ferroviari europei.

L'analisi si è basata sui cicli manutentivi che vengono comunicati al Cesifer (Istituto nazionale che certifica il rispetto dei parametri di sicurezza del materiale rotabile) e sulle percorrenze chilometriche annue medie per tipologia di rotabile.

Le conclusioni cui si è giunti in base all'analisi possono essere così sintetizzate:

- il tempo necessario perché un rotabile debba essere sottoposto ad una "grande manutenzione" varia notevolmente in base alla tipologia di rotabile;
- la grande manutenzione interviene durante la vita del rotabile e non alla fine del suo primo ciclo. Inoltre, essa si sta sempre più spesso trasformando in "revamping", vale a dire in interventi nei quali la componente incrementativa prevale su quella di ripristino;
- la media ponderata, in base al valore per categoria di rotabile, della vita utile del materiale rotabile si può prudenzialmente stimare in 25 anni e in 18 anni quella che decorre prima dell'intervento di grande manutenzione.

Tutto ciò premesso, in coerenza con i principi contabili, le aliquote di ammortamento del materiale rotabile, a partire dal 1° gennaio 2003, sono state modificate nel seguente modo:

Materiale rotabile	**Aliquote**
- Materiale rotabile da compravendita Ramo d'azienda	5% (7,5 nel 2002)
- Materiale rotabile di nuova acquisizione	4% (5 nel 2002)
- Manutenzione incrementativa (grandi interventi e revamping)	5,5% (5 nel 2002)

N.B: la riduzione dell'aliquota di ammortamento del materiale rotabile da cessione deriva dall'allungamento constatato della vita utile dei beni e dal recupero sugli anni residui del relativo maggior fondo ammortamento cumulato al 31 dicembre 2002.

Per quanto riguarda invece le manutenzioni incrementative riferite a migliorie, nessuna variazione di criterio è stata introdotta dal momento che esse continuano ad intervenire mediamente ogni 5 anni e, conseguentemente, proseguono ad essere ammortizzate al 20%.
Tutto ciò premesso e con riguardo a tutte le immobilizzazioni materiali iscritte in bilancio, le quote annuali di ammortamento utilizzate, pari o inferiori alle aliquote massime ordinarie fiscalmente deducibili ai sensi del D.M. 31.12.1988, sono le seguenti:

Materiale rotabile	**Aliquote**
- Materiale rotabile da compravendita Ramo d'azienda	5%
- Materiale rotabile di nuova acquisizione	4%
- Manutenzione incrementativa (grandi interventi e revamping)	5,5%
- Manutenzione incrementativa (migliorie)	20%
Impianti industriali	
- Impianti di officina	5%
Attrezzatura industriale	
- Mezzi circolanti su strada e rotaia	7,5%
- Macchinari e attrezzatura	10%
- Mezzi di carico	10%
- Impianti di comunicazione	25%
Altri beni	
- Autoveicoli	20% - 25%
- Mobili e arredi	12%
- Macchine d'ufficio ordinarie	12%
- Macchine d'ufficio elettroniche	20%
- Telefoni cellulari	20%
- Impianti specifici	12%
- Impianti generici	8%
- Attrezzatura varia e minuta	12%
- Apparecchiatura sanitaria	12,5%

N.B.: nell'anno di acquisizione o di costruzione viene applicata un'aliquota pari al 50% di quella ordinaria.

Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali vengono imputate al Conto Economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa che, come in precedenza riportato, vengono capitalizzate.
Il materiale rotabile dismesso dall'esercizio ferroviario ed i cespiti destinati alla vendita sono trasferiti all'attivo circolante e classificati tra le rimanenze.

Immobilizzazioni finanziarie - Partecipazioni
Le partecipazioni sono valutate al costo, rettificato ove necessario per perdite permanenti di valore, entro il limite del valore di patrimonio netto di competenza.

Le eventuali ulteriori perdite di valore eccedenti il valore di carico della partecipazione sono accantonate, per la quota di competenza, in un apposito fondo rischi del passivo. Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo svalutazione crediti portato a diretta diminuzione degli stessi.

I debiti sono esposti al loro valore nominale.

I debiti e crediti in valuta dei Paesi non aderenti all'Euro, tutti di natura commerciale, sono espressi al cambio del giorno di effettuazione delle rispettive operazioni; tuttavia la conversione al cambio di fine anno non avrebbe dato luogo ad apprezzabili differenze.

I debiti per ferie maturate e non godute dal personale alla chiusura del periodo riflettono una stima della relativa passività a titolo di emolumenti e relativi oneri.

Rimanenze

Le giacenze di magazzino, costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione di materiale rotabile, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Esse sono rappresentate nell'Attivo al netto del fondo svalutazione per tener conto dell'obsolescenza tecnica, dei programmi di utilizzo nei processi manutentivi e dei possibili danneggiamenti.

I cespiti radiati da alienare sono iscritti al minore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni sono iscritte al minore tra il costo e il valore di realizzo.

Disponibilità liquide

Tali disponibilità sono iscritte al valore nominale; quelle in valuta di Paesi non aderenti all'Euro sono adeguate al cambio di fine periodo. Nelle disponibilità liquide sono, inoltre, iscritte le quote di pertinenza di Trenitalia dei fondi accreditati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze sul conto corrente di Tesoreria Centrale dello Stato della Capogruppo gestito presso la Banca d'Italia. Poiché tale conto è, appunto, intestato a FS, Trenitalia ha conferito alla Capogruppo uno specifico mandato con rappresentanza per l'incasso delle risorse provenienti dallo Stato.

Si fa presente che il suddetto conto è infruttifero di interessi, e la disponibilità di quanto su di esso accreditato è subordinata ad autorizzazione dello stesso Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Ratei e risconti

Sono calcolati con il criterio della competenza economica e tempora-

le in applicazione del principio di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di esercizio.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dagli Enti pubblici e dalla Comunità Europea vengono portati in diminuzione delle *Immobilizzazioni in corso e acconti,* durante il periodo di realizzazione degli investimenti cofinanziati e, successivamente, a diretta diminuzione del valore di carico dei singoli cespiti a cui afferiscono quale riduzione del costo sostenuto per le stesse.

Essi vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con certezza il diritto di erogazione.

Fondi per rischi ed oneri

Tali fondi sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla chiusura dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Fondo per Ristrutturazione Industriale

Il fondo, trasferito da FS a Trenitalia S.p.A. con la compravendita del ramo Trasporto e incrementato con l'attribuzione di parte della differenza tra il patrimonio netto contabile ed il prezzo d'acquisto, è a fronte degli oneri di ristrutturazione, originati dal processo di riorganizzazione della società, in conformità al Piano di Impresa. Esso è esposto in bilancio al netto degli utilizzi.

In coerenza con la classificazione dei relativi oneri, gli utilizzi del fondo per ristrutturazione industriale, per la parte degli oneri di personale da sostenersi in attesa del completamento del piano relativo agli esodi, sono iscritti nel valore della produzione mentre quelli per la parte relativa agli incentivi all'esodo vengono rilevati tra i proventi straordinari.

Fondo rettifica di valore cespiti

Trattasi del fondo costituito con parte della differenza tra il patrimonio netto contabile e il prezzo d'acquisto del ramo d'Azienda per tener conto della ridotta redditività dei cespiti acquistati da FS, in coerenza con quanto indicato nella perizia di valore dell'Azienda oggetto di compravendita. Esso è esposto in bilancio al netto degli utilizzi iscritti nel valore della produzione determinati in misura proporzionale agli ammortamenti dei cespiti considerati non pienamente redditizi.

Altri fondi

Accolgono stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare oneri e rischi di diversa natura, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato

Oltre al fondo per il trattamento di fine rapporto, previsto dall'art. 2120 del Codice Civile, la voce include anche il fondo, istituito da FS a se-

guito della soppressione dell'Opera di Previdenza e Assistenza Ferrovie dello Stato (OPAFS), per l'indennità di buonuscita dovuta al personale per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995.
Il Fondo TFR esprime il debito maturato dall'1.1.1996, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge e ai vigenti contratti di lavoro.
Il Fondo Indennità di buonuscita riflette, per accordo fra le parti sociali, quanto maturato al 31 dicembre 1995 ed è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 del predetto art. 2120 del Codice Civile.

Costi, ricavi, corrispettivi e contributi in conto esercizio
Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza.
I ricavi, i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto di eventuali resi, sconti, abbuoni e premi nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita dei beni ed alla prestazione dei servizi. In particolare i ricavi del traffico merci sono al netto degli abbuoni concessi sotto forma di *"ristorni commerciali"*.
Fra gli *"oneri straordinari"* sono inclusi gli oneri sostenuti dalla società in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dal Piano di Impresa; ad essi si contrappongono proventi straordinari per pari importo derivanti dall'utilizzo del fondo per ristrutturazione industriale.
I contributi in conto esercizio vengono iscritti tra i ricavi secondo il criterio della competenza economica.

Imposte sul reddito
Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.
Non sono stati, prudenzialmente, rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite fiscali riportabili a nuovo, in mancanza dei necessari requisiti di certezza circa il loro futuro realizzo.
Si rammenta come l'operazione di compravendita del ramo d'Azienda Trasporto è disciplinata dalla legge n. 388/2000 (legge finanziaria 2001) che all'art.131, 5° comma ha disposto che: "tutte le operazioni di ristrutturazione della società Ferrovie dello Stato effettuate a decorrere dal 1° gennaio 2000 in esecuzione delle direttive comunitarie 91/440/CEE, 95/18/CE così come recepite dal decreto del Presidente della Repubblica 16.3.1999, pubblicato nella G.U. n. 113 del 17.5.1999, sono effettuate in regime di neutralità fiscale e pertanto escluse da ogni imposta e tassa".
L'applicazione della citata norma esplica effetti anche sull'esercizio 2003.

SEZIONE 4: ANALISI DELLE VOCI DELLO STATO PATRIMONIALE DEL CONTO ECONOMICO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI

Nelle pagine che seguono è riportata l'analisi delle voci dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico espresse in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 111.483 migliaia di euro. Per una classificazione più aderente alla loro natura, sono state iscritte nelle immobilizzazioni immateriali in corso alcune partite che nell'esercizio 2002 erano incluse nelle immobilizzazioni materiali in corso. La riclassifica di 36.121 migliaia di euro ha interessato, per un confronto omogeneo, anche i saldi al 31 dicembre 2002.

Le immobilizzazioni immateriali hanno registrato, nel corso del 2003, un aumento netto di 2.294 migliaia di euro rispetto alla fine dell'esercizio 2002. Tale variazione è la risultante dei movimenti indicati in dettaglio nella seguente tabella:

Immobilizzazioni immateriali	Valori al 31.12.2002	Trasf. da lavori in corso	Incrementi, rettif. e riclass.	Amm.nti	Valori al 31.12.2003
1. Costi di impianto	3	-	-	(1)	2
2. Costi di ricerca sviluppo e pubblicità	2.269	956	-	(783)	2.442
3. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili:					
- Software	32.591	41.531	-	(18.177)	55.945
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	62.892	(62.746)	28.819	-	28.965
7. Altre	11.434	20.259	(231)	(7.333)	24.129
Totale	**109.189**	**-**	**28.588**	**(26.294)**	**111.483**

I "Costi di impianto e ampliamento", relativi alle spese sostenute all'atto di costituzione della società si sono ridotti per la quota di ammortamento dell'esercizio.

La voce "Costi di ricerca e sviluppo" accoglie i costi di progetti già realizzati, o di fasi di essi, riguardanti, in particolar modo, la sicurezza dell'esercizio, la diversificazione ed il miglioramento del servizio alla clientela e la reingegnerizzazione dei processi industriali.

L'incremento che essa mostra nell'esercizio (956 migliaia di euro) è attribuibile, principalmente, alla conclusione di una fase del progetto di "gestione per la qualità" delle Direzioni Regionali della Divisione Trasporto Regionale (379 migliaia di euro), all'applicazione per la gestione integrata delle informazioni dei sistemi di prenotazione, gestionali e di vendita (sistema "S.I.S.S.I" per 292 migliaia di euro) e al da-

tawarehouse del materiale rotabile (159 migliaia di euro).
La voce "Software" ha avuto un aumento complessivo di 41.531 migliaia di euro dovuto all'entrata in esercizio di progetti informatici e di software applicativi tra i più significativi dei quali si segnalano: il completamento di alcuni moduli del progetto Sipax (per 18.527 migliaia di euro) relativi ai sistemi di teleprenotazione e di rendicontazione delle biglietterie, nonché ai nuovi sistemi di rendicontazione e vendita delle agenzie (Sipax Plus) e a bordo treno (sistema di vendita "Ticketless"); la manutenzione evolutiva dei sistemi di vendita alla clientela, ivi compreso il sito web www.trenitalia.com (4.622 migliaia di euro); l'entrata in esercizio di alcuni moduli del sistema di vendita "BAR & Dintorni" della Divisione Trasporto Regionale (1.025 migliaia di euro); l'acquisto di 500 licenze del sistema "MySAP Business Suite" (912 migliaia di euro); la terza fase dell'applicazione "Railbest" (818 migliaia di euro); la realizzazione del software per l'archivio linee relativo alla scatola nera (589 migliaia di euro); il software RSMS – Fermag relativo alla manutenzione del materiale rotabile (333 migliaia di euro).
Gli incrementi dell'esercizio registrati dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" (28.819 migliaia di euro) sono dovuti, per 5.626 migliaia di euro, a lavori in corso per la realizzazione di beni propri e, per 23.193 migliaia di euro, a lavori in corso per migliorie all'infrastruttura (fabbricati, impianti fissi e raccordi delle officine di proprietà sia di RFI che di Ferrovie Real Estate) utilizzata da Trenitalia in base ad accordi tra le parti.
La voce "Altre" immobilizzazioni immateriali accoglie esclusivamente le migliorie su beni di terzi: quelle passate in esercizio nel corso del 2003 (20.259 migliaia di euro) si riferiscono principalmente a lavori di miglioria e ampliamento dei fabbricati e degli impianti fissi utilizzati da Trenitalia, ma di proprietà delle consociate RFI e Ferrovie Real Estate.

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 6.609.982 migliaia di euro e mostra una variazione in aumento, rispetto al 31 dicembre 2002, di 519.692 migliaia di euro.
Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Valore di carico" *(Tabella 1)*, degli "Ammortamenti e svalutazioni" *(Tabella 2)* e dei "Valori netti di bilancio" (Tabella 3).
Come già evidenziato nel commento alle immobilizzazioni immateriali, per una migliore classificazione sono state riclassificate nelle immobilizzazioni immateriali in corso talune partite che, nell'esercizio 2002, erano incluse fra le immobilizzazioni materiali in corso. La riclassifica, di 36.121 migliaia di euro, ha interessato, per un confronto omogeneo, anche i saldi 2002.
Al 31 dicembre 2003 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, ad eccezione delle garanzie espressamente indicate nei conti d'ordine.

(Tabella 1)

Valori di carico	Valori al 31.12.2002	Trasf. da lavori in corso	Incrementi, decrem. e rettif.	Riclassifiche	Valori al 31.12.2003
2. Materiale rotabile e impianti industriali					
- Materiale rotabile	7.241.816	1.181.003	(73.010)	(20.816)	8.328.993
- Impianti industriali	270.380	23.875	-	-	294.255
	7.512.196	1.204.878	(73.010)	(20.816)	8.623.248
3. Attrezzature Industriali e commerciali					
- Macchinari e attrezzatura	37.627	13.243	(2)	-	50.868
- Mezzi di carico,scarico e trasp. interno	7.557	1.535	-	(2)	9.090
- Impianti interni di comunicazione	1.938	1.819	-	-	3.757
	47.122	**16.597**	**(2)**	**(2)**	**63.715**
4. Altri beni					
- Autoveicoli	2.266	864	(4)	-	3.126
- Mobili e arredi	13.166	2.328	(9)	-	15.485
- Macchine da ufficio	49.762	14.113	(76)	(1)	63.798
- Telefoni cellulari	37	-	-	-	37
- Attrezzatura varia e minuta	7.354	4.867	555	-	12.776
	72.585	**22.172**	**466**	**(1)**	**95.222**
5.Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Materiale rotabile	775.561	(1.181.003)	1.045.269	-	639.827
- Impianti e dotazioni tecniche	60.791	(64.811)	82.539	-	78.519
- Anticipi a fornitori	6.669	-	(1.037)	-	5.632
- Contributi in conto impianti	(1.106)	-	(17.130)	-	(18.236)
	841.915	**(1.245.814)**	**1.109.641**	-	**705.742**
Totale	**8.473.818**	**(2.167)**	**1.037.095**	**(20.819)**	**9.487.927**

L'importo in decremento di 73.010 migliaia di euro, riportato nella colonna "Incrementi, decrementi e rettifiche" in corrispondenza del materiale rotabile è dovuto:

- per 35.895 migliaia di euro alla riduzione del valore degli interventi di revamping, effettuati sul materiale rotabile destinato al traffico regionale, a fronte dei contributi in conto impianti ricevuti dalle Regioni nel corso dell'esercizio;
- per 17.090 migliaia di euro alla dismissione parziale di treni ad alta frequentazione (TAF) a favore della Regione Veneto.

Nel 2003, infatti, ha avuto efficacia l'atto, sottoscritto il 3 febbraio 2000 tra l'allora Ferrovie dello Stato e la Regione Veneto, che prevedeva un contributo regionale a titolo di compartecipazione all'acquisto di treni TAF. L'accordo sanciva che l'impresa ferroviaria dovesse provvedere in proprio all'acquisto dei TAF da destinare al trasporto locale nel Veneto e che, al momento della loro entrata in esercizio, ne vendesse una quota alla Regione Veneto pari all'importo del finanziamento in compartecipazione.

Poiché, come sopra detto, il contratto ha avuto efficacia con ritardo rispetto alla data della stipula, i TAF, già entrati in esercizio negli anni precedenti, sono stati ceduti pro-quota nel 2003 e il maggior fondo ammortamento accumulato è stato liberato generando una sopravvenienza attiva di 1.327 migliaia di euro.

Il valore della quota parte dei TAF ceduta alla Regione Veneto (pari al 39,22%) è stata evidenziata nei conti d'ordine;

- per 20.025 migliaia di euro al valore di carico dei rotabili venduti e rottamati nel corso dell'esercizio.

L'importo di 20.816 migliaia di euro iscritto nella colonna "Riclassifiche", in corrispondenza della voce "Materiale Rotabile", è composto dal valore di carico (21.083 migliaia di euro) dei rotabili trasferiti nelle Rimanenze in quanto destinati alla vendita perché non più idonei alle attuali tipologie di business di Trenitalia, al netto del valore di carico dei rotabili recuperati per l'esercizio ferroviario (267 migliaia di euro).

Il decremento di 1.037 migliaia di euro iscritto nella colonna "Incrementi, decrementi e rettifiche" in corrispondenza della voce "Anticipi a fornitori" è il risultato netto di decrementi per 2.065 migliaia di euro di anticipi corrisposti al 31 dicembre 2002 recuperati a fronte dei lavori eseguiti nel corso dell'esercizio, e di incrementi per 1.028 migliaia di euro.

L'incremento della voce "Contributi in conto impianti" (17.130 migliaia di euro) si riferisce, per 14.485 migliaia di euro, ai contributi ricevuti nel corso dell'esercizio dalle Regioni per investimenti sui rotabili e per 2.645 migliaia di euro, ai contributi comunitari ai progetti ERTMS e Fire ancora in fase di realizzazione.

L'importo di 2.167 migliaia di euro che risulta quale sbilancio tra i lavori in corso completati nell'esercizio e l'incremento dei cespiti è dovuto al completamento di lavori su beni destinati alla vendita, principalmente impianti idrici, che sono iscritti nelle Rimanenze.

(Tabella 2)

Ammortamenti e svalutazioni	Valori al 31.12.2002	Amm.nti	Utilizzo fondi	Riclassifiche	Valori al 31.12.2003
2. Materiale rotabile e impianti industriali					
- Materiale rotabile	2.330.102	480.553	(7.648)	(14.769)	2.788.238
- Impianti industriali	27.399	14.711	-	-	42.110
	2.357.501	**495.264**	**(7.648)**	**(14.769)**	**2.830.348**
3. Attrezzature Industriali e commerciali					
- Macchinari e attrezzatura	5.294	4.455	-	-	9.749
- Mezzi di carico,scarico e trasp. interno	934	728	-	-	1.662
- Impianti interni di comunicazione	647	708	-	-	1.355
	6.875	**5.891**	-	-	**12.766**
4. Altri beni					
- Autoveicoli	926	681	(2)	-	1.605
- Mobili e arredi	2.388	1.719	(2)	-	4.105
- Macchine da ufficio	12.906	11.364	(25)	-	24.245
- Telefoni cellulari	14	8	-	-	22
- Attrezzatura varia e minuta	2.918	1.935	(1)	-	4.852
	19.152	**15.707**	**(30)**	-	**34.829**
Totale	**2.383.528**	**516.862**	**(7.678)**	**(14.769)**	**2.877.943**

Come già illustrato nella precedente sezione relativa ai principi contabili, a partire dal 1° gennaio 2003, sono state applicate nuove aliquote di ammortamento al materiale rotabile per allineare all'effettiva vita utile di quest'ultimo la durata dell'ammortamento medesimo.
In particolare, l'aliquota utilizzata per l'ammortamento del nuovo materiale rotabile è passata dal 5% al 4%. Entrambe le aliquote prevedono la riduzione al 50% nel primo anno di ammortamento. L'aliquota di ammortamento del materiale rotabile, acquisito con il ramo d'azienda "Trasporto", è passata dal 7,5% al 5% e quella per l'ammortamento delle manutenzioni incrementative (grandi interventi e Revamping) è passata dal 5% al 5,5%.
Per l'illustrazione dei criteri utilizzati dalla società nella definizione delle nuove aliquote, si rimanda alla precedente Sezione 3, mentre, nella Tabella che segue, si riporta l'effetto che l'adozione di tali nuove aliquote ha comportato nella determinazione degli ammortamenti rispetto al precedente criterio di calcolo:

Tipologia	Amm. con nuove aliquote	Amm. con vecchie aliquote	Effetto
Nuovo Materiale rotabile	64.934	81.168	(16.234)
Materiale rotabile da cessione	177.757	266.635	(88.878)
Man.incrementative (G.I. e Revamping)	26.538	24.125	2.413
Totale	**269.229**	**371.928**	**(102.699)**

Tale effetto, per una più completa valutazione dell'impatto complessivo che la rideterminazione della vita utile del materiale rotabile ha determinato sul conto economico dell'esercizio, va letto congiuntamente a quello che si è determinato, in senso opposto per 22.048 migliaia di euro, sul fronte del minor utilizzo del fondo rettifica di valore cespiti che, in conseguenza all'allungamento del periodo di vita residuo dei rotabili, subisce dall'esercizio 2003 in avanti una diluizione che lo porta dai 66.144 migliaia di euro che si sarebbero determinati in base alle logiche 2002, ai 44.096 migliaia di euro del 2003.
Ritornando alla Tabella 2, l'importo di 7.648 migliaia di euro, indicato nella colonna "Utilizzo fondi" si compone di:

- un decremento del fondo ammortamento di 1.259 migliaia di euro di quei rotabili passati in esercizio entro il 31 dicembre 2002 per i quali, nel 2003, si è ottenuto un contributo regionale in conto impianti;
- un decremento del fondo ammortamento di 1.327 migliaia di euro di quei rotabili, già di proprietà di Trenitalia al 31 dicembre 2002, oggetto di cessione parziale alla Regione Veneto nel corso del 2003. I dettagli dell'operazione sono riportati nei commenti ai valori di carico esposti nella Tabella 1 di cui alle pagine precedenti;
- un decremento del fondo ammortamento di 17.516 migliaia di euro a fronte delle vendite e rottamazioni di materiale rotabile avvenute nell'esercizio;

- un utilizzo di 12.454 migliaia di euro del fondo rischi, accantonato in esercizi precedenti, ed effettuato a fronte di ammortamenti calcolati per gli anni di effettiva competenza su rotabili che, a seguito di ritardi nel completamento dell'iter amministrativo, sono entrati contabilmente in esercizio solo nel corso del 2003. Poiché tale utilizzo è stato fatto a diretta riduzione degli ammortamenti indicati nell'apposita colonna, il suo importo è stato portato in aumento della voce, che qui viene commentata, per rappresentare correttamente il valore finale del fondo ammortamento risultante dalla tabella di flusso.

L'importo di 14.769 migliaia di euro, esposto nella colonna "Riclassifiche" in corrispondenza del Materiale Rotabile, è composto dal valore del fondo ammortamento dei rotabili dismessi dall'esercizio e classificati all'attivo circolante (14.964 migliaia di euro) al netto del fondo ammortamento dei rotabili recuperati per l'esercizio ferroviario (195 migliaia di euro).

La tabella che segue *(Tabella 3)* riepiloga le variazioni intervenute, tra la fine dell'esercizio precedente e il 31 dicembre 2003, tra i valori di carico e i relativi fondi ammortamento esponendo, per differenza, i valori netti contabili che appaiono nei due bilanci messi a confronto.

(Tabella 3)

Valori netti	Valori al 31.12.2002	Amm.nti e svalutazioni al 31.12.2002	Valori netti al 31.12.2002	Valori al 31.12.2003	Amm.nti e svalutazioni al 31.12.2003	Valori al 31.12.2003
2. Materiale rotabile e impianti industriali						
- Materiale rotabile	7.241.816	2.330.102	4.911.714	8.328.994	2.788.238	5.540.756
- Impianti industriali	270.380	27.399	242.981	294.255	42.110	252.145
	7.512.196	**2.357.501**	**5.154.695**	**8.623.249**	**2.830.348**	**5.792.901**
3. Attrezzature Industriali e commerciali						
- Macchinari e attrezzatura	37.627	5.294	32.333	50.868	9.749	41.119
- Mezzi di carico,scarico e trasp. interno	7.557	934	6.623	9.090	1.662	7.428
- Impianti interni di comunicazione	1.938	647	1.291	3.757	1.355	2.402
	47.122	**6.875**	**40.247**	**63.715**	**12.766**	**50.949**
4. Altri beni						
- Autoveicoli	2.266	926	1.340	3.126	1.606	1.520
- Mobili e arredi	13.166	2.388	10.778	15.484	4.105	11.379
- Macchine da ufficio	49.762	12.906	36.856	63.797	24.245	39.552
- Telefoni cellulari	37	14	23	38	21	17
- Attrezzatura varia e minuta	7.354	2.918	4.436	12.775	4.852	7.923
	72.585	**19.152**	**53.433**	**95.220**	**34.829**	**60.391**
5. Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Materiale rotabile	775.561	-	775.561	639.827	-	639.827
- Impianti e dotazioni tecniche	60.791	-	60.791	78.519	-	78.519
- Anticipi a fornitori	6.669	-	6.669	5.632	-	5.632
- Contributi in conto impianti	(1.106)	-	(1.106)	(18.237)	-	(18.237)
	841.915	-	**841.915**	**705.741**	-	**705.741**
Totale	**8.473.818**	**2.383.528**	**6.090.290**	**9.487.925**	**2.877.943**	**6.609.982**

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 88.971 migliaia di euro e mostra un incremento di 14.400 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2002.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni.

Le partecipazioni mostrano, al 31 dicembre 2003, un valore complessivo di 88.671 migliaia di euro con un incremento netto, rispetto all'esercizio precedente, di 14.598 migliaia di euro.

La natura dei rapporti intercorrenti con le principali società controllate e collegate è analizzata nella Relazione sull'andamento della gestione cui si rinvia. Nelle pagine che seguono viene fornita una sintesi delle principali variazioni intervenute nel corso dell'anno attraverso tabelle nelle quali vengono esposti i valori al netto delle svalutazioni operate con accantonamenti al fondo svalutazione partecipazioni.

Analisi delle variazioni del valore di bilancio delle partecipazioni

(Tabella 1a)

Società Controllate	Valori al 31.12.2002	Incrementi	Decrementi	Acc.nti a fondo sval. e perdite	Valori al 31.12.2003
FS Cargo S.p.A	49.721	-	-	-	49.721
F.do svalutazione	(7.271)	-	-	(5.875)	(13.146)
	42.450	-	-	**(5.875)**	**36.575**
Passaggi S.p.A.	499	436	(316)	-	619
F.do svalutazione	(316)	-	316	-	-
	183	**436**	-	-	**619**
EN Hydro S.p.A. (già Hydroitalia S.p.A.)	30	31.200	(31.230)	-	-
F.do svalutazione	-	-	-	-	-
	30	**31.200**	**(31.230)**	-	-
Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l.					
(già Hydroitalia Due S.r.l.)	30	-	(30)	-	-
F.do svalutazione	0	-	-	-	-
	30	-	**(30)**	-	-
Hydroitalia Tre Srl	30	-	-	-	30
F.do svalutazione	-	-	-	-	-
	30	-	-	-	**30**
SVE RAIL Italia S.r.l.	-	5	-	-	5
F.do svalutazione	-	-	-	(5)	(5)
	-	**5**	-	**(5)**	-
TOTALE	**42.723**	**31.641**	**(31.260)**	**(5.880)**	**37.224**

Il valore della partecipazione in FS Cargo, detenuta da Trenitalia al 100%, si è ridotto a seguito delle perdite conseguite dalla società nell'esercizio 2003 e risultanti dalla bozza di bilancio approvato dall'Amministratore Unico il 25 febbraio 2004.

L'ammontare delle perdite (5.875 migliaia di euro) è stato accantonato nell'apposito fondo svalutazione.

Il valore della partecipazione nella società Passaggi, pari a 619 mi-

gliaia di euro, detenuta al 31 dicembre 2003 al 100%, ha subito nell'esercizio le seguenti variazioni:

- una riduzione del valore di carico, mediante utilizzo del fondo svalutazione accantonato a tutto il 31 dicembre 2002 (316 migliaia di euro), a seguito del ripianamento perdite deliberato dell'Assemblea ordinaria della società il 3 aprile 2003, avvenuto tramite l'utilizzo della "riserva in conto futuri aumenti di capitale";
- un incremento del valore della partecipazione per 436 migliaia di euro, a seguito dell'acquisto, avvenuto il 10 dicembre 2003, del 50% posseduto da Grandi Stazioni S.p.A..

Passaggi ha chiuso l'esercizio 2003 con un risultato positivo conseguenza dell'operazione societaria effettuata tra la società medesima, Trenitalia e il gruppo BO.PA. di cui si è parlato nella Relazione sulla Gestione. Nonostante il risultato positivo con cui chiude la bozza di bilancio approvata dal Consiglio di Amministrazione il 25 febbraio 2004, la partecipazione è stata mantenuta al costo in quanto inferiore al patrimonio netto posseduto.

Al 31 dicembre 2003, il valore della partecipazione in Hydroitalia (ora EN. Hydro S.p.A) risulta pari a zero in quanto, al termine delle operazioni di seguito descritte, Trenitalia ha perso il controllo di detta società e, pertanto, il valore residuo è stato riclassificato nella voce "Partecipazioni in imprese collegate":

- aumento di capitale di 31.200 migliaia di euro, deliberato in data 21 marzo 2003, come indicato nella Relazione sulla Gestione, ed integralmente sottoscritto e versato da Trenitalia, con contestuale modifica del tipo sociale da S.r.l. ad S.p.A.;
- cessione, avvenuta il 3 giugno 2003, del 51% del capitale sociale ad una joint venture paritetica formata da Enel Hydro S.p.A. e Enertad S.p.A., che ha generato una plusvalenza di 14.073 migliaia di euro. Il 30 giugno 2003, infine, l'Assemblea straordinaria della società Hydroitalia ha deliberato la modifica della denominazione sociale in EN Hydro S.p.A..

Il decremento del valore della partecipazione in Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l. (già Hydroitalia due S.r.l.) è dovuto alla riclassifica del valore della stessa all'attivo circolante in quanto destinata alla vendita. La cessione, alla società Logistica SA, si è realizzata il 16 gennaio 2004 in attuazione del progetto "Autostrada Ferroviaria Alpina", come già evidenziato nella Relazione sulla Gestione.

Il 19 settembre 2003 è stato acquisito il 100% della partecipazione in Sve Rail Italia S.r.l. dalla società Sve Rail Italia AB e, contestualmente, è stata ceduta al socio svedese (Green Cargo AB) la quota di capitale (50%) detenuta in quest'ultima partecipazione.

Poiché, a seguito delle perdite rilevate al 31 dicembre 2003, il patrimonio netto della Sve Rail Italia S.r.l. è risultato negativo, il valore della partecipazione è stato azzerato ed è stato effettuato un accantonamento per la differenza (14 migliaia di euro) in un apposito fondo rischi del passivo.

(Tabella 1b)

Società Collegate	Valori al 31.12.2002	Incrementi	Decrementi	Acc.nti a fondo sval. e perdite	Valori al 31.12.2003
Artesia S.a.s.	110	-	-	-	110
Cisalpino AG	25.509	-	-	-	25.509
Italcertifer S.c.p.A.	160	-	-	-	160
Metronapoli S.p.A.	392	-	-	-	392
Sve Rail Italia AB	721	-	(721)	-	-
Fondo svalutazione	(721)	-	721	-	-
	-		-	-	-
Logistica Mediterranea Cargo SA	-	350	-	-	350
EN.Hydro S.p.A.	-	15.303	-	-	15.303
Logistica SA	-	18	-	-	18
BOPA Grandi Biglietterie S.r.l.	-	840		-	840
Fondo svalutazione	-	-	-	(462)	(462)
		840		**(462)**	**378**
TOTALE	**26.171**	**16.511**	**-**	**(462)**	**42.220**

Come appena evidenziato, la partecipazione in Sve Rail Italia AB è stata annullata a seguito della cessione della quota del 50% all'altro socio (Green Cargo AB), avvenuta il 19 settembre 2003, nell'ambito dell'accordo sopra menzionato. Prima della cessione sono stati effettuati interventi per copertura perdite maturate nell'esercizio pari a 271 migliaia di euro.

Gli incrementi registrati nell'esercizio sono dovuti a:

- riclassifica da partecipazioni in imprese controllate del valore rimasto in carico a Trenitalia nella EN. Hydro S.p.A., pari al 49%, a seguito della cessione del 51% a terzi, come precedentemente specificato;
- costituzione, in misura paritetica con la società RENFE, della società Logistica Mediterranea Cargo SA;
- acquisizione da SNCF Partecipations del 50% della società Logistica SA, società non ancora operativa;
- acquisizione, da Passaggi S.p.A., del 20% della BO.PA Grandi Biglietterie S.r.l.. Per tale partecipazione è stato prudenzialmente costituito un fondo svalutazione per allinearla al valore del patrimonio netto di pertinenza.

(Tabella 1c)

Altre Imprese	Valori al 31.12.2002	Incrementi	Decrementi	Acc.nti a fondo sval. e perdite	Valori al 31.12.2003
Centro Merci Orte S.p.A.	52	-	-	-	52
Consorzio Ferrovie Lombarde (in liquidazione)	26	-	(26)	-	-
F.do svalutazione	(3)	-	3	-	-
	23	-	(23)	-	-
Consorzio Unico Campania (già Napolipass)	26	6	-	-	32
Gestione Servizi interporto S.r.l.	78	-	-	-	78
Intercontainer Interfrigo ICF	4.035	-	-	-	4.035
F.do svalutazione	(408)	-	-	-	(408)
	3.627	-	-	-	3.627
Interporto Merci Padova S.p.A.	317	-	-	-	317
Interporto A. Vespucci S.p.A.	129	-	-	-	129
Interporto Bergamo Montello SIBEM S.p.A.	123	-	-	-	123
F.do svalutazione	(35)	-	-	-	(35)
	88	-	-	-	88
Interporto Bologna S.p.A.	204	-	-	-	204
Interbrennero S.p.A.	27	-	-	-	27
Consel S.c.a.r.l.	1	-	-	-	1
Isfort S.p.A.	344	-	-	-	344
Consorzio Tren&Bus	250	-	-	-	250
Consorzio Train	13	-	-	-	13
Ralpin AG	-	20	-	-	20
EUROGATEWAY S.r.l.	-	75	-	-	75
TX Logistik AG	-	3.970	-	-	3.970
TOTALE	**5.179**	**4.071**	**(23)**	**-**	**9.227**
TOTALE (Tabelle a+b+c)	**74.073**	**52.223**	**(31.283)**	**(6.342)**	**88.671**

Gli incrementi di valore delle partecipazioni in altre imprese sono dovuti ai seguenti movimenti:

- acquisto di una quota pari all'11% della società Eurogateway S.r.l, avvenuto il 18 marzo 2003;
- acquisto, in data 14 maggio 2003, del 10% della società Ralpin AG;
- acquisto del 15% della società TX Logistik AG, avvenuto il 31 luglio 2003.

I decrementi si riferiscono alla definizione della liquidazione del Consorzio Ferrovie Lombarde, con l'approvazione del bilancio finale di liquidazione avvenuta il 27 gennaio 2003, e la conseguente regolazione finanziaria, per 23 migliaia di euro, avvenuta il 20 febbraio 2003.

Confronto dei valori di bilancio con la frazione di patrimonio netto di pertinenza di Trenitalia.

Come più ampiamente descritto nella Sezione 3 precedente, le partecipazioni sono valutate al costo di acquisto o sottoscrizione eventualmente rettificato per riflettere perdite durevoli di valore. Al riguardo, ed in ossequio a quanto richiesto all'art. 2427 c.c., nell'allegato 2 al presente bilancio è stato predisposto il prospetto di raffronto tra il valore di carico ed il patrimonio netto delle partecipate al 31 dicembre

2003 con evidenza del patrimonio netto e del risultato di periodo di pertinenza di Trenitalia.

Per quanto attiene le partecipazioni in imprese controllate non si è proceduto all'adeguamento del valore della Hydroitalia Tre S.r.l. in quanto la perdita non può considerarsi durevole. Per la partecipazione in Sve Rail Italia S.r.l., poiché il patrimonio netto contabile della società, al 31 dicembre 2003, è risultato di importo negativo, si è ritenuto opportuno, come già in precedenza evidenziato, operare un accantonamento al fondo rischi su partecipazioni per la quota eccedente il patrimonio netto di pertinenza ed il valore di carico (14 migliaia di euro).

Relativamente alle partecipazioni in società collegate, si precisa che la differenza fra il valore di carico della Cisalpino AG e la corrispondente frazione di patrimonio netto posseduta, sta progressivamente diminuendo negli anni, nel rispetto delle previste prospettive di recupero della redditività della società confortate dagli utili conseguiti negli ultimi esercizi.

Non si è proceduto all'adeguamento del valore delle partecipazioni nelle collegate EN. Hydro S.p.A. e Logistica Mediterranea Cargo SA in quanto tali società hanno iniziato la loro operatività nel secondo semestre 2003, per cui il risultato dell'esercizio non è rappresentativo delle effettive prospettive di redditività delle società.

Si rammenta, inoltre, che la società Metronapoli S.p.A. non ha presentato il bilancio dell'esercizio 2003 rinviandone l'approvazione a sei mesi: pertanto, i valori indicati nella tabella si riferiscono a quelli dell'esercizio 2002.

Il valore di carico delle partecipazioni in società controllate e collegate, come esposto nelle Tabelle 1 a) e b) precedenti, non sarebbe risultato diverso per valori significativi qualora fosse stato determinato in base al metodo del patrimonio netto.

Analisi del fondo svalutazione Partecipazioni

Nella tabella che segue, si riepilogano i movimenti che il fondo svalutazione ha avuto nel corso dell'esercizio 2003 e che sono stati analiticamente indicati nei commenti ai valori di bilancio delle partecipazioni.

Società	Valori al 31.12.2002	Accantonamenti 31.12.2002	Utilizzi	Valori al 31.12.2003
Controllate	(7.587)	(5.880)	316	(13.151)
Collegate	(721)	(462)	721	(462)
Altre partecipate	(446)	0	3	(443)
TOTALE	**(8.754)**	**(6.342)**	**1.040**	**(14.056)**

(1) Nella voce D19 del conto economico sono evidenziate svalutazioni di partecipazioni per complessive 6.620 migliaia di euro di cui 6.342 migliaia di euro portate al fondo svalutazione partecipazioni, 264 migliaia di euro relative a perdite, ripianate in corso d'anno, di Sve Rail Italia AB (262 migliaia di euro) e di EN Hydro S.p.A. (2 migliaia di euro) e 14 migliaia di euro appostate nel fondo per "Altri rischi ed oneri".

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La posta ammonta a 300 migliaia di euro e mostra un decremento di 197 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2002.

Essa risulta così composta:

	31.12.003	31.12.2002	Differenza
Entro l'esercizio:	-	-	-
Oltre l'esercizio:			
Mutui e prestiti al personale	-	228	(228)
Depositi cauzionali	300	269	31
	300	497	(197)
TOTALE	**300**	**497**	**(197)**

La voce "Mutui e prestiti al personale" rileva un decremento di 228 migliaia di euro dovuto all'estinzione della residua parte dei crediti relativi ai mutui e prestiti ex Opera Previdenza e Assistenza Ferrovie dello Stato (OPAFS).

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

Le Rimanenze ammontano a complessive 697.089 migliaia di euro e mostrano un incremento, rispetto al 31 dicembre 2002, di 18.495 migliaia di euro. Esse risultano così composte:

Rimanenze	**31.12.003**	**31.12.2002**	**Differenza**
Materie prime, sussidiarie e di consumo	763.090	737.136	25.954
Fondo svalutazione	(75.416)	(88.054)	12.638
	687.674	**649.082**	**38.592**
Lavori in corso su ordinazione	1.104	1.096	8
Prodotti finiti e merci	721	997	(276)
Acconti	-	3.861	(3.861)
Cespiti radiati da alienare:			
- Materiale rotabile radiato da alienare	55.270	54.299	971
Fondo svalutazione	(51.023)	(53.223)	2.200
	4.247	**1.076**	**3.171**
- Impianti idrici	3.715	33.314	(29.599)
Fondo svalutazione	(391)	(10.852)	10.461
	3.324	**22.462**	**(19.138)**
- Altro materiale	**19**	**20**	**(1)**
Totale cespiti radiati da alienare	**7.590**	**23.558**	**(15.968)**
TOTALE	**697.089**	**678.594**	**18.495**

Sebbene, come più ampiamente descritto nei commenti alle voci del conto economico, gli acquisti di materiali per il magazzino siano notevolmente diminuiti nel corso del 2003, le rimanenze di fine anno presentano un incremento dovuto ai materiali di prima dotazione, principalmente per ETR 500, TAF e locomotori E464 e agli acquisiti di nuovo materiale rotabile avvenuti nel corso dell'anno.
Il fondo svalutazione è stato utilizzato per 12.638 migliaia di euro a fronte di radiazioni per 5.314 migliaia di euro di parti di ricambio considerate non più utilizzabili nel processo manutentivo e per 7.324 migliaia di euro a fronte di rottamazioni di materiali non più riparabili.
I lavori in corso su ordinazione, che ammontano a 1.104 migliaia di euro, rappresentano il valore delle manutenzioni effettuate per conto di terzi dalle officine ferroviarie e non ancora completate alla fine dell'anno 2003.
Le rimanenze di prodotti finiti e merci (721 migliaia di euro) sono costituite da tessere telefoniche (395 migliaia di euro) e da carte per la ricarica dei telefoni cellulari (326 migliaia di euro) che le biglietterie dedicate della Divisione Trasporto Regionale hanno in giacenza per offrirle in vendita alla propria clientela quale servizio aggiuntivo a quello di trasporto.
La voce relativa ai cespiti radiati da alienare riguarda le immobilizzazioni riclassificate nell'Attivo Circolante in quanto escluse dal ciclo produttivo e/o destinate alla vendita. Essa risulta così composta:

Cespiti radiati da alienare	31.12.2002	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	31.12.2003
- Materiale rotabile radiato da alienare	54.299	6.659	(5.687)	-	55.271
Fondo svalutazione	(53.223)	(3.142)	5.341	-	(51.024)
	1.076	**3.517**	**(346)**	-	**4.247**
- Impianti idrici	33.314	1.861	(31.460)	-	3.715
Fondo svalutazione	(10.852)	-	10.461	-	(391)
	22.462	**1.861**	**(20.999)**	-	**3.324**
- Altro materiale	20	-	(1)	-	19
TOTALE	**23.558**	**5.378**	**(21.346)**	-	**7.590**

Gli incrementi della voce "Materiale rotabile radiato da alienare" (6.659 migliaia di euro) rappresentano il valore netto contabile dei rotabili trasferiti in questa voce in attesa della vendita, mentre i decrementi (5.687 migliaia di euro) rappresentano, per 5.615 migliaia di euro, il valore dei rotabili venduti o rottamati nell'anno e per la restante parte (72 migliaia di euro) il valore netto contabile dei rotabili recuperati all'esercizio.
La dismissione dei rotabili ha generato minusvalenze per 5.341 migliaia di euro che sono state assorbite mediante l'utilizzo, per pari importo, dell'apposito fondo svalutazione. Quest'ultimo si è, poi, incrementato a fronte della riclassifica in questa voce della quota di Fondo rettifica valore cespiti attribuita ai rotabili che sono stati trasferiti alle Rimanenze.

La voce "Impianti idrici" ha avuto, nel 2003, le seguenti movimentazioni:

- un incremento di 1.861 migliaia di euro dovuto a lavori di completamento degli impianti alienandi ultimati nel corso dell'anno;
- un decremento di 31.460 migliaia di euro dovuto alla vendita di impianti di depurazione alla collegata EN Hydro. A fronte degli impianti venduti è stata utilizzata la parte di fondo svalutazione ad essi pertinente (10.461 migliaia di euro). Poiché il prezzo di vendita complessivo è stato di 22.366 migliaia di euro, l'operazione, nel suo complesso, ha generato una plusvalenza di 1.367 migliaia di euro.

Crediti

La posta ammonta a 2.253.516 migliaia di euro e mostra un incremento complessivo, rispetto alla fine dell'esercizio 2002, di 1.822 migliaia di euro.
Nelle pagine che seguono sono esposti i dettagli delle voci più significative.

Crediti verso Clienti
La voce ammonta a 808.958 migliaia di euro con un decremento, rispetto all'esercizio 2002, di 6.378 migliaia di euro. Essa si articola nel modo indicato nella seguente tabella:

Crediti per tipologia di clienti	**31.12.003**	**31.12.2002**	**Differenza**
1. Clienti ordinari			
Fatture emesse e da emettere	300.013	325.171	(25.158)
Fondo svalutazione	(67.604)	(61.698)	(5.906)
Valore netto 1	**232.409**	**263.473**	**(31.064)**
2. Amministrazioni Pubbliche			
Fatture emesse e da emettere	409.607	377.701	31.906
Fondo svalutazione	(3.206)	(5.115)	1.909
Valore netto 2	**406.401**	**372.586**	**33.815**
3. Ferrovie, Agenzie ed altre			
aziende di trasporto:			
Ferrovie estere	139.282	129.562	9.720
Fondo svalutazione	(4.238)	(4.317)	79
Valore netto	**135.044**	**125.245**	**9.799**
Ferrovie in concessione	1.185	1.265	(80)
Fondo svalutazione	(1.164)	(1.164)	0
Valore netto	**21**	**101**	**(80)**
Agenzie ed altre aziende di trasporto	42.105	47.417	(5.312)
Fondo svalutazione	(7.022)	(6.242)	(780)
Valore netto	**35.083**	**41.175**	**(6.092)**
Valore netto 3	**170.148**	**166.521**	**3.627**
VALORE NETTO TOTALE	**808.958**	**802.580**	**6.378**

Per una migliore esposizione, sono state apportate alcune riclassifiche che hanno interessato anche le corrispondenti voci dell'esercizio precedente messe a confronto. In particolare, i valori del 2002 esposti nella tabella suindicata hanno subito una riclassifica di complessive 4.356 migliaia di euro che ha comportato il decremento della voce "Clienti ordinari" in contropartita di un incremento della voce "Crediti verso altri" (per 4.339 migliaia di euro) e di un decremento della voce "Altri debiti"(per 17 migliaia di euro).

La voce relativa ai crediti verso clienti ordinari ha subito la variazione in diminuzione di maggior rilievo rispetto all'esercizio precedente (25.158 migliaia di euro); essa è dovuta sia agli avvenuti incassi di crediti verso terzi che ad un più puntuale sistema di rilevazione dei crediti da accertare a fine esercizio.

I crediti verso le Amministrazioni Pubbliche si riferiscono, principalmente, a quelli vantati verso le Regioni per i servizi di cui ai Contratti di Servizio Pubblico con esse sottoscritti (372.250 migliaia di euro), conformemente a quanto disposto dal DPCM del 16 novembre 2000. L'incremento di 31.906 migliaia di euro è, sostanzialmente, imputabile al residuo credito verso le Regioni per i corrispettivi del Contratto di Servizio Pubblico 2002 non ancora regolati (11.178 migliaia di euro) e ai crediti verso la Regione Veneto per la vendita della quota di pertinenza di quest'ultima dei treni TAF utilizzati per il trasporto locale nel territorio regionale (18.034 migliaia di euro).

I crediti verso Ferrovie estere registrano un incremento netto di 9.720 migliaia di euro, dovuto allo specifico accertamento fatto, a fine 2003, in questa voce e di cui si è detto nel commento ai crediti verso clienti ordinari, mitigato da una riduzione dei crediti fatturati avvenuta a seguito di una significativa riduzione dei relativi tempi di regolazione finanziaria.

Il decremento della voce Agenzie ed altre aziende di trasporto di 5.312 migliaia di euro è riconducibile essenzialmente alla cessata vendita, da parte di CIT International, dei biglietti Eurail.

Crediti verso imprese controllate

I crediti verso controllate ammontano, complessivamente, a 27.728 migliaia di euro e mostrano una variazione in aumento, rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente di 11.803 migliaia di euro.

I crediti componenti il saldo, vantati nei confronti di ciascuna delle società controllate sia dirette che indirette, sono riportati nella seguente tabella:

Imprese controllate	**31.12.003**	**31.12.2002**	**Differenza**
Passaggi S.p.A.	544	5.162	(4.618)
Fs Cargo S.p.A	75	394	(319)
Cargo Chemical (già Chemoil Logistica) S.r.l.	2.650	1.318	1.332
Ecolog (già Stifes) S.p.A.	4.486	4.626	(140)
Ferport S.r.l.	1	5	(4)
Ferport Napoli S.r.l.	1	1	-
Italcontainer S.p.A.	5.563	1.939	3.624
Nord Est Terminal S.p.A.	1	180	(179)
Omnia Express S.p.A.	51	116	(65)
Omnia Logistica S.p.A.	1.860	2.144	(284)
Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l.	7.062	-	7.062
Serfer S.r.l.	175	165	10
Totale lordo	**22.469**	**16.050**	**6.419**
Fondo svalutazione crediti	(141)	(125)	(16)
Totale netto	**22.328**	**15.925**	**11.803**
Oltre esercizio:			
Fs Cargo S.p.A	5.400	-	5.400
TOTALE	**27.728**	**15.925**	**11.803**

Nel corso del 2003 sono stati concessi dei finanziamenti a favore delle controllate FS Cargo ed Autostrada Ferroviaria Alpina: ad FS Cargo sono stati erogati due finanziamenti, il primo, di 1.700 migliaia di euro, il 29 luglio 2003 e il secondo, di 3.700 migliaia di euro, il 29 dicembre 2003, entrambi per corrispondere alla società risorse finanziarie sufficienti alla patrimonializzazione della sua controllata Omnia Logistica, mentre alla Autostrada Ferroviaria Alpina è stata erogata, a fine dicembre, una prima tranche di 5.350 migliaia di euro per dotarla della liquidità necessaria in attesa che diventi operativo il regolamento di attuazione dell'art. 38 della legge 166/02 in materia di trasporto combinato per ferrovia.

Ad eccezione dei crediti nati dalle due suddette operazioni, i crediti verso le società collegate sono da attribuire a rapporti di natura commerciale.

Il decremento dei crediti verso Passaggi è dato dall'effetto della regolazione finanziaria del pregresso (3.858 migliaia di euro) e dalla riclassifica del credito per 760 migliaia di euro nei confronti della società BOPA Grandi Biglietterie effettuato a seguito della già citata operazione di cessione del ramo d'Azienda a detta società.

Crediti verso imprese collegate

La voce ammonta a 21.289 migliaia di euro e mostra un aumento, rispetto alla fine dell'esercizio 2002, di 10.091 migliaia di euro.

I crediti verso le singole controparti sono i seguenti:

Imprese collegate	**31.12.003**	**31.12.2002**	**Differenza**
Artesia SAS	-	39	(39)
Cisalpino AG	8.569	5.877	2.692
Metronapoli S.p.A.	9.876	3.911	5.965
Sve Rail Italia AB	-	947	(947)
EN.Hydro S.p.A.	149	-	149
BOPA Grandi Biglietterie S.r.l.	760	-	760
Italcertifer S.c.p.A	1.935	741	1.194
Totale lordo	**21.289**	**11.515**	**9.774**
Fondo svalutazione crediti	-	(317)	317
TOTALE	**21.289**	**11.198**	**10.091**

La variazione in aumento nei crediti verso la società Cisalpino è dovuta a maggiori prestazioni rese alla società dovute all'incremento dei servizi svolti dalla stessa.

L'aumento dei crediti verso Metronapoli è dovuto, essenzialmente, ai servizi di manutenzione e locazione del materiale rotabile eseguiti da Trenitalia e non incassati alla data di fine esercizio 2003.

La diminuzione dei crediti verso la società Sve Rail Italia AB deriva dalla cessione della partecipazione nel 2003 a terzi con conseguente riclassifica dei crediti verso detta società nei clienti terzi.

Il credito verso la società EN.Hydro deriva dal riaddebito dei costi di personale e di energia elettrica utilizzati negli impianti idrici gestiti in proprio nonché dall'affitto dei siti originari dei suddetti impianti.

Il credito verso BO.PA Grandi Biglietterie deriva dalla riclassifica dell'originario credito verso Passaggi descritto nei commenti ai crediti verso controllate.

La variazione in aumento nei crediti verso la società Italcertifer deriva sostanzialmente dalla raggiunta operatività della società: i crediti maturati nel corso dell'anno, infatti, riguardano attività di ingegneria, di ricerca e certificazione svolte nell'ambito del settore del trasporto su ferro finalizzate alla qualificazione ed omologazione del materiale rotabile.

Crediti verso imprese controllanti

La voce ammonta complessivamente a 615.891 migliaia di euro e si incrementa, rispetto al 2002, di 167.665 migliaia di euro. Le nature dei crediti che la compongono sono riportati nella seguente tabella:

Imprese controllanti	**31.12.003**	**31.12.2002**	**Differenza**
Entro l'esercizio:			
Crediti comm.li per fatture emesse e da emettere	3.710	1.997	1.713
C/c intersocietatario fruttifero	52.700	-	52.700
Erario per I.V.A. di Gruppo	152.054	236.393	(84.339)
Altri crediti non commerciali	256	23.515	(23.259)
Totale lordo	**208.720**	**261.905**	**(53.185)**
Fondo svalutazione crediti	-	–	-
Oltre l'esercizio:			
Erario per I.V.A. di Gruppo	407.171	186.321	220.850
TOTALE	**615.891**	**448.226**	**167.665**

L'aumento complessivo registrato dalla voce nel corso dell'esercizio 2003 è, sostanzialmente, il risultato delle seguenti variazioni:

- saldo positivo di 52.700 migliaia di euro del c/c intersocietario generato dall'incasso, avvenuto in prossimità della chiusura dell'esercizio, dei 400 milioni di euro di finanziamento a medio lungo termine ricevuto da FS, non interamente compensato dalle uscite avvenute nel medesimo periodo;
- l'aumento netto complessivo del credito per Iva di Gruppo (pari fra "entro" e "oltre l'esercizio" a 136.511 migliaia di euro) a seguito delle liquidazioni avvenute nel corso del 2003. Si fa presente che la parte iscritta nei crediti oltre l'esercizio successivo rappresenta il saldo, comprensivo degli interessi (pari a 14.372 migliaia di euro), della quota che la Capogruppo ha chiesto a rimborso all'erario. Con la stessa logica sono stati esposti anche i crediti 2002 messi a confronto che, nel bilancio dello scorso anno, apparivano integralmente indicati oltre l'esercizio successivo.

Crediti verso altri

La voce ammonta a 779.649 migliaia di euro e mostra una diminuzione, rispetto al 31 dicembre 2002, di 194.117 migliaia di euro.

I crediti che la compongo sono riportati nella seguente tabella:

Crediti verso altri	31.12.003	31.12.2002	Differenza
Ministero dell'Economia e delle Finanze	530.546	817.619	(287.073)
Crediti verso consociate	164.840	78.342	86.498
Ferrovie, Agenzie ed altre az. Trasporto	82	245	(163)
Personale	4.885	5.499	(614)
Erario	55.747	54.665	1.082
Altre Amministrazioni Pubbliche	11.094	11.108	(14)
Istituti Previdenziali e di sicurezza sociale	7.541	6.407	1.134
Anticipi a fornitori	8.042	4.052	3.990
Debitori diversi	13.265	12.607	658
Totale lordo	**796.042**	**990.544**	**(194.502)**
Fondo svalutazione crediti	(16.393)	(16.778)	385
TOTALE	**779.649**	**973.766**	**(194.117)**

Come già precedentemente segnalato, per consentire un confronto omogeneo tra i valori del 2003 e quelli dell'esercizio precedente, il saldo della voce "Debitori diversi" è stato aumentato di 4.339 migliaia di euro a seguito di una riclassifica che ha comportato una riduzione di pari importo della voce "Crediti verso clienti ordinari".

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze riguardano il Contratto di Servizio Pubblico; la loro diminuzione è dovuta, da un lato, all'incasso di crediti relativi al 2001 e 2002 (per complessivi 767.636 migliaia di euro), dall'altro dai crediti maturati al 31 dicembre 2003, accertati sulla base di quanto stabilito dalla Finanziaria 2003, a fronte dei servizi svolti in applicazione della clausola di continuità prevista dall'art.10 del Contratto di Servizio Pubblico 2000-2001 per obblighi tariffari e di servizio per il trasporto viaggiatori di interesse nazionale (143.575 migliaia di euro), per il trasporto merci (118.785 migliaia di euro), e per il trasporto locale nelle Regioni a statuto speciale (218.203 migliaia di euro).

L'incremento dei "Crediti verso consociate" è dovuto principalmente al contributo forfetario riconosciuto a Trenitalia per i costi che la stessa ha sostenuto per il trasporto gratuito dei dipendenti delle società RFI, Ferservizi, Italferr ed i relativi familiari aventi diritto secondo il vigente CCNL.

I crediti verso l'Erario al 31 dicembre 2003 riguardano, per 54.508 migliaia di euro, l'imposta di registro versata il 28 novembre 2000 alla sottoscrizione dell'atto di compravendita di Ramo d'Azienda che, ai sensi della Legge n.388/2000, è successivamente risultata non dovuta, maggiorata degli interessi legali di cui la quota maturata nell'anno ammonta a 986 migliaia di euro.

La voce Anticipi a fornitori presenta un incremento di 3.990 migliaia

di euro dovuto ai pagamenti effettuati verso le Ferrovie Federali Svizzere per la gestione degli impianti di confine. I costi relativi a tale gestione sono regolarmente iscritti nei debiti verso fornitori. La chiusura degli anticipi pagati verrà effettuata a seguito dell'approvazione del consuntivo di gestione.
Il fondo svalutazione crediti ammonta complessivamente a 99.768 migliaia di euro. Esso ha subito, nel periodo, le seguenti movimentazioni:

	Importo
Fondo al 31.12.2002	95.756
Accantonamenti	12.481
Utilizzi	(8.469)
Fondo al 31.12.2003	**99.768**

Gli accantonamenti per 12.481 migliaia di euro sono stati effettuati per allineare il valore dei rispettivi crediti al presumibile valore di realizzo.
Gli utilizzi per 8.469 migliaia di euro, includono 5.451 migliaia di euro di cancellazioni di crediti per irregolarità di viaggio avvenute a seguito della prescrizione degli stessi, 1.789 migliaia di euro di cancellazione di crediti per accertamento interessi di mora verso Pubbliche Amministrazioni e di 1.001 migliaia di euro per cancellazione di crediti per accertamento interessi di mora verso Clienti.

Attività Finanziarie che non costituiscono Immobilizzazioni
La posta pari a 30 migliaia di euro, rileva la riclassifica all'Attivo Circolante della partecipazione nell'Autostrada Ferroviaria Alpina venduta successivamente alla data di chiusura dell'esercizio e, precisamente, il 16 gennaio 2004 alla società Logistica SA posseduta pariteticamente da Trenitalia e da SNCF.

Disponibilità liquide
La posta ammonta a 123.126 migliaia di euro e cresce di 3.520 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2002. Essa risulta così composta:

Descrizione	31.12.003	31.12.2002	Differenza
Depositi bancari e postali	5.200	19.164	(13.964)
Assegni	2	32	(30)
Denaro e valori in cassa	45.041	34.110	10.931
Conti correnti di Tesoreria	72.883	66.300	6.583
TOTALE	**123.126**	**119.606**	**3.520**

Per una migliore rappresentazione, sono state apportate alcune riclassifiche che hanno interessato anche le corrispondenti voci dell'esercizio precedente messe a confronto. In particolare, 15.175 migliaia di

euro, che al 31 dicembre 2002 erano ricomprese nella voce "Denaro e valori in cassa", sono state riclassificate nella voce "Depositi bancari e postali". Quest'ultima, mostra un saldo composto dagli incassi e pagamenti in transito che sono stati regolati dalle banche in data successiva alla chiusura dell'esercizio e che, pertanto, non sono stati ricompresi nel sistema di "cash-pooling" giornaliero operante tra FS e Trenitalia.
L'incremento della voce "Denaro e valori in cassa" è dovuto ai versamenti effettuati dalle biglietterie di stazione entro il 31 dicembre 2003, ma che gli istituti di credito hanno accreditato con data operazione successiva.
La voce "Conti correnti di Tesoreria" (72.883 migliaia di euro) rappresenta quanto accreditato, a fine 2003, a titolo di pagamento di contributi per Contratto di Servizio Pubblico 2001-2002, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze sul conto corrente di Tesoreria Centrale dello Stato intestato a FS in qualità di mandatario all'incasso.

Ratei e risconti attivi
La voce ammonta a 359 migliaia di euro e mostra un incremento di 68 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2002; essa è composta, principalmente, dai risconti attivi di software (138 migliaia di euro) e premi assicurativi nei confronti della controllante (188 migliaia di euro).

STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

Patrimonio netto
Il patrimonio netto ammonta a 2.356.130 migliaia di euro ed aumenta, rispetto alla fine dell'esercizio precedente, di 781.273 migliaia di euro.
Le variazioni intervenute nell'esercizio 2003, riassunte nella tabella al termine del presente paragrafo, sono qui di seguito analizzate:

Aumenti di capitale
Il 6 ottobre 2003 l'Assemblea Straordinaria ha deliberato l'aumento del capitale sociale di 800.000 migliaia di euro mediante emissione di 1.600.000 nuove azioni ordinarie del valore unitario di euro 500. A seguito di tale operazione, il capitale sociale è passato da 1.489.286 migliaia di euro a 2.289.286 migliaia di euro.
L'aumento di capitale è stato interamente sottoscritto da FS che ha versato i tre decimi (240.000 migliaia di euro) all'atto della sottoscrizione ed i restanti 7 decimi (pari a 760.000 migliaia di euro) il 30 dicembre.

Destinazione dell'utile dell'esercizio 2002
Il 6 maggio 2003 l'Assemblea Ordinaria ha deliberato la destinazio-

ne dell'utile conseguito nell'esercizio 2002 (30.719 migliaia di euro) a riserva legale per 1.536 migliaia di euro e a riserva straordinaria per 29.183 migliaia di euro.

Variazioni di Patrimonio netto avvenute nell'esercizio 2003

Composione Patrimonio Netto	Saldo al 31.12.2002	Dest. utile es. precedente	Aumenti di capitale	Utili (perdite) al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2003
Capitale Sociale	1.489.286	-	800.000	-	2.289.286
Riserva legale	26.702	1.536	-	-	28.238
Riserva straordinaria	28.150	29.183	-	-	57.333
Versamenti conto futuro aumento di capitale	-	-	-	-	-
Utili (perdite) portati a nuovo	-	-	-	-	-
Utili (perdite) dell'esercizio 2002	30.719	(30.719)	-	-	-
Utili (perdite) al 31.12.2003				(18.727)	(18.727)
TOTALE	**1.574.857**	**-**	**800.000**	**(18.727)**	**2.356.130**

Fondi per rischi ed oneri

La posta ammonta a 1.053.306 migliaia di euro e mostra un decremento, rispetto all'esercizio 2002, di 232.249 migliaia di euro. Essa risulta così composta:

Descrizione	Fondo al 31.12.2002	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche Decr. e Rettif.	Fondo al 31.12.2003
Fondo Ristrutturazione Industriale:					
- da compravendita	71.824	-	(26.464)	-	45.360
- da allocazione "Badwill"	75.727	-	(35.960)	-	39.767
- da accantonamenti	60.423	-	-	-	60.423
Totale Fondo Ristrutturazione Industriale	**207.974**	**-**	**(62.424)**	**-**	**145.550**
Fondo rettifica valore cespiti	831.545	-	(50.859)	(3.141)	777.545
Fondo per altri rischi ed oneri	246.036	20.492	(133.404)	(2.913)	130.211
TOTALE	**1.285.555**	**20.492**	**(246.687)**	**(6.054)**	**1.053.306**

Il Fondo Ristrutturazione Industriale si è originariamente formato con il trasferimento a Trenitalia, a seguito della compravendita del ramo d'Azienda, di quota parte dell'omonimo fondo, costituito nel 1993 da FS ai sensi della legge n.359/1992, e con l'attribuzione di parte della differenza tra il prezzo d'acquisto del ramo d'Azienda e il suo maggior patrimonio netto contabile ("Badwill").

Nel corso del 2003, esso è stato utilizzato per 26.464 migliaia di euro a fronte degli oneri per incentivi agli esodi sostenuti nel periodo e per il residuo (35.960 migliaia di euro) in relazione ai costi di personale individuato come esuberante in sede di acquisto del ramo d'Azienda. Si fa presente che, con il 2003, la quota parte di fondo destinata ad assorbire questi ultimi costi, è stata completamente utilizzata, essendo stata costituita sulla base del Piano d'Impresa FS 1999-2003.

Il valore residuo del fondo, dopo gli utilizzi, è stato ritenuto congruo in relazione agli oneri per incentivi agli esodi che sono emersi a seguito degli attuali obiettivi di ridimensionamento dell'organico.
Il "Fondo rettifica valore cespiti" è stato costituito con il "Badwill" in relazione alle immobilizzazioni materiali acquisite con il ramo d'Azienda (materiale rotabile, impianti di officina e scorta tecnica) che, seppure pienamente utilizzabili, sono risultate, in base alla perizia, di ridotta redditività.
Il fondo, nel corso dell'esercizio 2003, è stato utilizzato, per 48.804 migliaia di euro, in proporzione agli ammortamenti di materiale rotabile e di impianti di officina ricevuti con il ramo d'Azienda e per 2.055 migliaia di euro, a riduzione delle minusvalenze generate dalla vendita dei rotabili cui si riferisce.
Esso, inoltre, è stato parzialmente riclassificato (3.141 migliaia di euro) nel "Fondo svalutazione materiale rotabile da alienare", a fronte dei rotabili trasferiti nel circolante in attesa della vendita.
Il "Fondo per altri rischi ed oneri" ammonta, complessivamente, a 130.211 migliaia di euro. I movimenti che il fondo ha avuto nel corso dell'anno sono illustrati, nel dettaglio, nella seguente tabella:

Descrizione	Fondo al 31.12.2002	Accantonamenti (1)	Utilizzi	Riclassifiche e Rettifiche	Fondo al 31.12.2003
Competenze al personale da definire	71.691	17	(70.751)	(1)	956
Ristorni commerciali	861	-	(774)	-	87
Contributi Eurofer	5.461	-	(5.461)	-	-
Contenzioso nei confronti del personale e terzi	64.009	16.019	(10.196)	(2.912)	66.920
Decoibentazione rotabili	49.089	-	(16.809)	-	32.280
Altri rischi	54.925	4.456	(29.413)	-	29.968
TOTALE	**246.036**	**20.492**	**(133.404)**	**(2.913)**	**130.211**

(1) di cui 20.461 migliaia di euro per "accantonamenti" di periodo, 17 migliaia di euro a "costo del lavoro" e 14 migliaia di euro a "rettifica di valore di attività finanziarie".

Il Fondo "Competenze al personale da definire" è stato utilizzato per 70.198 migliaia di euro per il pagamento dell'una tantum, liquidata al personale 1^ - 9^ categoria, a seguito del rinnovo del CCNL avvenuto il 16 aprile 2003, per 484 migliaia di euro per l'una tantum per vacanza contrattuale stabilita in sede di rinnovo del contratto del personale dirigente e per 69 migliaia di euro per integrazione polizza INA.
Il Fondo "Contributi Eurofer" è stato costituito nel 2001 a fronte degli oneri a carico del datore di lavoro legati all'opzione di retroattività, al 1° marzo 1999, delle contribuzioni, esercitabile al momento dell'iscrizione al Fondo Pensioni complementare dagli aderenti al fondo medesimo. L'utilizzo dell'anno, pari a 5.461 migliaia di euro, rappresenta il versamento della quota di contribuzione a carico della società per il periodo marzo 1999 – marzo 2002.
L'utilizzo del Fondo per "Ristorni commerciali" (774 migliaia di euro) è avvenuto a fronte degli sconti concessi ai "grandi clienti" del tra-

sporto merci in relazione a particolari livelli di volumi di traffico raggiunti nell'esercizio e non ancora liquidati in via definitiva. Tale utilizzo è stato effettuato a diretta variazione dei ricavi da traffico.

Nel corso dell'anno, il Fondo "Contenzioso nei confronti del personale e terzi" è stato adeguato di 6.682 migliaia di euro, in base all'ammontare degli oneri stimati a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie, concernenti la materia del lavoro di competenza di Trenitalia (tenuto conto che il contratto di compravendita di ramo d'Azienda tiene indenne la società dagli oneri derivanti dal contenzioso con il personale sorto anteriormente al 1° giugno 2000) e di 9.337 migliaia di euro a fronte delle vertenze con i terzi. Quest'ultimo accantonamento include 7.772 migliaia di euro appostate, in via prudenziale, a fronte delle possibili contestazioni delle Regioni sui servizi effettuati nell'anno in base ai contratti di Servizio Pubblico.

L'importo di 2.912 migliaia di euro, esposto nella colonna "Riclassifiche e Rettifiche", rappresenta per 1.761 migliaia di euro la quota di fondo per l'"Equo indennizzo" e per 1.151 migliaia di euro l'importo relativo a contenziosi con i terzi che, alla luce delle stime fatte, sono risultate esuberanti e, conseguentemente, sono state liberate attraverso l'iscrizione di una sopravvenienza attiva di pari importo.

Il Fondo "Decoibentazione rotabili" è stato utilizzato a fronte dei costi sostenuti nell'esercizio per prestazioni esterne (11.152 migliaia di euro) e lavori in economia (5.657 migliaia di euro) per interventi di eliminazione dell'amianto dal materiale rotabile nel rispetto della normativa vigente.

Il fondo, dopo l'utilizzo 2003, è stato ritenuto congruo e, pertanto, non si è proceduto ad effettuare nuovi accantonamenti.

La voce "Altri rischi" include fondi per rischi ed oneri di varia natura prevalentemente riferiti a probabili ulteriori minusvalenze che possano emergere sui beni aziendali.

Gli accantonamenti effettuati nel corso del 2003 a questa voce includono 2.287 migliaia di euro di svalutazione materiale rotabile per danni, appostata in questa voce, piuttosto che a diretta riduzione dell'attivo immobilizzato, in quanto determinata forfetariamente, in via prudenziale, senza essere riferita ai singoli rotabili incidentati, e 14 migliaia di euro a fronte delle perdite eccedenti il patrimonio netto di pertinenza Trenitalia della collegata Sve Rail Italia S.r.l.

Gli utilizzi includono 16.701 migliaia di euro a fronte del mancato completamento di investimenti in dotazioni di sicurezza a bordo treno che, a seguito delle più recenti innovazioni tecnologiche, non sono risultati più funzionali agli obiettivi aziendali e 12.454 migliaia di euro a fronte di ammortamenti calcolati per gli anni di effettiva competenza su rotabili che, a seguito di ritardi nel completamento dell'iter amministrativo, sono entrati contabilmente in esercizio solo nel corso del 2003.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

La posta ammonta a 1.835.995 migliaia di euro e registra una diminuzione, rispetto al 31 dicembre 2002, di 33.318 migliaia di euro. Essa si articola nel Fondo "Trattamento di fine rapporto" e nel Fondo "Indennità di buonuscita". Quest'ultimo fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995. Successivamente a tale data è avvenuto il passaggio del personale al regime TFR: conseguentemente, il fondo ha cessato di essere alimentato da accantonamenti periodici ed è stato assoggettato alla sola rivalutazione, calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR ed in base agli accordi con le OO.SS.

Le movimentazioni dei due distinti fondi, avvenute nel corso dell'esercizio 2003, sono riportate nella seguente tabella:

	TFR	BUONUSCITA	TOTALE
FONDO AL 31.12.2002	**761.250**	**1.108.063**	**1.869.313**
Incrementi:			
- accantonamenti e rivalutazioni	135.279	32.796	168.075
- trasferimento da altre società del Gruppo FS	1.016	1.164	2.180
- altre variazioni	531	658	1.189
	136.826	34.618	171.444
Diminuzioni:			
- cessazione rapporto di lavoro	(45.336)	(96.753)	(142.089)
- trasferimento ad altre società del Gruppo FS	(1.177)	(939)	(2.116)
- anticipazioni al personale	(6.109)	(33.769)	(39.878)
- TFR D.L. 47/2000	(2.616)	(3.726)	(6.342)
- Eurofer	(12.616)	-	(12.616)
- altre variazioni	(1.231)	(490)	(1.721)
	(69.085)	(135.677)	(204.762)
FONDO AL 31.12.2003	**828.991**	**1.007.004**	**1.835.995**

Le "altre variazioni", riportate negli incrementi, riguardano l'aggiornamento dei fondi dovuto a passaggi di categoria avvenuti nel corso dell'anno, mentre quelle riportate nelle diminuzioni sono dovute ai ricalcoli di quote PREVINDAI, versamenti INPS ecc. connessi con i passaggi di categoria.

Debiti

La posta ammonta a 4.636.822 migliaia di euro e mostra un aumento, rispetto all'esercizio 2002, di 51.792 migliaia di euro. Essa risulta composta dalle voci che seguono.

Debiti verso banche

La voce mostra un saldo al 31 dicembre 2003 di 1.000.000 di migliaia di euro, invariato rispetto al precedente esercizio, che si riferisce integralmente al finanziamento ricevuto dalla Banca per la Finanza alle Opere Pubbliche e alle Infrastrutture S.p.A. del gruppo IMI S.Paolo

(Banca OPI) per la copertura di fabbisogni finanziari per investimenti fissi e circolante aggiuntivo.
Il contratto di finanziamento prevede la corresponsione di interessi semestrali posticipati, con scadenza il 15 giugno e il 15 dicembre di ogni anno, calcolati al tasso Euribor a 6 mesi maggiorato di uno spread dello 0,40% annuo e il rimborso delle quote capitale a partire dal 15 giugno 2011: per quest'ultimo motivo il suo intero importo è stato mantenuto nella voce dei debiti con scadenza oltre l'esercizio.

Acconti
La voce ammonta a 4.251 migliaia di euro e mostra un aumento, rispetto al 2002, di 1.256 migliaia di euro; l'importo più rilevante riguarda gli anticipi ricevuti dal Ministero della Difesa relativi ai viaggi del personale di leva nell'anno 2004 (2.793 migliaia di euro).

Debiti verso fornitori
La voce evidenzia un saldo di 694.956 migliaia di euro e mostra un decremento, rispetto allo scorso esercizio, di 63.885 migliaia di euro. I singoli saldi che la compongono sono illustrati nella seguente tabella:

Tipologia di fornitori	31.12.2003	31.12.2002	Differenza
Fornitori ordinari	602.908	627.859	(24.951)
Amministrazioni dello Stato ed altre			
Amministrazioni Pubbliche	862	3.197	(2.335)
Ferrovie estere	75.249	95.106	(19.857)
Ferrovie concesse e altre aziende di trasporto	14.810	31.844	(17.034)
Debiti per cessione crediti da fornitori	1.127	835	292
TOTALE	**694.956**	**758.841**	**(63.885)**

Per una più corretta esposizione sono state apportate alcune riclassifiche che hanno interessato anche le corrispondenti voci dell'esercizio precedente messe a confronto. In particolare, i valori del 2002 esposti nella tabella suindicata hanno subito una riclassifica di 2.544 migliaia di euro che ha comportato il decremento della voce "Fornitori ordinari" in contropartita di un incremento della voce "Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche", pari a 2.426 migliaia di euro, e un incremento della voce "Creditori diversi" pari a 118 migliaia di euro.
La voce "Fornitori ordinari" è composta principalmente da debiti per acquisto di materiali di scorta (prima dotazione e parti di ricambio), per acquisti di materiale per investimenti e per servizi appaltati (pulizia, manutenzione rotabili).
La riduzione della voce di 24.951 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente, è attribuibile, prevalentemente, al processo di razionalizzazione degli acquisti in conto scorte, che ha portato ad una riduzione dei volumi acquistati.

Il decremento della voce "Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche" è da riferirsi alla regolazione finanziaria dei debiti accertati in esercizi precedenti verso il Ministero della Difesa per la convenzione relativa all'utilizzo del personale Genio Ferrovieri.
La riduzione dei debiti verso "Ferrovie estere" pari a 19.857 migliaia di euro è imputabile al diminuito volume dei prodotti da traffico internazionale venduti in Italia e alla riduzione dei tempi di regolazione finanziaria delle partite avvenuta nel corrente esercizio.
La voce "Ferrovie concesse e altre aziende di trasporto" evidenzia un decremento dovuto alla diminuzione dei rapporti di traffico cumulativo con le ferrovie in concessione.
I "Debiti per cessione crediti" da fornitori rappresentano debiti verso società di factoring esterne al Gruppo FS alle quali i fornitori hanno ceduto il credito vantato nei confronti di Trenitalia.

Debiti verso imprese controllate
Al 31 dicembre 2003, i debiti verso imprese controllate, dirette e indirette, ammontano a 9.758 migliaia di euro con un incremento, rispetto all'esercizio 2002, di 97 migliaia di euro. Il loro dettaglio è riportato nella seguente tabella:

Imprese controllate	**31.12.2003**	**31.12.2002**	**Differenza**
Passaggi S.p.A	224	1.010	(786)
FS Cargo S.p.A	70	111	(41)
Cargo Chemical S.r.l.	-	21	(21)
Ferport S.r.l.	688	1.227	(539)
Nord Est Terminal S.p.A.	1	2	(1)
Omniaexpress S.p.A.	4.496	5.944	(1.448)
Serfer S.r.l.	924	817	107
Omnia Logistica S.p.A.	2	2	-
Ital Container S.p.A.	52	-	52
Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l.	3.155	-	3.155
Ferport Napoli S.r.l.	146	527	(381)
TOTALE	**9.758**	**9.661**	**97**

La voce principale componente il saldo è quella relativa ai debiti verso Omniaexpress, per rapporti di natura commerciale attinenti servizi di trasporto di piccole partite. La diminuzione, rispetto all'esercizio precedente, è dovuta al fatto che è entrato a pieno regime il sistema di liquidazione finanziaria delle partite debitorie sul conto corrente intersocietario che ha sostituito il preesistente conto corrente di corrispondenza.

Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a 12.096 migliaia di euro ed aumenta, rispetto alla fine dell'esercizio precedente, di 3.762 migliaia di euro. Nella tabella seguente è riportato il dettaglio per società controparte:

Imprese collegate	31.12.2003	31.12.2002	Differenza
Cisalpino AG	4.954	4.162	792
Artesia SAS	2.210	3.626	(1.416)
Metronapoli S.p.A.	338	406	(68)
EN.Hydro S.p.A.	4.336	-	4.336
BOPA Grandi Biglietterie S.r.l.	1	-	1
Italcertifer S.c.p.a.	257	140	117
TOTALE	**12.096**	**8.334**	**3.762**

La variazione più significativa intervenuta nell'esercizio riguarda i debiti verso EN.Hydro ed è principalmente dovuta (3.639 migliaia di euro) al residuo anticipo ricevuto dalla società per l'acquisto di quegli impianti di depurazione acque reflue per i quali, alla fine del 2003, non era ancora perfezionato il trasferimento della proprietà in quanto in attesa del rilascio, da parte della competente autorità, dell'autorizzazione allo scarico ai sensi del Dlgs. n.152/1999.

La riduzione dei debiti verso Artesia è principalmente imputabile alla significativa riduzione dei tempi di regolazione finanziaria delle partite con le Ferrovie ed agenzie estere di cui si è parlato nei commenti alla voce dei crediti verso clienti.

Debiti verso controllanti

La posta ammonta complessivamente a 1.960.600 migliaia di euro ed aumenta, rispetto all'esercizio 2002, di 125.038 migliaia di euro. Essa risulta così composta:

Imprese controllanti	31.12.2003	31.12.2002	Differenza
Entro l'esercizio:			
C/C intersocietario	-	246.977	(246.977)
Debiti per fatture ricevute e da ricevere	42.672	70.657	(27.985)
	42.672	**317.634**	**(274.962)**
Oltre l'esercizio:	1.917.928	1.517.928	400.000
TOTALE	**1.960.600**	**1.835.562**	**125.038**

Per quanto riguarda la variazione del c/c intersocietario si rimanda al commento esposto nei "Crediti verso controllanti".

Il decremento della voce "Debiti per fatture ricevute e da ricevere" è prevalentemente conseguenza dell'adozione di una nuova procedura per il riscontro e pagamento delle reciproche partite di debito, adottata dalle principali società del Gruppo (FS, RFI e Ferservizi), che ne ha consentito una più puntuale liquidazione finanziaria in corso d'anno.

La parte dei debiti esigibili oltre l'esercizio successivo è costituita, per 1.517.928 migliaia di euro, dal debito per l'acquisto del ramo

d'Azienda e, per 400.000 migliaia di euro, dal finanziamento a medio lungo termine ottenuto da FS il 28 dicembre 2003.
Il rimborso della quota capitale di quest'ultimo avverrà in un'unica soluzione alla scadenza (28 dicembre 2018). Sull'ammontare finanziato è prevista la corresponsione di interessi semestrali posticipati, con scadenza il 28 giugno e il 28 dicembre di ogni anno, calcolati al tasso Euribor a sei mesi maggiorato di uno spread dello 0,085% annuo.
Si fa presente che per il rimborso delle prime due rate del debito per acquisto di ramo d'Azienda che, ai sensi del contratto di compravendita dovevano essere corrisposte il 1° gennaio e 1° luglio 2004, Trenitalia ha chiesto e ottenuto dalla Capogruppo una dilazione di pagamento, rispettivamente di 12 e 6 mesi. Pertanto, il rimborso della prima e della seconda rata è stato posticipato al 1° gennaio 2005, motivo per il quale il debito risulta ancora integralmente esposto nella parte scadente oltre l'esercizio successivo.

Debiti tributari
La voce evidenzia un saldo di 85.848 migliaia di euro e mostra un decremento rispetto all'esercizio 2002 di 23.091 migliaia di euro. La voce si articola nel modo indicato nella seguente tabella:

Debiti tributari	**31.12.2003**	**31.12.2002**	**Differenza**
Irap	1.727	3.586	(1.859)
Ritenute alla fonte	63.397	65.284	(1.887)
Sanatoria ex L. 289/2002	71	14.531	(14.460)
Iva ad esigibilità differita	20.653	25.538	(4.885)
TOTALE	**85.848**	**108.939**	**(23.091)**

Il debito di 1.727 migliaia di euro rappresenta la differenza tra la stima degli oneri per IRAP relativa all'esercizio 2003 (pari a 102.000 migliaia di euro) e quanto versato a titolo di acconto nel corso dell'esercizio (100.273 migliaia di euro).
I debiti per "Ritenute alla fonte" riguardano le ritenute operate da Trenitalia nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi in qualità di sostituto d'imposta.
Il debito per "Sanatoria ex L. 289/2002" si è quasi completamente azzerato a seguito del versamento, avvenuto nel mese di maggio, dell'onere calcolato secondo quanto previsto dalla citata legge per la definizione dei rapporti tributari pregressi riguardanti il comparto imposizione delle imposte dirette ed indirette. Il debito esposto, pari a 71 migliaia di euro, si riferisce alla definizione di una lite pendente con l'Agenzia delle Entrate.
La voce "IVA ad esigibilità differita" accoglie l'importo dell'IVA, relativa alle fatture emesse nei confronti delle Regioni a statuto ordinario per i corrispettivi dei Contratti di Servizio Pubblico, che, ai sensi dell'art. 6 del DPR 633/72, diviene esigibile all'atto dell'incasso dei corrispettivi medesimi. Per una migliore esposizione si è provveduto

a riclassificare tale voce, anche nell'esercizio precedente, fra i debiti entro l'esercizio.

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce evidenzia un saldo di 125.555 migliaia di euro, con un decremento di 9.514 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente. Essa si articola nel modo esposto nella tabella che segue:

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	**31.12.2003**	**31.12.2002**	**Differenza**
Entro l'esercizio:			
INPS	1.727	1.165	562
INPDAI	528	449	79
INAIL	-	1.844	(1.844)
PREVINDAI	527	438	89
Debiti per contributi previdenziali su competenze da liquidare	122.773	131.173	(8.400)
TOTALE	**125.555**	**135.069**	**(9.514)**

La voce accoglie, oltre alle ritenute a carico del personale e ai contributi a carico del datore di lavoro rimasti da versare, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma ancora da liquidare al 31 dicembre.

La voce presenta un decremento di 9.514 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente.

In particolare, il decremento dei debiti verso l'INAIL è riconducibile al maggiore importo tra quanto versato in acconto e i contributi effettivamente dovuti e verrà recuperato in sede di conguaglio nell'esercizio successivo.

La voce "Debiti per contributi previdenziali su competenze da liquidare", che accoglie anche i contributi al Fondo Eurofer divenuto operativo nel 2002, evidenzia un decremento di 8.400 migliaia di euro derivante dall'entrata a regime del versamento mensile della quota parte di TFR relativa al personale che ha aderito al fondo e che nel precedente esercizio non era stata versata.

Altri debiti

Gli altri debiti ammontano, complessivamente, a 743.757 migliaia di euro e mostrano un incremento, rispetto al 31 dicembre 2002, di 18.128 migliaia di euro. Essi sono composti dalle seguenti voci:

Tipologia del creditore e scadenza	31.12.2003	31.12.2002	Differenza
Entro l'esercizio:			
Consociate ed altre imprese partecipate	374.191	354.413	19.778
Personale	244.086	230.521	13.565
Ferie maturate e non godute	117.846	125.880	(8.034)
Fondo di sostegno	667	643	24
Depositi cauzionali	1.284	1.511	(227)
Creditori diversi	5.681	12.659	(6.978)
	743.755	**725.627**	**18.128**
Oltre l'esercizio:			
Consociate	2	2	-
TOTALE	**743.757**	**725.629**	**18.128**

In contropartita delle riclassifiche apportate ai saldi 2002 della voce "Debiti verso fornitori", il saldo dell'esercizio precedente della voce "Creditori diversi" ha subito un incremento di 118 migliaia di euro; inoltre tale voce risente anche di un decremento di 22 migliaia di euro dovuto alle seguenti riclassifiche: 17 migliaia di euro a crediti verso clienti e 5 migliaia di euro a debiti verso il personale.

La voce debiti verso "Consociate ed altre imprese partecipate" si articola nel modo appresso indicato:

Consociate ed altre partecipate	31.12.2003	31.12.2002	Differenza
RFI S.p.A.	171.677	149.451	22.226
Omniaexpress S.p.A.	27	-	27
Fercredit S.p.A.	146.540	163.203	(16.663)
Sogin S.p.A.	7.619	5.946	1.673
Intercontainer Interfrigo SA	1.559	1.559	-
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	118	-	118
Italferr S.p.A.	36	182	(146)
Ferservizi S.p.A.	30.255	33.116	(2.861)
Sita S.p.A.	487	647	(160)
Grandi Stazioni S.p.A.	666	223	443
Centostazioni S.p.A.	10.446	-	10.446
Metropark S.p.A.	97	63	34
TAV S.p.A.	15	8	7
SAP S.r.l.	3	3	-
Ferrovie Real Estate S.p.A.	4.648	-	4.648
Consorzio Unico Campania	-	14	(14)
TOTALE	**374.193**	**354.415**	**19.778**

La sensibile variazione in aumento dei debiti verso RFI è dovuta ai seguenti motivi:

- accertamento del conguaglio delle prestazioni di pedaggio ed energia elettrica per trazione relativo all'ultimo trimestre del 2003 (15.624 migliaia di euro);
- verifica, per l'aggiornamento, dei metri quadri occupati da Trenitalia degli spazi adibiti a uffici condotta nel corso del 2003. Solo a conclusione di tale verifica, avvenuta a fine anno, si è proceduto all'accertamento dei costi di locazione per l'intero anno 2003 (10.820 migliaia di euro) che, conseguentemente, non hanno potuto avere, nell'anno, la loro regolazione finanziaria.

Nel corso del 2003, le società Centostazioni e Ferrovie Real Estate sono subentrate ad RFI nelle attività di gestione e locazione degli spazi, rispettivamente delle 103 medie stazioni e delle officine di manutenzione. La definizione dei perimetri e, di conseguenza, dei corrispettivi ad esse spettanti si è conclusa solo a fine 2003 e, pertanto tutti i costi di competenza dell'esercizio sono in evidenza nei debiti di fine anno.

Il decremento dei debiti verso Fercredit è attribuibile ad una più puntuale regolazione finanziaria delle partite relative all'attività di factoring da quest'ultima svolta.

Tornando a commentare la prima tabella, l'incremento dei debiti verso il personale di 13.565 migliaia di euro è principalmente attribuibile, per 5.194 migliaia di euro, al maggior valore, rispetto al 2002, di quanto accantonato a titolo di TFR e buonuscita per il personale cessato in prossimità della chiusura dell'esercizio 2003 e liquidato nei primi mesi del 2004 e, per 7.734 migliaia di euro, agli effetti dell'applicazione del nuovo CCNL in base al quale alcuni elementi della retribuzione sono entrati nel calcolo della mensilità aggiuntiva che viene liquidata nel mese di luglio.

La voce "Ferie maturate e non godute", diminuita di 8.034 migliaia di euro, risente dell'effetto di un minor numero di giorni di ferie che i dipendenti possono rinviare all'anno successivo in applicazione del nuovo CCNL.

Il decremento della voce "Creditori diversi" è dovuto, principalmente, alla regolazione finanziaria di partite degli esercizi precedenti relative a noli di materiale ferroviario (4.675 migliaia di euro).

Ratei e Risconti Passivi

La posta ammonta a 2.304 migliaia di euro ed ha subito un decremento, rispetto all'esercizio 2002, di 7.176 migliaia di euro. Tale diminuzione è principalmente da ricondursi ai ratei per interessi passivi sul finanziamento Banca OPI (contratto dell'11 marzo 2002) e successivi atti modificativi.

L'atto modificativo del 16 dicembre 2002 ha rimodulato il prestito variando la scadenza del pagamento degli interessi al 15 giugno e 15 dicembre di ogni anno (anziché 11 marzo e 11 settembre).

Al 31 dicembre 2002, quindi, la voce comprendeva sia gli interessi

maturati nel periodo 11 settembre – 16 dicembre 2002 del finanziamento originario, sia gli ulteriori interessi maturati fino al 31 dicembre successivo del finanziamento complessivo; ne consegue che, nell'esercizio in corso, a seguito della suddetta rimodulazione, il rateo per interessi passivi è da riferirsi al solo periodo 15 dicembre – 31 dicembre 2003.
La voce accoglie inoltre, sia il rateo di interessi passivi (50 migliaia di euro) relativo al finanziamento di 400.000 migliaia di euro ottenuto in data 28 dicembre 2003 da Ferrovie dello Stato, sia i ricavi differiti per interessi su penali applicate nei confronti della Ansaldo Breda S.p.A. (1.032 migliaia di euro).

CONTI D'ORDINE

La voce ammonta complessivamente a 3.940.074 migliaia di euro e si incrementa, rispetto alla fine del 2002, di 472.152 migliaia di euro. Essa è così articolata:

Descrizione	31.12.2003	31.12.2002	Differenza
BENI DI TERZI IN CONSEGNA			
Garanzie reali a Eurofima	715.539	1.071.294	(355.755)
Altri beni di terzi	45.433	28.373	17.060
	760.972	**1.099.667**	**(338.695)**
IMPEGNI			
Impegni per investimenti da realizzare	2.759.387	2.364.290	395.097
RISCHI			
Fidejussioni	19.652	3.891	15.761
Garanzie reali prestate	400.000	-	400.000
	419.652	**3.891**	**415.761**
BENI NOSTRI PRESSO TERZI			
Immobilizzazioni in affitto a Metronapoli	63	74	(11)
TOTALE	**3.940.074**	**3.467.922**	**472.152**

La voce Garanzie reali a Eurofima comprende il valore residuo dei mutui contratti a suo tempo da FS con la suddetta società Eurofima (Società europea per il finanziamento di materiale ferroviario) e successivamente imputati al Ministero dell'Economia e delle Finanze (ai sensi della Legge 662/1996) con garanzia su materiale rotabile. Essa si è ridotta di 355.755 migliaia di euro rispetto al 2002 a seguito dei mutui estinti nel corso dell'esercizio.
La variazione degli "Altri beni di terzi in consegna"(17.060 migliaia di euro) è sostanzialmente dovuta all'appostazione, in questa voce, del valore della quota parte dei treni TAF venduti alla Regione Veneto (17.090 migliaia di euro) di cui si è parlato nei commenti alle Immobilizzazioni Materiali.
La voce "Impegni per investimenti da realizzare" riflette il residuo valore degli impegni presi per investimenti relativi, principalmente, ad

acquisti di nuovo materiale rotabile (1.492.766 migliaia di euro) e migliorie sull'esistente (1.266.621 migliaia di euro). Tali impegni riguardano investimenti coperti da residui finanziamenti, per la maggior parte riconducibili al Contratto di Programma 1994-2000 e relativi Addenda (507.329 migliaia di euro), e a fonti di finanziamento proprie della società per la parte rimanente (2.252.058 migliaia di euro).
Le garanzie reali prestate, non presenti al 31 dicembre 2002, si riferiscono al valore del pegno sui propri rotabili rilasciato da Trenitalia a favore di Eurofima a garanzia del finanziamento a medio lungo termine da quest'ultima concesso ad FS. Per maggiori dettagli sull'operazione, si rinvia alla informativa precedentemente esposta nella presente Nota Integrativa e nella Relazione sulla Gestione.
La voce "Immobilizzazioni in affitto a Metronapoli" si riduce di 11 migliaia di euro per tener conto della riduzione di valore dovuta all'uso dei beni mobili dati in locazione alla collegata.

CONTO ECONOMICO

A) Valore della produzione

Il valore della produzione ammonta a 5.241.280 migliaia di euro e mostra una diminuzione, rispetto all'esercizio precedente, di 120.407 migliaia di euro. Esso è ripartito secondo il dettaglio seguente:

Descrizione	2003	2002	Differenza
Ricavi vendite e prestazioni	4.716.371	4.724.516	(8.145)
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	8	(426)	434
Incrementi Immobilizzazioni per lavori interni	348.436	337.902	10.534
Altri ricavi e proventi	176.465	299.695	(123.230)
TOTALE	**5.241.280**	**5.361.687**	**(120.407)**

Di seguito si analizzano le voci sopra elencate:

Ricavi vendite e prestazioni

I ricavi delle vendite e delle prestazioni ammontano a 4.716.371 migliaia di euro, evidenziano un decremento di 8.145 migliaia di euro rispetto al 2002, e risultano così ripartiti:

Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2003	2002	Differenza
Prodotti del traffico	4.086.364	4.086.708	(344)
Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato	480.563	480.563	-
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni			
- Vendite di materiali	16.196	8.467	7.729
- Prestazioni a terzi	110.103	116.943	(6.840)
- Altri	23.145	31.835	(8.690)
	149.444	157.245	(7.801)
TOTALE	**4.716.371**	**4.724.516**	**(8.145)**

Viene di seguito evidenziata l'analisi dei ricavi derivanti dalla vendita di prodotti del traffico, dettagliati per tipologia:

Prodotti del traffico	2003	2002	Differenza
Viaggiatori			
Clientela ordinaria:			
Traffico interno	1.918.776	1.892.330	26.446
Traffico internazionale	230.014	260.452	(30.438)
	2.148.790	**2.152.782**	**(3.992)**
Contratti di Servizio Pubblico con Enti Pubblici Territoriali	1.225.063	1.223.246	1.817
Totale ricavi viaggiatori	**3.373.853**	**3.376.028**	**(2.175)**
Merci			
Clientela ordinaria:			
Traffico interno	305.283	299.016	6.267
Traffico internazionale	407.228	411.695	(4.467)
Rimborsi	-	(31)	31
Totale ricavi merci	**712.511**	**710.680**	**1.831**
Totale prodotti del traffico	**4.086.364**	**4.086.708**	**(344)**

Come evidenziato dal confronto con l'esercizio precedente, nei ricavi da traffico da viaggiatori ordinari si registra una riduzione complessiva di 3.992 migliaia di euro.

Per quanto concerne il traffico viaggiatori nazionale si è registrato un incremento di 26.446 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, tale incremento è principalmente imputabile ad un potenziamento dell'offerta dei prodotti a più elevato valore aggiunto che ha assorbito il trend negativo registrato nelle vendite di prodotti notte e in generale nei viaggi a lunga percorrenza.

Per quanto concerne il traffico viaggiatori internazionale, nonostante l'incremento del traffico verso l'Europa dell'Est, le campagne promozionali e i nuovi accordi commerciali, la congiuntura economica internazionale e la competizione sempre più agguerrita delle compagnie aeree "low cost" sulle lunghe distanze hanno provocato, nel complesso, una riduzione dei ricavi pari a 30.438 migliaia di euro.

La voce "Contratti di Servizio Pubblico con Enti Pubblici Territoriali", pari a 1.225.063 migliaia di euro, è costituita, per 1.209.149 migliaia di euro, dai corrispettivi delle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto pubblico resi da Trenitalia, in relazione ai contratti di servizio sottoscritti con le singole Regioni, secondo quanto previsto dalla legge 422/97 e dal DPCM del 16 novembre 2000, e per 15.914 migliaia di euro dai corrispettivi derivanti dai contratti per servizi aggiuntivi sottoscritti con gli enti locali. La variazione rispetto all'esercizio precedente pari a 1.817 migliaia di euro è dovuta ai maggiori servizi richiesti nell'ambito del traffico locale.

La voce "traffico interno", relativa ai ricavi Merci, che ammonta a 305.283 migliaia di euro, registra un incremento rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (6.267 migliaia di euro). Tale varia-

zione è dovuta all'incremento delle tonnellate/km registrate nell'ultimo trimestre. Si precisa che la voce comprende 86.732 migliaia di euro fatturati a società partecipate e consociate tra cui, principalmente: Cemat per 36.468 migliaia di euro, RFI per 24.649 migliaia di euro, Omnia Logistica per 8.972 migliaia di euro, Cargo Chemical per 8.950 migliaia di euro e Italcontainer per 4.657 migliaia di euro.
Per quanto concerne il traffico internazionale merci, che ammonta a 407.228 migliaia di euro, si registra una riduzione pari a 4.467 migliaia di euro, dovuta alla riduzione dei volumi (tonnellate/km) imputabile alla situazione di generale stagnazione che si rileva nei settori industriali in cui operano i principali clienti.

Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato	2003	2002	Differenza
Obblighi tariffari e di servizio:			
- per il trasporto viaggiatori	361.778	361.778	-
- per il trasporto merci	118.785	118.785	-
TOTALE	**480.563**	**480.563**	-

I contributi risultano iscritti in base a quanto stanziato con legge n. 289 del 27 dicembre 2002 (Legge di Bilancio di Previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003) dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, così come indicato nei rispettivi capitoli di competenza a favore di Trenitalia per gli obblighi tariffari e di servizio (480.563 migliaia di euro, come per il precedente esercizio).
In particolare, i contributi per il trasporto viaggiatori includono 218.203 migliaia di euro relativi al Contratto di Servizio Pubblico con le Regioni a statuto speciale, che rimangono fuori dal disposto del DPCM del 16 novembre 2000, e 143.575 migliaia di euro per servizio viaggiatori notturno e per agevolazioni e gratuità tariffarie per determinate categorie di viaggiatori.

Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni

Gli altri ricavi delle vendite e delle prestazioni ammontano complessivamente a 149.444 migliaia di euro ed evidenziano un decremento, rispetto all'esercizio precedente, di 7.801 migliaia di euro. La voce si articola nel modo appresso indicato:

Vendite, prestazioni a terzi e altri ricavi	**2003**	**2002**	**Differenza**
Vendite di materiali:			
Materiali di scorta	14.745	2.399	12.346
Pubblicazioni	1.043	954	89
Materiali diversi	408	5.114	(4.706)
Totale vendita materiali	**16.196**	**8.467**	**7.729**
Prestazioni a terzi:			
Provvigioni attive per traffico internazionale	7.791	9.945	(2.154)
Manutenzione Materiale rotabile	19.219	17.216	2.003
Corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni, tronchi di confine	18.431	19.851	(1.420)
Canoni e noli di materiale rotabile e altro materiale	38.366	48.247	(9.881)
Altre prestazioni	26.296	21.684	4.612
Totale prestazioni a terzi	**110.103**	**116.943**	**(6.840)**
Altri ricavi:			
Rimborsi da terzi e ricavi diversi	22.177	31.424	(9.247)
Rimborsi dal personale	968	411	557
Totale altri ricavi	**23.145**	**31.835**	**(8.690)**
TOTALE	**149.444**	**157.245**	**(7.801)**

Tra le variazioni più significative si segnala:

- l'incremento delle vendite di materiale di scorta per 12.346 migliaia di euro dovuto principalmente alla cessione di materiale al Consorzio Trevi per l'esecuzione delle manutenzioni sui rotabili (9.415 migliaia di euro);
- la riduzione delle vendite di materiali diversi principalmente dovuta alla riduzione delle vendite di pezzi di ricambio per la manutenzione dei carri esteri;
- la riduzione dei ricavi per canoni e noli di materiale rotabile per 9.881 migliaia di euro, dovuta ad un diminuito volume di carri e di carrozze utilizzati nei traffici cumulativi sulle reti estere e su quelle gestite dalle Ferrovie Concesse;
- l'incremento delle altre prestazioni per 4.612 migliaia di euro principalmente dovuto alle maggiori prestazioni di ingegneria rese verso società del Gruppo FS (3.500 migliaia di euro);
- la riduzione netta della voce "Rimborsi da terzi e ricavi diversi", pari a 9.247 migliaia di euro, principalmente dovuta alla diminuzione dei rimborsi dei costi dei servizi di pulizia (9.641 migliaia di euro) a seguito del nuovo assetto contrattuale. Già nell'esercizio precedente tale voce evidenziava una riduzione, in quanto, il nuovo contratto è entrato in vigore nel secondo semestre 2002.

Variazione dei lavori in corso su ordinazione

I lavori in corso su ordinazione eseguiti presso le officine e non ancora fatturati registrano una variazione positiva di 8 migliaia di euro rispetto alle relative rimanenze iniziali.

Variazione dei lavori in corso su ordinazione	2003	2002	Differenza
Rimanenze iniziali di lavori c/terzi materiale rotabile	1.096	1.522	(426)
Rimanenze finali di lavori c/terzi materiale rotabile	1.104	1.096	8
TOTALE	**8**	**(426)**	**434**

Incremento delle immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a 348.436 migliaia di euro e mostra un incremento, rispetto all'analogo periodo del 2002, di 10.534 migliaia di euro. Essa risulta così composta:

Incremento delle immobilizzazioni per lavori interni	2003	2002	Differenza
Materiali prelevati dalle scorte impiegati in investimenti patrimoniali	200.348	198.866	1.482
Spese di personale, generali e di trasporto per investimenti patrimoniali	148.088	139.036	9.052
Totale	**348.436**	**337.902**	**10.534**

La tabella evidenzia la ripartizione tra costi per l'utilizzo dei materiali e costi interni relativamente alle manutenzioni incrementative dei rotabili effettuate prevalentemente presso le Officine di Grande Riparazione gestite dall'Unità Tecnologie Materiale Rotabile. Al di là della loro natura, i costi capitalizzati si riferiscono a costi per manutenzione incrementativa quinquennale (251.066 migliaia di euro), costi di revamping di materiale rotabile (85.791 migliaia di euro) e costi di progettazione e collaudo connessi all'acquisto di nuovi rotabili (11.579 migliaia di euro).

Altri ricavi e proventi

La posta ha un valore complessivo di 176.465 migliaia di euro e mostra un decremento, rispetto all'esercizio precedente, di 123.230 migliaia di euro. Nella seguente tabella sono evidenziati i principali proventi che compongono la voce:

Altri ricavi e proventi	**2003**	**2002**	**Differenza**
Contributi in c/esercizio dallo Stato,dall'UE e da altri:			
- dall'UE	218	388	(170)
- da Altri enti pubblici	366	157	209
- da società del Gruppo	35.506	-	35.506
	36.090	**545**	**35.545**
Utilizzo fondo di Ristrutturazione Industriale	35.960	144.464	(108.504)
Utilizzo Fondo Rettifica valore cespiti	48.804	71.291	(22.487)
	84.764	**215.755**	**(130.991)**
Altri proventi:			
- proventi accessori al servizio ferroviario	6.137	7.209	(1.072)
- proventi immobiliari	3.653	3.336	317
- proventi diversi	45.821	72.850	(27.029)
	55.611	**83.395**	**(27.784)**
TOTALE	**176.465**	**299.695**	**(123.230)**

La variazione evidenziata nella voce contributi in c/esercizio da società del Gruppo è dovuta al riconoscimento di un contributo forfetario, per il 2003 pari a 35.506 migliaia di euro, a fronte dei costi sostenuti per il trasporto dei dipendenti e dei loro familiari che utilizzano la Carta di Libera Circolazione per uso privato, secondo quanto stabilito dal CCNL.

L'utilizzo del "Fondo di Ristrutturazione Industriale", pari a 35.960 migliaia di euro, rappresenta la stima dei costi, relativi al 2003, riguardanti gli oneri per il personale compreso nel piano degli esodi previsto dal Piano d'Impresa. Poiché tale fondo si riferiva agli esodi previsti fino al 2003, l'utilizzo del fondo, a tal fine, si esaurisce nell'anno corrente.

L'utilizzo del "Fondo Rettifica valore cespiti", pari a 48.804 migliaia di euro (44.096 migliaia di euro a fronte di ammortamenti di materiale rotabile e 4.708 a fronte di quelli per gli impianti di officina), è stato determinato in misura proporzionale agli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali acquisite con il ramo d'Azienda e ritenute non completamente redditive. Poiché nell'esercizio corrente è stata ridotta l'aliquota di ammortamento in relazione all'allungamento della vita utile attesa del materiale rotabile, si è ridotto l'impatto di tali ammortamenti a conto economico e di conseguenza anche il relativo utilizzo del fondo. Difatti, come già indicato nei commenti alle Immobilizzazioni Materiali, qualora fossero rimaste invariate le aliquote di ammortamento, l'utilizzo del fondo in parola sarebbe stato di 70.852 migliaia di euro (66.144 migliaia di euro a fronte di ammortamenti di materiale rotabile e 4.708 a fronte di quelli per gli impianti

di officina), essendo pari a 22.048 migliaia di euro il minor utilizzo connesso all'allungamento della vita del materiale rotabile.
La variazione intervenuta nei "proventi diversi" (per un valore netto di 27.029 migliaia di euro) è principalmente attribuibile ai seguenti motivi:

- sopravvenienze attive derivanti dall'aggiornamento delle stime dei ricavi da traffico internazionale viaggiatori venduto da reti estere (20.975 migliaia di euro) rilevate nel corso dell'esercizio precedente;
- minori sopravvenienze attive derivanti dall'aggiornamento di stime dei ricavi da traffico merci rispetto all'esercizio precedente per 4.192 migliaia di euro;
- minori sopravvenienze attive per integrazioni tariffarie rilevate rispetto all'esercizio precedente per 2.175 migliaia di euro;
- maggiori penali comminate ai fornitori per inadempienze contrattuali (2.448 migliaia di euro).

B) Costi della produzione

La posta ammonta a 5.169.012 migliaia di euro e mostra un decremento, rispetto al 2002, di 2.759 migliaia di euro. Il dettaglio degli importi che la costituiscono è illustrato nelle tabelle riportate di seguito:

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2003	2002	Differenza
Acquisto di materiali	347.565	404.307	(56.742)
Trazione elettrica per treni	89.037	89.027	10
Illuminazione e forza motrice	4.197	3.895	302
TOTALE	**440.799**	**497.229**	**(56.430)**

La principale voce del dettaglio suesposto è quella che riguarda l'acquisto di materiali. Nonostante il consumo dei materiali sia tendenzialmente in linea con l'esercizio precedente, si è ridotto il valore degli acquisti perché è stato fatto un uso più razionale delle giacenze in magazzino su tutto il territorio nazionale. Tale variazione è sostanzialmente effetto dell'applicazione gestionale dei principi introdotti dal progetto RSMS di cui si è accennato nell'esercizio precedente.

Costi per servizi

La voce ammonta, complessivamente, a 1.454.018 migliaia di euro, con una riduzione di 9.108 migliaia di euro rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente e risulta così composta:

Costi per servizi	**2003**	**2002**	**Differenza**
Servizi e lavori appaltati			
- Carrozze letto e ristorazione: servizio			
interno e internazionale	46.234	48.409	(2.175)
- Stampa orari ufficiali e pubblicazioni	9.107	11.317	(2.210)
- Servizi informatici in outsourcing	56.071	57.336	(1.265)
- Pedaggio su infrastrutture ferroviarie	501.227	493.799	7.428
- Traghettamento ferroviario	43.219	42.470	749
- Pulizia	128.007	159.327	(31.320)
- Autoservizi sostitutivi	24.384	24.961	(577)
- Trasporti e spedizioni	33.864	18.906	14.958
- Servizi di manovra	33.605	26.756	6.849
- Altri servizi appaltati	61.580	66.116	(4.536)
- *Riparazioni e manutenzioni:*			
- Beni immobili	12.145	11.734	411
- Beni mobili	87.321	70.563	16.758
	99.466	**82.297**	**17.169**
	1.036.764	**1.031.694**	**5.070**
Prestazioni diverse			
- Consulenze e prestazioni professionali	6.062	11.248	(5.186)
- Utenze	23.487	22.538	949
- Gestione impianti comuni	35.482	27.207	8.275
- Premi assicurazioni	22.786	20.123	2.663
- Pubblicità, marketing e relazioni esterne	16.431	22.066	(5.635)
- Provvigioni sulle vendite	77.917	86.108	(8.191)
- Acquisto e realizzazione software	1.278	957	321
- Spese postali	679	757	(78)
- Compensi agli organi collegiali	355	354	1
- Servizi amministrativo-contabili	70.238	65.857	4.381
- Prestazioni di personale e lavoro interinale	16.851	28.336	(11.485)
- Servizi comuni e generali Corporate	8.178	7.528	650
- Altre prestazioni	31.269	36.478	(5.209)
	311.013	**329.557**	**(18.544)**
Altri costi del personale			
- Spese viaggi e trasferte	43.875	39.599	4.276
- Servizi di mensa e ticket restaurant	43.465	44.079	(614)
- Prestazioni sanitarie	9.059	9.449	(390)
- Formazione personale	9.842	8.748	1.094
	106.241	**101.875**	**4.366**
TOTALE	**1.454.018**	**1.463.126**	**(9.108)**

Come rilevabile dal precedente prospetto i costi dell'esercizio si riferiscono per il 71% a servizi e lavori appaltati (1.036.764 migliaia di euro) e ad altre prestazioni ricevute (417.254 migliaia di euro) per il restante 29%.

Prima di fornire i necessari commenti alle voci che compongono la posta in esame, nella tabella che segue viene effettuata la ripartizione dei costi per servizi tra la controllante, RFI, Ferservizi, le altre società del Gruppo e i terzi.

Costi per servizi	FS	RFI	FERSERVIZI	Altre società del Gruppo	Terzi	Totale 2003
Servizi e lavori appaltati						
- Carrozze letto e ristorazione: servizio interno e internazionale	-	-		7.278	38.956	46.234
- Stampa orari ufficiali e pubblicazioni	-	128	7	20	8.952	9.107
- Servizi informatici in outsourcing	-	-	9.881	46.190	-	56.071
- Pedaggio su infrastrutture ferroviarie	-	501.227	-	-	-	501.227
- Traghettamento ferroviario	-	43.219	-	-	-	43.219
- Pulizie	-	3.045	-	-	124.962	128.007
- Autoservizi sostitutivi	-	-	-	18.545	5.839	24.384
- Trasporti e spedizioni	-	5	-	13.597	20.262	33.864
- Servizi di manovra	-	14.503	-	12.888	6.214	33.605
- Altri servizi appaltati	-	4	-	33	61.543	61.580
- *Riparazioni e manutenzioni:*				-		
- Beni immobili	-	144	15	-	11.986	12.145
- Beni mobili	-	407	-	120	86.794	87.321
	-	**551**	**15**	**120**	**98.780**	**99.466**
	-	**562.682**	**9.903**	**98.671**	**365.508**	**1.036.764**
Prestazioni diverse						
- Consulenze e prestazioni professionali	-	-	-	62	6.000	6.062
- Utenze	-	264	-	-	23.223	23.487
- Gestione impianti comuni	-	-	-	2.802	32.680	35.482
- Premi assicurazioni	22.761	-	-	15	10	22.786
- Pubblicità, marketing e relazioni esterne	-	-	1.189	383	14.859	16.431
- Provvigioni sulle vendite	-	431	-	37	77.449	77.917
- Acquisto e realizzazione software	-	-	-	37	1.241	1.278
- Spese postali	-	-	-	-	679	679
- Compensi agli organi collegiali	164	-	-	-	191	355
- Servizi amministrativo-contabili	-	-	70.238	-	-	70.238
- Prestazioni di personale e lavoro interinale	14.881	264	-	19	1.687	16.851
- Servizi comuni e generali Corporate	8.178	-	-	-	-	8.178
- Altre prestazioni	-	5.045	(2.909)	4.015	25.118	31.269
	45.984	**6.004**	**68.518**	**7.370**	**183.137**	**311.013**
Altri costi del personale						
- Spese viaggi e trasferte	-	-	27.438	1.322	15.115	43.875
- Servizi di mensa e ticket restaurant	-	-	2.438	-	41.027	43.465
- Prestazioni sanitarie	-	8.706	-	-	353	9.059
- Formazione personale	-	135	5.709	1.158	2.840	9.842
	-	**8.841**	**35.585**	**2.480**	**59.335**	**106.241**
TOTALE COSTI PER SERVIZI	**45.984**	**577.527**	**114.006**	**108.521**	**607.980**	**1.454.018**

I servizi appaltati per la gestione delle carrozze letto e per i servizi di ristorazione, che ammontano complessivamente a 46.234 migliaia di euro, si riferiscono per 14.230 migliaia di euro al traffico Giorno, per 24.725 migliaia di euro al traffico Notte interno e internazionale e per 7.279 migliaia di euro ai costi per gestione vagoni letto addebitati dalla partecipata Artesia. La variazione evidenziata rispetto all'esercizio precedente è imputabile ad un maggiore efficienza conseguita nella gestione dei servizi a bordo treno sul servizio interno.

I costi di outsourcing, pari a 56.071 migliaia di euro, riguardano, essenzialmente, le prestazioni fatturate direttamente dalla società TSF - Tele Sistemi Ferroviari e i riaddebiti effettuati da Ferservizi per la gestione dei sistemi informatici della società.

I costi per pedaggio su infrastrutture ferroviarie (501.227 migliaia di euro) riguardano i canoni di accesso all'infrastruttura gestita dalla consociata RFI. La variazione intervenuta rispetto all'esercizio precedente è principalmente imputabile all'aumento dei prezzi di alcune tratte a seguito della loro aumentata qualità tecnologica.

I costi per il traghettamento ferroviario (43.219 migliaia di euro) riguardano i servizi resi da RFI per il trasporto dei convogli da e verso Sicilia e Sardegna. La voce non ha subito, nell'esercizio, variazioni di rilievo.

La voce pulizia (128.007 migliaia di euro) si riferisce alla pulizia del materiale rotabile e dei relativi impianti effettuata da terzi (124.962 migliaia di euro) e al ribaltamento dei costi di pulizia degli uffici sostenuti da RFI per conto della società (3.045 migliaia di euro). Essa diminuisce sensibilmente, rispetto all'esercizio precedente in quanto, nel secondo semestre 2002, sono entrati in vigore i nuovi contratti stipulati con le imprese di pulizia che scontano tariffe sensibilmente più convenienti rispetto ai precedenti.

I costi per trasporti e spedizioni, pari a 33.864 migliaia di euro, registrano una variazione pari a 14.958 migliaia di euro. Tale variazione è imputabile esclusivamente allo sviluppo sempre maggiore che stanno avendo, nel traffico merci, i contratti "Sous Traitance" ritenuti più funzionali per migliorare il servizio al cliente finale. Tali contratti, a differenza di quelli tradizionali relativi al traffico internazionale cumulativo che si caratterizzavano per l'addebito pro-quota dei servizi resi da parte di ciascuna azienda di trasporto, prevedono da un lato una fatturazione globale complessiva al cliente per tutto il trasporto e dall'altra, l'addebito a carico dell'azienda di trasporto, in questo caso Trenitalia, degli oneri di trasporto relativi ai traffici effettuati sul territorio servito da altri vettori ferroviari.

Al fine di fornire una migliore rappresentazione, sono stati riclassificati i costi per servizi di terminalizzazione dalla voce "trasporti e spedizioni" alla voce "servizi di manovra", tali costi nel 2003 ammontano a 8.095 migliaia di euro mentre nel 2002 ammontavano a 5.638 migliaia di euro.

I costi per servizi di manovra pari a 33.605, registrano un incremento pari a 6.849 migliaia di euro. Tale variazione è imputabile alle mag-

giori prestazioni rese dalle società consociate, principalmente RFI (2.797 migliaia di euro) e controllate quali Omnia Express (1.799 migliaia di euro) e Serfer (953 migliaia di euro).

Gli altri servizi appaltati, che ammontano a 61.580 migliaia di euro, registrano una variazione pari a 4.536 migliaia di euro principalmente imputabile al risparmio dei costi relativi alle prestazioni accessorie al contratto quadro di pulizia scaduto al termine del primo semestre 2002.

I costi per riparazioni e manutenzioni di beni mobili, che ammontano a 87.321 migliaia di euro, registrano un incremento, rispetto all'esercizio precedente, principalmente imputabile alla scadenza, nel 2003, della garanzia prevista contrattualmente sugli acquisiti di materiale rotabile ES*. Come conseguenza di tale scadenza, diversi interventi di manutenzione sono diventati a titolo oneroso. Si precisa che il saldo dell'esercizio messo a confronto, include 6 migliaia di euro classificati, nel bilancio 2002, negli oneri straordinari.

Al fine di fornire una migliore rappresentazione degli oneri per premi assicurativi, sono stati riclassificati, da tale voce a quella relativa ai "servizi comuni e generali di Corporate", gli oneri relativi ai servizi gestiti dall'area Finanza di FS. Tali costi nel 2003 ammontano a 1.132 migliaia di euro e nel 2002 ammontavano a 123 migliaia di euro.

La diminuzione dei costi di "Pubblicità, marketing e relazioni esterne" (5.635 migliaia di euro) è dovuta alla scelta strategica di far minore ricorso alla pubblicità istituzionale, a seguito di recenti sondaggi di mercato che confermano che la società ha acquisito un elevato livello di notorietà presso la propria clientela.

Il risparmio degli oneri per provvigioni sulle vendite rispetto all'esercizio precedente, pari a 8.191 migliaia di euro, è correlabile all'incremento delle vendite dirette rispetto a quelle indirette da agenzie, grazie al riscontro favorevole che l'introduzione dei nuovi canali di vendita (biglietteria Self Service, telefonica e via internet) hanno ricevuto presso la clientela e al calo dei prodotti del traffico internazionale venduti all'estero.

Si precisa che sono stati riclassificati costi per riscaldamento alloggi dalla voce locazioni immobili e aree strumentali alla voce altre prestazioni; tali oneri nel 2002 ammontavano a 7 mila euro e non sono variati nell'esercizio corrente.

La variazione intervenuta rispetto all'esercizio precedente nella voce prestazioni di personale e lavoro interinale, pari a 11.485 migliaia di euro, è principalmente imputabile all'assorbimento del personale di RFI in servizio presso le Unità Materiale Rotabile (UMR), concretizzatosi nel corso del 2002, ma i cui effetti più consistenti si registrano nel corso dell'esercizio corrente.

La variazione registrata rispetto all'esercizio precedente nelle altre prestazioni (5.209 migliaia di euro) è principalmente imputabile alla razionalizzazione di costi per prestazioni rese, principalmente, dalla consociata RFI.

Godimento di beni di terzi

Godimento di beni di terzi	2003	2002	Differenza
Locazioni e noleggio beni strumentali e altri beni			
- Materiale ferroviario	68.598	76.804	(8.206)
- Immobili e aree strumentali	64.948	60.319	4.629
- Altri beni	22.444	27.667	(5.223)
	155.990	**164.790**	**(8.800)**
Canoni per utilizzo marchio	23.848	23.602	246
Canoni leasing	10	9	1
TOTALE	**179.848**	**188.401**	**(8.553)**

La voce, il cui dettaglio è riportato nella tabella suesposta, mostra un saldo complessivo di 179.848 migliaia di euro, inferiore di 8.553 migliaia di euro rispetto al corrispondente valore del 2002.

La riduzione registrata nei noli di materiale ferroviario deriva da un utilizzo più efficiente e razionale dei carri di proprietà delle ferrovie estere.

La parte preponderante dei costi per locazioni di immobili ed aree strumentali (64.948 migliaia di euro) scaturisce dai rapporti con la consociata RFI e si riferisce ai costi per locazione di aree nelle stazioni (biglietterie, sale Eurostar, sale d'attesa ecc.), di uffici e di fabbricati industriali (officine di manutenzione e grande riparazione). La variazione intervenuta, rispetto all'esercizio precedente, è dovuta all'aggiornamento dei canoni a seguito della revisione degli spazi occupati, in particolar modo per quanto concerne i fabbricati industriali. Si precisa che sono stati riclassificati costi per riscaldamento alloggi dalla voce locazioni immobili e aree strumentali alla voce altre prestazioni: tali oneri nel 2002 ammontavano a 7 mila euro e non sono variati nell'esercizio corrente.

I costi per noleggio di altri beni (22.444 migliaia di euro) si riferiscono principalmente al canone di noleggio delle apparecchiature per l'emissione automatica dei biglietti. La riduzione rispetto all'esercizio precedente è principalmente dovuta alla rinegoziazione dei corrispettivi di noleggio a seguito della scadenza del contratto.

Il canone per l'utilizzo del marchio (23.848 migliaia di euro) si riferisce al costo addebitato dalla controllante per lo sfruttamento del marchio FS.

Personale

Di seguito si fornisce il dettaglio, per natura, dei costi del personale.
La variazione intervenuta nelle retribuzioni è principalmente imputabile all'effetto derivante dal rinnovo del CCNL avvenuto nel corso dell'esercizio 2003 e al riconoscimento, nell'esercizio, di una voce di retribuzione una tantum.
Tale variazione non è riflessa in egual misura nell'andamento degli oneri contributivi a seguito della maggiore incidenza, rispetto all'esercizio precedente, dei nuovi assunti con Contratto di Formazione Lavoro che godono di una contribuzione agevolata.
La variazione registrata negli altri costi pari a 27.408 migliaia di euro è dovuta all'accantonamento effettuato nell'esercizio precedente degli oneri stimati di competenza per il rinnovo del CCNL.

Costo del lavoro	**2003**	**2002**	**Differenza**
- Retribuzioni	**1.876.466**	**1.830.921**	**45.545**
- Contributi all'INPS e ad altri istituti previdenziali e relativi accantonamenti	**466.692**	**467.148**	**(456)**
Trattamento di fine rapporto			
- Accantonamento e rivalutazione fondo TFR	135.279	131.524	3.755
- Rivalutazione indennità di buonuscita	32.796	39.691	(6.895)
	168.075	**171.215**	**(3.140)**
Altri costi			
- Indennità e rendite	-	20	(20)
- Costi diversi	1.737	29.125	(27.388)
	1.737	**29.145**	**(27.408)**
TOTALE	**2.512.970**	**2.498.429**	**14.541**

Ammortamenti e svalutazioni

Gli ammortamenti ammontano complessivamente a 543.156 migliaia di euro e sono composti, principalmente, dalla voce relativa ai rotabili (480.553 migliaia di euro). Essi sono stati calcolati applicando le aliquote ordinarie indicate nella precedente Sezione 3.

Nella tabella che segue, comprensiva anche delle svalutazioni effettuate sui crediti, è riportato il dettaglio della voce, per tipologia di immobilizzazione.

Ammortamenti e svalutazioni	**2003**	**2002**	**Differenza**
Ammortamento Immobilizzazioni Immateriali			
- Costi di impianto	1	1	-
- Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	783	592	191
- Software	18.177	9.871	8.306
- Migliorie sui beni di terzi	7.333	3.353	3.980
	26.294	**13.817**	**12.477**
Ammortamento Immobilizzazioni Materiali			
Materiale Rotabile e Impianti Industriali			
- Materiale rotabile	480.553	482.282	(1.729)
- Impianti d'officina	14.711	13.518	1.193
	495.264	**495.800**	**(536)**
Attrezzature Industriali e Commerciali			
- Macchinari e attrezzature	4.455	3.444	1.011
- Mezzi di carico e scarico e trasporto interno	728	608	120
- Impianti interni di comunicazione	708	402	306
	5.891	**4.454**	**1.437**
Altri beni			
- Autoveicoli	681	517	164
- Mobili e arredi	1.719	1.484	235
- Macchine d'ufficio	11.364	8.246	3.118
- Telefoni cellulari	8	8	-
- Attrezzature e impianti, mense e ferrotel	1.935	1.835	100
	15.707	**12.090**	**3.617**
Totale Ammortamenti	**543.156**	**526.161**	**16.995**
Svalutazione crediti compresi nell'attivo circolante	12.482	14.666	(2.184)
Totale svalutazioni	**12.482**	**14.666**	**(2.184)**
TOTALE	**555.638**	**540.827**	**14.811**

Si registra un incremento degli ammortamenti per software (8.306 migliaia di euro) e per migliorie su beni di terzi (3.980 migliaia di euro) come conseguenza degli investimenti effettuati nell'esercizio, così come descritto nella sezione dedicata alle voci dell'attivo.

Come già evidenziato nella sezione dedicata ai criteri di valutazione e nei commenti alle Immobilizzazioni Materiali, nel 2003, sono stati rivisti i criteri di ammortamento del materiale rotabile al fine di allineare la durata dell'ammortamento dei rotabili medesimi alla loro effettiva vita utile rianalizzata e risultata più lunga di quella in precedenza presa a riferimento. L'operazione ha comportato una riduzione del valore degli ammortamenti, rispetto a quello che si sarebbe avuto applicando le vecchie aliquote, di 102.699 migliaia di euro.

Quest'effetto, unito ad una riduzione del parco rotabili dovuta alle dismissioni avvenute nell'anno, giustifica il fatto che, pur in presenza di ammortamenti sui nuovi cespiti di complessive 108.119 migliaia di euro, la voce si sia decrementata per complessive 1.729 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2002.
Le svalutazioni (12.482 migliaia di euro) si riferiscono ai crediti evidenziati nella voce crediti nell'attivo circolante. La variazione rispetto all'esercizio precedente è giustificata da un minore accantonamento che si è reso necessario per adeguare il fondo svalutazione totale, in conseguenza del sopraggiunto, regolare incasso di alcuni crediti che, prudenzialmente, erano stati ritenuti di dubbia esigibilità.

Accantonamenti per rischi ed oneri
Come indicato nella tabella riportata di seguito, gli accantonamenti per rischi ed oneri effettuati nel periodo ammontano complessivamente a 20.461 migliaia di euro.

Accantonamenti per rischi ed oneri	2003	2002	Differenza
Accantonamenti per rischi	20.461	3.336	17.125
Altri accantonamenti	-	27.136	(27.136)
TOTALE	**20.461**	**30.472**	**(10.011)**

L'accantonamento dell'esercizio è stato effettuato a fronte dei rischi per:

- contenzioso per cause pendenti con il personale (6.682 migliaia di euro) e con i terzi (11.492 migliaia di euro). Quest'ultimo accantonamento include 7.772 migliaia di euro appostate, in via prudenziale, a fronte del rischio per penali su Contratti di Servizio Pubblico con le Regioni, per i quali devono ancora essere effettuate le verifiche sugli standard di qualità e di servizio prestati;
- svalutazione materiale rotabile per danni. L'accantonamento è stato effettuato in questa voce, piuttosto che a diretta riduzione dell'attivo immobilizzato, in quanto determinata forfetariamente, in via prudenziale, in attesa degli elementi per una più puntuale allocazione (2.287 migliaia di euro).

Oneri diversi di gestione

Nella tabella che segue si fornisce il dettaglio della voce.

Oneri diversi di gestione	**2003**	**2002**	**Differenza**
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	1.074	122	952
- Spese per la partecipazione a mostre, fiere,ecc.	420	221	199
- Quote associative e contributi a Enti vari	4.543	1.520	3.023
- Abbonamenti e acquisti giornali e riviste	452	330	122
- Spese di rappresentanza e altre piccole spese	864	652	212
- Sopravvenienze passive per aggiornamento stime	26.361	11.641	14.720
- Altri costi	2.382	140.363	(137.981)
	36.096	**154.849**	**(118.753)**
Oneri tributari			
- Tassa concessione governativa utenze	5.165	4.971	194
- Tassa raccolta rifiuti	1.960	1.283	677
- Imposta di bollo	30	29	1
- Altre imposte e tasse	342	432	(90)
	7.497	**6.715**	**782**
TOTALE	**43.593**	**161.564**	**(117.971)**

La variazione registrata nelle minusvalenze da alienazione cespiti è imputabile al numero maggiore di dismissioni di materiale rotabile avvenute nel corso dell'esercizio rispetto al 2002.

La variazione evidenziata negli oneri per quote associative e contributi a Enti vari è dovuta principalmente al contributo pari a 3.155 migliaia di euro, elargito alla controllata Autostrada Ferroviaria Alpina a titolo di copertura degli oneri di pre-esercizio sostenuti, da quest'ultima, nel corso del 2003.

La forte variazione registrata nella voce altri costi si riferisce per 137.614 migliaia di euro alla riclassifica della scorta tecnica effettuata nell'esercizio precedente.

C) Proventi ed oneri finanziari

La voce presenta un saldo di oneri finanziari netti pari a 67.306 migliaia di euro e risulta così composta:

Proventi ed oneri finanziari	2003	2002	Differenza
Altri proventi finanziari			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da imprese controllate e collegate	19	-	19
- altri	12	1	11
	31	1	30
Proventi diversi dai precedenti			
d) Proventi diversi dai precedenti			
- da imprese controllate e collegate			
interessi per rateazione pagamenti e di mora	60	387	(327)
- da imprese controllanti			
interessi attivi su credito IVA	6.816	7.556	(740)
interessi su c/c con FS	30	-	30
	6.846	7.556	(710)
- da altri			
interessi su c/c bancari e postali	7	-	7
interessi su crediti	1.045	2.645	(1.600)
interessi di mora	1.938	5.292	(3.354)
utili su cambi	135	298	(163)
altri	336	252	84
	3.461	8.487	(5.026)
Totale altri proventi finanziari	**10.398**	**16.431**	**(6.033)**
Interessi e altri oneri finanziari			
Verso imprese controllate e collegate			
- interessi di mora su crediti	6	2.572	(2.566)
Verso imprese controllanti			
- interessi su c/c con FS	47.246	73.097	(25.851)
Verso altri			
- perdite su cambi	661	377	284
- altri	29.791	17.488	12.303
	30.452	17.865	12.587
Totale interessi ed altri oneri finanziari	**77.704**	**93.534**	**(15.830)**
PROVENTI/(ONERI FINANZIARI) NETTI	**(67.306)**	**(77.103)**	**9.797**

La variazione intervenuta nei proventi finanziari è imputabile per 1.600 migliaia di euro alla riduzione del tasso applicato per il calcolo degli interessi di mora maturati sul credito verso l'Erario per l'Imposta di registro, passato dal 5% nell'esercizio precedente a 2,75% nel secondo semestre del 2003.

Analogo impatto si è manifestato negli interessi di mora a causa della riduzione dei tassi applicati alla clientela per ritardato pagamento.

Per quanto concerne gli oneri finanziari, si evidenzia per la voce interessi passivi verso la controllante una variazione rispetto all'esercizio precedente, pari a 25.851 migliaia di euro. Tale differenza è dovuta principalmente al calo avutosi nel corso del 2003 del tasso Euribor a sei mesi, individuato contrattualmente per la determinazio-

ne degli interessi sul debito a m/l termine da addebitare alla società. Gli interessi passivi verso altri, che ammontano complessivamente a 29.791 migliaia di euro, registrano una variazione rispetto all'esercizio precedente pari a 12.303 migliaia di euro. Tale variazione è dovuta al fatto che una parte del finanziamento Banca OPI a medio lungo termine, contratto nel 2002, è stata sottoscritta nell'ultima parte dell'anno, generando di fatto una quota esigua di interessi passivi rispetto a quelli maturati nel 2003 su tutto l'esercizio.

D) Rettifiche di valore di attività finanziarie

La posta, interamente riferibile alle partecipazioni, presenta un saldo negativo di 6.620 migliaia di euro (8.320 migliaia di euro nel 2002). Essa è così composta:

Rettifiche di valore di attività finanziarie	2003	2002	Differenza
FS Cargo S.p.A.	5.875	7.271	(1.396)
BO.PA. Grandi Biglietterie S.r.l.	462	-	462
EN Hydro S.p.A.	2	-	2
Passaggi S.p.A.	-	316	(316)
Sve Rail Italia AB	262	730	(468)
Sve Rail Italia S.r.l.	19	-	19
Consorzio Ferrovie Lombarde (in liquidazione)	-	3	(3)
TOTALE	**6.620**	**8.320**	**(1.700)**

Per i commenti alle singole voci che compongo la tabella suesposta, si rimanda a quanto illustrato nei commenti alle Immobilizzazioni Finanziarie.

E) Proventi ed oneri straordinari

I proventi straordinari netti, che ammontano complessivamente a 84.931 migliaia di euro, risultano articolati secondo il dettaglio evidenziato di seguito.

Proventi ed oneri finanziari	2003	2002	Differenza
Proventi straordinari			
Plusvalenze da alienazioni	15.519	-	15.519
Utilizzo Fondo di Ristrutturazione industriale	7.320	13.749	(6.429)
Altri:			
- Sopravvenienze attive	72.367	84.176	(11.809)
- Risarcimento danni	5.644	7.836	(2.192)
- Oneri e rimborsi del personale	61	-	61
- Multe e penalità	17.957	35.289	(17.332)
- Diversi	346	19	327
	96.375	127.320	(30.945)
Totale proventi straordinari	**119.214**	**141.069**	**(21.855)**
Oneri straordinari			
Imposte relative ad esercizi precedenti	854	14.809	(13.955)
Esodi agevolati personale in esubero	7.320	13.749	(6.429)
Altri:			
- Sopravvenienze passive	24.411	79.433	(55.022)
- Perdite per eliminazione cespiti	44	60	(16)
- Diversi	1.654	1.201	453
	26.109	80.694	(54.585)
Totale oneri straordinari	**34.283**	**109.252**	**(74.969)**
TOTALE PROVENTI E/(ONERI) STRAORDINARI	**84.931**	**31.817**	**53.114**

Le plusvalenze da alienazioni si riferiscono principalmente alla cessione a terzi della quota del 51% del capitale della partecipazione in EN. Hydro per 14.072 migliaia di euro e per 1.367 migliaia di euro alla plusvalenza registrata in occasione della cessione degli impianti idrici.

L'utilizzo del Fondo di Ristrutturazione Industriale, iscritto per 7.320 migliaia di euro tra i proventi straordinari, è speculare ai costi sostenuti per gli esodi agevolati del personale in esubero, iscritti tra gli oneri straordinari. La variazione registrata rispetto all'esercizio precedente (6.429 migliaia di euro) è dovuta ai minori esodi registrati nell'esercizio rispetto al 2002. Sono rese ulteriori informazioni circa la natura del fondo ed il suo utilizzo nel commento delle voci correlate dello stato patrimoniale.

Per le sopravvenienze attive, complessivamente pari a 72.367 migliaia di euro, essendo una voce che riepiloga diverse partite di natura straordinaria e non confrontabili a quelle verificatesi nell'esercizio precedente, si omette il commento alle variazioni e si evidenziano di seguito le principali partite che compongono il saldo:

- la quota dei contributi in c/esercizio per il 2000, 2001 e 2002, pari a 38.900 migliaia di euro, riconosciuta dalle società del Gruppo a titolo di contributo forfettario a fronte dei costi sostenuti per il

trasporto dei dipendenti e dei loro familiari che utilizzano la Carta di Libera Circolazione per uso privato, secondo quanto stabilito dal CCNL;

- Il contributo per il Giubileo del 2000, per un importo di 9.758 migliaia di euro, precedentemente incassato dalla consociata RFI e, a seguito delle verifiche effettuate, risultato di competenza di Trenitalia in quanto erogato a fronte di costi per servizi sostitutivi resi nel 2000 per far fronte alla domanda dei viaggiatori arrivati per l'evento giubilare;
- la rettifica del calcolo dell'imposta IRAP del 2002 da versare (4.306 migliaia di euro), emersa a seguito di un calcolo più puntuale della stessa fatto in sede di dichiarazione;
- la rettifica degli ammortamenti contabilizzati negli esercizi precedenti su materiale rotabile (TAF-Treni ad Alta Frequentazione), posseduto in comproprietà con la Regione Veneto dovuta alla dismissione tardiva della quota che, in base agli accordi stipulati, risulta di proprietà di quest'ultima (1.326 migliaia di euro);
- la rettifica degli ammortamenti contabilizzati negli esercizi precedenti, dall'entrata in esercizio dei cespiti, a seguito dell'ottenimento di un contributo a fronte dei costi sostenuti per il rinnovo del materiale rotabile (1.329 migliaia di euro);
- la liberazione del fondo Rettifica valore cespiti a seguito della vendita di parte dei rotabili a fronte dei quali risultava accantonato (163 migliaia di euro).

La variazione intervenuta nelle multe e penalità rispetto all'esercizio precedente è riconducibile all'indennizzo riconosciuto alla società nel 2002 a seguito dell'accordo transattivo con Ansaldo Breda (17.412 migliaia di euro).

La variazione intervenuta negli oneri straordinari per imposte relative agli esercizi precedenti (13.955 migliaia di euro) si riferisce principalmente agli oneri correlati alla sanatoria fiscale contabilizzati nel bilancio 2002.

Come per quelle attive, anche per le sopravvenienze passive (24.411 migliaia di euro) si omette il commento sulle variazioni intervenute rispetto all'esercizio precedente e si evidenziano, qui di seguito, le principali partite che compongono il saldo:

- prestazioni di servizio non accertate nell'esercizio precedente per un valore complessivo di 5.131 migliaia di euro;
- oneri per noleggio materiale rotabile non contabilizzati nell'esercizio precedente per un valore complessivo di 4.524 migliaia di euro;
- oneri derivanti dal conguaglio 2001 dei costi per la gestione comune degli impianti e tronchi di confine, per un valore complessivo di 1.711 migliaia di euro;
- costi per acquisti di materiale non rilevati nell'esercizio precedente per 2.162 migliaia di euro.

Si precisa che il saldo dell'esercizio messo a confronto, è stato ridotto di 6 migliaia di euro a seguito di una riclassifica apportata nella voce "Prestazioni di servizi".

Imposte sul reddito dell'esercizio

Le imposte sul reddito ammontano a 102.000 migliaia di euro (105.591 migliaia di euro a fine esercizio 2002) e riflettono la stima dei soli oneri per IRAP dovuti per l'esercizio, poiché l'imponibile ai fini IRPEG risulta negativo.

SEZIONE 5: ALTRE INFORMAZIONI

Dati sull'occupazione

La consistenza media dell'anno 2003 del personale della società è così riassumibile:

Descrizione	Consistenza media 2003
Dirigenti	431
Quadri	6.110
Altro personale	50.587
TOTALE	**57.128**

Compensi ad Amministratori e Sindaci

Ai sensi di legge si evidenziano i compensi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale, cumulativamente per ciascuna categoria.

Percipienti	Compensi in euro
Amministratori	273.100
Collegio sindacale	72.304

Dati significativi della Capogruppo Ferrovie S.p.A. e del Gruppo FS

(valori in milioni di euro)

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO AL 31.12.2002

	FERROVIE DELLO STATO S.p.A.	GRUPPO FS
ATTIVITÀ		
Capitale circolante netto gestionale	(105)	11
Altre attività nette	1.346	3.386
Capitale circolante netto	**1.241**	**3.397**
Immobilizzazioni tecniche	30	70.329
Partecipazioni	26.491	268
Fondi ristrutturazione e rettifica	0	(28.962)
Capitale netto immobilizzato	**26.521**	**41.635**
TFR	(24)	(3.234)
Altri fondi	(65)	(7.218)
Totale fondi	**(89)**	**(10.452)**
Totale capitale investito netto	**27.673**	**34.580**
COPERTURE		
Posizione finanziaria netta a breve	(79)	(1.383)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(1.530)	6.393
Posizione finanziaria netta	**(1.609)**	**5.010**
Mezzi propri	**29.282**	**29.570**
TOTALE COPERTURE	**27.673**	**34.580**

(valori in milioni di euro)

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO 2002		
	FERROVIE DELLO STATO S.p.A.	GRUPPO FS
Ricavi operativi	233	6.711
Capitalizzazioni - variazione Rimanenze	0	920
Valore della produzione	**233**	**7.631**
Costo del lavoro	(52)	(4.352)
Altri costi	(234)	(2.546)
Costi operativi	**(286)**	**(6.898)**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**(53)**	**733**
Ammortamenti e accantonamenti netti	(62)	(745)
Saldo proventi/oneri diversi	13	90
Risultato Operativo	**(102)**	**78**
Saldo gestione finanziaria	181	140
Componenti straordinarie nette	(13)	36
Risultato Ante - Imposte	**66**	**254**
Imposte sul reddito	0	(177)
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	**66**	**77**

ALLEGATI
ALLA NOTA INTEGRATIVA

PAGINA BIANCA

Allegato 1

RENDICONTO FINANZIARIO (valori in migliaia di euro)	31.12.2003	31.12.2002
Disponibilità monetarie nette iniziali	**(127.371)**	**7.045**
Flusso monetario generato da attività di esercizio		
Utile (perdita) del periodo	(18.727)	30.719
Ammortamenti	543.156	526.210
Svalutazione di immobilizzazioni / riprese di valore di immobilizzazioni finanziarie (-)	6.342	8.278
Variazione netta fondo T.F.R.	(33.318)	61.897
Plus (-) / minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(16.938)	(2.084)
Ricavi non monetari (-) (1)	(113.283)	(235.332)
Variazione rimanenze	(18.495)	(70.746)
Variazione crediti commerciali e diversi	41.827	(139.406)
Variazione ratei e risconti attivi	(68)	172
Variazione attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	(30)	-
Variazione debiti commerciali e diversi	(101.232)	(1.086.337)
Variazione fondi rischi ed oneri	(106.512)	50.348
Variazione ratei e risconti passivi	(7.176)	9.204
Totale	**175.546**	**(847.077)**
Flusso monetario generato da attività di investimento		
Investimenti in:		
- immobilizzazioni immateriali (2)	(28.588)	(15.838)
- immobilizzazioni materiali (2)	(1.128.363)	(1.030.701)
- partecipazioni	(52.223)	(1.285)
Cespiti dismessi in attesa di vendita	8.218	7.034
Prezzo di realizzo dei cespiti dismessi	68.906	2.594
Variazione crediti finanziari	9.050	-
Variazione delle altre attività immobilizzate (3)	197	11.295
Totale	**(1.122.803)**	**(1.026.901)**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
finanziamenti ricevuti / rimborsati	400.000	1.000.000
Conferimenti dei soci (4)	800.000	723.040
Contributi in conto capitale	50.453	16.522
Rimborsi di finanziamenti	-	-
Assorbimento riserve	-	-
Totale	**1.250.453**	**1.739.562**
Dividendi erogati	-	-
Flusso monetario complessivo del periodo	*303.196*	*(134.416)*
Disponibilità monetarie nette finali	**175.825**	**(127.371)**
di cui: saldo del c/c intersocietario	52.699	(246.976)

Note esplicative:

(1) rappresentati da:
- utilizzi di fondi rischi ed oneri iscritti alla voce A) 5 - "Altri ricavi e proventi" o alla voce E) 20 - "Proventi straordinari";
- sopravvenienze attive connesse al rilascio di fondi eccedenti;

(2) includono la voce "incrementi di immobilizzazioni per lavori interni" di conto economico;

(3) corrisponde alla variazione delle residue voci delle immobilizzazioni finanziarie (titoli non compresi nelle disponibilità, depositi cauzionali, ecc.)

(4) al netto dei crediti verso soci per versamenti ancora da effettuare.

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI IN IMPRESE, CONTROLLATE, COLLEGATE ED ALTRE AL 31 DICEMBRE 2003

Società partecipate	**Sede Sociale (a)**	**Capitale sociale (b)**	**Quota di partecipazione (c)**
CONTROLLATE			
FS Cargo S.p.A.	Roma, Via Mantova 1	49.720.511	100,00%
Passaggi S.p.A. (1)	Roma, Via Giolitti 34	258.000	100,00%
Hydroitalia Tre S.r.l.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	30.000	100,00%
Sve Rail Italia S.r.l.	Milano, Via Vittor Pisani 16	10.500	100,00%
COLLEGATE			
EN. Hydro S.p.A. (2)	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	31.230.000	49,00%
ARTESIA SAS	Paris, 24 rue de Londres	220.000	50,00%
Cisalpino AG (3)	Bern, Parkterrasse 10	55.203.400	50,00%
Metronapoli S.p.A.	Napoli. Piaz.le Tecchio 27	1.032.800	38,00%
Italcertifer S.c.p.a.	Firenze, Viale Spartaco Lavagnini 58	480.000	33,33%
Logistica SA (4)	Levallois-Perret, Via Pablo Neruda 7	37.000	50,00%
Logistica Mediterannea Cargo SA (5)	Barcellona Morrot 08038	700.000	50,00%
BOPA Grandi Biglietterie S.r.l. (6)	Milano, Via Teglio 1	2.350.000	20,00%
ALTRE PARTECIPATE			
Centro Merci Orte S.p.A.	Orte, Via dei Gladiatori	1.650.414	3,13%
Consorzio Consel S.c.a.r.l.	Roma, Via Sandri 45	51.000	1,00%
Consorzio Train	Rotondella, Trisaia S.S 106 Km 419	112.224	13,54%
Consorzio Tren & Bus	Roma, Via Carducci 2	500.000	50,00%
Consorzio UnicoCampania (7)	Napoli, Piazza Matteotti 7	137.000	14,49%
Gestione Servizi Interporto S.r.l.	Bologna Interporto, Palazzina Doganale	1.530.000	5,00%
ICF Intercontainer Interfrigo SA	Bruxelles, Rue de France 85	35.602.840	11,90%
InterBrennero S.p.A.(Interporto Trento)	Trento, Via Innsbruck snc	5.661.504	0,53%
Interporto Bergamo Montello SIBEM S.p.A.	Bergamo, Via Maj 10/I	5.200.000	1,29%
Interporto Bologna S.p.A.	Bologna, Via Altabella, 15	13.743.928	1,49%
Interporto di Padova S.p.A.	Padova, Galleria Spagna 45	21.000.000	1,51%
Interporto Toscano A.Vespucci S.p.A.	Livorno, Largo Strozzi 1	11.756.695	1,10%
Isfort S.p.A.	Roma, Via di VILLA ALBANI 20	1.300.000	15,00%
TX Logistik AG (8)	Bad Honnef DE, Rhondorferstrasse 85	171.645	15,00%
Eurogateway S.r.l. (9)	Novara, Via Carlo Panseri 100	99.000	11,00%
Ralpin AG (10)	Berna, Hallerstrasse 10	192.570	10,00%

(1) Il 10 dicembre è stato acquisito il 50% detenuto dalla società Grandi Stazioni S.p.a.

(2) EN. Hydro S.p.A. (già Hydroitalia Srl) ha visto essere ceduta a terzi una quota del 51% in data 3 giugno 2003

(3) Cisalpino: tasso di cambio medio: 0,6580; tasso di cambio finale: 0,6419

(4) E' stata acquisita in data 18 dicembre 2003

(5) Logistica Mediterranea Cargo costituita in data 7 febbraio 2003

(6) E' stata acquisita il 15/12/2003

(7) Consorzio UnicoCampania: integrazione quota consortile effettuata in data 21 gennaio 2003

(8) E' stata acquisita il 31/7/2003; bilancio non ancora disponibile

(9) E' stata acquisita il 18/3/ 2003

(10) E' stata acquisita il 14/5/2003

Allegato 2

Data ultimo cio disponibile (d)	Patrimonio Netto (e)	Patrimonio Netto di pertinenza (f)	Utile (Perdita) dell'esercizio (g)	Valore di bilancio (h)	Differenza i=f-h
31 dicembre 2003	36.574.444	36.574.444	(5.875.362)	36.574.444	-
31 dicembre 2003	818.249	818.249	451.631	618.978	199.271
31 dicembre 2003	26.038	26.038	(2.283)	30.000	(3.962)
31 dicembre 2003	(14.333)	(14.333)	(200.147)	-	(14.333)
	37.404.398	**37.404.398**	**(5.626.161)**	**37.223.422**	**180.976**
31 dicembre 2003	30.468.946	14.929.784	(761.054)	15.302.800	(373.016)
31 dicembre 2003	255.616	127.808	(5.369)	110.000	17.808
31 dicembre 2002	47.250.214	23.625.107	4.785.452	25.508.739	(1.883.632)
31 dicembre 2002	1.367.037	519.474	84.990	392.507	126.967
31 dicembre 2003	504.411	168.120	31.825	160.000	8.120
Non operativa	37.000	18.500	-	18.500	-
31 dicembre 2003	431.657	215.829	(268.343)	350.000	(134.172)
31 dicembre 2003	1.890.644	378.129	(1.675.000)	378.129	-
	82.205.525	**39.982.750**	**2.192.501**	**42.220.675**	**(2.237.925)**
31 dicembre 2002	1.267.202	39.649	(47.096)	51.646	(11.996)
31 dicembre 2002	51.644	516	-	516	-
31 dicembre 2003	112.224	15.195	-	13.428	1.767
31 dicembre 2003	500.000	250.000	-	250.000	-
31 dicembre 2003	136.999	19.851	-	32.081	(12.230)
31 dicembre 2002	1.564.172	78.209	4.908	77.469	740
31 dicembre 2002	30.969.306	3.685.347	1.924.836	3.626.580	58.767
31 dicembre 2002	12.923.010	68.363	59.780	27.517	40.846
31 dicembre 2002	3.076.394	39.685	(246.589)	88.583	(48.897)
31 dicembre 2002	23.132.189	343.721	85.604	204.000	139.721
31 dicembre 2002	37.980.712	571.610	294.262	316.459	255.151
31 dicembre 2002	27.970.538	307.676	(367.502)	129.114	178.562
31 dicembre 2003	2.352.940	352.941	20.385	344.495	8.446
(8)	n.a.	n.a.	n.a.	3.970.000	n.a.
31 dicembre 2002	538.078	59.189	(139.038)	75.000	(15.811)
31 dicembre 2002	752.777	75.278	561.756	19.782	55.495
	143.328.185	**5.907.231**	**2.151.306**	**9.226.670**	**650.560**

Stato Patrimoniale del Settore dedicato al trasporto merci ex art. 5 Dlgs. n. 188/2003

Allegato 3

STATO PATRIMONIALE ATTIVO (valori in euro)	31.12.2003
B) Immobilizzazioni	
I. Immateriali	
1. Costi di impianto ed ampliamento	-
2. Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	314.273
3. Diritti di brevetto ind.le e utilizzazione opere d'ingegno	-
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	13.375.641
6. Immobilizzazioni in corso ed acconti	3.962.798
7. Altre	8.685.425
Totale I	*26.338.137*
II. Materiali	
2. Materiale rotabile ed imp. Industriali	1.149.267.140
3. Attrezzature industriali e commerciali	4.504.375
4. Altri beni	17.087.939
5. Immobilizzazioni in corso ed acconti	143.091.799
Totale II	*1.313.951.253*
III. Finanziarie	
1. Partecipazioni in:	
a) Imprese controllate	36.574.444
b) Imprese collegate	368.500
c) Imprese controllanti	-
d) Altre imprese	8.599.577
	45.542.521
d) Verso altri	
- esigibili entro l'esercizio successivo	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	42.540
	42.540
3. Altri titoli	-
4. Azioni proprie	-
	-
Totale III	*45.585.061*
Totale B) Immobilizzazioni	**1.385.874.451**
C) Attivo Circolante	
I. Rimanenze	
1. Materie prime, sussidiarie e di consumo	22.515.666
3. Lavori in corso su ordinazione	-
4. Prodotti finiti e merci	-
5. Acconti	-
6. Cespiti radiati da alienare	2.117.082
Totale I	*24.632.748*
II. Crediti	
1. Verso clienti	
- esigibili entro l'esercizio successivo	158.834.003
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-
	158.834.003
2. Verso imprese controllate	
- esigibili entro l'esercizio successivo	19.830.728
- esigibili oltre l'esercizio successivo	5.400.000
	25.230.728

STATO PATRIMONIALE ATTIVO (valori in euro)		**31.12.2003**
3. Verso imprese collegate		
- esigibili entro l'esercizio successivo		-
- esigibili oltre l'esercizio successivo		-
		-
4. Verso imprese controllanti		
- esigibili entro l'esercizio successivo		37.118
- esigibili oltre l'esercizio successivo		-
		37.118
5. Verso altri		
- esigibili entro l'esercizio successivo		140.444.518
- esigibili oltre l'esercizio successivo		15.325.621
		155.770.139
	Totale II	*339.871.988*
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
1. Partecipazione in imprese controllate		
- partecipazione in imprese controllate		30.000
		30.000
	Totale III	*30.000*
IV. Disponibilità liquide		
1. Depositi bancari e postali		230.969
2. Assegni		-
3. Denaro e valori in cassa		464.891
4. Conti correnti di Tesoreria		118.785.087
	Totale IV	*119.480.947*
Totale C) Attivo Circolante		**484.015.683**
D) Ratei e risconti		
I. Disaggi sui prestiti		
II. Altri ratei e risconti		178.670
Totale D) Ratei e risconti		**178.670**
TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C+D)		**1.870.068.804**

STATO PATRIMONIALE PASSIVO (valori in euro)	**31.12.2003**
A) Sbilancio Attività/Passività	**524.421.895**
B) Fondi per rischi ed oneri	**315.269.190**
C) TFR da corrispondere al personale	**454.029.475**
D) Debiti	
5. Acconti	
- esigibili entro l'esercizio successivo	25.067
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-
	25.067
6. Debiti verso fornitori	
- esigibili entro l'esercizio successivo	73.794.732
- saldo netto crediti/debiti interdivisionali	187.964.301
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-
	261.759.033
8. Debiti verso imprese controllate	
- esigibili entro l'esercizio successivo	7.533.100
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-
	7.533.100
9. Debiti verso imprese collegate	
- esigibili entro l'esercizio successivo	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-
	-
10. Debiti verso controllanti	
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.605.477
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-
	3.605.477
11. Debiti tributari	
- esigibili entro l'esercizio successivo	15.918.985
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-
	15.918.985
12. Debiti verso istituti di previdenza	
e di sicurezza sociale	
- esigibili entro l'esercizio successivo	168.019.374
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-
	168.019.374
13. Altri debiti	
- esigibili entro l'esercizio successivo	119.450.635
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-
	119.450.635
Totale D) Debiti	**576.311.671**
E) Ratei e risconti	
I. Aggio sui prestiti	
II. Altri ratei e risconti	36.573
Totale E) Ratei e risconti	**36.573**
TOTALE DEL PASSIVO (A+B+C+D+E)	**1.870.068.804**

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2003

Signori Azionisti,
il bilancio d'esercizio per l'anno 2003 che il Consiglio di Amministrazione sottopone alla vostra approvazione evidenzia una perdita di euro 18.727.159, che il Consiglio stesso propone di coprire integralmente con il parziale utilizzo della voce di patrimonio netto "altre riserve".
Il predetto bilancio si riassume nei seguenti dati fondamentali, espressi in euro:

STATO PATRIMONIALE	
ATTIVO	
Crediti verso soci per versamenti dovuti	-
Immobilizzazioni	6.810.437.076
Attivo circolante	3.073.760.690
Ratei e risconti attivi	358.823
Totale attivo	**9.884.556.589**
PASSIVO	
Patrimonio netto	
Capitale sociale	2.289.285.500
Riserva legale	28.237.641
Altre riserve	57.333.926
Utili (perdite) portati a nuovo	-
Utile (perdita) dell'esercizio	(18.727.159)
Totale patrimonio netto	**2.356.129.908**
Fondi per rischi e oneri	1.053.306.225
TFR	1.835.994.871
Debiti	4.636.821.849
Ratei e risconti passivi	2.303.736
Totale passivo e patrimonio netto	**9.884.556.589**

Le garanzie e gli altri conti d'ordine, il cui contenuto è illustrato nella nota integrativa, ammontano a euro 3.940.074.308.

CONTO ECONOMICO	
Valore della produzione	5.241.280.178
Costi della produzione	5.169.011.960
Differenza tra valore e costi della produzione	72.268.218
Proventi e oneri finanziari	(67.305.657)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(6.620.315)
Proventi e oneri straordinari	84.930.595
Risultato ante imposte	83.272.841
Imposte sul reddito	(102.000.000)
Utile (perdita) dell'esercizio	**(18.727.159)**

Il bilancio di esercizio dell'anno 2003, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa, è stato redatto secondo le disposizioni di cui agli artt. 2423 e seguenti del Codice Civile, con l'applicazione dei criteri esposti nella nota integrativa stessa, in modo coerente con quelli applicati l'esercizio precedente.
Il Consiglio di Amministrazione, in ottemperanza alle disposizioni dell'art.2428 Cod. Civ., ha fornito nella sua relazione sulla gestione ampie informazioni sull'attività della Società nell'esercizio 2003.
La nota integrativa riporta tutte le informazioni richieste dall'art. 2427 del Codice Civile ed, in particolare, i criteri di valutazione adottati, i movimenti delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, l'elenco delle partecipazioni.
La Società, pur possedendo partecipazioni di controllo, non ha predisposto il bilancio consolidato, avvalendosi al riguardo dell'esonero previsto dall'art.27, comma 3 del D.L.vo 9.4.1991, n.127; detto bilancio, infatti, verrà ricompreso nel bilancio consolidato redatto e reso pubblico dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A..
Per quanto riguarda più le nostre funzioni, desideriamo darvi atto che il nostro esame sul bilancio ha tenuto conto anche dei principi di comportamento del Collegio Sindacale raccomandati dall'Ordine Professionale dei Dottori Commercialisti e che, in conformità a tali principi, abbiamo fatto riferimento alle norme di legge che disciplinano il bilancio di esercizio interpretate ed integrate dai corretti principi contabili enunciati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.
Da parte nostra, precisato che nella redazione del bilancio sono stati osservati i principi prescritti dall'art. 2423-bis del Codice Civile, possiamo attestarvi altresì che:
ß l'applicazione delle disposizioni del Codice Civile in materia di redazione del bilancio è, nel caso della vostra Società, compatibile con la rappresentazione veritiera e corretta, sicché non si è resa necessaria l'applicazione di alcuna deroga ex art. 2423, comma 4 del Codice Civile;

- sono stati applicati, con continuità rispetto all'esercizio precedente, criteri di valutazione conformi a quelli prescritti dall'art. 2426 del Codice Civile e dettagliatamente descritti nella nota integrativa;
- le partecipazioni sono iscritte al costo, rettificato, come specificato nella nota integrativa, in presenza di perdite permanenti di valore;
- i ratei e i risconti sono iscritti sulla base della competenza economico- temporale;
- gli ammortamenti sono stati calcolati secondo i criteri economico-tecnici illustrati nella nota integrativa;
- i costi di impianto e di ampliamento e quelli di ricerca e sviluppo aventi utilità pluriennale sono stati iscritti nell'attivo dello stato patrimoniale con il nostro consenso e sono ammortizzati entro un periodo non superiore a cinque anni.
- le imposte sul reddito riflettono la stima dei soli oneri per l'IRAP, in quanto l'imponibile IRPEG risulta largamente negativo.

Nel corso dell'esercizio abbiamo proceduto al controllo sulla tenuta della contabilità, al controllo dell'amministrazione ed alla vigilanza sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo, partecipando a tutte le riunioni dell'Assemblea e del Consiglio di Amministrazione, ed effettuando le verifiche ai sensi dell'art. 2403 del Codice Civile. Sulla base dei controlli effettuati non sono venute alla nostra attenzione violazioni degli adempimenti civilistici, statutari, tributari o previdenziali.

In sede di chiusura, inoltre, abbiamo esaminato il bilancio sottopostoci dal Consiglio di Amministrazione anche ai fini della verifica circa la corrispondenza con le risultanze della contabilità regolarmente tenuta.

Il Collegio Sindacale precisa di aver compiuto con il sistema della campionatura, nel corso dell'esercizio, verifiche periodiche in vari settori aziendali, non mancando di effettuare riscontri sulla contabilità aziendale e verificandone la conformità alla normativa vigente.

Ha altresì proceduto a controlli ed ispezioni, esercitando i poteri previsti dall'art. 2403 del Codice Civile.

I risultati delle verifiche, delle ispezioni e dei controlli eseguiti con le suddette modalità operative e gli eventuali relativi rilievi sono stati verbalizzati nel corso di apposite specifiche sedute ed annotati nel libro delle adunanze e delle deliberazioni del Collegio Sindacale di cui all'art. 2421, n° 5 del Codice Civile.

Nel corso di tali verifiche l'Organo di controllo non ha individuato puntuali e concreti elementi conoscitivi tali da comportare apprezzabili dubbi circa il generale grado di affidabilità del sistema amministrativo-contabile fornito come servizio da Ferservizi S.p.A. (società il cui capitale è detenuto interamente dalla capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.) ed il conseguente livello di attendibilità dei dati che da esso rivengono ai fini delle informazioni di bilancio.

Il Collegio dà, inoltre, atto che, a seguito di gara europea la revisione, su base volontaria, del bilancio per il triennio 2002/2004 è stata affidata alla società Pricewaterhouse Coopers S.p.A., con la quale non si è mancato di promuovere i necessari contatti finalizzati al reciproco scambio di informazioni e all'esame congiunto di taluni profili gestionali di maggior rilievo interessanti il bilancio 2003.

Tale scambio di informazioni ha, da ultimo, avuto luogo nella riunione tenutasi il giorno 31 marzo 2004, all'esito della quale il Collegio ha preso atto che la stessa non ha fatto emergere profili di particolare rilievo ai fini delle proprie incombenze.

Vi precisiamo, infine, che, alla data odierna, la società di revisione ha già rilasciato la propria prescritta relazione.

Tutto quanto fin qui rappresentato, il Collegio giudica opportuno segnalare conclusivamente che, con la relazione sulla gestione, gli Amministratori, nel riferire sui diversificati profili di maggior rilievo gestionale, non hanno mancato di fare opportuno riferimento, come già in precedenti esercizi, alla perdurante sospensione degli aumenti tariffari del trasporto viaggiatori a media/lunga percorrenza ed ai signi-

ficativi flussi di cassa in uscita che si renderanno necessari per la realizzazione del rilevante programma di investimenti della società nel medio periodo.
Al riguardo hanno, in particolare, rilevato che, per far fronte agli impegni economici già assunti ed a quelli ulteriori che seguiranno nel prossimo futuro in attuazione del riferito programma, risulta evidente l'esigenza di ricapitalizzazione della società, tale da garantire un corretto rapporto tra mezzi propri e di terzi, non potendosi ritenere a tal fine esaustivo l'aumento di capitale per 800 milioni di euro che è stato eseguito nel 2003.
Risulta analogamente utile segnalare la modifica delle aliquote di ammortamento utilizzate per il materiale rotabile e per la manutenzione incrementativa consistente in grandi interventi e revamping, aliquote che sono state modificate, come precisato nella nota integrativa, al fine di allinearle alla vita utile dei cespiti interessati rideterminata in base alla nuova stima effettuata.
Infine si segnala che in ottemperanza a quanto disposto dall'art.5 del D.Lgs. 8 luglio 2003, n.188 è stata allegata alla nota integrativa la situazione patrimoniale del settore dedicato al trasporto merci.
Esposto quanto precede, l'Organo di controllo ritiene di poter concludere la presente relazione riservandosi di sottoporre ad opportuna valutazione ogni fatto di rilievo di cui dovesse eventualmente acquisire successiva cognizione, dandone informazione al competente organo assembleare.

Signori Azionisti,
alla luce di tutto quanto precede, il Collegio ritiene che il progetto di bilancio, come composto dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa, e la proposta di copertura delle perdite possano ricevere ulteriore corso per essere sottoposti alle positive determinazioni di vostra competenza.

Roma, 5 aprile 2004

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Mario VINCENTI
(Presidente)

Cav. Gr. Cr. Gianni CAMPI
(Sindaco effettivo)

Dott. Guglielmo MARENGO
(Sindaco effettivo)

PRICEWATERHOUSECOOPERS

PricewaterhouseCoopers SpA

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE

All'Azionista della
Trenitalia SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Trenitalia SpA chiuso al 31 dicembre 2003. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli Amministratori della Trenitalia SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 24 aprile 2003.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Trenitalia SpA al 31 dicembre 2003 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società.

4 Richiamiamo l'attenzione sui seguenti aspetti:

- La società, nel 2003, ha ritenuto necessario riesaminare la vita utile del materiale rotabile ed i relativi cicli di manutenzione, per tener conto dei cambiamenti intervenuti, nel corso degli ultimi anni, nelle

Sede legale: Milano 20124 Via Vittor Pisani 20 Tel. 0267831 Fax 0266981433 Cap. Soc. 3.754.400,00 Euro i.v., C.F. e P. IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta all'Albo Consob - Altri uffici: Ancona 60123 Via Corridoni 2 Tel. 07136881 - Bari 70125 Viale della Repubblica 110 Tel. 0805429863 - Bologna 40122 Via delle Lame 111 Tel. 051526611 - Brescia 25124 Via Cefalonia 70 Tel. 0302219811 - Firenze 50129 Viale Milton 65 Tel. 0554627100 - Genova 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 - Milano 20122 Corso Europa 2 Tel. 0277851 - Napoli 80121 Piazza dei Martiri 30 Tel. 0817644441 - Padova 35137 Largo Europa 16 Tel. 0498762677 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - Parma 43100 V.le Tanara 20/A Tel. 0521242848 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - Torino 10129 Corso Montevecchio 37 Tel. 011556771 - Trento 38100 Via Manzoni 16 Tel. 0461237004 - Treviso 31100 Piazza Crispi 8 Tel. 0422542726 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - Udine 33100 Via Marinoni 12 Tel. 043225789 - Verona 37122 Corso Porta Nuova 125 Tel. 0458002561

PRICEWATERHOUSECOOPERS

caratteristiche tecniche e produttive. Le conclusioni di tale analisi ed i relativi effetti sul bilancio al 31 dicembre 2003 sono illustrati nella nota integrativa, nei paragrafi che riguardano le immobilizzazioni materiali.

- La società si è avvalsa della facoltà prevista dalla legge di non predisporre il bilancio consolidato, pur in presenza di significative partecipazioni di controllo, in quanto controllata dalla Ferrovie dello Stato SpA, che è tenuta alla redazione del bilancio consolidato. Copia del bilancio consolidato della controllante, delle relazioni sulla gestione e dell'organo di controllo sarà resa pubblica ai sensi di legge. Nella nota integrativa, nel capitolo "Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni", è stato indicato che dall'applicazione del metodo del patrimonio netto, nella valutazione delle partecipazioni, non sarebbero derivati significativi effetti sul bilancio d'esercizio.

Roma, 5 aprile 2004

PricewaterhouseCoopers SpA

Corrado Testori
(Revisore contabile)

TRENITALIA S.p.A.

BILANCIO DI ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2004

PAGINA BIANCA

INDICE

Organi sociali e Società di revisione

Informazioni di carattere generale

Missione ed attività della società

Principali eventi dell'anno

Risorse umane

Politica ambientale

Relazione sulla gestione

Quadro macroeconomico

Rapporto con i clienti

Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria

Investimenti

La Flotta Trenitalia

Attività di ricerca e sviluppo

Rapporti con parti correlate

Andamento economico delle società controllate

Azioni proprie

Altre informazioni:

- Decreto legislativo 231/2001
- Decreto legislativo 196/2003

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Evoluzione prevedibile della gestione

Proposta del Consiglio di Amministrazione

Prospetti contabili

Stato patrimoniale attivo

Stato patrimoniale passivo

Conti d'ordine

Conto economico

Nota integrativa

SEZIONE 1: Contenuto e forma del bilancio

SEZIONE 2: Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

SEZIONE 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

- Stato patrimoniale attivo
- Stato patrimoniale passivo
- Conti d'ordine
- Conto economico

SEZIONE 4: Altre informazioni

ALLEGATO 1 – Rendiconto finanziario

ALLEGATO 2 – Stato Patrimoniale del Settore Trasporto Merci

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Consiglio di Amministrazione:

Presidente	LEGITIMO Gianfranco
Amministratore Delegato	TESTORE Roberto (*)
Consiglieri	
	BASAGLIA Giorgio
	LENCI Luigi
	FORLENZA Francesco

Collegio Sindacale:

Presidente	BRUNDU Lucio (**)
Sindaci effettivi	VINCENTI Mario (***)
	CAMPI Gianni
Sindaci supplenti	
	GEMMA Sergio
	ROSSI RAGAZZI Francesco (**)

Società di Revisione:

PRICEWATERHOUSECOOPERS S.p.A.

(*) Nominato nella seduta del CdA del 29 settembre 2004.

(**) In carica dal 21 aprile 2004.

(***) Cessato dalla carica di Presidente dal 21 aprile 2004.

PAGINA BIANCA

INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

PAGINA BIANCA

MISSIONE ED ATTIVITA' DELLA SOCIETA'

Trenitalia è una società del Gruppo Ferrovie dello Stato nata il 1° giugno 2000 nel quadro del radicale processo di riorganizzazione aziendale, in atto dal 1998 e in risposta alle direttive europee sulla liberalizzazione del mercato che hanno stabilito, per il settore ferroviario, la separazione tra il gestore del servizio di trasporto e il gestore dell'infrastruttura.

La missione di Trenitalia è quella di assicurare un'offerta in grado di soddisfare, in ambito nazionale ed europeo, le esigenze di mobilità dei viaggiatori, sia di media e lunga percorrenza che in ambito metropolitano, regionale e interregionale nonché di garantire il trasporto merci, anche oltre i confini nazionali.

Alla base della sua missione, Trenitalia pone la sicurezza, la centralità del cliente, la qualità del servizio.

Da maggio 2003 è membro ufficiale del European Foundation for Quality Management (EFQM) e da maggio 2004 è Committed to Excellence.

La Società nei primi mesi del 2005, come più ampiamente descritto nel capitolo dedicato agli eventi successivi, si è data un nuovo assetto organizzativo separando nettamente le strutture di line da quelle di staff. L'esercizio 2004, tuttavia, si è chiuso con un'articolazione in Divisioni/Unità da considerarsi come aziende specializzate per area di business all'interno dell'unica azienda Trenitalia e coordinate da una struttura centrale.

Le Divisioni/Unità, attraverso cui si è svolta l'attività di Trenitalia fino a tutto il 2004, sono:

La Divisione Passeggeri che assicura il trasporto viaggiatori sulle tratte nazionali ed internazionali ed è responsabile dei servizi sulle medie e lunghe percorrenze (treni Eurostar, Intercity, Espressi e Notte).

Essa realizza le politiche commerciali del settore in cui opera fissando gli orari e le condizioni di viaggio, promuovendo i prodotti sul mercato e garantendo la concorrenzialità rispetto agli altri vettori.

La Divisione Trasporto Regionale che è responsabile dei servizi del trasporto viaggiatori in ambito metropolitano, regionale e interregionale, nonché della progettazione e della vendita dei servizi stessi e della loro integrazione con il trasporto su gomma.

Per garantire risposte efficaci alle domande espresse dalle diverse realtà territoriali, si rapporta con le Regioni attraverso specifici Contratti di servizio.

La Divisione Global Logistics che esercita il ruolo di operatore ferroviario nel settore delle merci e in quello più ampio della logistica sia in Italia che all'estero, anche attraverso le società controllate e collegate che operano nei settori del trasporto convenzionale, di quello combinato, della logistica e della gestione dei terminali merci.

L'Unita' Tecnologie Materiale Rotabile (UTMR) che è preposta all'attività di supporto alla progettazione e all'acquisto del materiale ferroviario ed esercita tutte le attività necessarie a fornire, alle divisioni commerciali, il parco rotabili e a garantirne il controllo, sia direttamente che indirettamente, del sistema manutentivo.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

Gennaio

- Anche nel 2004 è perdurato lo stato di sospensione dell'operatività della regolazione delle tariffe passeggeri sui treni a media/lunga percorrenza stabilita nella Delibera CIPE del 15.11.2001.
- Il 1° gennaio 2004 sono entrate in vigore le nuove regole contrattuali nei confronti delle Agenzie di viaggio che, adeguando i precedenti accordi alla normativa in materia di concorrenza, hanno consentito alle stesse di stipulare contratti anche con altri vettori.
- Il 16 gennaio 2004, Trenitalia ha ceduto la propria partecipazione in "Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l.", detenuta al 100%, alla società Logistica S.A., detenuta al 50% con SNCF, al prezzo di 30.000 euro, pari al valore nominale del capitale.

Febbraio

- Il 17 febbraio 2004 l'Antitrust ha espresso parere favorevole all'operazione di scissione totale non proporzionale della società EN. Hydro S.p.A., il cui progetto era stato approvato il 18 dicembre 2003 dall'Assemblea degli Azionisti; il 6 aprile 2004 la società è stata estinta con contestuale costituzione di due società beneficiarie (Società Depurazione Acque Industriali Italia - Sodai S.p.A. e Water Industries Services Company – Wisco S.p.A.) in ambedue le quali Trenitalia detiene il 49% del capitale sociale.
- Il 26 febbraio 2004 Trenitalia ha versato, coerentemente con l'approvazione del progetto "Cisalpino 2", alla società Cisalpino AG, detenuta al 50%:
  - 25.000.000 di euro quale "sottoscrizione per aumento capitale sociale"
  - 5.000.000 di euro quale "versamento in c/capitale a riserva".

Marzo

- Il 1° marzo 2004 è stato introdotto il divieto assoluto di fumare su tutti i treni Eurostar e sui nuovi Intercity. Tale iniziativa, all'avanguardia in Europa, è stata estesa a partire dal 12 dicembre successivo a tutti i treni del servizio nazionale e su tutti quelli del servizio internazionale per le tratte interne.
- Il 20 marzo 2004, alle ore 4,10 del mattino, è avvenuto un incidente lungo la linea ferroviaria del Sempione in cui sono rimasti coinvolti due Euronight, il 226 Roma – Parigi ed il 227 Parigi – Roma.

  L'ultima carrozza del convoglio diretto in Francia è deragliata poco dopo la stazione di Stresa, proprio mentre sopraggiungeva l'altro treno in direzione opposta. La motrice di quest'ultimo ha urtato la carrozza deragliata provocando la morte di una passeggera e il ferimento di 36 persone. Come per i casi analoghi, le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società, sono coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.

Aprile

- Il 21 aprile l'Assemblea di Trenitalia ha nominato il nuovo Collegio Sindacale composto da Lucio Brundu, Presidente al posto di Mario Vincenti (rimasto sindaco effettivo), Gianni Campi (confermato), Sergio Gemma e Francesco Rossi Ragazzi (sindaci supplenti).

Giugno

- Il 7 giugno 2004 l'Assemblea della società Interporto di Bergamo Montello - SIBEM S.p.A. ha deliberato la riduzione del capitale sociale per perdite da euro 4.100.000 ad euro 3.873.000 e successivo aumento ad euro 8.873.000. Trenitalia non ha partecipato a tale aumento e pertanto la percentuale di partecipazione nella stessa è passata dall' 1,29% allo 0,56%.
- Il 14 giugno 2004 è stata costituita, in quote paritetiche con le ferrovie svizzere (SBB), la società TILO SA, società di diritto svizzero con sede a Chiasso, finalizzata alla realizzazione di trasporto pubblico locale su ferro sulla tratta Milano-Chiasso-Biasca (Regione Lombardia-Cantone Ticino); il tutto è avvenuto attraverso il versamento di euro 650.237.
- Dal 25 al 28 giugno 2004, i collegamenti ferroviari tra nord e sud sono rimasti bloccati a seguito dell'occupazione dei binari nella stazione di Montecorvino Rovella, comune di Bellizzi (SA), da parte degli abitanti che protestavano contro la riapertura della discarica di Parapoti (SA). Tale blocco ha comportato gravi disagi per la clientela e rilevanti perdite economiche per la società.
- In data 29 giugno 2004 le banche San Paolo IMI, Monte dei Paschi di Siena e Banca di Roma hanno concesso a Trenitalia una linea di credito da utilizzare con finanziamenti ad un mese rispettivamente di 200, 80 e 120 milioni di euro, rinnovabili mensilmente, al tasso EURIBOR a un mese più uno spread dello 0,10%. Tali finanziamenti sono stati estinti il 29 ottobre 2004. Successivamente, in dicembre, con gli stessi istituti è stata aperta un'altra linea di credito da utilizzare con tre finanziamenti ad un mese, di 100 milioni di euro ciascuno, al tasso EURIBOR a un mese maggiorato di uno spread dello 0,8%.
- Il 30 giugno 2004 sono stati versati gli ulteriori decimi del capitale della società Intercontainer-Interfrigo, detenuta all' 11,90% , per un importo di 1.559 migliaia di euro.

Luglio

- Il 28 luglio 2004 il CdA di Trenitalia ha deliberato un versamento in conto futuri aumenti di capitale per euro 7.400.000 a favore della propria controllata FS Cargo. L'operazione si è realizzata mediante versamento di euro 2.000.000, con valuta 30 luglio e conversione dei finanziamenti erogati nel 2003 a detta società per euro 5.400.000.

Settembre

- Il 13 settembre 2004, alle ore 7,20 del mattino, ad un chilometro dalla stazione di Cuneo, è deragliato il treno regionale 4441 (TAF) provocando la morte di una passeggera e della capotreno ed il ferimento di 30 persone. Come per i casi analoghi, le eventuali

responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società, sono coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.

- Il 15 settembre 2004, così come deliberato dal CdA di Trenitalia del 28 luglio 2004, è stata posta in liquidazione la società Logistica Mediterranea Cargo SA per volontà dei soci. La decisione è stata presa tenuto conto in particolare delle difficoltà del mercato ferroviario tra Italia e Spagna e degli aumenti previsti dei prezzi delle tratte in territorio francese. E' in corso di definizione il bilancio finale di liquidazione.

- Il 29 settembre il CdA di Trenitalia, dopo aver accettato le dimissioni dell'ing. Roberto Renon, ha nominato Amministratore Delegato l'ing. Roberto Testore.

  Nella medesima seduta, il CdA ha deliberato di esercitare, congiuntamente con la propria Capogruppo, l'opzione per il consolidato fiscale nazionale a partire dal periodo d'imposta 2004.

Ottobre

- Dal 1° ottobre è stata eliminata la vendita di biglietti a bordo treno: i viaggiatori sprovvisti del tagliando per il treno utilizzato debbono pagare al personale di bordo l'importo del biglietto più un sovrapprezzo di 25 euro; in caso di possesso di un biglietto di valore inferiore il sovrapprezzo si riduce ad 8 euro.

Novembre

- Il Consiglio dei Ministri dell'11 novembre 2004, dopo parere favorevole del Consiglio di Stato, ha emanato il Regolamento recante disposizioni in materia di trasporto ferroviario, a norma dell'articolo 38 della legge 1° agosto 2002, n. 166. Il relativo decreto del Presidente della Repubblica, del 22 dicembre 2004 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 14 marzo 2005.

Dicembre

- In data 1° dicembre 2004 l'Assemblea Straordinaria della società SVE RAIL Italia S.r.l., nell'adeguamento dello statuto, ha eliminato dall'oggetto sociale il vincolo del trasporto merci sull'asse Italia-Svezia, consentendo così alla società, attualmente non operativa, di avere un'area di possibile operatività più ampia nel futuro.

- In data 9 dicembre 2004 Trenitalia ha acquistato dalla Sogemar S.p.A. il 50% del capitale sociale della Hannibal S.p.A., società avente per oggetto sociale l'organizzazione e la commercializzazione di servizi integrati di trasporto internazionale, ivi inclusi i servizi addizionali necessari per soddisfare le esigenze logistiche della clientela.

- Il 13 dicembre 2004 Ferrovie dello Stato S.p.A. (nel seguito FS) ha concesso a Trenitalia due finanziamenti, rispettivamente di 149,4 e di 160 milioni di euro e, il successivo 16 dicembre, ne ha concesso un terzo di 183 milioni di euro. Il costo dell'operazione è stato pari a 2.250.000 euro complessivi.

  Il primo dei tre finanziamenti ha durata fino al 28 dicembre 2018, mentre il secondo scade il 13 dicembre 2019 ed il terzo il 16 dicembre 2019.

I finanziamenti prevedono interessi, calcolati in base all'Euribor a sei mesi, maggiorati di uno spread da corrispondersi in rate semestrali posticipate a giugno e a dicembre di ogni anno.

- In data 21 dicembre 2004 l'Assemblea Straordinaria di Trenitalia ha deliberato l'aumento del capitale sociale di 303.585.500 euro mediante emissione di 607.171 nuove azioni ordinarie del valore unitario di euro 500.

  Ferrovie dello Stato ha sottoscritto l'intero importo e lo ha liberato mediante rinuncia, per un ammontare corrispondente, al credito da essa vantato nei confronti di Trenitalia per la cessione del Ramo d'Azienda Trasporto.

  A fronte dell'operazione sopra descritta il capitale sociale di Trenitalia è passato da 2.289.285.500 euro a 2.592.871.000 euro.

  Nella stessa seduta sono stati altresì deliberati due aumenti di capitale da eseguirsi, il primo entro il 30 gennaio 2005 (da 2.592.871.000 euro a 2.744.664.000 euro) e, il secondo, entro il 10 luglio 2005 (da 2.744.664.000 euro a 2.896.457.000 euro) dando mandato al CdA di Trenitalia dell'esecuzione degli stessi.

- Il 29 dicembre 2004 Trenitalia e la Banca OPI S.p.A. hanno sottoscritto un contratto di finanziamento di 400 milioni di euro. Il finanziamento, della durata di 20 anni, prevede interessi pari all'Euribor a sei mesi maggiorato di uno spread dello 0,30 da corrispondersi in 40 rate semestrali a cominciare dal 15 giugno 2005 e fino al 15 dicembre 2024.

- Il 31 dicembre 2004 è stato pubblicato, sulla Gazzetta Ufficiale, il Decreto legge n. 315 che ha confermato gli stanziamenti, di complessivi 360 milioni di euro, a favore del trasporto combinato su ferrovia per il triennio 2004 – 2006 affidando alla Cassa Depositi e Prestiti il compito di stipulare le convenzioni con gli autotrasportatori e con gli altri operatori intermodali.

RISORSE UMANE

Consistenza numerica del personale e sua evoluzione

Nel corso del 2004 la consistenza del personale della società ha rilevato una riduzione netta di 795 unità attestandosi, alla fine dell'esercizio sulle 55.411 unità come dettagliato nel seguente prospetto:

PERSONALE				2004	2003	Differenze
	Dirigenti	Quadri	Addetti	Totale		
Divisione Passeggeri	121	1.801	13.340	15.262	15.292	(30)
Divisione Trasporto Regionale	102	1.821	19.283	21.206	21.389	(183)
Divisione Global Logistics	93	1.565	12.255	13.913	14.390	(477)
UTMR	65	591	3.995	4.651	4.753	(102)
Staff Centrali	56	193	130	379	382	(3)
Totale (*)	**437**	**5.971**	**49.003**	**55.411**	**56.206**	**(795)**

(*) I valori tengono conto del personale distaccato da altre società del gruppo, in misura non significativa.

Il complessivo decremento registratosi nell'anno è la risultante di 2.805 cessazioni del rapporto di lavoro (di cui 55 per trasferimenti ad altre società del Gruppo FS) e di 2.010 assunzioni (di cui 76 di risorse provenienti da altre società dello stesso Gruppo).

Le assunzioni hanno riguardato, in massima parte, personale diretto d'esercizio con qualifiche di macchinista, capo servizio treno e operatore della manutenzione.

L'ampio turn over ha consentito, proseguendo la politica già iniziata negli anni scorsi, di ridurre l'età media di Trenitalia e, conseguentemente, il livello di inquadramento medio.

Le Relazioni Industriali

Nel corso dell'anno il nuovo CCNL, entrato in vigore nel 2003, ha conseguito la sua piena operatività. Per promuovere una coerente applicazione di quanto stabilito da esso e dal relativo accordo di confluenza, con particolare riguardo alla composizione occupazionale, alla formazione, alle materie inerenti le assunzioni, la mobilità, i trasferimenti e i percorsi professionali, Trenitalia ha stipulato il 25 giugno 2004 un accordo con le segreterie nazionali delle OO.SS.

Sempre nel corso del 2004 e, precisamente, il 1° aprile, Trenitalia ha sottoscritto, presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, un accordo con le OO.SS per la gestione del personale della propria controllata indiretta Omnia Logistica risultato eccedente a seguito della cessazione dell'attività relativa al collettame e della riorganizzazione delle attività indirette. A seguito di tale accordo, con decorrenza 1° luglio 2004, il personale oggetto dell'accordo (n. 18 risorse) è confluito in Trenitalia.

L'attività di formazione

Per il 2004 Trenitalia ha organizzato gli interventi formativi attraverso una serie di progetti distinti per macroarea di cui si riportano di seguito i principali:

- la Formazione Istituzionale: è stata data continuità ai progetti relativi alla Formazione Neolaureati con interventi formativi dedicati all'Orientamento e al Percorso di Sviluppo;

  Trenitalia ha continuato, inoltre, a focalizzare la sua attenzione su progetti relativi alla Formazione di Orientamento neo assunti con esperienza e la Formazione di sviluppo manageriale per quadri, quest'ultima finalizzata allo sviluppo delle abilità manageriali nelle risorse quadro, sulla base dei risultati dei percorsi di assessment;

- la Formazione di business: di rilievo i progetti, comuni a tutte le divisioni e ad UTMR, relativi al Progetto Strategico Manutenzione Rotabili (RSMS), con la realizzazione di attività di change management e formazione referenti ed operatori di manutenzione sui nuovi processi ed i nuovi sistemi informativi per la pianificazione e gestione della manutenzione, al progetto inerente il Nuovo sistema di Gestione Acquisti (PMS) con la realizzazione di attività formative integrate (aula ed e-learning) sulle logiche del nuovo modello organizzativo, le procedure di dettaglio ed i nuovi strumenti/sistemi informatici a supporto dei processi interessati;

  Inoltre, è proseguita l'attività formativa relativa alle tematiche della Qualità e Marketing per Dirigenti e Quadri (interventi specifici di Passeggeri e Global Logistics);

- la Formazione tecnico-professionale ha riguardato, principalmente, le abilitazioni ai ruoli operativi connessi alla sicurezza dell'esercizio e lavoro/ambiente ed è stata rivolta a tutto il personale di condotta, manovra, accompagnamento e formazione treno, manutenzione e verifica.

In tutto l'anno 2004 la formazione ha registrato un volume di partecipazione pari a 70.595 unità per un totale di 289.537 giornate uomo.

La spesa complessiva è stata pari a 7.775 migliaia di euro così articolate: 3.365 migliaia di euro per costi di progettazione dei corsi e di docenza; 4.268 migliaia di euro per costi di logistica; 123 migliaia di euro per i supporti informatici alla formazione e 19 migliaia di euro per docenze/corsi organizzati dalla consociata Rete Ferroviaria Italiana S.p.A (RFI).

La sicurezza sul lavoro.

Trenitalia, in una logica di attenzione costante e continua nel campo della sicurezza, dell'esercizio e degli ambienti di lavoro, ha svolto nel 2004, continuando il lavoro intrapreso negli anni precedenti, una serie di attività atte a monitorare il fenomeno infortunistico, allo scopo di identificare ed eliminare le principali cause di infortunio e di diffondere in azienda la cultura della sicurezza sul lavoro e della relativa prevenzione.

Ai fini della sicurezza della circolazione, si è dotata di un Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS) che ha l'obiettivo di porre in essere tutte le iniziative necessarie per limitare, quanto più possibile, gli incidenti di esercizio.

In questa ottica, anche nel corso del 2004, sono continuate le campagne di sensibilizzazione del personale operativo ed è stata impostata l'attività di audit, sull'attuazione dell'SGS nelle Divisioni, attraverso la formazione del personale che dovrà svolgere le visite e la creazione di un apposito Albo degli Auditor.

Un'intensa attività di audit, inoltre, è stata anche condotta per l'ambiente e la sicurezza sul lavoro negli impianti (65 audit interni, volti a verificare il grado di conformità / aderenza alle leggi e ai regolamenti interni o per testare l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di gestione in atto nei siti) attraverso un gruppo di lavoro all'uopo costituito. E' stato inoltre istituito il gruppo di auditor e team leader aziendali definendo i requisiti per l'accesso e le competenze necessarie per la permanenza nel gruppo di lavoro.

Nell'anno è stato anche redatto il Primo Report sull'intera attività di audit svolta a partire dal 2001 fino a luglio del 2004. Tale documento ha fornito la fotografia delle criticità riscontrate negli impianti riguardo agli aspetti organizzativi e gestionali ma anche a quelli strutturali, impiantistici e delle attrezzature utilizzate.

E' stato, ancora, messo a punto e diffuso un software applicativo quale supporto per la corretta ed agevole conduzione delle verifiche di conformità. Tale strumento facilita la possibilità di acquisire a sistema le non conformità e le relative azioni correttive nonché le informazioni evidenziate nei singoli siti, consentendo di elaborare statistiche sulla base dei dati aggregati, al fine di individuare le carenze maggiori su cui focalizzare l'attenzione e l'intervento dell'azienda.

Nell'ambito dei sistemi di gestione, la Direzione Regionale Campania e l'ISR Reggio Calabria hanno mantenuto la certificazione ottenuta alla fine del 2003, così come la Direzione Regionale Marche, l'OML di Siena della Divisione Trasporto Regionale, la Business Unit Locomotive e quella ETR e Mezzi Leggeri di UTMR hanno intrapreso l'iter che condurrà entro il 2005 alla certificazione dei rispettivi sistemi di gestione integrati.

Sono state poi avviate le attività di implementazione dei Sistemi di Gestione in alcuni altri siti (IFT Roma San Lorenzo e IDR Milano, ove il sistema è stato progettato in modo integrato con quello per la Qualità).

Nel 2004 e' stato sviluppato e messo in opera il portale intranet Trenitalia per gli argomenti di Sicurezza sul Lavoro ed Ambiente, con l'implementazione di un "Laboratorio Sicurezza". Il portale consente, di fatto, una comunicazione snella, capillare ed efficace riguardo le attività aziendali in materia di tutela dell'ambiente e della sicurezza sul lavoro nonché la diffusione capillare della documentazione prodotta.

All'interno del portale è stato inserito anche l'Osservatorio Legislativo con lo scopo di mettere a disposizione dell'azienda un archivio delle prescrizioni legislative e aziendali, integrandole con documenti aziendali.

Nel corso dell'anno è stato ulteriormente sviluppato il progetto Rolling Stock Management System (RSMS) includendo anche gli aspetti ambientali e di sicurezza sul lavoro connessi con la manutenzione degli impianti al fine di:

- supportare il processo di pianificazione della manutenzione industriale, anche in relazione agli aspetti che possono impattare sulla sicurezza dei lavoratori e sull'ambiente, con particolare attenzione a macchine, attrezzature e impianti tecnologici che partecipano alla configurazione delle postazioni di lavoro;
- supportare la gestione operativa della manutenzione attraverso l'utilizzo di schede e cicli di lavoro che tengano conto degli adempimenti di legge applicabili agli impianti ed attrezzature utilizzate, in modo particolare rispetto alla documentazione, denunce e verifiche periodiche.

Sono state realizzate, inoltre, le procedure di manutenzione per le maggiori tipologie di impianti e macchine che richiedono attività per poter soddisfare gli adempimenti previsti dalla normativa nazionale in materia di ambiente e sicurezza sul lavoro.

Accanto alle attività di monitoraggio e prevenzione è stata sviluppata, nell'anno, un'intensa attività formativa mirata ad argomenti specifici ed a figure professionali che ricoprono ruoli e responsabilità rilevanti in materia ambientale e di sicurezza sul lavoro che hanno visto coinvolte circa 445 risorse Trenitalia (per un totale di 1.080 giornate / uomo).

In materia di Sicurezza sul Lavoro le attività di formazione svolte nel 2004 hanno interessato un numero rilevante di dipendenti per un totale di 2.860 giornate/uomo.

Oltre all'attività formativa, nel 2004 è stata riproposta, seppur con alcune rilevanti differenze, la Campagna della Sicurezza sul Lavoro lanciata nel 2003. In quest'ambito sono state realizzate una serie d'iniziative con lo scopo di diffondere, a tutti i livelli dell'azienda, i valori della Sicurezza ed i benefici che derivano da una corretta gestione della Sicurezza in azienda. La

Campagna ha interessato 230 impianti e complessive 32.000 persone, contro una estensione a 160 impianti per un totale di 28.000 dipendenti nel 2003. Tra le numerose iniziative promosse si ricordano il "Concorso per il migliore impianto", un concorso a premi tra gli impianti in relazione al miglior indice di frequenza, organizzato per tipologia di attività e per dimensioni. Tale iniziativa ha portato dei risultati assolutamente rilevanti, in quanto la competizione tra gli impianti ha generato un'attenzione notevole sull'argomento, un aggiornamento e una consapevolezza delle performance infortunistiche dei propri impianti di appartenenza e degli altri in competizione e, infine, una positiva spinta e volontà di primeggiare.

Infine, sempre nel corso dell'esercizio, sono stati avviati i lavori per la redazione di alcune policy al fine di fornire criteri comuni e condivisi per sviluppare nelle Divisioni/UTMR i sistemi di gestione integrati secondo standard aziendali e divisionali di integrazione al fine di evitare ridondanze e sfruttare le sinergie tra i sistemi, ma anche di linee guida aziendali su argomenti specifici.

Le linee guida previste riguardano 21 aspetti ambientali e 31 aspetti di sicurezza sul lavoro. Delle linee guida relative all'ambiente, a fine 2004 circa la metà sono state redatte e verranno diffuse nel corso del 2005. Le linee guida relative alla sicurezza sul lavoro sono in corso di redazione e verranno diffuse tra il 2005 e il 2006.

POLITICA AMBIENTALE

Particolare rilevanza viene data agli interventi che hanno l'obiettivo di far tendere a zero, nel tempo, l'impatto ambientale causato dalle attività di produzione e di manutenzione condotte dalla società. In quest'ottica, Trenitalia, nel 2004, ha intrapreso o continuato attività concernenti la bonifica dei siti industriali, la gestione dei rifiuti e la tutela dell'ambiente.

Nel dettaglio, le attività condotte sono state le seguenti:

- bonifica dei siti: sono state effettuate le attività previste dall' iter procedurale stabilito dal DM n. 471 del 1999 per le attività di bonifica di siti in cui siano stati evidenziati superamenti dei limiti di concentrazione degli inquinanti previsti dalla normativa (17 sono i siti ove è stata avviata o è prossima ad essere intrapresa la procedura prevista dal DM n. 471 del 1999). In 15 siti sono state svolte le attività di Notifica/ Analisi integrative/ Messa in Sicurezza; in 13 siti è stato presentato il piano di caratterizzazione; in 10 siti sono stati approvati i piani di caratterizzazione; in 3 siti è stato ultimato il progetto preliminare, approvato anche in sede di Conferenza di Servizio; in 1 sito è stato ultimato il progetto definitivo, approvato anche in sede di Conferenza di Servizio e in 2 siti sono state avviate le attività di bonifica;

- gestione dei rifiuti: nel corso dell'anno è entrato a regime il sistema centralizzato per la gestione informatizzata del trasporto di rifiuti su ferrovia (realizzato nel 2003). Tale registro consente di razionalizzare e rendere più efficiente la gestione dati ed il flusso informativo legato alle spedizioni.

  Analogamente, per la produzione rifiuti, è stato sperimentato, in alcuni impianti pilota, il software "TrenoDesk" nato dalla collaborazione tra FS e Trenitalia. Tale web application

consente agli addetti Trenitalia di inserire in tempo reale i dati relativi ai rifiuti prodotti nel proprio impianto, al fine di ottenere sia il registro informatico dei rifiuti prodotti e le relative statistiche, nonché la dichiarazione del Modello Unico dei Rifiuti sia prodotti che trasportati. Nel corso del 2005 verrà svolta la necessaria formazione e l'utilizzo del sistema informatico sarà esteso a tutti gli impianti Trenitalia.

- Iniziative a tutela dell'ambiente:
  - è proseguita l'attività di sperimentazione del Gecam, il gasolio a basso impatto ambientale, su alcune linee non elettrificate della Toscana, della Sardegna e delle Marche ed entro il 2005, se la sperimentazione darà i risultati attesi, il suo utilizzo potrebbe essere esteso ad altre Regioni;
  - è avvenuta la pubblicazione sul web del software Ecotransit, ora disponibile sul sito www.ecotransit.org e presto sul sito di Trenitalia, che consente il calcolo e la comparazione del consumo energetico e delle emissioni inquinanti del trasporto merci su scala internazionale effettuato con le varie modalità (treno, camion, aereo e nave);
  - sono state pubblicate le Linee Guida ambientali (PROSPER) per la progettazione "ecologica" dei treni del futuro alla cui redazione Trenitalia ha partecipato assieme ad altre grandi imprese europee e la nuova edizione delle "Linee Guida del settore ferroviario nel campo ambientale", un manuale di riferimento per le specifiche di tipo ambientale del nuovo materiale rotabile, redatto dall'Associazione Italiana per la Qualità, al cui interno Trenitalia ha lavorato insieme alle grandi imprese costruttrici di treni;
  - è proseguita la sperimentazione del Photovoltaic Train (PV Train) con il sostegno finanziario dell'Unione Europea attraverso il programma ambientale LIFE 02, con la sperimentazione e l'applicazione di pannelli fotovoltaici a bordo treno che consentono una consistente riduzione dei gas serra emessi così come una netta diminuzione della quantità di batterie al piombo utilizzate nel ciclo di vita del rotabile;
  - si è sviluppata la collaborazione con RFI ed alcune tra le maggiori Università italiane per la messa a punto di nuove tecniche per il rilevamento e la diminuzione degli effetti dei campi elettromagnetici sui treni;
  - sono stati avviati dei progetti di riduzione del rumore ferroviario di cui i principali sono l'adozione di nuovi sistemi frenanti, il monitoraggio e la manutenzione delle superfici di contatto ruota-rotaia e la sperimentazione per i treni merci di nuove suole frenanti;
  - è stato avviato il progetto di riduzione dei consumi energetici "Energy Meter and Efficient Driving" che prevede l'installazione a bordo treno di contatori di energia assorbita che, affiancati ad un programma di training dei macchinisti per incentivare una guida più efficiente, potrebbe portare ad una sensibile riduzione dei consumi energetici legati alla trazione.
  - si è dato impulso alle attività di comunicazione ambientale, per diffondere e comunicare l'impegno per un trasporto rispettoso dell'ambiente ad attento alle

esigenze delle generazioni future (ad esempio la presenza, anche attraverso l'Unione Mondiale delle Ferrovie, agli eventi della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici);

- è stato lanciato il progetto Banca del Clima, realizzato in collaborazione con il WWF e Cittadinanza Attiva, che permetterà di diffondere presso le famiglie italiane e nelle scuole le scelte migliori per un consumo, e per una mobilità, più sostenibile ed è stata realizzata, questa volta in collaborazione con Legambiente, la sedicesima edizione del Trenoverde, un appuntamento ormai storico per riflettere sulla qualità della vita e dell'aria nelle nostre grandi città.

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

QUADRO MACROECONOMICO

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

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

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

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

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

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

Sul fronte dei prezzi al consumo, nonostante le forti pressioni al rialzo provenienti direttamente da fattori di origine internazionale, il 2004 ha visto una decisa frenata del tasso di inflazione che si è attestato al +2,2%, con un calo di 5 decimi di punto rispetto al 2003.

La liberalizzazione del mercato di trasporto su ferro

L'evoluzione della politica della concorrenza ha visto aumentare gli sforzi dell'Italia per l'eliminazione delle barriere alla concorrenza, soprattutto nei settori di pubblica utilità.

Nel quadro della liberalizzazione del mercato dei trasporti le licenze di trasporto ferroviario rilasciate dall'Autorità Ministeriale preposta a fine 2004 ammontavano a 34. Fra queste imprese titolari di licenza, la metà è anche in possesso del certificato di sicurezza rilasciato da RFI, mentre le imprese operanti sulla rete di quest'ultima, quelle, cioè, che hanno stipulato con RFI contratti di utilizzo di tracce orario, sono salite a 13.

Lo scenario ferroviario europeo

In base ai dati di traffico provvisori del 2004 diffusi dall'Union International de Chemin de fer (UIC), la domanda di trasporto ferroviario nei Paesi dell'Unione Europea è stata nel complesso caratterizzata da una più intensa vivacità rispetto all'anno passato, facendo registrare una crescita dell'1,1% nei viaggiatori-km a fronte di una stasi riscontrata nel 2003 e un nuovo incremento nelle tonnellate-km dell'1,6% che va a consolidare il già positivo risultato dell'anno scorso (+1,3%).

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

Per quanto riguarda Trenitalia, dopo un triennio caratterizzato da flessioni dei volumi dei viaggiatori-km e delle tonnellate-km, il 2004 mostra un andamento positivo in entrambi i comparti.

In particolare, nel comparto del traffico viaggiatori, Trenitalia chiude il 2004 con una crescita dei viaggiatori-km dello 0,8% rispetto al 2003, che risulta sostanzialmente in linea con la crescita media europea (+1,3% sul 2003). Performance di sviluppo sostenute e ben superiori alla media europea si riscontrano per le ferrovie francesi, belghe e inglesi (rispettivamente del 3,8% del 5% e del 3%).

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

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

Nel settore delle merci i risultati raggiunti da Trenitalia nel 2004 mostrano un aumento (+3,7%) ben superiore alla media europea.

Risultati ancora più brillanti rispetto alla media UE si sono avuti per le ferrovie tedesche, belghe, austriache e ungheresi (rispettivamente del 5%, 5,4%, 6,7% e 7,5%) grazie anche alla forte crescita in tali aree del traffico internazionale; aumenti di traffico più modesti si sono avuti per le ferrovie polacche (+1%) e le ferrovie finlandesi (+0,6%).

In flessione, invece, i volumi del traffico merci delle ferrovie francesi (-3,7%), di quelle spagnole (-2,2%), slovacche (-4,3%) e ceche (-5,6%).

Evoluzione dei mercati di riferimento di Trenitalia

La pur limitata ripresa dell'attività economica ha comunque avuto effetti positivi sul mercato dei trasporti.

Infatti, secondo l'ultima indagine congiunturale sul settore dei trasporti curata da Federtrasporto, nel 2004 la mobilità complessiva viaggiatori e merci è aumenta in quasi in tutti i principali comparti.

Il trasporto ferroviario di passeggeri cresce dello 0,8% grazie soprattutto al buon trend evolutivo dei viaggiatori-km che si muovono sulle brevi distanze (+1,9%).

Per quanto riguarda gli altri comparti, il 2004 chiude con un bilancio finale di nuove immatricolazioni di autovetture in crescita dello 0,5% sul 2003.

Le percorrenze degli autoveicoli leggeri in autostrada, crescono dell'1,6%.

Anche il traffico aereo di passeggeri nel 2004 è risultato in aumento, praticamente in tutti i principali aeroporti italiani. Infatti, nel 2004 i viaggiatori sono cresciuti nel complesso del 7%, con un marcato sviluppo del traffico internazionale (+13,5%) a fronte di una stasi nei volumi del traffico nazionale.

Anche per quanto riguarda il trasporto crocieristico nei porti italiani, il 2004 dovrebbe chiudere con una crescita complessiva dei viaggiatori del 4%.

Nel comparto merci, il traffico di Trenitalia nel 2004 registra una positiva inversione di tendenza con un ritorno alla crescita delle tonnellate-km vendute del 3,7%, grazie alla buona performance del traffico interno che si sviluppa del 9,3% a fronte di un calo del 2,1% nella componente internazionale. La crescita delle tonnellate-km su ferro ha riguardato sia il trasporto combinato (+3,8%) che quello tradizionale (+3,5%).

Il 2004 presenta invece ancora più ombre che luci per quanto riguarda il trasporto merci su strada, anche se sulla base delle ultime previsioni della domanda il settore dovrebbe lentamente avviarsi verso una graduale ripresa.

In crescita nel 2004 sono state le nuove immatricolazioni dei veicoli commerciali (+3,3%), mentre le percorrenze autostradali dei veicoli pesanti, che sono un buon indice dell'andamento del trasporto su gomma, segnano un aumento del 3,8% sul 2003.

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

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

RAPPORTO CON I CLIENTI

Nel corso del 2004 le Divisioni commerciali hanno realizzato iniziative per migliorare la soddisfazione del cliente. Tali iniziative hanno riguardato azioni tese sia ad accrescere l'accessibilità e la fruibilità del servizio da parte della clientela investendo, in particolar modo, nelle nuove modalità di vendita e in una maggiore qualità dei processi di front – line, sia l'introduzione di nuovi servizi che il rafforzamento delle azioni dirette a migliorare la puntualità, la pulizia e il comfort dei treni.

Orientamento al cliente

Per quanto riguarda l'assistenza alla clientela, la fruibilità dei servizi e le nuove offerte, la Divisione Passeggeri, nell'esercizio di riferimento:

- ha aperto il numero unico nazionale 89.20.21 anche al traffico da telefonia mobile ed esteso la modalità di vendita "ticketless" anche alla flotta IC e nelle stazioni intermedie. La prima iniziativa ha comportato l'incremento delle vendite tramite la biglietteria telefonica

del 36% rispetto al 2003, mentre la seconda ha consentito un forte incremento nelle vendite: dai 30.000 biglietti emessi a gennaio 2004 si è passati ai 119.000 di dicembre. Per agevolare ulteriormente la possibilità di acquisto del biglietto è stato migliorato il posizionamento delle self service nelle stazioni – ora poste anche presso i binari di partenza – con un incremento delle vendite del 31% rispetto al 2003;

- ha introdotto la possibilità per il viaggiatore di effettuare la prenotazione dei posti sui treni IC ed IC Plus sino al momento della partenza, così come avviene per i treni Eurostar (ES*);
- per quanto riguarda la vendita indiretta, ha ampliato la presenza sul territorio delle agenzie di viaggio che offrono prodotti Trenitalia facendole passare dalle 2.745, del 2003, alle 3.098 di fine 2004, con un incremento di circa il 13%;
- ha rafforzato il servizio di assistenza alla clientela disabile estendendolo a 225 stazioni rispetto alle 196 del 2003. Tale servizio è contattabile al numero unico 199.30.30.60 che, nel corso del 2005, verrà reso accessibile anche alla telefonia mobile. Inoltre ha commissionato 10 nuovi veicoli shuttle con elevatore incorporato che verranno assegnati in dotazione alle stazioni di testa;
- a titolo sperimentale, a fine anno, ha dotato alcuni impianti delle vendite a terra di palmare. Nei primi mesi del 2005, terminata la fase sperimentale, sarà effettuata la consegna di 250 palmari e 65 stampanti con POS al personale dell'Assistenza a terra;
- a partire dalla primavera del 2004, con l'introduzione a regime del sistema di gestione centralizzata dei reclami "Itinere", ha ridotto i tempi di risposta al cliente e prodotto una reportistica più analitica a supporto delle azioni correttive mirate;
- in un'ottica di sempre maggiore attenzione alla clientela e di supporto in tutte le fasi del viaggio, ha introdotto la figura dell'hostess di terra che è a disposizione dei clienti lungo il treno in attesa della partenza.

  C'è da segnalare che tutte le iniziative intraprese per fornire adeguato supporto ai clienti hanno fatto crescere l'indice di soddisfazione della clientela per l'assistenza a bordo, che ha raggiunto l'86,6% con un incremento del 3% rispetto al 2003, e per l'assistenza a terra, attestatosi all'87,4% con un aumento del 3,1% rispetto all'anno precedente;
- ha ulteriormente proseguito l'ampliamento dell'offerta Eurostar con l'inserimento di una nuova coppia di treni sulla relazione Napoli – Venezia e sulla Roma – Bolzano, di 10 nuovi collegamenti tra Milano e Torino e il lancio del collegamento "Flagship" tra Roma Tiburtina e Milano Rogoredo.

  Inoltre, su tutta la flotta ETR 500, è stata introdotta la 12° carrozza (di seconda classe) ed è stato ottimizzato lo spazio della terza carrozza di prima classe con l'aggiunta di 13 posti a treno, consentendo quindi un incremento del numero dei posti offerti;
- con l'orario entrato in vigore il 12 dicembre 2004, ha introdotto il primo treno "Low Cost" sulla tratta Roma – Milano ad una tariffa lancio di 9 euro. Il treno, denominato 'TrenOK', è effettuato con materiale ETR 450 identificabile da una particolare

pellicolazione e, nel corso del 2005, sarà riproposto anche su altre relazioni a cominciare dalla Roma – Bari nel marzo 2005;

- per quanto riguarda la flotta intercity, nell'ambito del processo di riqualificazione del prodotto, ha immesso 17 coppie di treni "IC Plus" con il lancio commerciale del marchio ora visibile su tutti i sistemi di vendita e informazione. Nell'ambito del progetto di "restyling" per la ristrutturazione totale di 901 carrozze, ha completato le specifiche progettuali e, pertanto, nel 2° semestre 2005 comincerà l'immissione dei nuovi materiali;
- nel settore Notte, ha avviato il progetto di riqualificazione delle carrozze con posti a sedere immettendo 138 nuove vetture. Al fine di migliorare il livello del servizio dei posti letto, ha introdotto carrozze "Excelsior" anche sulla relazione Roma – Palermo.

  Inoltre, razionalizzando l'utilizzo di servizi periodici, è stato possibile destinare una maggiore quantità di carrozze cuccette "comfort" sui treni ordinari a maggiore frequentazione;
- infine, ha incrementato l'offerta auto al seguito in particolare sulle tratte Bologna – Catania e Torino – Villa S. Giovanni. Tale incremento è stato accompagnato da azioni volte al miglioramento della qualità del servizio quali la riduzione dei tempi di attesa, nuovi servizi di bordo e allungamento dei tempi di prenotazione (da 2 a 3 mesi prima della partenza nel periodo estivo).

Nell'ottica del rapporto costante e diretto con la propria clientela e dell'attenzione alle sue esigenze, anche attraverso l'introduzione di nuovi servizi, la Divisione Trasporto Regionale, durante il 2004:

- ha pubblicato le ultime "Carte dei Servizi Regionali 2004" (Lombardia e Toscana) e ha realizzato la "Carta dei Servizi Nazionale 2004". Inoltre, ha pubblicato le prime venti Carte dei servizi Regionali 2005 e ha già individuato gli impegni da dichiarare nella carta nazionale del 2005;
- ha proseguito l'attività di dialogo con la clientela che, attraverso i tradizionali tavoli di confronto con le più rappresentative associazioni dei consumatori, si è sviluppata in incontri meno istituzionalizzati, ma con l'obiettivo di valorizzare iniziative specifiche nelle diverse realtà locali;
- ha istituito la figura dell'"assistente di linea" che, dotato anche di un computer palmare con software di servizio, è in grado di fornire indicazioni in tempo reale alla clientela coinvolta in disservizi e perturbazioni della circolazione;
- ha potenziato la rete per la gestione dei reclami riuscendo, anche attraverso il già citato nuovo sistema informatizzato "Itinere", a portare i tempi medi di risposta intorno ai 20 giorni, contro i 25 giorni del 2003;
- ha consolidato la pubblicazione in tempo reale delle informazioni fornite alla clientela attraverso l'apposito sito internet;

- ha assicurato il servizio per agevolare l'accesso ai canali commerciali attraverso 347 biglietterie operanti gestite direttamente dalla Divisione, 885 emettitrici self service (Etf 500) nonché 870 emettitrici da banco (Etf 2000).

  A tali canali di distribuzione devono aggiungersi i punti vendita gestiti da terzi quali, ad esempio, gli esercizi commerciali, le cooperative giovanili e le associazioni pro-loco. Al 31 dicembre 2004, i suddetti punti vendita ammontavano a 3.800 con un significativo incremento rispetto a quelli convenzionati a fine 2003 (3.725 punti vendita territoriali);

- ha proseguito l'iniziativa di offerta di tariffe integrate istituendo l'abbonamento integrato denominato "Treno – Milano".

Sempre nell'ambito dell'assistenza e dell'informazione alla clientela, la Divisione Global Logistics, nel corso dell'anno:

- ha potenziato, attraverso funzionalità aggiuntive, i nuovi Sistemi Informativi realizzati per l'efficientamento dei processi interni ed esterni. A tal fine ha ampliato le funzionalità del sito *www.cargo.trenitalia.it* che, sviluppato dal confronto con i migliori siti dell'industria di riferimento e nel rispetto delle esigenze dei clienti, è un potente canale informativo in particolare per i clienti potenziali ed un professionale strumento di lavoro dedicato ai clienti attuali.

  Nell'area del sito riservata agli utenti registrati il cliente può avere le informazioni relative al tracking sia del treno che del carro, effettuando la ricerca rispettivamente per numero-treno e per matricola-carro. La novità introdotta quest'anno è la ricerca tramite numero di lettera di vettura;

- per quanto riguarda il "tracing" dei carri, ne ha arricchito il contenuto informativo con dati relativi alle tipologie di operazioni effettuate (transito, partenza, ingresso in officina di riparazione), informazioni commerciali e sul passaggio ai transiti.

  Inoltre, ha introdotto una novità, consistente nell'informazione relativa al "tracing" del treno grazie alla quale il cliente può disporre di dati storici relativi al percorso effettuato dai treni su cui viaggia la propria merce;

- ha sviluppato nuovi servizi quali il monitoraggio proattivo dei carri vuoti e dei carri "staccati da treno completo"; ha così ulteriormente consolidato il monitoraggio proattivo dei treni portandolo a più di 3.000 tracce mese monitorate ed ha effettuato circa 250 visite da clienti per diffondere o consolidare l'utilizzo del sito web.

  A fronte di un tale ampliamento della strategia di contatto, ha previsto di articolare un modello basato su un Call Center, canale di contatto unico a livello nazionale, di facile accesso, in grado di risolvere criticità di varia natura e di fornire una risposta in tempi rapidi; nonchè un Customer Support, ossia una struttura territoriale presente nei principali impianti capace di fornire un punto di riferimento visibile per tutte le criticità operative incontrate dal cliente e dei servizi proattivi configurati per target.

Puntualità

Con riferimento alla Divisione Passeggeri la percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0 – 15 minuti è aumentata dall'89% del 2003 al 90% del 2004. Il miglioramento non ha però riguardato la flotta ES* che ha registrato una lieve flessione passando dal 91,08% del 2003 al 90,24% del 2004.

Relativamente alla Divisione Trasporto Regionale i buoni risultati ottenuti in termini di puntualità nel corso degli esercizi precedenti sono stati confermati dall'andamento dell'esercizio 2004 che, nonostante le criticità generate dalla saturazione delle linee d'accesso alle aree metropolitane, il cui affollamento nelle ore di punta è tale da rendere instabile il sistema orario, ha rispettato gli obiettivi imposti dalla Carta dei Servizi. Infatti, le percentuali dei treni arrivati a destinazione nella fascia 0 – 5 minuti e degli arrivi entro i 15 minuti si sono attestate, rispettivamente, al 90% e al 97% risultando invariate rispetto al 2003 e più alte rispetto a quelle dichiarate nella Carta dei Servizi 2004 (rispettivamente dell'88% e del 96%).

Va peraltro sottolineato come, nel periodo a cavallo fra la fine del 2004 e gli inizi del 2005, alcune punte di disservizio nell'ambito delle attività del trasporto locale, concentrate su un limitato numero di aree ad alta frequentazione giornaliera, hanno causato forti reazioni da parte dei clienti nel settore del cosiddetto pendolarismo.

Alla luce di tali eventi la società ha immediatamente reagito mettendo in essere una serie di contromisure specifiche così sintetizzate:

- realizzazione di azioni mirate con effetto nel brevissimo termine (es. potenziamento di alcuni servizi per ridurre i fenomeni di affollamento);
- istituzione di nuove figure (Assistenti di Linea) con il preciso compito di assistere i clienti direttamente sul treno attraverso l'ascolto, la risoluzione dei problemi evidenziati e l'attivazione di interventi specifici sul comfort;
- realizzazione di un processo strutturato finalizzato a mantenere rapporti diretti con i diversi comitati in rappresentanza dei pendolari.

Pulizia e comfort a bordo treno

L'attivazione di una serie di iniziative, dirette a migliorare ed integrare i processi nell'ambito della gestione dei contratti di pulizia, ha consentito un miglioramento della qualità erogata (+2,7% rispetto al 2003) e, conseguentemente, ha permesso di registrare un aumento della percentuale di clienti soddisfatti del comfort a bordo.

In questo ambito, le principali azioni della Divisione Passeggeri hanno riguardato:

- l'allungamento delle tratte scortate dal "pulitore viaggiante" e l'introduzione della scheda di certificazione della pulizia delle toilette all'interno delle stesse;
- l'attuazione del progetto "treno pulito" che prevede l'apposizione di appositi sacchetti porta rifiuti nelle tasche porta riviste/dispenser delle carrozze;

- il coinvolgimento del management delle imprese appaltatrici mediante riunioni periodiche dirette a monitorare l'andamento del servizio.

Relativamente alla pulizia a bordo dei treni della Divisione Trasporto Regionale, è lievemente migliorata la percezione della clientela rispetto all'esercizio precedente: l'indice di misurazione della qualità media, infatti, si è attestato all'88,68% con un incremento dello 0,26% rispetto al 2003.

In generale, le indagini hanno rilevato una percentuale di clienti soddisfatti del comfort a bordo pari a circa il 62%, con un incremento del 5% circa rispetto al 2003: in particolare, la clientela si è detta soddisfatta della climatizzazione del treno.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Conto economico riclassificato

(in migliaia di euro)

	2004	2003	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**4.356.775**	**4.271.979**	**84.796**
- Ricavi da traffico	2.934.559	2.866.819	67.740
- Altri ricavi	183.618	180.097	3.521
- Convenzioni con le regioni	1.238.598	1.225.063	13.535
Ricavi da Stato e da altri Enti	**519.722**	**516.653**	**3.069**
- Contratto di servizio pubblico	480.563	480.563	0
- Altri contributi in c/esercizio	39.159	36.090	3.069
RICAVI OPERATIVI	**4.876.497**	**4.788.632**	**87.865**
Costo del lavoro	**(2.537.543)**	**(2.512.970)**	**(24.573)**
Altri costi	**(2.168.869)**	**(2.052.507)**	**(116.362)**
Capitalizzazioni - variazione rimanenze	**348.500**	**348.444**	**56**
Totale costi	**(4.357.912)**	**(4.217.033)**	**(140.879)**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**518.585**	**571.599**	**(53.014)**
Ammortamenti e svalutazioni cespiti	(662.147)	(543.157)	(118.990)
Utilizzo Fondo rettifica ammortamenti	48.773	48.804	(31)
Utilizzo altri fondi	0	35.960	(35.960)
Accantonamenti e svalutazioni	(58.535)	(32.943)	(25.592)
Saldo proventi/oneri diversi	6.512	(7.995)	14.507
RISULTATO OPERATIVO	**(146.812)**	**72.268**	**(219.080)**
Saldo gestione finanziaria	**(76.400)**	**(73.926)**	**(2.474)**
Componenti straordinarie nette	**(8.655)**	**84.931**	**(93.586)**
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**(231.867)**	**83.273**	**(315.140)**
Imposte sul reddito	**(95.808)**	**(102.000)**	**6.192**
RISULTATO DEL PERIODO	**(327.675)**	**(18.727)**	**(308.948)**

In termini di macro sintesi degli elementi che determinano il peggioramento del risultato, rispetto al 2003, come più ampiamente specificato nei capoversi a venire, si evidenzia quanto segue:

- a livello di Margine Operativo Lordo (MOL) la diminuzione netta di 53.014 migliaia di euro vede crescere i ricavi operativi soprattutto grazie all'aumento del traffico sia per servizi diretti alla clientela che per corrispettivi di servizio pubblico con le Regioni a statuto ordinario, ma in misura inferiore rispetto ai costi.

  Questi ultimi, in particolare, evidenziano una rilevante crescita degli "Altri costi" (+116.362 migliaia di euro) conseguente, per un 98% circa (+113.793 migliaia di euro) all'incremento dei costi verso il Gruppo FS, in particolare verso RFI per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria (+70.727 migliaia di euro) e verso altre società per locazione di spazi industriali e non (+16.254 migliaia di euro);

- a livello di Risultato Operativo (R.O.) le 219.080 migliaia di euro di decremento, oltre che dalla diminuzione del MOL sopra descritta, sono caratterizzate, sostanzialmente dall'incremento della voce "Ammortamenti e svalutazione cespiti" (+118.990 migliaia di euro), conseguenti al percorso di crescita degli investimenti della società finalizzato, principalmente, a rinnovare e migliorare la qualità del materiale rotabile societario e dal completamento, a fine 2003, dell'utilizzo del "Fondo per ristrutturazione industriale", costituito destinando parte dell'avviamento negativo individuato dalla perizia giurata al momento della nascita operativa di Trenitalia, coerentemente alla previsioni del Piano Di Impresa FS 1999 – 2003, preso a base della perizia stessa (effetto pari a -35.960 migliaia di euro sul R.O);

- da ultimo, a livello di risultato ante imposte, le ulteriori 96.000 migliaia di euro circa di decremento sono pressoché totalmente riconducibili alla differenza delle "Componenti straordinarie nette" dal 2003 al 2004, laddove l'esercizio precedente aveva beneficiato di una serie di partite straordinarie non ripetibili quali la regolazione con il Gruppo del valore dell'utilizzo delle Carte di Libera Circolazione da parte dei propri dipendenti (per circa 38,9 milioni di euro), la definizione di accordi transattivi positivi con i fornitori e di operazioni di valorizzazione di assets (per complessivi 42,3 milioni di euro circa).

Tornando ai ricavi operativi, si deve tener presente che anche per tutto il 2004 è continuata la sospensione della revisione delle tariffe passeggeri sui treni a media/lunga percorrenza, pur stabilita nella delibera CIPE del 15 novembre 2001.

Inoltre, il D.P.R. del 22 dicembre 2004, che regolamenta l'incentivazione del trasporto ferroviario combinato, è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale solo il 14 marzo 2005. Ciò non ha consentito ai soggetti interessati di completare l'iter per l'accesso ai contributi. Di conseguenza, pur in presenza del DL 315 del 30 dicembre 2004 che assicura l'erogazione del contributo al combinato per il triennio 2004-2006, non sono ricorsi i presupposti di accertare ricavi a tale titolo.

Passando ad un'analisi più puntuale delle poste di ricavi e costi che caratterizzano l'andamento 2004, si evidenzia quanto segue.

I ricavi operativi crescono, rispetto al 2003, di 87.865 migliaia di euro. Le voci cui è dovuto questo incremento sono, sostanzialmente, i ricavi da traffico e i corrispettivi per contratti di servizio Pubblico con enti Pubblici territoriali.

I ricavi da traffico si compongono nel modo illustrato nella seguente tabella:

(in migliaia di euro)

Settore viaggiatori	2004	2003	Diff.
Traffico nazionale a m/l percorrenza vs/terzi	1.284.158	1.258.655	25.503
Traffico nazionale a m/l percorrenza vs/Gruppo	3.862	3.949	(87)
Traffico metropolitano e Regionale vs/terzi	690.732	660.123	30.609
Traffico metropolitano e Regionale vs/Gruppo	1.655	1.567	88
Totale Traffico nazionale	**1.980.407**	**1.924.294**	**56.113**
Traffico internazionale	210.721	230.014	(19.293)
Totale settore viaggiatori	**2.191.128**	**2.154.308**	**36.820**
Settore merci			
Traffico nazionale	322.743	305.283	17.460
Traffico internazionale	420.689	407.228	13.461
Totale settore merci	**743.432**	**712.511**	**30.921**
Totale ricavi da traffico	**2.934.560**	**2.866.819**	**67.741**

Si fa presente che le voci "traffico vs/Gruppo" riguardano i corrispettivi per viaggi effettuati per motivi di servizio dal personale in possesso di carta di libera circolazione.

Nel 2003 tali ricavi erano stati classificati nella voce "Altri ricavi". Per una più corretta esposizione, nell'anno in corso, sono stati inseriti tra i ricavi da traffico riclassificando, per consentire un confronto omogeneo, gli equivalenti importi dell'esercizio precedente.

La crescita del traffico a media/lunga percorrenza è soprattutto attribuibile al segmento Eurostar. Tale prodotto, infatti, continua a crescere sia in termini di fatturato (+6% rispetto al 2003) che in termini di viaggiatori km (+ 6,6% verso il 2003) grazie anche all'aumento di capacità derivante dalla messa in composizione della 12° carrozza. Il collegamento Roma – Milano si conferma la punta di diamante del prodotto registrando un incremento dell' 8,2% rispetto al 2003 dei viaggiatori km grazie anche alla buona performance dei 2 nuovi collegamenti "flagship" introdotti nel dicembre 2003.

Da segnalare anche la buona risposta della clientela sui 2 nuovi collegamenti Roma – Bolzano e sul primo treno "low cost" introdotto nel dicembre scorso.

Il prodotto Intercity mostra una sostanziale tenuta evidenziando un incremento di fatturato del 2,2% rispetto al 2003 riscontrato soprattutto nei viaggi fino a 300 km e sulle direttrici su cui è stato lanciato l'IC Plus, in contrapposizione alla contrazione registrata nei viaggi oltre i 600 km.

Il settore notte conferma, invece, un andamento in calo (fatturato -3,9% rispetto al 2003), sebbene evidenzi una buona risposta del mercato al miglioramento dei servizi a bordo attuato nelle cuccette comfort, il cui standard è stato equiparato a quello dei vagoni letto.

Il fatturato 2004 del settore internazionale ammonta a 210,7 milioni di euro contro i 230 milioni del 2003. Nel confronto va tuttavia tenuto conto dei ricavi relativi ai treni trasferiti alla

gestione commerciale della società collegata Cisalpino AG (2 coppie di treni da giugno ed altre 6 da dicembre 2004), che ammontano a circa 2,2 milioni di euro.

Il risultato in calo dipende dal fatto che il settore continua a risentire fortemente della concorrenza aerea low-cost.

A fronte della riduzione del fatturato, tuttavia, si è registrato un miglioramento del load factor come risultato della razionalizzazione delle composizioni.

Conseguentemente alla riduzione del traffico in alcune direttrici si è provveduto ad adeguare l'offerta notte da e verso la Francia attraverso la rimodulazione dell'offerta Artesia passata da 4 a 2 relazioni.

Il fatturato da traffico metropolitano e regionale ha registrato un aumento, in termini percentuali, del 4,66% rispetto allo scorso esercizio. Su tale valore hanno influito positivamente gli aumenti tariffari regionali ottenuti in alcune Regioni.

Nel settore merci si è registrato un aumento del fatturato del 4,34% rispetto all'esercizio precedente, in parte dovuto all'aumento dei volumi di traffico (tonnellate km +3,6% rispetto al 2003).

Tra le tipologie di traffico, il risultato positivo del periodo è dovuto in misura maggiore al nazionale (tonnellate km+9,4%), seguito dall'export (tonnellate km +0,3%). L'import, invece, risulta ancora in flessione (tonnellate km -3,3% rispetto al 2003).

Per quanto riguarda le modalità di trasporto, sempre nel periodo considerato, il convenzionale e il combinato hanno registrato buoni incrementi di traffico con un aumento delle tonnellate km rispettivamente del 3,7% e del 3,8%; in particolare, si è verificato un notevole aumento dei trasporti containerizzati anche grazie alla crescita dei traffici da e verso i porti (tonnellate km +9% verso il 2003).

Dal punto di vista delle tecniche di inoltro, il convenzionale a treno completo è aumentato del +22,4%, mentre quello a traffico diffuso è diminuito del –20,9%.

Infine, a livello di settore merceologico ed in termini di tonnellate km, il risultato positivo del periodo è stato determinato dai settori dell'auto (+0,2%), dei prodotti finiti e vari (+18,1%) e delle altre merci (+14%, in gran parte pietrisco utilizzato nei lavori dell'Alta Velocità).

Per quanto riguarda la percorrenza media, il 2004 si è chiuso a circa 280 km, con uno scostamento rispetto al 2003 del +2,4%.

Per concludere l'informativa fornita nei capoversi precedenti si riporta, qui di seguito, una sintesi dei principali indicatori che meglio rappresentano l'andamento complessivo del traffico:

Settore viaggiatori	2004	2003	Diff.%
Media/lunga percorrenza			
Fatturato (€/mil.)	1.498,7	1.492,8	0,4%
Viaggiatori km. (mil.)	24.905	24.930	-0,1%
Treni km. (mil.)	82,9	82,6	0,5%
Load factor	50,48%	50,88%	-0,8%
Trasporto regionale			
Fatturato (€/mil.)	692,4	661,6	4,66%
Viaggiatori km. (mil.)	20.672	20.291	1,88%
Treni km. (mil.)	177,11	173,01	2,37%
Load factor	30,25%	30,34%	-0,30%
Totale settore viaggiatori			
Fatturato (€/mil.)	2.191,1	2.154,3	1,71%
Viaggiatori km. (mil.)	45.577	45.221	0,79%
Treni km. (mil.)	260,1	255,6	1,75%
Settore merci			
Fatturato (€/mil.)	743,4	712,5	4,34%
Tonnellate trasportate (mil.)	83,1	82,1	1,19%
Tonnellate km. (mil.)	23.271	22.457	3,62%

L'incremento dei ricavi verso le Regioni per corrispettivi di Contratto di Servizio Pubblico è dovuto all'aumentata richiesta di servizi integrativi cosiddetti "minimi" previsti dai contratti base soprattutto da parte della Regione Piemonte (+ 6.060 migliaia di euro rispetto al 2003), della regione Veneto (+2.068 migliaia di euro in confronto al 2003) e della regione Lombardia (+1.879 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio).

Sul versante dei costi, il costo del lavoro mostra una tendenziale stabilità rispetto all'esercizio precedente con un aumento di appena l'1% circa nei confronti del 2003.

Questa contenuta variazione è il risultato, da un lato, dell'incremento dovuto agli effetti normativi e retributivi del CCNL, entrato in vigore nel 2003, ma pienamente operativo dall'esercizio 2004 e, dall'altro, della diminuzione del costo derivante dalla riduzione dell'organico (795 unità) cui hanno fatto seguito la diminuzione dell'accantonamento per ferie maturate e non godute e quella delle competenze accessorie.

Gli altri costi hanno avuto una crescita del 5,6% rispetto al 2003 articolata sinteticamente nel seguente modo:

(in migliaia di euro)

Altri costi	2004	2003	Diff.
Acquisti di materie e materiali	446.551	440.799	5.752
Servizi	1.573.966	1.454.018	119.948
Godimento di beni di terzi	178.509	179.848	(1.339)
Variazione rimanenz M.P, sussidiarie e di consum	(48.991)	(38.315)	(10.676)
Oneri diversi di gestione	18.834	16.157	2.677
Totale Altri costi	**2.168.869**	**2.052.507**	**116.362**

Per consentire una più agevole analisi si riportano, nelle tabelle che seguono, i dettagli degli altri costi ripartiti tra quelli verso società del Gruppo e quelli verso mercato:

(in migliaia di euro)

Altri costi vs/Gruppo	2004	2003	Diff.
Acquisti di materie e materiali	92.066	89.221	2.845
Servizi	940.794	846.040	94.754
Godimento di beni di terzi	104.411	88.157	16.254
Oneri diversi di gestione	419	479	(60)
Totale Altri costi	**1.137.690**	**1.023.897**	**113.793**

(in migliaia di euro)

Altri costi Vs/Mercato	2004	2003	Diff.
Acquisti di materie e materiali	354.485	351.579	2.906
Servizi	633.172	607.978	25.194
Godimento di beni di terzi	74.098	91.690	(17.592)
Variazione rimanenz M.P, sussidiarie e di consum	(48.991)	(38.315)	(10.676)
Oneri diversi di gestione	18.415	15.678	2.737
Totale Altri costi	**1.031.179**	**1.028.610**	**2.569**

Come si può notare dalle tabelle suesposte, l'incremento che i costi operativi hanno registrato rispetto all'esercizio precedente, com già accennato, è quasi integralmente attribuibile al mercato infragruppo. In particolare, sono cresciuti i costi del pedaggio sull'infrastruttura di RFI (+67.831 migliaia di euro) a seguito dell'innalzamento degli standard tecnologici e dell'aumento delle tracce orarie richieste; sono cresciuti anche i costi di energia elettrica per la trazione (+2.896 migliaia di euro) a seguito del crescente utilizzo di materiale rotabile che, garantendo prestazioni più elevate, comporta un maggior assorbimento energetico. I costi per servizi risentono, inoltre, dell'esternalizzazione delle attività relative al trattamento delle acque reflue (6.954 migliaia di euro), come conseguenza della cessione degli impianti idrici alle due società collegate (Wisco S.p.A. e Sodai Italia S.p.A.).

Rispetto al 2003, infine, crescono i costi di locazione degli immobili di proprietà di Ferrovie Real Estate ed RFI (aree di stazione, uffici e fabbricati industriali), esposti nella voce "Godimento beni di terzi", a causa dell'aggiornamento dei canoni e/o della revisione degli spazi occupati, soprattutto per quanto concerne i fabbricati industriali (+6.842 migliaia di euro rispetto al 2003).

I costi per servizi ricevuti dal mercato esterno al Gruppo crescono soprattutto a causa dell'esternalizzazione di parte delle attività manutentive legate alla riparazione di parti di ricambio (+16.627 migliaia di euro).

Tale aumento è d'altra parte quasi integralmente bilanciato dalla riduzione dei costi per godimento di beni di terzi. La principale riduzione rispetto all'esercizio precedente (13.271 migliaia di euro) è dovuta alla diminuzione del costo di gestione delle emettitrici a seguito della scadenza dei contratti previgenti.

La variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci è dovuta all'acquisto di materiale di prima dotazione, pezzi di ricambio per i nuovi acquisti di materiale rotabile avvenuti nell'anno.

Gli ammortamenti crescono notevolmente rispetto al 2003 (+118.990 migliaia di euro). La variazione è, per la parte preminente, attribuibile all'ammortamento del materiale rotabile, cresciuto di 96.896 migliaia di euro in confronto all'esercizio precedente, sia a causa del valore degli investimenti effettuati in quest'ambito e completati nel corso del 2004 (683.586 migliaia di euro), sia alla loro tipologia. Difatti, i notevoli interventi di manutenzione straordinaria per il mantenimento in efficienza, legati all'elevata età media del parco e la massiccia introduzione di tecnologie di sicurezza a bordo treno, hanno comportato investimenti che presentano aliquote di ammortamento elevate (20%).

La voce "Accantonamenti e svalutazioni" accoglie sia gli accantonamenti per rischi ed oneri che quelli per rischi di esigibilità dei crediti. La variazione registrata nel 2004 (+25.592 migliaia di euro) è esclusivamente ascrivibile agli accantonamenti per rischi dovuti a vari fattori, fra i quali l'incremento di stima delle penali per contratti di servizio pubblico con le Regioni a statuto ordinario (9.388 migliaia di euro).

Il saldo proventi/oneri diversi accoglie la variazione netta delle plus/minusvalenze derivanti dalla vendita di beni e degli aggiornamenti di valori stimati negli esercizi precedenti.

Il saldo della gestione finanziaria rimane sostanzialmente in linea con il precedente esercizio a seguito, oltre che di un effetto derivante dall'andamento favorevole dei tassi (in particolare Euribor) nel 2004, di quello combinato dell'aumento degli interessi attivi maturati sul credito IVA ceduto alla controllante (+3.550 migliaia di euro) e dell'incremento degli oneri finanziari netti, cresciuti di 6.024 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre dello scorso anno. La composizione di questi ultimi manifesta lo spostamento dell'indebitamento dal breve al medio/lungo termine: diminuiscono, infatti, gli interessi sul c/c intersocietario (-1.510 migliaia di euro) e crescono quelli sui finanziamenti a lungo termine stipulati sia con la controllante che con la Banca OPI (+7.534 migliaia di euro).

La consistente variazione delle componenti straordinarie nette (-93.586 migliaia di euro) dipende dal fatto che il 2003 beneficiava dell'effetto di partite straordinarie attive per contributi relativi agli esercizi precedenti.

Stato patrimoniale riclassificato

(in migliaia di euro)

	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
ATTIVITA' NETTE			
Capitale circolante netto gestionale	511.060	545.617	(34.557)
Altre attività nette	1.154.117	620.699	533.418
Capitale circolante netto	**1.665.177**	**1.166.316**	**498.861**
Immobilizzazioni tecniche	7.277.231	6.721.466	555.765
Partecipazioni	126.710	88.671	38.039
Fondo ristrutturazione e rettifica cespiti	(728.684)	(777.545)	-48.861
Capitale immobilizzato netto	**6.675.257**	**6.032.592**	**642.665**
TFR	(1.830.912)	(1.835.995)	5.083
Altri fondi	(266.838)	(275.761)	8.923
Totale fondi	**(2.097.750)**	**(2.111.756)**	**14.006**
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	6.242.684	5.087.152	1.155.532
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	707.894	(181.206)8	89.100
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	3.202.748	2.912.228	290.520
Posizione finanziaria netta	**3.910.642**	**2.731.022**	**1.179.620**
Mezzi propri	**2.332.042**	**2.356.130**	**(24.088)**
TOTALE COPERTURE	6.242.684	5.087.152	1.155.532

Gli elementi che caratterizzano la lettura della tabella sopra riportata possono essere così sintetizzati:

- a livello di Capitale Circolante Netto (CCN) la crescita così rilevante è più che riconducibile alla sospensione, per contingenti problemi di finanza pubblica, dei pagamenti da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze, previsti entro il 2004, delle quote di contributi da Contratto di servizio Pubblico relative al 2003 (480 milioni di euro) ed all'incremento del credito IVA a fine anno (+78 milioni di euro);
- a livello di capitale investito netto si nota la rilevante crescita del capitale immobilizzato netto (+643 milioni di euro) per un 86% circa legato all'incremento delle immobilizzazioni tecniche ed, tale ambito, del parco del materiale rotabile (+82%).

Quanto sopra determina un'evidente crescita del fabbisogno di coperture di natura finanziaria (da 2.731 milioni di euro di indebitamento netto a fine 2003 a 3.911 milioni a fine 2004) con un rapporto dello stesso indebitamento sul fatturato che si porta a fine 2004 all'80%.

Ciò peraltro si evidenzia come conseguenza dell'attuale percorso di vita della società che vede la non procrastinabile necessità di investire pesantemente per aggredire il mercato dei servizi del trasporto e della logistica puntando fin d'ora all'appuntamento con l'attivazione delle linee ad alta velocità, prevista nei prossimi anni, non avendo potuto ancora, nel 2004, così come nel 2005, contare su adeguati ritorni in termini di "cash flow" operativo a fronte della significativa uscita per investimenti.

Peraltro, affinché Trenitalia possa affrontare le opportunità che offre il mercato della mobilità nell'era della globalizzazione e della crescente competizione di settore è necessario che punti sull'innovazione e potenziamento del suo capitale fisso, in massima parte rappresentato dal parco rotabili.

I volumi degli investimenti che Trenitalia è tenuta ad affrontare per tenere il passo con il mercato hanno pertanto comportato un aumento dell'indebitamento che porta il rapporto tra il capitale di debito e il totale dei mezzi finanziari della società a passare dal 54% del 2003 al 63% del 2004.

Nel corso dell'anno, infatti, la società ha ricevuto tre finanziamenti a lungo termine dalla controllante per complessivi 492.400 migliaia di euro concessi alle seguenti condizioni:

- 149.400 migliaia di euro al tasso Euribor a sei mesi maggiorato di uno spread di 0,06% annuo, con rimborso del capitale in un'unica soluzione il 28/12/2018;
- 160.000 migliaia di euro a un tasso Euribor a sei mesi maggiorato di uno spread di 0,045% annuo, con rimborso del capitale in un'unica soluzione il 13/12/2019;
- 183.000 migliaia di euro a un tasso Euribor a sei mesi maggiorato di uno spread di 0,03% annuo, con rimborso del capitale in un'unica soluzione il 16/12/2019.

A fronte dei tre finanziamenti erogati e destinati all'acquisto di materiale rotabile, FS ha emesso un prestito obbligazionario, di importo equivalente, integralmente sottoscritto dalla European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock (Eurofima) e garantito da un pegno sul materiale rotabile.

Inoltre, Trenitalia ha ricevuto dalla Banca OPI un finanziamento di 400.000 migliaia di euro anch'esso destinato alla copertura dei fabbisogni finanziari per investimenti fissi e di materiale rotabile. Tale finanziamento è rimborsabile a partire dal 15 giugno 2015 in 20 rate semestrali consecutive ciascuna di 20.000 migliaia di euro. Esso prevede, dal 15 giugno 2005 e fino al 15 dicembre 2024, la corresponsione di interessi semestrali posticipati calcolati al tasso Euribor a 6 mesi maggiorato di uno spread dello 0,30% annuo.

Per il finanziamento delle attività a breve, Trenitalia ha, invece, aperto tre linee di credito, di 100.000 migliaia di euro ciascuna, presso le banche Monte dei Paschi di Siena, Banca di Roma e San Paolo Imi; le linee di credito sono rinnovabili mensilmente e prevedono interessi al tasso Euribor a un mese, maggiorato di uno spread di 0,08% annuo. Esse, attualmente, sono state rinnovate fino al 30 aprile 2005.

Al fine di evitare l'eccessivo sbilancio tra mezzi propri e capitale di debito, la Capo Gruppo FS, il 21 dicembre 2004, ha deliberato un aumento di capitale di complessivi 607.172 migliaia di euro sottoscrivendo e liberando contestualmente metà dell'importo (303.586 migliaia di euro) mediante rinuncia, per un ammontare corrispondente, al credito da essa vantato nei confronti di Trenitalia per la cessione del Ramo d'Azienda Trasporto.

In tale contesto, tenuto conto, come sopra accennato, degli ingenti investimenti che Trenitalia dovrà affrontare per aggredire il mercato, il riequilibrio tra capitale proprio e capitale di debito dovrà essere uno degli obiettivi prioritari dell'azionista attraverso la prosecuzione di mirati interventi sul capitale.

INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti tecnici al 31 dicembre 2004 è stato pari a circa 1.257 milioni di euro, come incremento delle immobilizzazioni relative principalmente a progetti di acquisto, revamping e manutenzione incrementativa (grandi interventi e migliorie) del materiale rotabile.

Nel seguito vengono evidenziati i principali investimenti, per singola struttura societaria (Divisione/Unità/Corporate), che hanno caratterizzato l'esercizio 2004.

Divisione Passeggeri

La Divisione Passeggeri ha effettuato, durante il 2004, investimenti per 444 milioni di Euro di cui 406 circa relativi al materiale rotabile.

Nel corso dell'anno sono stati avviati progetti d'investimento d'importo complessivo pari a circa il 10% degli impegni previsti dal Piano d'Impresa 2003-2007, tra cui i principali sono l'adeguamento flotta ETR 500 e 480 riferito al Brand Alta Velocità (AV), la ristrutturazione carrozze in IC Comfort, la ristrutturazione materiale notte e gli interventi di Face lift carrozze cuccette.

Con riferimento allo sviluppo dei progetti avviati negli anni precedenti si segnalano:

- il completamento della fornitura delle carrozze per l'aumento della capacità della flotta ETR 500, che dispone, al 31 dicembre 2004, di 57 treni allungati in esercizio commerciale;
- l'avanzamento dei progetti di Politensionamento degli ETR 480 e, per gli ETR 500, l'acquisto di 60 loco E 404 PLT finalizzate a rendere idonei per la circolazione sull'AV i convogli attualmente in dotazione;
- il sostanziale completamento della ristrutturazione delle cuccette T6 dedicate al traffico Religioso.

Per quanto riguarda le tecnologie di bordo, il consuntivo dell'esercizio 2004, pari a circa 5 milioni di euro, è dovuto all'avanzamento del progetto Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT).

Gli investimenti in sistemi informativi, pari a circa 15 milioni di euro, hanno riguardato le nuove dotazioni informatiche delle aree di assistenza alla clientela e vendita, nonché dell'area operativa per il monitoraggio degli asset e dei processi di gestione dei contratti di pulizia.

Divisione Trasporto Regionale

Nel corso del 2004 sono stati effettuati investimenti per 562 milioni di euro, di cui 475 destinati a interventi sul materiale rotabile per nuovi acquisti, interventi di revamping e manutenzione incrementativa.

I principali interventi effettuati sul parco rotabili della Divisione sono stati:

- l'acquisizione di 51 Locomotive elettriche, di 14 treni Minuetto, di 2 convogli TAF;
- il condizionamento di 930 carrozze MD e avvio delle procedure per l'affidamento della fornitura del convertitore statico per ulteriori 460 carrozze;
- il revamping di 17 mezzi leggeri diesel (Aln 663/668), di 110 carrozze UIC-X, di 117 carrozze piano ribassato e di 41 carrozze Doppio Piano.

Altri investimenti hanno riguardato:

- l'area commerciale: il territorio si è dotato, tra i sistemi di bigliettazione, di un sistema di emissione titoli di viaggio magnetica-elettronica volto ad ottenere un biglietto unico integrato sia per il trasporto su gomma che per quello su ferro;
- rispetto ambientale: riduzione delle emissioni in atmosfera, smaltimento dei rifiuti, sperimentazione del gasolio bianco per l'alimentazione delle locomotive, riduzione dell'utilizzo di prodotti inquinanti, definizione di un piano di contenimento per l'abbattimento dell'inquinamento acustico.

In merito alla sicurezza, in ambito del progetto SCMT, nel corso dell'esercizio è stata realizzata l'installazione della relativa tecnologia su 218 rotabili di serie.

Divisione Global Logistics

Gli investimenti dell'anno 2004 ammontano a 187 milioni di euro circa, di cui 149 sul materiale rotabile per nuovi acquisti, interventi di revamping e manutenzione incrementativa.

I principali interventi di acquisto hanno interessato nuove locomotive Bombardier, locomotive E402c e locomotive da manovra per reingegnerizzarne il processo.

Gli interventi di revamping hanno riguardato la modifica del rapporto di trasmissione E656, l'applicazione dei gruppi statici loco treno, e le locomotive e i carri per il trasporto siderurgico.

La manutenzione incrementativa ha interessato locomotive da manovra e da treno, oltre ai carri.

Per le tecnologie della sicurezza, gli investimenti più rilevanti hanno riguardato, per 16 milioni, il progetto SCMT.

Unità Tecnologie Materiale Rotabile

Gli investimenti realizzati nell'esercizio sono stati pari a 40 milioni di euro, di cui i principali hanno riguardato:

- la manutenzione delle opere civili e l'adeguamento tecnologico degli impianti di officina, per circa 21 milioni di euro;
- i progetti informatici, per 4 milioni di euro circa;
- GEIE/ERTMS relativo all'ammodernamento tecnologico di bordo, per 2 milioni di euro circa;
- la realizzazione di impianti di depurazione e sanificazione, per circa 1,3 milioni.

Per quanto riguarda i programmi d'intervento co-finanziati dall'Unione Europea ed avviati negli anni precedenti, proseguono i progetti FIFTH (Fast Internet and Tv for Fast Trains Host) e il già citato progetto PV TRAIN.

Corporate

I progetti di investimento riferiti alla Corporate sono prevalentemente progetti informatici. Nel 2004 hanno superato i 24 milioni di euro ed hanno riguardato principalmente:

- il Progetto Purchases Management System (PMS) per la ridefinizione del processo degli acquisti e la valutazione dei fornitori;
- lo sviluppo delle due fasi del sistema Rolling Stock Management System (R.S.M.S), finalizzato a reingegnerizzare tutti i processi operativi degli interventi manutentivi.

LA FLOTTA TRENITALIA

Alla fine del 2004 il parco operativo di Trenitalia, anche a seguito degli investimenti effettuati nel corso dell'esercizio, ha quasi raggiunto le 63.000 unità. L'articolazione della flotta, tra mezzi di trazione, carrozze e carri è la seguente:

Categoria	Descrizione	Numero unità
trainante	Locomotive a vapore	23
trainante	Locomotive Elettriche	1.873
trainante	Locomotive Diesel	384
Totale trainante		**2.280**
mezzi leggeri	Elettrici (Ale, Le)	1.125
mezzi leggeri	Diesel (Aln, Ln)	735
Totale mezzi leggeri		**1.860**
complessi	TAF	99
complessi	Elettrotreni	95
	di cui ETR 500	57
Totale complessi		**194**
mezzi di manovra	Locomotive Elettriche	5
mezzi di manovra	Locomotive/Automotori Diesel	1.069
Totale manovra		**1.074**
trainato	Carrozze Viaggiatori	8.010
trainato	Bagagliai, Postali, Altro	256
trainato	Carri FS	49.028
Totale trainato		**57.294**
Totale mezzi complessivi		**62.702**

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

L'ambito della ricerca in cui sta operando Trenitalia è quello sia dell'innovazione tecnologica finalizzata all'aumento della produttività che quello legato alla sicurezza dell'esercizio e del rispetto dell'ambiente. L'ammontare dei costi capitalizzati nel 2004 per tale attività ammontano a circa 5 milioni di euro.

Nel corso dell'anno sono state avviate delle attività di ricerca riguardanti il vettore idrogeno, l'aerodinamica, la diagnostica innovativa e la resistenza agli urti; inoltre, è continuato il programma di attività relative al progetto HTE (High Speed Train Europe).

Come già accennato nel precedente paragrafo destinato agli investimenti, nell'ambito dei progetti co-finanziati dall'Unione Europea, nel 2004 si è completata la campagna di test e misure del FIFTH, progetto che ha sperimentato servizi multimediali via satellite ad alta

qualità sui treni della rete italiana ad alta velocità, si sono completate le fasi previste del progetto PVTRAIN, assolutamente innovativo che sviluppa la tecnologia fotovoltaica nel settore ferroviario permettendo minore emissione di anidride carbonica in atmosfera. Sono state inoltre realizzate, nell'ambito del progetto TRAINCOM, le specifiche e i protocolli di trasmissione terra-treno basati su tecnologie internet e, su commissione del politecnico di Milano, è stato realizzato altresì uno studio consistente in test eseguiti in galleria del vento su ETR e semipilota.

Trenitalia ha proseguito, nel corso del 2004, la sua partecipazione ai progetti di ricerca promossi dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR) essenzialmente tramite il Consorzio TRAIN (Trenitalia 13%, RFI 13%, Enea, Uniontrasporti, industria). Il Consorzio ha l'obiettivo di favorire la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie nel trasporto delle merci e delle persone, con particolare riferimento all'area del Mezzogiorno. Il Consorzio ha concentrato le proprie attività soprattutto sull'intermodalità.

In tale ambito, nel corso dell'anno 2004, sono proseguite le attività dei progetti SETRAM ed AGROLOGIS del Consorzio TRAIN.

In relazione poi alla partecipazione ai programmi di Ricerca e Sviluppo tecnologico dell'Unione Europea, si deve evidenziare che nel mese di maggio 2004 è iniziato il progetto di ricerca europeo BRAVO, il cui scopo è quello di aumentare il traffico merci su ferro sul corridoio del Brennero, con modalità di trasporto intermodale, mediante il miglioramento della qualità, della efficienza e delle tecnologie di sistema.

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

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

Tutti i costi di ricerca e sviluppo sostenuti nel 2004 relativi al settore della logistica, pari a 674 migliaia di euro, sono confluiti nei costi di esercizio.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Nel seguito sono rappresentati, in un tabella di sintesi, i principali rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con imprese controllate, imprese collegate, controllanti, altre imprese consociate e collegate di proprie controllate dirette ed indirette.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate	Commerciali e diversi:	Commerciali e diversi:
Italcontainer S.p.A. (b)	Servizio trasporto merci Distacco di personale Cariche sociali	
Omnia Express S.p.A. (b)	Cariche sociali Rimb.costi comuni di gestione	Trasporti e spedizioni Servizi di manovra Assicurazioni Prestazioni diverse
Omnia Logistica S.p.A. (b)	Servizio trasporto merci Distacco di personale Noli materiale rotabile Cariche sociali	Personale distaccato
Serfer S.r.l. (b)	Servizio trasporto merci Manutenz. e noli materiale rotabile Attività formazione Cariche sociali	Fornitura materiale Servizi di manovra Trasporto e spedizioni Personale distaccato Manutenzione materiale rotabile
Ecolog S.p.A. (b)	Servizio trasporto merci Manutenz. e noli materiale rotabile Corris.binari di racc.staz.di confine Distacco di personale Cariche sociali	
Passaggi S.p.A. (b)	Distacco di personale	Fee per acquisto titoli di viaggio
Ferport S.r.l. (b)	Servizio trasporto merci Attività formazione Cariche sociali	Servizi di manovra
Ferport Napoli S.r.l. (b)	Servizio trasporto merci Attività formazione Cariche sociali	Servizi di manovra
Nord Est Terminal S.p.A. (b)	Cariche sociali	Servizi di manovra Servizi diversi su container
Cargo Chemical S.p.A (b)	Servizio trasporto merci Noli materiale rotabile Corrisp.binari di racc.staz.di confine Rimb. Costi comuni di gestione	Servizi di manovra Servizi diversi Nolo materiale ferroviario

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

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

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
FS Cargo S.p.A. (b)	*Commerciali e diversi:* Distacco di personale *Finanziari:* Finanziamenti fruttiferi	*Commerciali e diversi:* Distacco di personale Fitto locali Uffici
Imprese collegate	**Commerciali e diversi:**	**Commerciali e diversi:**
Cisalpino AG	Manutenzione materiale rotabile Vendita biglietteria Cariche sociali	Prestazioni diverse
Italcertifer Soc.Cons.p.A.	Collaudi Distacco di personale Cariche sociali Rimb. Costi comuni di gestione	
Artesia S.a.s.		Servizio interna.le. treni notte Pedaggio altre ferrovie Servizi di trasporto
Metronapoli S.p.A.	Manutenzione materiale rotabile Noli materiale rotabile Collaudi Vendita pubbl.e spazi pubblicitari Distacco di personale Locazione immobili Cariche sociali	Certificazione CST Campania
Logistica Mediterranea Cargo SA	Distacco di personale	
Sodai Italia S.p.A.	Affitto siti originari Distacco di personale Riaddebito utenze Cariche sociali	Trattamento depurazione acque
Wisco S.p.A.	Affitto siti originari Distacco di personale Riaddebito utenze Cariche sociali	Trattamento depurazione acque
Tilo SA	Cariche sociali	
Hannibal S.p.A.	Servizi trasporto merci	

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

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

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Controllanti		
Ferrovie dello Stato S.p.A. (a)	Trasporto dipendenti per viaggi di servizio	Fornitura e gestione servizi (consulenze area Fiscale
	Trasporto gratuito titolari CLC (contributo)	Bilancio, Affari societari, Relazioni Esterne,
	Servizi Club Eurostar	Relazioni Indus.li, Legale Lavoro, Amm.ne
	Distacco di personale	Personale dirigente e Sviluppo Oeganizzazione)
	Titoli di viaggio a richiesta	Distacco di personale
	Finanziari:	Assicurazioni
	Interessi c/c intersocietario	Cariche sociali
	Interessi attivi su IVA di pool	Prestazioni Polfer
		Licenza d'uso del Marchio
		Finanziari:
		c/c intersocietario
		Debito per cessione ramo d'azienda
		Finanziamenti e Fidejussioni
Altre imprese consociate		
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti per viaggi di servizio	Energia elettrica per trazione treni
	Servizio trasporto merci	Servizio di manovra
	Manutenzione materiale rotabile	Pedaggio
	Noli materiale rotabile	Servizio di traghettamento
	Servizio manovra	Servizio di pulizia
	Collaudi	Manut. E ripar. Immobili
	Ingegneria della manutenzione	Personale distaccato
	Manutenzione ordinaria e ciclica rotabili	Utenze
	Trasporto gratuito titolari CLC (contributo)	Serv. Biglietteria in staz. Impresenziate
	Attività formazione	Stampa orario ufficiale
	Distacco di personale	Prestazioni sanitarie
	Servizio condotta	Manut. E ripar. Obliteratrici
	Fornitura orario ufficiale	Manut. HW e SW
		Servizi accessori per la circolazione
		Canoni locazione immobili
Ferservizi S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti per viaggi di servizio	Amministrazione del personale
	Distacco di personale	Contabilità e tesoreria
	Manutenzione beni immobili	Facilities management
	Trasporto gratuito titolari CLC (contributo)	Ferrotel
	Cariche sociali	Gestione amm.va ristorazione
	Rimborso costi comuni di gestione	Servizi per la formazione
		Gest. e svil.sistema Gest/Economico
		Servizi di comunicazione
		Building management
		Personale distaccato
		Servizi acquisti di gruppo

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

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

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Altre imprese consociate		
Ferrovie Real Estate S.p.A. (b)	Interv. per Manut. straordinaria su immobili	
	Manut. incrementativa su Imp. d'Officina	Canoni di locazione immobili
Metropark S.p.A. (b)	Gestione parcheggi	Fornitura badge parcheggio
Grandi Stazioni S.p.A. (b)		Canoni di locazione immobili
		Oneri condominiali
Centostazioni S.p.A. (b)		Canoni di locazione immobili
		Oneri condominiali
Fercredit S.p.A. (b)	Cariche sociali	Canoni leasing beni mobili
Italferr S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti per viaggi di servizio	Progettazione/Direzione lavori
	Vendita orario ufficiale	
	Trasporto gratuito titolari CLC (contributo)	
	Cariche sociali	
	Rimborso costi comuni di gestione	
Sogin S.r.l. (b)		Autoservizi sostitutivi
		Spese trasporto personale
Sita S.p.A. (b)	Cariche sociali	Autoservizi sostitutivi
		Provvigioni
Tav S.p.A. (b)	Titoli da viaggio a richiesta	
	Prove Alta Velocità	
	Ingegneria della manutenzione	
FS LAB S.p.A. (b)	Cariche sociali	
Collegate di controllate		
SGT S.p.A.	Servizio trasporto merci	
	Personale distaccato	
Cemat S.p.A.	Servizio trasporto merci	Prestazioni diverse
	Vendita materiali scorta	
	Manutenz. e collaudo materiale rotabile	
	Nolo rotabili	
	Movimentazione container	
	Cariche sociali	
Pol Rail S.r.l.	Servizio trasporto merci	
	Cariche sociali	
Sinter Inland Terminal S.p.A.	Cariche sociali	
East Rail S.r.l.	Servizio trasporto merci	
Sideuropa S.r.l.	Servizio trasporto merci	
	Nolo copertoni	
	Affitto locali in Milano	
	Cariche sociali	
Società Alpe Adria S.p.A.	Servizio trasporto merci	
	Cariche sociali	

(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 riporta inoltre la sintesi dei valori patrimoniale ed economici derivanti dai rapporti sopra indicati.

Rapporti commerciali e diversi

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2004		2004						
				Costi				Ricavi	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Acquisti di materie	Servizi	Altro	Beni	Servizi	Altro
Imprese controllate	**40.896**	**10.710**	**230**	**1**	**34.872**	**211**	**0**	**64.546**	**759**
Italcontainer S.p.A.	4.276	0				84		26.146	131
Omnia Express S.p.A.	29	7.382	27		19.148	55			67
Omnia Logistica S.p.A.	2.558	10			9	4		8.616	160
Serfer S.r.l.	229	963		1	6.526	67		409	16
Ecolog S.p.A.	29.777	0						15.573	157
Passaggi S.p.A.	480	347			91				74
Ferport S.r.l.	2	1.335			6.976			3	16
Ferport Napoli S.r.l.	3	310			1.025				8
FS Cargo S.p.A.	22	118			529	1		41	49
FS Railfreight S.r.l	81	0							
Nord Est Terminal S.p.A.	2	17			24				3
Cargo Chemical S.p.A	3.437	228	203		544			13.758	78
Imprese collegate	**23.886**	**15.050**	**402**	**0**	**24.089**	**45**	**1**	**28.311**	**3.626**
Cisalpino AG	13.909	9.166			3.795			22.039	2.185
Italcertifer Soc.Cons.p.A.	1.135	257	402		5	31		898	33
Artesia S.a.s.		3.196			11.681				2
Metronapoli S.p.A.	7.413	346				7	1	5.026	72
Logistica Mediterranea Cargo SA	74	0						11	57
Bopa G.B. S.r.l.	15	7			1.514	7			15
Sodai Italia S.p.A.	629	1.140			2.703	0		83	674
Wisco S.p.A.	520	688			4.391	0		65	586
Tilo SA	2	0			0	0			2
Hannibal S.p.A.	189	250			0	0		189	

Denominazione	31.12.2004		2004						
				Costi				Ricavi	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Acquisti di materie	Servizi	Altro	Beni	Servizi	Altro
Controllanti	**638.271**	**23.602**	**511**	**0**	**69.773**	**371**	**0**	**687**	**1.935**
Ferrovie dello Stato S.p.A.	638.271	23.602	511		69.773	371		687	1.935
Altre imprese consociate	**50.419**	**426.578**	**5.622**	**92.065**	**851.373**	**1.879**	**2**	**42.450**	**51.211**
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	32.211	200.434	2.171	92.065	648.545	1.624	1	31.400	45.789
Ferservizi S.p.A.	2.390	43.327	8		110.093	6		1.443	4.776
Ferrovie Real Estate S.p.A.	4.895	12.126			37.348			497	55
Metropark S.p.A.	3	54			32				42
Grandi Stazioni S.p.A.	34	603			26.287				0
Centostazioni S.p.A.		5.580			8.234				0
Fercredit S.p.A.	89	155.533			127	62			8
Italferr S.p.A.	1.743	161	3.443			127	1	295	352
Sap	1	3				0			
Sogin S.r.l.	5	8.092			19.713	29			13
Sita S.p.A.	238	665			994	31			174
Tav S.p.A.	8.808	0						8.815	
FS LAB S.p.A.	2	0							2
Collegate di controllate	**13.199**	**638**	**0**	**0**	**908**	**2.807**	**18**	**68.035**	**1.889**
SGT S.p.A.	47							343	54
Cemat S.p.A.	9.450	638			908	552	18	42.262	1.226
Pol Rail S.r.l.	2.029	0				2.221		18.960	14
Sinter Inland Terminal S.p.A.		0							8
East Rail S.r.l.	96	0				34		1.214	
Sideuropa S.r.l.	1.502	0						4.320	547
Alpe Adria S.p.A.	75	0						936	40
TOTALE	766.671	476.578	6.765	92.066	981.015	5.313	21	204.029	59.420

Rapporti finanziari

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2004					2004	
	Imm.ni Finanz.	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**629**
Omnia Express S.p.A.							2
Ecolog S.p.A.							550
Passaggi S.p.A.							11
FS Cargo S.p.A.							65
Cargo Chemical S.p.A							1
Controllanti	**0**	**0**	**2.279.351**	**0**	**0**	**56.621**	**10.503**
Ferrovie dello Stato S.p.A.			2.279.351			56.621	10.503
Collegate di controllate	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**17**
Pol Rail S.r.l.							8
Sideuropa S.r.l.							9
TOTALE	**0**	**0**	**2.279.351**	**0**	**0**	**56.621**	**11.149**

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

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Nel seguito viene evidenziato il risultato economico conseguito nell'esercizio 2004, nel settore del trasporto merci, da FS Cargo S.p.A. e dal relativo Gruppo e da Passaggi S.p.A. nel settore del Business Travel e Logistica della Formazione (mercato interno al Gruppo).

Nessun commento, invece, viene riportato per le società Hydroitalia Tre S.r.l. e Sve Rail Italia S.r.l., in quanto non operative al 31 dicembre 2004.

FS Cargo S.p.A.

(Importi in migliaia di euro)

	2004	2003
Ricavi operativi	817	745
Costi	(2.120)	(2.925)
Margine Operativo lordo	**(1.303)**	**(2.180)**
Amm./svalutaz./acc.ti	(99)	(105)
Saldo oneri/proventi diversi	44	347
Risultato operativo	**(1.358)**	**(1.938)**
Saldo gestione finanziaria	(452)	(4.520)
Componenti straordinarie nette	134	582
Risultato netto di periodo	**(1.676)**	**(5.876)**

Il risultato, sebbene ancora negativo, mostra un netto miglioramento rispetto al 2003 ancora più consistente se si considera che l'esercizio precedente beneficiava di plusvalenze per più di 0,9 milioni.

Il miglioramento, come si evince dalla tabella suesposta, è riconducibile essenzialmente alla gestione finanziaria sulla quale hanno influito i seguenti fattori:

- il ripristino di valore delle partecipazioni effettuato nei limiti delle svalutazioni operate negli esercizi precedenti, pari a 1.767 migliaia di euro (405 migliaia di euro nel 2003), che ha interessato le controllate Omniaexpress S.p.A., Cargo Chemical S.p.A. e Serfer S.p.A., in quanto tornate a presentare un bilancio 2004 in utile;
- la minore svalutazione di partecipazioni, che nel 2004 ha interessato soltanto la controllata Omnia Logistica per 2.708 migliaia di euro. Si precisa al riguardo che la consistente perdita che quest'ultima società ha registrato nel 2003 (5.589 migliaia di euro) e nei precedenti esercizi, ha reso necessario nel corso del 2004, oltre ad una riduzione del capitale sociale, anche un intervento finanziario dell'azionista per 7.677 migliaia di euro. Per porre rimedio a tale situazione, la società dopo il tentativo non realizzatosi di ricerca di un partner privato, ha predisposto, come già evidenziato nella Relazione al bilancio 2003, un piano di risanamento che contempla essenzialmente la cessazione della tradizionale attività del settore dl collettame, non più reddituale, un progressivo recupero dell'attività di logistica da realizzarsi negli anni 2004-2005 ed il ridimensionamento dell'organico fino al previsto conseguimento di risultati economici positivi entro l'anno

2006. In attuazione di tale piano a decorrere dal 1° gennaio 2004 è cessata l'attività collettamistica e dal 1° Aprile successivo sono state effettuate azioni di intervento sul personale in esubero che hanno portato alla mobilità di 13 unità ed al trasferimento ad altre società del Gruppo (Trenitalia ed OmniaExpress) di altre 28 unità.

L'evoluzione prevedibile della gestione di FS Cargo dipende dal più ampio progetto di riorganizzazione del settore della logistica di Trenitalia ancora in corso di definizione.

Si precisa, tuttavia, che da un eventuale progetto di ristrutturazione, non dovrebbero derivare effetti significativi in termini di minusvalenze per FS Cargo, considerato che quest'ultima nel valutare le proprie immobilizzazioni finanziarie, che rappresentano la parte più rilevante dell'attivo del bilancio, rettifica storicamente il loro valore per riflettere le perdite ritenute durevoli.

Si segnala infine che anche per il 2005 la società ha l'obiettivo di sviluppare volumi di vendita in quei segmenti ad elevato valore aggiunto ed a migliorare la propria redditività, pur in presenza di vincoli operativi e di scenario, al fine di consolidare il trend positivo di recupero conseguito.

Passaggi S.p.A.

L'attività della società Passaggi nel corso dell'esercizio 2004 è stata caratterizzata dalla cessazione del rapporto con la società BOPA BT S.r.l. ed il contestuale avvio di nuovi rapporti con la società Cisalpina Tours S.p.A.

Infatti il 31 ottobre 2004 si è chiuso definitivamente il contratto con la società BOPA BT S.r.l. per la gestione dei servizi di Business Travel, contratto scaduto il 30 aprile 2004 e prorogato fino a tale data, ed il 25 ottobre 2004 la società Cisalpina Tours S.p.A. ha sottoscritto il contratto per la gestione del servizio fino al 31 dicembre 2006.

Il nuovo rapporto con detta società prevede una rimodulazione del sistema di remunerazione di Passaggi consistente nel riconoscimento da parte delle società del Gruppo FS di una provvigione sulla base delle transazioni effettuate e, contestualmente, la società Passaggi riconosce parte di tale provvigione alla Cisalpina Tours a fronte della diretta gestione del Business Travel.

(Importi in migliaia di euro)

	2004	2003
Ricavi operativi	1.531	1.782
Costi	(1.577)	(2.047)
Margine Operativo lordo	**(46)**	**(265)**
Ammortam/svalutaz/accanton./saldo oneri-proventi diversi	(212)	42
Risultato operativo	**(258)**	**(223)**
Saldo gestione finanz.	(1)	(28)
Saldo gestione straordinaria	(8)	1.070
Imposte sul reddito	(6)	(367)
Risultato netto di periodo	**(273)**	**452**

Come risulta dalla tabella suesposta la società chiude l'esercizio 2004 con una perdita di 273 migliaia di euro. Il peggioramento di 725 migliaia di euro rispetto al 2003, è sostanzialmente riconducibile all'effetto sul risultato 2003 della plusvalenza realizzata in tale esercizio, pari a circa 1.100 migliaia di euro, con la cessione del ramo d'azienda, ovviamente non ripetibile.

Per quanto attiene l'evoluzione prevedibile della gestione l'esercizio 2005, a seguito del nuovo assetto societario e della rideterminazione del sistema di remunerazione sopra evidenziato, è previsto un miglioramento dei servizi offerti alle società del gruppo FS (Business Travel e logistica della formazione) ed un miglioramento del risultato in quanto le fee riconosciute mirano a remunerare i costi di gestione.

AZIONI PROPRIE

Al 31 dicembre 2004 Trenitalia non possiede azioni proprie né della società controllante, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona. Si fa inoltre presente che nel corso dell'esercizio 2004, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie né della società controllante, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

ALTRE INFORMAZIONI

Decreto legislativo 231/2001

Nel corso dell'anno si è conclusa la mappatura delle attività a rischio configurabili ai sensi del Dlgs. n.231/2001 con l'elaborazione e la somministrazione ai dirigenti di Trenitalia dei questionari di CSA (Control Self Assessment).

Sulla base dei risultati emersi dai questionari, che hanno portato all'individuazione del cosiddetto "rischio netto", ossia ai rischi di commissione reati ex D. Lgs.231 pur in presenza di sistemi di controllo interno, è stato predisposto il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo di Trenitalia, presentato al Consiglio di Amministrazione della Società nella seduta tenutasi il 21 dicembre 2004. Successivamente, nella seduta del 23 febbraio 2005, lo stesso Consiglio ha approvato il modello presentatogli.

Decreto legislativo 196/2003

Si informa che, relativamente agli obblighi della società derivanti dalla normativa di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" è in corso di elaborazione il "Documento programmatico sulla sicurezza", così come previsto dal citato decreto, i cui termini di scadenza, con D.L. 266/2004 sono stati prorogati al 30 giugno 2005.

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Gennaio 2005

- Il 7 gennaio 2005, poco prima delle ore 13, l'Interregionale 2255 si è scontrato con il treno merci 59308 nella stazione di Bolognina (linea Bologna – Verona), a circa 25 chilometri da Bologna. L'urto frontale tra i due treni ha causato 17 vittime e 70 feriti. Come per i casi analoghi, le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società, sono coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.
- Il 18 gennaio 2005 il CdA di Trenitalia, in esecuzione di quanto stabilito dall'Assemblea Straordinaria dei soci del 21 dicembre 2004, ha deliberato l'aumento di capitale sociale da 2.592.871 migliaia di euro ad 2.744.664 migliaia di euro con emissione di n. 303.586 nuove azioni ordinarie del valore unitario di euro 500. L'unico socio, Ferrovie dello Stato S.p.A., ha sottoscritto e liberato l'intero importo mediante rinuncia, per un corrispondente ammontare, della quota di credito esigibile vantato nei confronti di Trenitalia per la cessione del ramo d'Azienda.
- Il 28 gennaio 2005 Trenitalia, in esecuzione di quanto deliberato dal CdA nella seduta del 21 dicembre 2004, ha esercitato il diritto a cedere l'intera quota posseduta nella società BOPA Grandi Biglietterie S.r.l, pari al 20% del capitale sociale, alla società Bonomi e Pagani BOPA S.r.l., così come previsto dal contratto di opzione stipulato in data 4 dicembre 2003 . La cessione si è perfezionata in data 8 febbraio 2005 al prezzo di euro 840.000, il cui incasso è avvenuto mediante escussione di fideiussione Meliorbanca.
- Lo stesso 28 gennaio, il CdA di Trenitalia ha deliberato di non procedere alla sottoscrizione dell'aumento di capitale deliberato dall'Assemblea dei soci della Interbrennero S.p.A. in data 11 novembre 2004; pertanto la partecipazione pari allo 0,53%, al termine dell'operazione di aumento di capitale, che avverrà entro il 31 marzo, sarà proporzionalmente ridotta.

Marzo 2005

- L'11 marzo 2005 è stata ufficializzata la nuova struttura di Trenitalia sulla base della quale la Società si articola in tre aree di business:
  - Passeggeri, nazionale ed internazionale, responsabile dei servizi sulle medie e lunghe percorrenze;
  - Passeggeri Locale, responsabile dei servizi in ambito metropolitano, regionale e interregionale;

  coordinate dalla Direzione Generale Operativa Passeggeri, e:

  - Global Logistics, responsabile del trasporto delle merci;

  coordinata dalla Direzione Generale Operativa Logistica.

Si aggiungano inoltre dodici Direzioni centrali che hanno, essenzialmente, lo scopo di assicurare la definizione delle strategie aziendali, la tutela legale degli interessi e dei diritti societari, l'adeguamento dei sistemi aziendali alle nuove condizioni competitive presenti sui mercati di riferimento, l'effettuazione degli approvvigionamenti centralizzati, al fine di rafforzare l'identità aziendale senza sovrapposizioni con le responsabilità delle aree di business.

- Il 14 marzo è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il DPR n.340 del 22 dicembre 2004 contenente il regolamento per la disciplina dell'incentivazione del trasporto ferroviario combinato, accompagnato e di merci pericolose, a norma dell'art.38 della legge n.166 del 1° agosto 2002.
- Il 23 marzo è stato approvato il provvedimento definitivo (n. 3276-B collegato al D.L. n. 7/2005) di accertamento contributi da Contratto di Servizio Pubblico 2003.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Come illustrato nel capitolo sullo scenario macroeconomico riguardo alla domanda di trasporto ferroviario nei Paesi dell'Unione Europea, il 2004 ha mantenuto la tendenza evidenziata nel 2003, facendo registrare una crescita sia nel comparto viaggiatori che in quello delle merci. Il trend positivo, iniziato nel 2004, è previsto continui anche nel medio termine tenuto conto della progressiva introduzione dei servizi AV, per il settore della medio/lunga percorrenza, dell'almeno parziale recupero dell'inflazione pregressa sul complesso dei corrispettivi dei Contratti di Servizio con le Regioni relativi all'offerta storica, per il settore metropolitano e regionale e dell'aumento della domanda che il riassetto complessivo del settore merci, sempre più nell'ottica della logistica integrata, sarà in grado di determinare.

Nel settore della logistica, inoltre, c'è da segnalare che l'emanazione del DPR n. 340/2004, appena sopra richiamato, avvenuta con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del 14 marzo 2005, consente ai soggetti interessati (vettori ferroviari che operano nel settore del trasporto combinato e delle merci pericolose e loro clienti) di dare il via a tutte le attività previste nel citato provvedimento normativo atte ad accedere agli incentivi di cui alla Legge n. 166/2002.

Su quest'ultimo aspetto c'è da precisare che il DL n. 315/2004, confermando gli stanziamenti a favore del trasporto combinato su ferrovia per il triennio 2004-2006, consentirà agli aventi diritto di formalizzare gli incentivi anche per l'anno 2004, una volta determinati gli importi attraverso le previste convenzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il trend positivo previsto nel settore del traffico ferroviario è atteso, pertanto, dia i suoi positivi effetti in termini di volumi e conseguentemente di ricavi nell'esercizio in corso.

Ciò peraltro risulta sostanzialmente confermato sul fronte della "performance" dei ricavi da traffico del trasporto viaggiatori (nazionale/internazionale e locale, tenendo presenti gli effetti che su quest'ultimo settore derivano dall'attivazione delle già citate contromisure operative sulle tratte di maggior criticità del servizio di trasporto dei "pendolari") dall'andamento dei primi mesi del 2005, mentre sul fronte dei ricavi derivanti dal trasporto merci e dai servizi di logistica, l'avvio delle nuove strategie sul fronte operativo e commerciale sta mostrando un

certo ritardo, nel periodo sopra citato, nel produrre gli effetti attesi, pur essendo confermati gli obiettivi del percorso di miglioramento proiettati sull'intero arco del 2005.

Sul fronte degli investimenti, in coerenza con le strategie di miglioramento del servizio offerto ai viaggiatori e ai clienti del trasporto merci, sia in termini di qualità e affidabilità specifica che di efficienza complessiva, nonché di preparazione della flotta alla prossima attivazione dei servizi ad alta velocità, sono previsti ulteriori rilevanti interventi destinati all'acquisto di nuovo materiale rotabile, alla manutenzione incrementativi e al revamping, all'applicazione di nuove tecnologie a bordo treno, nonché interventi minori comprendenti progetti di informatica e di miglioramento degli impianti delle officine.

Infine, per quanto riguarda il Gruppo delle società controllate, l'azione sarà concentrata sull'attenta verifica che, nell'ambito delle rispettive competenze, sia proseguita l'attività tesa a massimizzare l'efficienza gestionale, così da contribuire positivamente al raggiungimento degli obiettivi di gestione per il 2005 del Gruppo Trenitalia nel suo complesso.

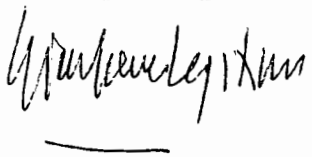
PROPOSTA DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2004, evidenzia una perdita di euro 327.673.622, per la quale si propone il riporto a nuovo.

Roma, 5 aprile 2005

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente



PROSPETTI CONTABILI

PAGINA BIANCA

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		31.12.2004	31.12.2003	Differenze
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI				
(di cui già richiamati)				
B) IMMOBILIZZAZIONI				
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI				
1) Costi di impianto e di ampliamento		513	1.745	(1.232)
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità		4.239.056	2.441.929	1.797.127
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		66.638.968	55.945.086	10.693.882
6) Immobilizzazioni in corso e acconti		22.164.326	65.293.307	(43.128.981)
7) Altre		36.415.336	24.129.146	12.286.190
Totale I		129.458.199	147.811.213	(18.353.014)
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI				
2) Materiale rotabile ed imp. Industriali		5.874.484.215	5.792.900.664	81.583.551
3) Attrezzature industriali e commerciali		68.507.269	50.949.180	17.558.089
4) Altri beni		63.698.889	60.391.415	3.307.474
5) Immobilizzazioni in corso e acconti		1.141.082.338	669.413.364	471.668.974
Totale II		7.147.772.711	6.573.654.623	574.118.088
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate		43.091.384	37.223.422	5.867.962
b) Imprese collegate		74.392.683	42.220.675	32.172.008
d) Altre imprese		9.226.670	9.226.670	-
	Totale 1)	126.710.737	88.670.767	38.039.970
2) Crediti:				
d) verso altri				
- esigibili entro l'esercizio successivo		-	-	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo		409.497	300.473	109.024
	Totale 2)	409.497	300.473	109.024
Totale III		127.120.234	88.971.240	38.148.994
Totale B) Immobilizzazioni		**7.404.351.144**	**6.810.437.076**	**593.914.068**
C) ATTIVO CIRCOLANTE				
I. RIMANENZE				
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo		736.851.082	687.673.303	49.177.779
3) Lavori in corso su ordinazione		2.067.646	1.104.247	963.399
4) Prodotti finiti e merci		139.500	721.356	(581.856)
6) Cespiti radiati da alienare		16.268.826	7.590.276	8.678.550
Totale I		755.327.054	697.089.182	58.237.872

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		31.12.2004	31.12.2003	Differenze
II. CREDITI				
1) Verso clienti				
- esigibili entro l'esercizio successivo		868.462.250	808.958.437	59.503.813
- esigibili oltre l'esercizio successivo		-	-	-
		868.462.250	808.958.437	59.503.813
2) Verso imprese controllate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		40.896.343	22.328.094	18.568.249
- esigibili oltre l'esercizio successivo		-	5.400.000	(5.400.000)
		40.896.343	27.728.094	13.168.249
3) Verso imprese collegate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		23.886.403	21.289.256	2.597.147
- esigibili oltre l'esercizio successivo		-	-	-
		23.886.403	21.289.256	2.597.147
4) Verso controllanti				
- esigibili entro l'esercizio successivo		90.729.754	208.719.973	(117.990.219)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		547.533.736	407.171.144	140.362.592
		638.263.490	615.891.117	22.372.373
4 bis) Crediti tributari				
- esigibili entro l'esercizio successivo		62.015.218	55.747.247	6.267.971
- esigibili oltre l'esercizio successivo		-	-	-
		62.015.218	55.747.247	6.267.971
5) Verso altri				
a) altre imprese consociate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		50.385.547	164.840.601	(114.455.054)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		-	-	-
		50.385.547	164.840.601	(114.455.054)
b) altri				
- esigibili entro l'esercizio successivo		1.032.406.220	559.060.818	473.345.402
- esigibili oltre l'esercizio successivo		-	-	-
		1.032.406.220	559.060.818	473.345.402
	Totale 5)	1.082.791.767	723.901.419	358.890.348
Totale II		2.716.315.471	2.253.515.570	462.799.901
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI				
1) Partecipazioni in imprese controllate		-	30.000	(30.000)
2) Partecipazioni in imprese collegate		840.000	-	840.000
Totale III		840.000	30.000	810.000
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE				
1) Depositi bancari e postali		9.979.070	5.200.457	4.778.613
2) Assegni		12.385	1.743	10.642
3) Denaro e valori in cassa		39.978.202	45.041.132	(5.062.930)
4) Conti correnti di tesoreria		-	72.882.606	(72.882.606)
Totale IV		49.969.657	123.125.938	(73.156.281)
Totale C) Attivo circolante		**3.522.452.182**	**3.073.760.690**	**448.691.492**
D) RATEI E RISCONTI				
I. RATEI		-	10.576	(10.576)
II. RISCONTI				
2) Altri risconti		369.041	348.247	20.794
Totale D) Ratei e risconti		**369.041**	**358.823**	**10.218**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)		10.927.172.367	9.884.556.589	1.042.615.778

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	2.592.871.000	2.289.285.500	303.585.500
II. RISERVA DA SOPRAPPREZZO DELLE AZIONI	-	-	-
III. RISERVA DI RIVALUTAZIONE	-	-	-
IV. RISERVA LEGALE	28.237.641	28.237.641	-
V. RISERVA STATUTARIE	-	-	-
VI. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	-	-	-
VII. ALTRE RISERVE			
1. Riserva straordinaria	38.606.766	57.333.926	(18.727.160)
Totale capitale sociale e riserve	2.659.715.407	2.374.857.067	284.858.340
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	-	-	-
IX UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	**(327.673.622)**	**(18.727.159)**	**(308.946.463)**
Totale A) Patrimonio Netto	**2.332.041.785**	**2.356.129.908**	**(24.088.123)**
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
3) Fondo rettifica valore cespiti	728.684.254	777.545.094	(48.860.840)
4) Fondo ristrutturazione industriale	120.130.813	145.550.439	(25.419.626)
5) Fondo rischi partecipazioni Gruppo	2.288.100	14.333	2.273.767
6) Altri	144.419.474	130.196.358	14.223.116
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**995.522.641**	**1.053.306.224**	**(57.783.583)**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**1.830.912.400**	**1.835.994.871**	**(5.082.471)**
D) DEBITI			
3) Debiti verso soci per finanziamenti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	303.585.689	-	303.585.689
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.803.157.069	1.917.928.447	(114.771.378)
	2.106.742.758	1.917.928.447	188.814.311
4) Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	300.000.000	-	300.000.000
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.400.000.000	1.000.000.000	400.000.000
	1.700.000.000	1.000.000.000	700.000.000
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.566.147	4.250.601	(2.684.454)
- esigibili oltre l'esercizio successivo			
	1.566.147	4.250.601	(2.684.454)

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	733.636.277	694.955.928	38.680.349
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	733.636.277	694.955.928	38.680.349
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	10.710.378	9.758.375	952.003
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	10.710.378	9.758.375	952.003
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	15.049.953	12.095.800	2.954.153
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	15.049.953	12.095.800	2.954.153
11) Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	195.731.584	42.671.261	153.060.323
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	195.731.584	42.671.261	153.060.323
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	92.611.017	85.848.465	6.762.552
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	92.611.017	85.848.465	6.762.552
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	151.621.017	154.503.010	(2.881.993)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	151.621.017	154.503.010	(2.881.993)
14) Altri debiti			
a) verso altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	426.576.493	372.514.436	54.062.057
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.808	1.808	-
	426.578.301	372.516.244	54.062.057
b) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	331.938.503	342.293.718	(10.355.215)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	331.938.503	342.293.718	(10.355.215)
Totale 14)	758.516.804	714.809.962	43.706.842
Totale D) Debiti	**5.766.185.935**	**4.636.821.849**	**1.129.364.086**
E) RATEI E RISCONTI			
I. RATEI	1.698.392	1.224.032	474.360
II. RISCONTI			
2) Altri risconti	811.214	1.079.705	(268.491)
Totale E) Ratei e risconti	**2.509.606**	**2.303.737**	**205.869**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**10.927.172.367**	**9.884.556.589**	**1.042.615.778**

(importi in euro)

CONTI D'ORDINE (valori in euro)	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
RISCHI			
Fidejussioni	36.815.525	19.651.766	17.163.759
Garanzie reali prestate	892.400.000	400.000.000	492.400.000
Totale 1	**929.215.525**	**419.651.766**	**509.563.759**
IMPEGNI			
Impegni per investimenti da realizzare	3.044.685.353	2.759.387.003	285.298.350
Totale 2	**3.044.685.353**	**2.759.387.003**	**285.298.350**
BENI DI TERZI IN CONSEGNA			
Garanzie reali a Eurofima	324.358.244	715.539.200	(391.180.956)
Altri beni di terzi	45.437.272	45.432.773	4.499
Totale 3	**369.795.516**	**760.971.973**	**(391.176.457)**
ALTRI CONTI D'ORDINE			
Immobilizzazioni in affitto a Metronapoli	54.209	63.566	(9.357)
Totale 4	**54.209**	**63.566**	**(9.357)**
TOTALE CONTI D'ORDINE	**4.343.750.603**	**3.940.074.308**	**403.676.295**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2004	2003	Differenze
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) Prodotti del traffico viaggiatori			
-clientela ordinaria	2.191.127.379	2.154.308.088	36.819.291
-Contratto di servizio pubblico	1.238.598.068	1.225.062.555	13.535.513
b) Prodotti del traffico merci e poste	743.432.117	712.510.898	30.921.219
c) Contratto di servizio pubblico con Stato	480.563.145	480.563.145	-
d) Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	131.222.273	126.299.568	4.922.705
Totale 1)	4.784.942.982	4.698.744.254	86.198.728
3) VARIAZIONE DEI LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE	963.399	8.364	955.035
4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	347.536.486	348.435.848	(899.362)
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio	39.159.304	36.089.817	3.069.487
b) altri ricavi e proventi	123.500.901	158.001.895	(34.500.994)
Totale 5)	162.660.205	194.091.712	(31.431.507)
Totale A) Valore della produzione	**5.296.103.072**	**5.241.280.178**	**54.822.894**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E DI MERCI	446.551.147	440.799.251	5.751.896
7) PER SERVIZI	1.573.965.587	1.454.017.984	119.947.603
8) PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI	178.509.007	179.847.924	(1.338.917)
9) PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	1.884.696.278	1.876.466.483	8.229.795
b) oneri sociali	473.688.851	466.691.830	6.997.021
c) trattamento di fine rapporto	176.658.198	168.075.208	8.582.990
e) altri costi	2.499.909	1.736.940	762.969
Totale 9)	2.537.543.236	2.512.970.461	24.572.775
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	39.946.075	26.294.327	13.651.748
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	622.201.126	516.862.575	105.338.551
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	13.695.614	12.481.768	1.213.846
Totale 10)	675.842.815	555.638.670	120.204.145
11) VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	(48.990.624)	(38.315.538)	(10.675.086)
12) ACCANTONAMENTI PER RISCHI	44.839.473	20.460.589	24.378.884
14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE	34.653.162	43.592.619	(8.939.457)
Totale B) Costi della produzione	**5.442.913.803**	**5.169.011.960**	**273.901.843**
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	**(146.810.731)**	**72.268.218**	**(219.078.949)**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2004	2003	Differenze
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15) PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
- in altre imprese	768	-	768
16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate	65.478	19.237	46.241
- da altri	-	12.594	(12.594)
totale a)	65.478	31.831	33.647
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate	11.013	59.712	(48.699)
- da imprese collegate	7.790	-	7.790
- da controllanti	10.502.926	6.845.560	3.657.366
- da altri	4.586.264	3.326.354	1.259.910
totale d)	15.107.993	10.231.626	4.876.367
Totale 16)	15.173.471	10.263.457	4.910.014
17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
- verso imprese controllate	-	5.959	(5.959)
- verso controllanti	56.620.818	47.245.627	9.375.191
- verso altri	30.841.657	29.791.171	1.050.486
Totale 17)	87.462.475	77.042.757	10.419.718
17 bis) Utili e perdite su cambi	156.011	526.357	(370.346)
Totale C) Proventi e oneri finanziari	**(72.444.247)**	**(67.305.657)**	**(5.138.590)**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18) RIVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	460.202	-	460.202
19) SVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	4.415.737	6.620.315	(2.204.578)
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	**(3.955.535)**	**(6.620.315)**	**2.664.780**
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) PROVENTI STRAORDINARI			
a) plusvalenze da alienazioni	-	15.518.875	(15.518.875)
b) utilizzo fondo ristrutturazione industriale	25.419.627	7.320.299	18.099.328
b) altri proventi	26.732.593	96.374.355	(69.641.762)
Totale 20)	52.152.220	119.213.529	(67.061.309)
21) ONERI STRAORDINARI			
a) minusvalenze da alienazioni	-	-	-
b) imposte relative ad esercizi precedenti	935.016	854.089	80.927
c) oneri per esodi anticipati	25.419.627	7.320.299	18.099.328
d) altri oneri	34.452.280	26.108.546	8.343.734
Totale 21)	60.806.923	34.282.934	26.523.989
Totale E) Proventi e oneri straordinari	**(8.654.703)**	**84.930.595**	**(93.585.298)**
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	**(231.865.216)**	**83.272.841**	**(315.138.057)**
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE			
a) imposte correnti	95.808.406	102.000.000	(6.191.594)
b) imposte differite e anticipate	-	-	-
Totale 22)	95.808.406	102.000.000	(6.191.594)
Utile (perdita) dell'esercizio	**(327.673.622)**	**(18.727.159)**	**(308.946.463)**

PAGINA BIANCA

NOTA INTEGRATIVA

PAGINA BIANCA

SEZIONE 1

Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2004, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, è costituito da: Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto Finanziario (Allegato 1) ed, in ottemperanza all'art. 5 del D. Lgs. n. 188 dell'8 luglio 2004, la situazione patrimoniale del settore dedicato al trasporto merci (Allegato 2).

Non si è proceduto alla redazione di un bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto al 3°comma dell'art. 27 del D. Lgs. 127/1991, in quanto tale bilancio verrà redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1.

Per quanto riguarda l'attività della società ed i fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rinvia alla Relazione sulla Gestione. Ad essa si rinvia anche per le informazioni di dettaglio sui rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte al controllo di queste ultime, altre parti correlate e collegate di controllate, nonché sui rapporti con la società che esercita l'attività di direzione e coordinamento e con le altre società che vi sono soggette.

I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

Si informa che la società PricewaterhouseCoopers S.p.A. esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 – bis del c.c..

Si informa, inoltre, che la società è soggetta alla direzione e coordinamento della capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A

SEZIONE 2

Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

Il bilancio di esercizio è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali e, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IFRS).

Le riclassifiche operate al 31 dicembre 2004 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dell'esercizio precedente ai sensi del comma 5 art. 2423 ter del codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio, contenuti nella successiva Sezione 3, è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi 2003.

I criteri di valutazione sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio precedente ed a quelli adottati dalla Capogruppo, tenuto conto anche delle modifiche introdotte dal D. Lgs. n. 6 del 17 gennaio 2003 (Riforma del diritto societario).

Ai sensi dell'art. 10 della legge n. 72 del 13 marzo 1983, si precisa che non sono state effettuate rivalutazioni monetarie ed economiche, né si è derogato a quanto indicato negli articoli 2423 e 2423 bis del codice civile.

Immobilizzazioni immateriali

Sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e sono esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

Il "software" viene ammortizzato su un periodo di cinque anni, tenute presenti le relative caratteristiche di specificità tecnica.

Le immobilizzazioni pervenute a seguito della compravendita del ramo d'Azienda da FS (atto del 28 novembre 2000) sono state iscritte al costo, espresso dal valore contabile al quale esse figuravano nella situazione patrimoniale redatta da FS al 30 novembre 2000, e in aderenza alla perizia valutativa del ramo d'Azienda cui si è fatto riferimento nel determinare il prezzo definitivo di acquisto.

I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo e pubblicità, se di accertata utilità pluriennale, sono capitalizzati previo consenso del Collegio Sindacale.

Le quote di ammortamento annuali utilizzate sono le seguenti:

Costi di impianto e ampliamento	20%
Costi di ricerca e sviluppo	20%
Software	20%
Migliorie su beni di terzi	20%

Immobilizzazioni materiali

Sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.

Le immobilizzazioni pervenute a seguito della compravendita del ramo d'Azienda da FS (atto del 28 novembre 2000) sono state iscritte al costo, espresso dal valore contabile al quale esse figuravano nella situazione patrimoniale redatta da FS al 30 novembre 2000, al netto delle rettifiche di valore effettuate sulle immobilizzazioni più vetuste nell'ambito del processo di allocazione del prezzo di acquisto, onde allinearne il valore di carico al corrente valore d'uso, in coerenza con la perizia valutativa del ramo d'Azienda cui si è fatto riferimento nel determinarne il relativo prezzo di acquisto definitivo.

Le spese di manutenzione vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa dei beni, che vengono capitalizzate.

Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata una aliquota pari al 50% della aliquota ordinaria.

A partire dal 2003, come più dettagliatamente spiegato nel bilancio dell'esercizio precedente cui si rinvia, la società ha rideterminato la vita utile del materiale rotabile in conseguenza dei cambiamenti intervenuti dal 1986 al 2002 nelle caratteristiche tecniche e produttive di tale materiale. Per quanto riguarda invece le manutenzioni incrementative riferite a migliorie, nessuna variazione di criterio è stata adottata dal momento che esse continuano ad intervenire mediamente ogni 5 anni.

Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

	Aliquote
Materiale rotabile	
- Materiale rotabile da compravendita Ramo d'Azienda	5%
- Materiale rotabile di nuova acquisizione	4%
- Manutenzione incrementativa (grandi interventi e revamping)	5,5%
- Manutenzione incrementativa (migliorie)	20%
Impianti industriali	
- Impianti di officina	5%
Attrezzatura industriale	
- Mezzi circolanti su strada e rotaia	7,5%
- Macchinari e attrezzatura	10%
- Mezzi di carico	10%
- Impianti di comunicazione	25%
Altri beni	
- Autoveicoli	20% - 25%
- Mobili e arredi	12%
- Macchine d'ufficio ordinarie	12%
- Macchine d'ufficio elettroniche	20%
- Telefoni cellulari	20%
- Impianti specifici	12%
- Impianti generici	8%
- Attrezzatura varia e minuta	12%
- Apparecchiatura sanitaria	12,5%

Il materiale rotabile dismesso dall'esercizio ferroviario ed i cespiti destinati alla vendita sono trasferiti all'attivo circolante e classificati tra le rimanenze.

Immobilizzazioni finanziarie - Partecipazioni

Sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato, ove necessario, per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi ed oneri.

Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza del costo originario.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Rimanenze

Le giacenze di magazzino, costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione di materiale rotabile, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Le rimanenze sono iscritte al netto del fondo svalutazione per tener conto dell'obsolescenza tecnica, dei programmi di utilizzo nei processi manutentivi e dei possibili danneggiamenti.

Le rimanenze di lavori in corso di realizzazione sono valutate al costo.

I cespiti radiati da alienare sono iscritti al minore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo di svalutazione portato a diretta diminuzione degli stessi.

I debiti sono esposti al loro valore nominale.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Sono iscritte al minore tra il costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori, ed il valore di realizzo desumibile dall'andamento del mercato. Tale minor valore non è mantenuto nei successivi bilanci qualora ne vengano meno i presupposti.

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale. Esse, inoltre, includono le quote di pertinenza di Trenitalia dei fondi accreditati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze sul conto corrente di Tesoreria Centrale dello Stato della Capogruppo gestito presso la Banca d'Italia. Poiché tale conto è, appunto, intestato a Ferrovie dello Stato S.p.A., Trenitalia ha conferito alla Capogruppo uno specifico mandato con rappresentanza per l'incasso delle risorse provenienti dallo Stato. Si fa presente che il suddetto conto è infruttifero di interessi e la disponibilità di quanto su di esso accreditato è subordinata ad autorizzazione dello stesso Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Ratei e risconti attivi e passivi

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, nel rispetto del principio della competenza temporale.

Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Fondo per Ristrutturazione Industriale

Il fondo è stato costituito a fronte degli oneri di ristrutturazione, originati dal processo di riorganizzazione della società, in conformità al piano industriale societario.

Gli utilizzi del fondo vengono rilevati tra i proventi straordinari.

Fondo rettifica di valore cespiti

Trattasi del fondo costituito con parte della differenza tra il patrimonio netto contabile e il prezzo d'acquisto del ramo d'Azienda per tener conto della ridotta redditività dei cespiti acquistati da FS, in coerenza con quanto indicato nella perizia di valore. Esso è esposto in bilancio al netto degli utilizzi iscritti nel valore della produzione, determinati in misura proporzionale agli ammortamenti dei cespiti considerati non pienamente redditizi.

Trattamenti di fine rapporto

Il Fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato a tale titolo nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge ed ai vigenti contratti di lavoro.

Il Fondo indennità di buonuscita, riflette il debito maturato nei confronti del personale per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995; esso è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 dell'art. 2120 del Codice Civile.

Conti d'ordine

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito.

Gli impegni assunti sono iscritti in base ai contratti in essere alla fine dell'esercizio, non rientranti nel normale ciclo operativo, per la parte non ancora eseguita.

I beni di terzi presso l'impresa sono iscritti al valore nominale, in caso di titoli a reddito fisso non quotati; al valore corrente di mercato, in caso di beni, azioni o titoli a reddito fisso quotati; al valore desumibile dalla documentazione esistente negli altri casi.

Partite in moneta estera

Partecipazioni

Sono iscritte al tasso di cambio al momento del loro acquisto, o a quello inferiore alla data di chiusura dell'esercizio se la riduzione è ritenuta durevole. Quando la riduzione conseguente alla svalutazione effettuata a seguito della diminuzione del tasso di cambio non è più ritenuta durevole, viene ripristinata l'iscrizione originaria nei limiti del costo storico.

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura dell'esercizio.

Ricavi e costi

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi, nonché delle imposte connesse alla vendita di beni e prestazione di servizi. In particolare i ricavi da traffico merci sono al netto degli abbuoni concessi sotto forma di "ristorni commerciali". Anche i costi sono iscritti al netto di resi, sconti e abbuoni.

Fra gli *"oneri straordinari"* sono inclusi gli oneri sostenuti dalla società in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dal Piano di Impresa; ad essi si contrappongono proventi straordinari per pari importo derivanti dall'utilizzo del fondo per ristrutturazione industriale.

Contributi

Contributi in conto esercizio

Sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

Contributi in conto impianti

Sono portati direttamente a riduzione delle immobilizzazioni in corso e acconti, durante il periodo di realizzazione degli investimenti cofinanziati e, successivamente, a diretta diminuzione del valore di carico dei singoli cespiti a cui afferiscono quale riduzione del costo sostenuto per gli stessi. Essi vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con certezza il diritto.

Dividendi

Sono iscritti nell'esercizio in cui ne è stata deliberata la distribuzione.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Non sono stati, prudenzialmente, rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite fiscali riportabili a nuovo, in mancanza dei necessari requisiti di certezza circa il loro futuro realizzo.

Si rammenta come l'operazione di compravendita del ramo d'Azienda Trasporto è disciplinata dalla legge n. 388/2000 (legge finanziaria 2001) che all'art. 131, 5° comma ha disposto che: "tutte le operazioni di ristrutturazione della società Ferrovie dello Stato effettuate a decorrere dal 1° gennaio 2000 in esecuzione delle direttive comunitarie 91/440/CEE, 95/18/CE così come recepite dal decreto del Presidente della Repubblica 16.3.1999, pubblicato nella G.U. n. 113 del 17.5.1999, sono effettuate in regime di neutralità fiscale e pertanto escluse da ogni imposta e tassa".

L'applicazione della citata norma esplica effetti anche sull'esercizio 2004.

SEZIONE 3

ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 129.458 migliaia di euro e mostra una diminuzione, rispetto all'esercizio precedente, di 18.353 migliaia di euro.

La variazione in diminuzione è influenzata dalla riclassifica di alcune partite che, nell'esercizio 2003, figuravano nelle immobilizzazioni materiali in corso e che nell'esercizio corrente, per una classificazione più aderente alla loro natura, sono state iscritte nelle immobilizzazioni immateriali in corso. Le partite interessate dalla riclassifica, infatti, riguardavano prevalentemente investimenti in tecnologie a bordo treno iscritti, inizialmente, nelle immobilizzazioni in corso relative al materiale rotabile e, poi, riclassificati nelle immobilizzazioni in corso relative al software. L'importo della riclassifica, pari a 36.328 migliaia di euro, ha interessato, per un confronto omogeneo, anche i saldi al 31 dicembre 2003.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario " (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tabella 1

	COSTO ORIGINARIO					
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	Valori al 31.12.2003	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Trasferimenti da LIC	Riclassifiche e Altre variazioni	Valori al 31.12.2004
Costi di impianto e di ampliamento						
- Spese di costituzione e aumento di capitale	6					6
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità						
- Spese di ricerca e sviluppo	3.916			3.225		7.141
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili						
- Software	90.885			38.309	(10)	129.184
Immobilizzazioni in corso e acconti	65.293	26.396		(69.525)		22.164
						0
Altre	36.665		(38)	27.991	(4.790)	59.828
TOTALE	196.765	26.396	(38)	0	(4.800)	218.323

L'incremento dei costi di ricerca e sviluppo è dovuto, principalmente, alla conclusione di fasi di progetti promossi dall'Unione Europea e dall'Union International de Chemin de fer (UIC) riguardanti interventi innovativi per migliorare le prestazioni del materiale rotabile, ridurre l'inquinamento acustico e le emissioni in atmosfera e migliorare l'interoperabilità.

Tra i progetti che rientrano nelle fattispecie sopra descritte, passati in esercizio nel 2004, si segnalano:

- la progettazione di carrelli innovativi (994 migliaia di euro) nell'ambito del progetto europeo EDIP finalizzato ad aumentare la capacità del trasporto merci;
- la realizzazione di specifiche e protocolli di trasmissione dati terra-treno basati su tecnologie internet che consentono anche di fornire informazioni su orari e coincidenze ai passeggeri (361 migliaia di euro). La realizzazione è stata eseguita nell'ambito del progetto europeo TRAINCOM;
- la realizzazione di uno studio, commissionato al politecnico di Milano, consistente in test eseguiti in galleria del vento su ETR e semipilota (334 migliaia di euro).

I maggiori incrementi delle immobilizzazioni immateriali si sono avuti nella voce "software" a seguito del completamento di progetti, o di fasi di essi, di implementazione dei sistemi informativi. I principali incrementi dell'anno hanno riguardato:

- l'entrata in esercizio di tutti i moduli RSMS riguardanti la manutenzione del materiale rotabile, con la sola eccezione di quello relativo alle locomotive E656 già operativo a fine 2003 (8.539 migliaia di euro);
- il modello di controllo investimenti che consente il puntuale monitoraggio dei progetti d'investimento in tutte le loro fasi (2.820 migliaia di euro);
- l'implementazione dei sistemi di prenotazione e vendita, in particolar modo di quelli legati alle vendite tramite agenzie di viaggi (2.516 migliaia di euro);
- l'acquisto di licenze per il softwre SAP (1.993 migliaia di euro) a seguito del trasferimento sulla piattaforma transazionale di Trenitalia di tutti i moduli relativi agli acquisti di materiali e alla loro logistica;
- la realizzazione di software a supporto del personale di bordo (1.537 migliaia di euro).

La voce "Altre immobilizzazioni immateriali" è costituita prevalentemente da migliorie su beni di terzi. Gli incrementi dell'esercizio riguardano, per la parte più rilevante (23.162 migliaia di euro), migliorie ultimate su fabbricati di proprietà del Gruppo FS (principalmente di RFI). Per queste ultime si fa presente che la consociata Ferrovie Real Estate S.p.A. (FRE), per le migliorie già realizzate su sue proprietà a tutto giugno 2004, ha riconosciuto a Trenitalia un corrispettivo pari al costo da essa sostenuto per realizzarle, mentre le ha affidato l'incarico di seguire, in qualità di soggetto tecnico, tutte le migliorie da effettuare sui suoi impianti da luglio 2004 in avanti assumendo direttamente l'onere dell'investimento.

Poiché la compravendita di quanto già realizzato da Trenitalia si è, in parte, perfezionata successivamente alla chiusura dell'esercizio, ai fini dell'esposizione in bilancio, si è provveduto a riclassificare l'importo dei beni destinati alla vendita (5.035 migliaia di euro) nell'attivo circolante tra le rimanenze.

Oltre alla riclassifica sopra descritta, la colonna "Riclassifiche e altre variazioni" della voce "Altre immobilizzazioni immateriali" include il valore dei cespiti che negli esercizi precedenti erano stati classificati tra gli impianti d'officina e che, per una più corretta esposizione, sono stati portati, nel 2004, tra le migliorie su beni di terzi (246 migliaia di euro).

L'incremento delle "Immobilizzazioni in corso e acconti" include 21.144 migliaia di euro di migliorie su beni di terzi ancora in fase di realizzazione.

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
	Valori al 31.12.2003	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	Valori al 31.12.2004
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale	4	1			5
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità					
- Spese di ricerca e sviluppo	1.474	1.428			2.902
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili					
- Software	34.940	27.610		(6)	62.544
Altre	12.536	10.906	(7)	(21)	23.414
TOTALE	48.954	39.945	(7)	(27)	88.865

Gli ammortamenti di tutte le immobilizzazioni immateriali sono calcolati all'aliquota del 20% già a partire dal primo anno di entrata in esercizio.

Gli importi indicati nella colonna delle riclassifiche riguardano i fondi ammortamento al 31 dicembre 2003 delle immobilizzazioni trasferite all'attivo circolante per la vendita.

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2003			31.12.2004		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Costi di impianto e di ampliamento						
- Spese di costituzione e aumento di capitale	6	4	2	6	5	1
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità						
- Spese di ricerca e sviluppo	3.916	1.474	2.442	7.141	2.902	4.239
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili						
- Software	90.885	34.940	55.945	129.184	62.544	66.640
Immobilizzazioni in corso e acconti	65.293		65.293	22.164		22.164
Altre	36.665	12.536	24.129	59.828	23.414	36.414
TOTALE	**196.765**	**48.954**	**147.811**	**218.323**	**88.865**	**129.458**

Immobilizzazioni materiali

La voce ammonta a 7.147.773 migliaia di euro con una variazione in aumento di 574.118 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2003.

Come già descritto n el capitolo di commento alle immobilizzazioni immateriali, per una classificazione più aderente alla loro natura, sono state riclassificate dalle immobilizzazioni materiali in corso alla corrispondente voce delle immobilizzazioni immateriali partite per 36.328 migliaia di euro. La riclassifica ha interessato per un confronto omogeneo, anche i saldi al 31 dicembre 2003.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	COSTO ORIGINARIO					
	Valori al 31.12.2003	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Trasferimenti da LIC	Riclassifiche e Altre variazioni	Valori al 31.12.2004
Impianti e macchinario						
- Materiale rotabile	8.414.102	0	(14.105)	683.586	(55.638)	9.027.945
- Contributi in conto impianto	(85.109)				(28.367)	(113.476)
Totale Materiale rotabile	8.328.993	0	(14.105)	683.586	(84.005)	8.914.469
- Impianti d'officina	294.255	0	0	31.788	(2.722)	323.321
	8.623.248	**0**	**(14.105)**	**715.374**	**(86.727)**	**9.237.790**
Attrezzature industriali e commerciali						
- Macchinari e attrezzatura	50.868	0	(6)	18.591	(14)	69.439
- Mezzi di carico,scarico e trasp. interno	9.090	0	0	5.163	0	14.253
- Impianti interni di comunicazione	3.757	0	(1)	1.926	(57)	5.625
	63.715	**0**	**(7)**	**25.680**	**(71)**	**89.317**
Altri beni						
- Autoveicoli	3.126	0	0	597	0	3.723
- Mobili e arredi	15.485	0	(18)	1.513	(169)	16.811
- Macchine da ufficio	63.798	0	(962)	16.702	(1.343)	78.195
- Telefoni cellulari	37	0	0	0	(1)	36
- Attrezzatura varia e minuta	12.776	383	(24)	6.230	(69)	19.296
- Contributi in conto impianti					(77)	(77)
	95.222	**383**	**(1.004)**	**25.042**	**(1.659)**	**117.984**
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Materiale rotabile	639.827	1.114.462	0	(684.280)	0	1.070.009
- Impianti e dotazioni tecniche	42.191	115.920	0	(81.816)	0	76.295
- Anticipi a fornitori	5.632	38.343	0		(38.026)	5.949
- Contributi in conto impianto	(18.236)	(320)	0		7.386	(11.170)
	669.414	**1.268.405**	**0**	**(766.096)**	**(30.640)**	**1.141.083**
Totale	9.451.599	1.268.788	(15.116)	0	(119.097)	10.586.174

I decrementi della voce "Materiale rotabile" per dismissioni, pari complessivamente a 14.105 migliaia di euro, riguardano vendite di rotabili (11.092 migliaia di euro) per i quali, essendo essi giunti in prossimità degli interventi di revisione manutentiva, non è stato ritenuto più conveniente il mantenimento in esercizio. Tali rotabili, al momento della dismissione, risultavano ammortizzati per 10.378 migliaia di euro. Le dismissioni, inoltre, includono la vendita di un locomotore già fuori esercizio al momento dell'acquisto del ramo d'azienda Trasporto il cui valore, pari a 2.969 migliaia di euro risultava totalmente ammortizzato e carri cosiddetti "a scarso utilizzo" aventi un valore di carico di 44 migliaia di euro e un fondo ammortamento di 13 migliaia di euro. Le dismissioni, complessivamente, hanno generato plusvalenze per 2.233 migliaia di euro e minusvalenze per 585 migliaia di euro.

Le riclassifiche operate sulla voce "Materiale rotabile" riguardano i trasferimenti dei rotabili dalle immobilizzazioni alle rimanenze dell'attivo circolante perché destinati alla vendita (55.692 migliaia di euro di valore di carico e 45.881 di fondo ammortamento).

I contributi in conto impianti come "Riclassifiche e Altre variazioni" riferite al materiale rotabile (28.367 migliaia di euro) rappresentano quanto corrisposto dalle regioni, per l'acquisto di treni TAF o per la ristrutturazione delle carrozze per il trasporto locale, incassato nell'anno a fronte di cespiti già in esercizio o relativo a cespiti la cui realizzazione si è conclusa nel 2004.

La quota dei contributi esposta negli incrementi della voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" (320 migliaia di euro) si riferisce, invece, a contributi dell'Unione Europea per progetti di ricerca (Modtrain e Life) non ancora completati.

Le riclassifiche dell'anno riguardanti gli impianti di officina (2.722 migliaia di euro) si riferiscono, essenzialmente, agli investimenti realizzati negli impianti fissi, compresi negli immobili di proprietà di Ferrovie Real Estate, che essendo destinati alla vendita a quest'ultima società, sono stati riclassificati nelle rimanenze.

I contributi in conto iscritti nella colonna "Riclassifiche ed Altre variazioni" in corrispondenza della voce "Altri beni" (77 migliaia di euro) riguardano la quota parte dei contributi delle regioni per il finanziamento dell'acquisto di dotazioni tecniche.

Infine i decrementi degli anticipi a fornitori (38.026 migliaia di euro) sono, sostanzialmente, a fronte di quanto da questi ultimi realizzato e classificato tra le immobilizzazioni in corso.

Al 31 dicembre 2004 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche e privilegi, ad eccezione di quanto indicato nei conti d'ordine.

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	FONDI AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI					
	Valori al 31.12.2003	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	Altre variazioni	Valori al 31.12.2004
Impianti e macchinario						
- Materiale rotabile	2.788.238	577.449	(13.359)	(45.851)	(1.409)	3.305.068
- Impianti d'officina	42.110	16.128	0	0	0	58.238
	2.830.348	**593.577**	**(13.359)**	**(45.851)**	**(1.409)**	**3.363.306**
Attrezzature industriali e commerciali						
- Macchinari e attrezzatura	9.749	6.022	(1)	(4)	0	15.766
- Mezzi di carico,scarico e trasp. interno	1.662	1.012	0	0	0	2.674
- Impianti interni di comunicazione	1.355	1.058	(1)	(42)	0	2.370
	12.766	**8.092**	**(2)**	**(46)**	**0**	**20.810**
Altri beni						
- Autoveicoli	1.605	826	0	0	0	2.431
- Mobili e arredi	4.105	2.017	(5)	(52)	0	6.065
- Macchine da ufficio	24.245	15.058	(270)	(714)	0	38.319
- Telefoni cellulari	22	7	0	(1)	0	28
- Attrezzatura varia e minuta	4.852	2.624	(8)	(21)	(5)	7.442
	34.829	**20.532**	**(283)**	**(788)**	**(5)**	**54.285**
Totale	**2.877.943**	**622.201**	**(13.644)**	**(46.685)**	**(1.414)**	**3.438.401**

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2003			31.12.2004		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Impianti e macchinario						
- Materiale rotabile	8.414.102	2.788.238	5.625.864	9.027.945	3.305.068	5.722.877
- contributi in conto impianti	(85.109)		(85.109)	(113.476)		(113.476)
Totale Materiale rotabile	8.328.993	2.788.238	5.540.755	8.914.469	3.305.068	5.609.401
- Impianti d'officina	294.255	42.110	252.145	323.321	58.238	265.083
	8.623.248	**2.830.348**	**5.792.900**	**9.237.790**	**3.363.306**	**5.874.484**
Attrezzature industriali e commerciali						
- Macchinari e attrezzatura	50.868	9.749	41.119	69.439	15.766	53.673
- Mezzi di carico,scarico e trasp. interno	9.090	1.662	7.428	14.253	2.674	11.579
- Impianti interni di comunicazione	3.757	1.355	2.402	5.625	2.370	3.255
	63.715	**12.766**	**50.949**	**89.317**	**20.810**	**68.507**
Altri beni						
- Autoveicoli	3.126	1.605	1.521	3.723	2.431	1.292
- Mobili e arredi	15.485	4.105	11.380	16.811	6.065	10.746
- Macchine da ufficio	63.798	24.245	39.553	78.195	38.319	39.876
- Telefoni cellulari	37	22	15	36	28	8
- Attrezzatura varia e minuta	12.776	4.852	7.924	19.296	7.442	11.854
- contributi in conto impianti	0			(77)		(77)
	95.222	**34.829**	**60.393**	**117.984**	**54.285**	**63.699**
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Materiale rotabile	639.827		639.827	1.070.009		1.070.009
- Impianti e dotazioni tecniche	42.191		42.191	76.295		76.295
- Anticipi a fornitori	5.632		5.632	5.949		5.949
- Contributi in conto impianti	(18.236)		(18.236)	(11.170)		(11.170)
	669.414	0	669.414	1.141.083	0	1.141.083
Totale	9.451.599	2.877.943	6.573.656	10.586.174	3.438.401	7.147.773

Per i beni materiali ricevuti in leasing finanziario, anche se di importo non rilevante, viene di seguito riportato un prospetto che mostra gli effetti che si sarebbero prodotti sul bilancio della società se si fosse applicato il metodo finanziario rispetto a quello patrimoniale.

Sulle attività:

Beni in leasing finanziario	31.12.2003	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			31.12.2004
	Valore netto	Acq.ni	Riscatti	Amm.ti	Valore netto
Gruppo:					
- Altri beni	0	1.543		93	1.450
TOTALE (a)	**0**	**1.543**	**0**	**93**	**1.450**

Sulle passività:

Debiti impliciti per operazioni di leasing finanziario	Valori al 31.12.2003	MOVIMENTI DEL PERIODO			Valori al 31.12.2004
		Incrementi	Rimborso delle quote capitale	Riscatti	
Gruppo:					
- scadenti da 1 a 5 anni		1.321	62	0	1.259
- scadenti oltre 5 anni		222			222
TOTALE (b)	0	1.543	62	0	1.481

Sul patrimonio netto:

Descrizione	31.12.2004
Effetto complessivo lordo (a - b)	(31)
Effetto fiscale	1
EFFETTO SUL PATRIMONIO NETTO	(30)

Sul conto economico:

Descrizione	2004
Gruppo:	
Storno di canoni su operazioni di leasing finanziario	(70)
Rilevazione di oneri finanziari su operazioni di leasing finanziario	8
Rilevazione di:	
- quote ammortamento:	93
- rettifiche/riprese di valore su beni in leasing finanziario	0
	31
EFFETTO SUL RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	31
Rilevazione dell'effetto fiscale	(1)
EFFETTO SUL RISULTATO D'ESERCIZIO	30

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 127.120 migliaia di euro con una variazione in aumento di 38.149 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2003.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a 126.711 migliaia di euro con una variazione in aumento di 38.040 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2003.

La natura dei rapporti intercorrenti con le principali società controllate e collegate è analizzata nella Relazione sull'andamento della Gestione cui si rinvia. Nelle pagine che seguono viene fornita una sintesi delle principali variazioni intervenute nel corso dell'esercizio attraverso tabelle nelle quali vengono esposti i valori di carico e le svalutazioni operate con accantonamenti al fondo svalutazione partecipazioni.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a 43.091 migliaia di euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese controllate	Valori al 31.12.2003	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO				Valori al 31.12.2004
		Incrementi	Decrementi	Ripristini di valore	Riclassifiche	
Costo originario						
Passaggi S.p.A.	619					619
FS Cargo S.p.A.	49.721	7.400				57.121
Hydroitalia Tre S.r.l.	30					30
Sve Rail Italia S.r.l.	5	245	(5)			245
Totale (a)	**50.375**	**7.645**	**(5)**	**0**	**0**	**58.015**
Fondo svalutazione						
Passaggi S.p.A.		73				73
FS Cargo S.p.A.	13.146	1.677				14.823
Sve Rail Italia S.r.l.	5	28	(5)			28
Totale (b)	**13.151**	**1.778**	**(5)**	**0**	**0**	**14.924**
Valore netto						
Passaggi S.p.A.	619	(73)	0	0	0	**546**
FS Cargo S.p.A.	36.575	5.723	0	0	0	**42.298**
Hydroitalia Tre S.r.l.	30					**30**
Sve Rail Italia S.r.l.	0	217	0	0	0	**217**
TOTALE (a - b)	**37.224**	**5.867**	**0**	**0**	**0**	**43.091**

La società Passaggi ha chiuso l'esercizio 2004 con un risultato negativo di 273 migliaia di euro. Per allineare il valore della partecipazione al patrimonio netto risultante dalla bozza di bilancio 2004 della controllata, si è proceduto ad effettuare una svalutazione di 73 migliaia di euro in quanto nel bilancio 2003 la partecipazione aveva un valore inferiore al patrimonio netto. Quest'ultimo, infatti, scontava un risultato positivo conseguente alla realizzazione della plusvalenza derivante dall' operazione societaria BOPA, richiamata sia nella Relazione sulla Gestione dell'esercizio 2003 che, sinteticamente, in quella del 2004, cui si rinvia.

Il valore della partecipazione in FS Cargo, pari a 42.298 migliaia di euro, detenuta da Trenitalia al 100%, ha subito nell'esercizio le seguenti variazioni:

- un incremento del valore di carico della partecipazione a seguito del versamento in conto futuri aumenti di capitale per 7.400 migliaia di euro. L'operazione si è realizzata mediante versamento di 2.000 migliaia di euro, con valuta 30 luglio e conversione dei finanziamenti erogati nel 2003 alla stessa per 5.400 migliaia di euro;
- un incremento del Fondo svalutazione partecipazioni (1.677 migliaia di euro) per tener conto della perdita conseguita dalla società nell'esercizio 2004, così come risulta dalla bozza di bilancio approvato dall'Amministratore Unico il 15 marzo 2005.

Il valore della partecipazione in Sve Rail Italia S.r.l. ha subito nell'esercizio le seguenti variazioni:

- l'azzeramento del valore di carico della partecipazione, mediante utilizzo dell'apposito fondo svalutazione accantonato al 31 dicembre 2003, a seguito del ripianamento perdite deliberato dall'Assemblea della società il 29 aprile 2004, con utilizzo delle riserve disponibili, e per la parte eccedente il valore del patrimonio netto (14 migliaia di euro), mediante versamento da parte del socio Trenitalia. Tale versamento è stato coperto con apposito fondo rischi all'uopo costituito;
- l'incremento del valore della partecipazione per ricostituzione del capitale sociale della società (10 migliaia di euro) e per versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale (235 migliaia di euro). Tale riserva è stata costituita con versamenti per 160 migliaia di euro e con rinuncia a crediti per 75 migliaia di euro.
- L'incremento del Fondo svalutazione partecipazioni (28 migliaia di euro) per tener conto della perdita maturata al 31 dicembre 2004.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

La voce ammonta a 74.393 migliaia di euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese collegate	Valori al 31.12.2003	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO				Valori al 31.12.2004
		Incrementi	Decrementi	Ripristini di valore	Riclassifiche	
Costo originario						
Cisalpino AG	25.509	30.000				55.509
Italcertifer S.c.p.A.	160					160
Artesia S.a.s.	110					110
Metronapoli S.p.A	392					392
EN.Hydro S.p.A.	15.303		(15.303)			0
SODAI S.p.A..		7.652				7.652
WISCO S.p.A.		7.652				7.652
Logistica SA	18					18
TILO SA		650				650
Hannibal S.p.A.		2.250				2.250
Logistica Mediterranea Cargo SA	350					350
Fondo svalutazione		(350)				(350)
	350	(350)				0
BOPA GB S.r.l.	840				(840)	0
Fondo svalutazione	(462)			460	2	0
	378			460	(838)	0
Totale (a)	**42.220**	**47.854**	**(15.303)**	**460**	**(838)**	**74.393**

Le variazioni più significative, nel valore delle partecipazioni in imprese collegate, sono dovute a:

- sottoscrizione, in data 26 febbraio 2004, della quota di spettanza pari a 25.000 migliaia di euro dell'aumento di capitale sociale nella società Cisalpino AG e versamento di 5.000 migliaia di euro in conto "Versamento in conto futuri aumenti di capitale";
- scissione, in data 6 aprile 2004, della società EN Hydro S.p.A. con contestuale costituzione delle società Wisco S.p.A e Sodai Italia S.p.A ciascuna partecipata da Trenitalia sempre al 49%;
- costituzione, in data 14 giugno 2004, in misura paritetica con la società delle ferrovie svizzere (SBB), della società TILO SA;
- acquisto, in data 9 dicembre 2004, del 50% del capitale della società Hannibal S.p.A. dalla società Sogemar S.p.A. al prezzo complessivo di 2.250 migliaia di euro espresso dal costo di acquisto delle azioni trasferite (2.000 migliaia di euro) aumentato dal maggior avviamento riconosciuto da Trenitalia in base ai patti parasociali (250 migliaia di euro). La quota di spettanza della perdita 2004, pari a 742 migliaia di euro, è stata accantonata a fondo rischi in quanto perdita legata essenzialmente alla fase di start-up delle attività e per questo da non considerarsi durevole.

- riclassifica del valore della partecipazione in BOPA GB S.r.l. all'attivo circolante a seguito della vendita, avvenuta il 9 febbraio 2005. Considerato che il prezzo di vendita è stato stabilito in 840 migliaia di euro, si è proceduto al ripristino del valore della partecipazione che, al 31 dicembre 2003, era stato ridotto con un accantonamento al fondo svalutazione per allinearne il valore al patrimonio netto di pertinenza a tale data;
- azzeramento del valore della partecipazione in Logistica Mediterranea Cargo SA., e costituzione di un accantonamento a fondo rischi di 345 migliaia di euro in quanto la società è stata posta in liquidazione il 15 settembre 2004 e dalla bozza di bilancio finale emerge un patrimonio netto negativo.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

La voce ammonta a 9.227 migliaia di euro, non avendo subito, nel corso del 2004, alcuna variazione come desumibile dal prospetto che segue:

Partecipazioni in altre imprese	Valori al 31.12.2003	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO				Valori al 31.12.2004
		Incrementi	Decrementi	Ripristini di valore	Riclassifiche	
Isfort S.p.A.	344					344
Centro Merci Orte S.p.A.	52					52
Consorzio Unico Campania	32					32
Gestione Servizi Interporto S.r.l	77					77
ICF Intercontainer Interfrigo SA	4.035					4.035
Fondo svalutazione	(408)					(408)
	3.627					3.627
Interporto di Padova S.p.A.	316					316
Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A.	129					129
Interporto Bergamo Montello SIBEM S.p.A.	124					124
Fondo svalutazione	(35)					(35)
	89					89
Interporto Bologna S.p.A.	204					204
Interbrennero S.p.A.	28					28
Consorzio Train	13					13
Consorzio Consel S.c.a.r.l.	1					1
Consorzio Tren & Bus	250					250
Ralpin AG	20					20
Eurogateway S.r.l.	75					75
TX Logistik AG	3970					3970
Totale	9.227	0	0	0	0	9.227

Di seguito viene evidenziato il confronto tra i valori di carico delle partecipazioni e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

Società partecipate	Capitale sociale	Utile (perdita) dell' esercizio	Patrimonio netto	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2004 (b)	Differenza (b) - (a)
Controllate:							
Passaggi S.p.A.	258	(273)	546	100%	546	546	0
FS Cargo S.p.A.	49.720	(1.676)	42.298	100%	42.298	42.298	0
Hydroitalia Tre S.r.l.	30	(3)	23	100%	23	30	7
Sve Rail Italia S.r.l.	10	(28)	217	100%	217	217	0
Totale					**43.084**	**43.091**	7
Collegate:							
Cisalpino AG	105.316	6.400	114.299	50%	57.150	55.509	(1.641)
Italcertifer S.c.p.A.	480	22	526	33,33%	175	160	(15)
Artesia S.a.s.	220	15	271	50%	136	110	(26)
Metronapoli S.p.A (*)	1.032	300	1.667	38%	633	392	(241)
Logistica Mediterranea Cargo SA	700	(1.202)	(691)	50%	(345)	0	345
SODAI S.p.A..	15.615	(443)	14.737	49%	7.221	7.652	431
WISCO S.p.A.	15.615	3	15.183	49%	7.439	7.652	213
Logistica SA (*)	37	(7)	30	50%	15	18	3
TILO SA	1.296	68	1.365	50%	682	650	(32)
Hannibal S.p.A.	1.000	(1.484)	(484)	50%	(242)	2.250	2.492
Totale					**72.864**	**74.393**	**1.529**
TOTALE					**115.948**	**117.484**	**1.536**

(*) Patrimonio netto al 31 .12.2003 - ultimo bilancio disponibile

Per quanto attiene le partecipazioni in imprese controllate non si è proceduto all'adeguamento del valore della partecipazione in Hydroitalia Tre S.r.l. in quanto la società non è ancora operativa e la perdita non può considerarsi durevole.

Relativamente alle società collegate si fa presente quanto segue:

- per le partecipazioni in Sodai Italia S.p.A. e Wisco S.p.A non si è proceduto all'adeguamento del valore in quanto per tali società il risultato di periodo non è rappresentativo delle effettive prospettive di redditività delle società, tenuto conto del loro recente avvio operativo;
- per la partecipazione in Logistica Mediterranea Cargo SA, poiché il patrimonio netto contabile al 31 dicembre 2004 è risultato negativo, si è proceduto, come già evidenziato in precedenza, ad operare un accantonamento al fondo rischi pari a 345 migliaia di euro;
- per la partecipazione in Logistica SA, si è proceduto ad accantonare a fondo rischi l'importo di 1.201 migliaia di euro corrispondente alla quota parte (50%) della perdita della società AFA, partecipata da Logistica SA al 100%, in quanto chiamati al versamento di detto ammontare, così come deliberato dal CdA di Trenitalia nella seduta del 23 febbraio 2005;

- per la partecipazione in Hannibal S.p.A., come specificato in precedenza, si è proceduto ad accantonare a fondo rischi la quota di pertinenza della perdita 2004 da ripianare, senza adeguare il valore della partecipazione nel presupposto dell'esistenza di valide prospettive di redditività.

Il valore di carico delle partecipazioni in società controllate e collegate, come esposto nelle tabelle precedenti, non sarebbe risultato diverso per valori significativi qualora fosse stato determinato in base al metodo del patrimonio netto.

Si riporta di seguito l'elenco delle sedi legali delle società controllate e collegate.

Denominazione della società	Sede legale
Controllate:	
Passaggi S.p.A.	Roma, Via dello Scalo Prenestino 25
FS Cargo S.p.A.	Roma, Via Mantova 1
Hydroitalia Tre S.r.l.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1
Sve Rail Italia S.r.l.	Milano, Via Vittor Pisani 16
Collegate:	
Cisalpino AG	Bern, Parkterrasse 10
Italcertifer S.c.p.A.	Firenze, Viale Spartaco Lavagnini 58
Artesia S.a.s.	Paris, 24 rue de Londres
Metronapoli S.p.A	Napoli, Piaz.le Tecchio 27
Logistica Mediterranea Cargo SA	Barcellona Morrot 08038
Sodai S.p.A..	Milano, Via di Porta Nuova 13/15
Wisco S.p.A.	Monza, Via Borgazzi 27
Logistica SA	Levallois-Perret, Via Pablo Neruda 7
TILO SA	Chiasso (CH) - Corso S. Gottardo
Hannibal S.p.A.	Lucernate di Rho (MI) - Via Magenta 60

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La voce ammonta a 409 migliaia di euro con una variazione in aumento di 109 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2003.

L'incremento della voce è dovuto principalmente a depositi cauzionali per utenze. Il totale importo del credito è esigibile entro i 5 anni.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 755.327 migliaia di euro con una variazione in aumento di 58.238 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente. Esse sono così composte:

Rimanenze	31.12.2004	31.12.2003	Differenza
Materie prime, sussidiarie e di consumo	761.529	763.090	(1.561)
Fondo svalutazione	(24.678)	(75.416)	50.738
Valore netto	**736.851**	**687.674**	**49.177**
Lavori in corso su ordinazione	2.068	1.104	964
Prodotti finiti e merci	534	721	(187)
Fondo svalutazione prodotti finiti	(394)	0	(394)
Valore netto	**140**	**721**	**(581)**
Cespiti radiati da alienare			
- Materiale rotabile radiato da alienare	53.607	55.270	(1.663)
- Fondo svalutazione	(40.342)	(51.024)	10.682
Valore netto	**13.265**	**4.246**	**9.019**
- Altri cespiti radiati da alienare	3.053	3.735	(682)
- Fondo svalutazione	(50)	(391)	341
Valore netto	**3.003**	**3.344**	**(341)**
Totale cespiti da alienare	**16.268**	**7.590**	**8.678**
TOTALE	**755.327**	**697.089**	**58.238**

Sebbene gli acquisti di materiali per il magazzino siano rimasti sostanzialmente in linea con quelli del 2003, il valore netto delle rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo cresce in maniera consistente rispetto allo scorso esercizio (49.177 migliaia di euro) principalmente a causa della presenza di materiali di prima dotazione, acquistati nell'anno, di valore elevato.

A seguito del definitivo passaggio alla gestione del magazzino attraverso il sistema RSMS sono state condotte, nel corso del 2004, consistenti attività tese ad eliminare il materiale alle scorte relativo a rotabili di cui è prevista la progressiva dismissione dall'esercizio. Inoltre, a seguito di un più puntuale controllo di convenienza economica, reso possibile con l'adozione del nuovo sistema RSMS, si è proceduto alla radiazione di un notevole numero di pezzi di ricambio in luogo della loro riparazione.

A fronte dei due fenomeni descritti è stato utilizzato l'apposito fondo per complessivi 50.738 migliaia di euro.

I lavori in corso su ordinazione, che ammontano a 2.068 migliaia di euro, rappresentano il valore delle manutenzioni effettuate per conto di terzi dalle officine ferroviarie e non ancora completate nell'esercizio.

Le rimanenze di prodotti finiti e merci 534 migliaia di euro sono costituite da tessere telefoniche e carte per la ricarica dei telefoni cellulari che le biglietterie hanno in giacenza per offrirle in vendita alla propria clientela quale servizio aggiuntivo a quello del trasporto.

I cespiti radiati da alienare hanno avuto, nel corso del 2004, la seguente movimentazione:

Cespiti radiati da alienare	Valori al 31.12.2003	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Altri movimenti	Valori al 31.12.2004
Materiale rotabile radiato da alienare	55.271	10.029	(11.669)	(24)	53.607
Fondo svalutazione	(51.024)	-	10.682	-	(40.342)
	4.247	**10.029**	**(987)**	**(24)**	**13.265**
Altri cespiti radiati da alienare					
Impianti idrici e d'officina	3.715	7.299	(8.759)	-	2.255
Fondo svalutazione	(391)	-	341	-	(50)
	3.324	**7.299**	**(8.418)**	**-**	**2.205**
Altri cespiti	19	795	(16)	-	798
	3.343	**8.094**	**(8.434)**	**-**	**3.003**
Totale cespiti radiati da alienare	**7.590**	**18.123**	**(9.421)**	**(24)**	**16.268**

Il materiale rotabile venduto nell'anno ha generato plusvalenze per 849 migliaia di euro e minusvalenze per 10.665 migliaia di euro. L'utilizzo del fondo (10.682 migliaia di euro) è stato effettuato a copertura integrale delle minusvalenze realizzate e, per 17 migliaia di euro, a fronte del valore netto contabile del materiale rottamato.

Tenuto conto delle caratteristiche del materiale rotabile rimasto a magazzino al 31 dicembre 2004 e, dunque, del suo presumibile valore di realizzo, il relativo fondo svalutazione è stato considerato congruo. Non si è proceduto, pertanto, ad alcun adeguamento.

Le 24 migliaia di euro riportate nella colonna "Altri movimenti" rappresentano il valore netto contabile del materiale recuperato dal magazzino per essere impiegato nel parco storico.

L'incremento della voce impianti idrici e d'officina è dovuto, per 680 migliaia di euro, ai lavori di completamento degli impianti di depurazione acque reflue ultimati nell'anno e, per 6.619 migliaia di euro, al valore degli impianti d'officina e delle migliorie relativi ai fabbricati di FRE di cui quest'ultima ha deciso l'acquisto.

I decrementi riguardano, per 4.397 migliaia di euro, gli impianti di depurazione con i quali si è completata la cessione definitiva alle collegate Sodai e Wisco e, per 4.362 migliaia di euro, il valore netto contabile degli impianti e delle migliorie già trasferite in proprietà a FRE entro la fine del 2004.

L'incremento degli altri cespiti è sostanzialmente dovuto alla sostituzione di mobili, arredi e macchine d'ufficio, a seguito di trasferimenti di sede subiti da alcuni uffici.

Crediti

La posta ammonta a 2.716.315 migliaia di euro e mostra un incremento complessivo, rispetto all'esercizio 2003, di 462.800 migliaia di euro.

Crediti: Verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 868.462 migliaia di euro con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 59.504 migliaia di euro; essi risultano così dettagliati:

Crediti per tipologia di clienti	31.12.2004	31.12.2003	Differenza
1 Clienti ordinari	253.989	264.221	(10.232)
Fondo svalutazione	(47.881)	(67.429)	19.548
Valore netto 1	**206.108**	**196.792**	**9.316**
2 Amministrazioni dello Stato	472.019	409.607	62.412
Fondo svalutazione	(1.969)	(3.206)	1.237
Valore netto 2	**470.050**	**406.401**	**63.649**
3 Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto			
Ferrovie estere	130.294	139.282	(8.988)
Fondo svalutazione	(1.326)	(4.238)	2.912
Valore netto	**128.968**	**135.044**	**(6.076)**
Ferrovie in concessione e altre aziende di trasporto	26.269	20.640	5.629
Fondo svalutazione	0	(1.164)	1.164
Valore netto	**26.269**	**19.476**	**6.793**
Agenzie	39.089	42.105	(3.016)
Fondo svalutazione	(15.537)	(7.022)	(8.515)
Valore netto	**23.552**	**35.083**	**(11.531)**
Valore netto 3	**178.789**	**189.603**	**(10.814)**
4 Collegate di controllate	13.520	16.337	(2.817)
Fondo svalutazione	(5)	(175)	170
Valore netto 4	**13.515**	**16.162**	**(2.647)**
TOTALE	**868.462**	**808.958**	**59.504**

Per una migliore esposizione è stata apportata una riclassifica che ha interessato la corrispondente voce dell'esercizio precedente messa a confronto. In particolare, i valori del 2003 esposti nella tabella suindicata hanno subito una riclassifica di 19.455 migliaia di euro che ha comportato il decremento della voce "Clienti ordinari" in contropartita di un incremento della voce "Ferrovie, Agenzie ed Altre – Ferrovie in concessione". Inoltre a seguito delle modifiche della riforma del diritto societario la voce clienti ordinari è stata suddivisa tra clienti terzi e clienti gruppo, ricomprendendo quest'ultima l'evidenza delle società collegate indirette (tra cui Cemat, Pol Rail, Sideuropa) che al 31 dicembre 2003 erano ricomprese tra i clienti ordinari terzi.

La voce relativa ai crediti verso clienti ordinari rileva una diminuzione all'esercizio precedente (10.232 migliaia di euro) dovuta sia agli avvenuti incassi di crediti verso terzi che ad un più puntuale sistema di rilevazione dei crediti da accertare a fine esercizio.

La voce relativa ai crediti verso le Amministrazioni Pubbliche ha subito la variazione di maggior rilievo rispetto all'esercizio precedente: si riferisce quasi integralmente ai crediti vantati verso le Regioni per i servizi di cui ai Contratti di Servizio Pubblico con esse sottoscritti (444.892 migliaia di euro) conformemente a quanto disposto dal DPCM del 16 novembre 2000. L'incremento di 62.412 migliaia di euro è sostanzialmente imputabile sia al residuo credito verso le Regioni per l'IVA sui corrispettivi 2003 non ancora regolato (5.800 migliaia di euro verso la Calabria, 1.470 verso l'Umbria) che ai crediti verso la Regione Piemonte per la maggiore produzione richiesta (7.700 migliaia di euro) ed ai crediti per maggiori servizi richiesti dalle Regioni in sede di redazione dei contratti di servizio per il biennio 2004-2005 (totale servizi aggiuntivi richiesti 31.151 migliaia di euro).

I crediti verso le Ferrovie in concessione hanno registrato un incremento, rispetto al 31 dicembre 2003, pari a 5.629 migliaia di euro soprattutto per l'aumentato numero di convenzioni per servizi integrati di trasporto viaggiatori.

Il decremento della voce Agenzie ed altre aziende di trasporto è dovuto sostanzialmente allo stralcio dei crediti verso la CIT S.p.A. a seguito di una transazione per la chiusura dei contenziosi pendenti a fronte della cessione della partecipazione (5.030 migliaia di euro).

Si riporta nella tabella seguente la movimentazione dell'esercizio del fondo svalutazione crediti verso clienti.

Fondo svalutazione crediti verso clienti	Saldo al 31.12.2003	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2004
Clienti ordinari	(67.429)		19.548			(47.881)
Amministrazioni dello Stato	(3.206)		1.237			(1.969)
Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto:						
Ferrovie estere	(4.238)		2.912			(1.326)
Ferrovie in concessione	(1.164)		1.164			0
Agenzie	(7.022)	(8.515)				(15.537)
Collegate di controllate	(175)		170			(5)
TOTALE	**(83.234)**	**(8.515)**	**25.031**			**(66.718)**

Le movimentazioni più significative del fondo svalutazione crediti sono relative alla copertura delle perdite su crediti, riguardanti controversie pendenti per servizi accessori al trasporto (soste maturate dai vagoni/carri all'interno degli stabilimenti dei clienti, manutenzione binari di raccordo), danni ai carri ed interessi di mora, nonché accantonamenti per rischi di inesigibilità dei crediti.

Crediti: Verso imprese controllate

La voce ammonta complessivamente a 40.896 migliaia di euro e, rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente, mostra un incremento di 13.168 migliaia di euro. I crediti vantati nei confronti di ciascuna società controllata sia direttamente che indirettamente sono riportati nella tabella seguente:

Imprese controllate	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Commerciali			
Passaggi S.p.A.	480	544	(64)
Fs Cargo S.p.A.	22	75	(53)
Cargo Chemical (già Chemoil Logistica) S.r.l.	3.449	2.650	799
Ecolog (già Stifes) S.p.A.	30.854	4.486	26.368
Ferport S.r.l.	4	1	3
Italcontainer S.p.A.	4.276	5.563	(1.287)
Nord Est Terminal S.p.A.	2	1	1
Omnia Express S.p.A.	30	51	(21)
Omnia Logistica S.p.A.	2.131	1.860	271
Ferport Napoli S.r.l.	3	1	2
Serfer S.r.l.	260	175	85
FS Railfreight S.r.l. (ex Cargo Svizzera)	81	0	81
Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l.	-	1.712	(1.712)
Totale lordo	**41.592**	**17.119**	**24.473**
Fondo svalutazione crediti	(1.123)	(141)	(982)
Totale netto	**40.469**	**16.978**	**23.491**
Altri crediti			
Omnia Logistica S.p.A.	427	0	427
Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l.	-	5350	(5.350)
Totale lordo	**427**	**5350**	**(4.923)**
Oltre esercizio			
Fs Cargo S.p.A.	0	5.400	(5.400)
TOTALE	**40.896**	**27.728**	**13.168**

I saldi al 31 dicembre 2004 sono tutti da attribuire a rapporti di natura commerciale; la variazione più sensibile in aumento nei crediti è da attribuire alla società Ecolog per maggiori servizi di trasporto merci effettuati da Trenitalia (attività svolta per l'emergenza rifiuti in Campania) già a partire dal 1° semestre dell'esercizio 2004, ma non ancora liquidati dalla controparte.

Per la società FS Railfreight S.r.l. si è proceduto ad operare una riclassifica dei crediti a seguito dell'acquisto del controllo della partecipazione da parte di FS Cargo.

La diminuzione totale del credito verso Autostrada Ferroviaria Alpina è conseguenza sia della delibera del Consiglio di Amministrazione di Trenitalia del 29 settembre u.s. nel quale si è disposta la conversione in contributi in conto esercizio del finanziamento concesso nel 2003 per 5.350 migliaia di euro, sia della cessione della partecipazione a terzi avvenuta nel primo semestre 2004.

I crediti oltre l'esercizio verso FS Cargo (5.400 migliaia di euro) aventi natura finanziaria sono stati azzerati a fine giugno in seguito alla trasformazione del finanziamento in versamenti in conto futuri aumenti di capitale a favore della società.

Crediti: Verso imprese collegate

La voce mostra un saldo complessivo di 23.886 migliaia di euro e mostra un aumento rispetto alla fine dell'esercizio 2003 di 2.597 migliaia di euro.

I crediti verso le controparti sono dettagliati nella tabella seguente e si riferiscono a rapporti di natura commerciale:

Imprese collegate		31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Commerciali				
BOPA Grandi Biglietterie S.r.l.		555	760	(205)
Cisalpino AG		13.825	8.567	5.258
EN.Hydro S.p.A.		-	149	(149)
Hannibal S.p.A.		189		189
Italcertifer S.c.p.A.		1.135	1.935	(800)
Logistica Mediterranea Cargo SA		74		74
Metronapoli S.p.A.		7.412	9.876	(2.464)
Sodai Italia S.p.a.		630		630
Sve Rail Italia AB		-	-	-
Tilo SA		2		2
Wisco S.p.A.		520		520
	Totale lordo	**24.342**	**21.287**	**3.055**
Fondo svalutazione crediti		(540)	-	**(540)**
	Totale netto	**23.802**	**21.287**	**2.515**
Altri crediti				
Cisalpino AG		84	2	82
	Totale lordo	**84**	**2**	**82**
TOTALE		**23.886**	**21.289**	**2.597**

La variazione di maggior rilievo avvenuta nel corso dell'esercizio 2004 riguarda i crediti verso Cisalpino AG (5.258 migliaia di euro) per maggiori prestazioni rese alla società dovute all'incremento dei servizi svolti dalla stessa.

La variazione in diminuzione dei crediti verso Metronapoli è dovuta principalmente all'effetto della regolazione finanziaria delle partite per servizi di manutenzione del materiale rotabile dato in locazione alla collegata.

Come già accennato in precedenza, in data 6 aprile 2004 la società EN.Hydro si è scissa nelle società Sodai Italia e Wisco, pertanto i rapporti di credito sono evidenziati verso le suddette nuove società e l'incremento è dovuto alla loro entrata in operatività.

E' stato prudenzialmente accantonato al fondo svalutazione crediti verso BO.PA Grandi Biglietterie S.r.l. l'importo di 540 mila euro per rischio di inesigibilità.

Crediti: Verso controllanti

La voce ammonta a 638.263 migliaia di euro e si incrementa, rispetto al 2003, di € 22.372 migliaia di euro. Essa è così dettagliata per natura:

Imprese controllanti	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Entro l'esercizio			
Commerciali	1.259	3.710	(2.451)
Erario per I.V.A. di Gruppo	89.362	152.054	(62.692)
Credito d'imposta	2	0	2
Altri crediti non commerciali	107	256	(149)
C/c intersocietario fruttifero	0	52.700	(52.700)
Totale lordo	**90.730**	**208.720**	**(117.990)**
Oltre l'esercizio			
Erario per I.V.A. di Gruppo	547.533	407.171	140.362
Totale lordo	**547.533**	**407.171**	**140.362**
TOTALE	**638.263**	**615.891**	**22.372**

L'aumento complessivo registrato dalla voce nel corso dell'esercizio 2004 è dovuto pressoché totalmente al credito per IVA di Gruppo (fra "entro" e "oltre l'esercizio" di 77.670 migliaia di euro) in conseguenza delle liquidazioni avvenute nel corso dell'anno e della quota degli interessi (24.738 migliaia di euro) che la Capogruppo ha richiesto a rimborso all'erario.

Il c/c intersocietario presenta un saldo negativo e pertanto viene esposto nel passivo. Al 31 dicembre 2003 lo stesso presentava un saldo positivo a seguito dell'incasso dei sette decimi relativi all'aumento di capitale sottoscritto ad ottobre 2003 e del finanziamento a medio lungo termine ricevuto da FS, come già commentato nell'esercizio 2003.

Crediti: Crediti tributari

Nella tabella seguente si dettagliano i crediti tributari che ammontano complessivamente a 62.015 migliaia di euro, con un incremento rispetto al 2003 di 6.268 migliaia di euro:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
IVA	0	94	(94)
IRAP	4.700	0	4.700
IRES	159	159	0
Altre	57.156	55.494	1.662
Totale	**62.015**	**55.747**	**6.268**

L'aumento complessivo registrato dalla voce nel corso dell'esercizio 2004 è sostanzialmente il risultato delle seguenti variazioni:

- IRAP: saldo positivo di 4.700 migliaia di euro imputabile all'eccedenza tra l'importo di competenza dell'esercizio 2004 e quanto versato a titolo di acconto;
- Altre imposte diverse da recuperare: saldo positivo imputabile per 1.339 migliaia di euro alla quota maturata nell'anno degli interessi legali sull'imposta di registro, doverosamente versata alla sottoscrizione dell'atto di compravendita del Ramo d'Azienda e risultata solo successivamente non dovuta ai sensi della Legge n. 388/2000 (Finanziaria 2001).

Crediti: Verso altri

La voce, al netto del fondo svalutazione, ammonta a 1.082.792 migliaia di euro e mostra rispetto al 31 dicembre 2003 un incremento di 358.890 migliaia di euro. I crediti che la compongono sono dettagliati nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.011.109	530.546	480.563
Altre Pubbliche Amministrazioni	11.131	11.094	37
Personale	6.305	4.885	1.420
Ferrovie, Agenzie ed altre az. di trasporto	2.340	82	2.258
Istituti Previdenziali e di sicurezza sociale	10.845	7.541	3.304
Anticipi a fornitori	-	8.042	(8.042)
Debitori diversi	6.208	13.265	(7.057)
Crediti verso consociate	50.442	164.840	(114.398)
Valore lordo	**1.098.380**	**740.295**	**358.085**
Fondo svalutazione			
- Altri	(15.531)	(16.393)	862
- Consociate - Italferr S.p.A.	(57)	0	(57)
TOTALE	1.082.792	723.902	358.890

L'incremento di maggior rilievo riguarda i crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per i corrispettivi per gli obblighi di servizio di cui al contratto di Servizio Pubblico; essi sono dovuti ai crediti maturati nel corso dell'anno che si vanno ad aggiungere al residuo 2003 e anni precedenti non incassato a fine 2004 e rinviato in termine di erogazione all'esercizio in corso dallo stesso Ministero. I corrispettivi 2004 sono stati accertati sulla base di quanto stabilito dalla Legge n. 351 del 24 dicembre 2003 (Legge di Bilancio di Previsione dello Stato per l'anno finanziario 2004 e Bilancio Pluriennale per il triennio 2004-2006) a fronte dei servizi svolti per obblighi tariffari e di servizio per il trasporto viaggiatori di interesse nazionale (143.575 migliaia di euro), per il trasporto merci (118.785 migliaia di euro), e per il trasporto locale nelle regioni a statuto speciale (218.203 migliaia di euro).

La variazione in aumento dei crediti verso "Istituti Previdenziali e di sicurezza sociale" (3.304 migliaia di euro) è quasi integralmente dovuta alla quota premi versata all'INAIL determinatasi in sede di conguaglio per l'anno 2004.

Si riporta nella tabella seguente la movimentazione avvenuta nell'esercizio del fondo svalutazione crediti verso altri, che così come risulta dai movimenti intervenuti nell'anno è ritenuto congruo rispetto al valore complessivo dei crediti di dubbia esigibilità:

Fondo svalutazione crediti verso altri	Saldo al 31.12.2003	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2004
Altri crediti	(16.393)		862			(15.531)
TOTALE	(16.393)		862			(15.531)

Si evidenzia di seguito il dettaglio degli altri crediti verso consociate al netto del fondo:

Crediti verso Consociate		31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Commerciali				
RFI S.p.A		24.463	114.591	(90.128)
Fercredit S.p.A.		89	31	58
Sogin S.p.A.		5	4	1
Italferr S.p.A.		1.734	1.650	84
Ferservizi S.p.A.		2.050	5.055	(3.005)
Sita S.p.A.		238	118	120
Grandi Stazioni S.p.A.		0	801	(801)
Metropark S.p.A.		3	14	(11)
TAV S.p.A.		8.808	1.799	7.009
SAP S.r.l.		2	2	0
FS LAB S.p.A.		2	0	2
Ferrovie Real Estate		4.895	0	4.895
	Totale	42.289	124.065	(81.776)
Altri crediti				
R.F.I. S.p.A.		7.747	40.770	(33.023)
Ferservizi S.p.A.		340	0	340
Italferr S.p.A.		8	0	8
Sogin S.p.A.		1	0	1
Grandi Stazioni S.p.A.		0	5	(5)
	Totale	8.096	40.775	(32.679)
TOTALE		50.385	164.840	(114.455)

La sensibile diminuzione dei crediti commerciali verso le consociate RFI e Ferservizi è totalmente riconducibile all'incasso dei crediti relativi al contributo forfetario riconosciuto a Trenitalia per i costi che la stessa ha sostenuto per il trasporto gratuito dei dipendenti e dei relativi familiari sia per motivi di servizio che diporto dal 2000 in avanti.

L'incremento di 7.009 migliaia di euro registratosi verso TAV riguarda sostanzialmente i servizi resi da Trenitalia per ingegneria della manutenzione e addebito prove Alta Velocità.

Anche verso Ferrovie Real Estate (FRE) si registra un significativo incremento dovuto al compenso forfetario sugli interventi di manutenzione incrementativa da parte di Trenitalia sulle Officine di proprietà della stessa FRE. Trenitalia, infatti, nel 2004 è stata incaricata di svolgere in nome e per conto di FRE specifiche attività finalizzate alla più efficace e puntuale esecuzione dei lavori di manutenzione degli impianti d'officina.

Per quanto riguarda i crediti non commerciali la rilevante diminuzione verso RFI è dovuta essenzialmente all'avvenuta regolazione finanziaria dei crediti per personale distaccato che

Trenitalia aveva già provveduto a liquidare nello scorso esercizio per conto della controparte: principalmente EDR (13.342 migliaia di euro) e Una Tantum (11.390 migliaia di euro).

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Al 31 dicembre 2004 la posta riporta un saldo di 840 migliaia di euro a fronte della riclassifica, nell'attivo circolante, della partecipazione nella società collegata BOPA Grandi Biglietterie S.r.l. destinata alla vendita. La voce riporta una variazione in diminuzione di 30 migliaia di euro dovuta alla vendita di Autostrada Ferroviaria Alpina avvenuta il 16 gennaio 2004 alla società Logistica SA.

Le variazioni sopra descritte sono sintetizzate nella tabella che segue:

Società	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Partecipazioni in imprese controllate			
Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l.	-	30	(30)
Partecipazioni in imprese collegate			
BOPA Grandi Biglietterie S.r.l.	840	0	840
TOTALE	**840**	**30**	**810**

Disponibilità liquide

La voce ammonta a 49.970 migliaia di euro con una variazione in diminuzione di 73.157 migliaia di euro rispetto al 2003. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Depositi bancari e postali	9.979	5.200	4.779
Assegni	13	2	11
Denaro e valori in cassa	39.978	45.041	(5.063)
Conti correnti di Tesoreria	-	72.883	(72.883)
TOTALE	**49.970**	**123.126**	**(73.156)**

La voce "Depositi bancari e postali" mostra un saldo composto dagli incassi e pagamenti in transito che sono stati regolati dalle banche in data successiva alla chiusura dell'esercizio 2004 e che pertanto non sono stati ricompresi nel sistema di cash-pooling giornaliero operante tra FS e Trenitalia.

Sempre con riferimento alla suddetta voce, si fa presente che, alla data del 31 dicembre 2004, risultavano notificati atti di pignoramento per complessivi 292 migliaia di euro al San Paolo IMI, con il quale Trenitalia intrattiene rapporti di conto corrente.

La variazione che ha comportato, in maniera più determinante delle altre, la diminuzione della posta nel corso dell'anno è quella che riguarda la voce "Conti correnti di Tesoreria" azzeratasi a fronte dell'accredito sul conto corrente intersocietario della quota di contributi per Contratto di Servizio Pubblico 2001-2002 che il Ministero dell'Economia e delle Finanze aveva versato a fine 2003 sul conto corrente di Tesoreria Centrale dello Stato intestato a FS e successivamente svincolato per l'incasso sul sistema bancario.

RATEI E RISCONTI

La voce ammonta a 369 migliaia di euro e mostra un lieve incremento di 10 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2003; essa è così composta:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenza
Ratei attivi			
Interessi attivi	-	11	(11)
Risconti attivi			
Altri risconti	369	348	21
TOTALE	369	359	10

Essa è principalmente composta dai risconti attivi relativi ai canoni di noleggio dei beni strumentali (177 migliaia di euro) e ai canoni di affitto locali (132 migliaia di euro).

STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

PATRIMONIO NETTO

La posta ammonta a 2.332.042 migliaia di euro, con una variazione in diminuzione di 24.088 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2003.

Il 21 aprile 2004 l'Assemblea Straordinaria ha deliberato di coprire la perdita dell'esercizio 2003, di 18.727 migliaia di euro, mediante utilizzo, per pari importo, della riserva straordinaria.

Il 21 dicembre 2004 l'Assemblea Straordinaria ha deliberato l'aumento del capitale sociale di 303.586 migliaia di euro mediante emissione di 607.171 nuove azioni ordinarie del valore unitario di euro 500. A seguito di tale operazione, il capitale sociale è passato da 2.289.286 migliaia di euro a 2.592.871 migliaia di euro. L' importo è stato integralmente sottoscritto e liberato da FS mediante rinuncia alla quota esigibile del credito da essa versato per la cessione di ramo d'azienda.

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

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2003	Copertura risultato es. precedente	Altre variazioni		Risultato d'esercizio	Saldo al 31.12.2004
			Increm.ti	Decrem.ti		
Capitale	2.289.286		303.586			2.592.872
Riserva legale	28.238					28.238
Riserva straordinaria	57.333	(18.727)				38.606
Utile (perdita) dell'esercizio 2003	(18.727)	18.727				
Utile (perdita) al 31.12.2004					(327.674)	(327.674)
TOTALE	2.356.130	0	303.586	0	(327.674)	2.332.042

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio netto, nonché la loro utilizzazione nei tre precedenti esercizi:

Origine	Importi al 31.12.2004 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti		
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distr.ne ai soci
Capitale Sociale	2.592.872					241.448	
Riserve di capitale:							
Riserva legale (*)	25.220	25.220					
Riserve di utili:							
Riserva legale	3.018	3.018					
Riserva straordinaria	38.606		38.606				
TOTALE	2.659.716	28.238	38.606		-	241.448	-

(*) costituita in sede di conversione in euro del Capitale Sociale

Fondo per rischi ed oneri

La posta ammonta a 995.523 migliaia di euro con una variazione in diminuzione di 57.783 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2003.

Essa risulta così composta:

Descrizione	Saldo al 31.12.2003	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2004
Fondo Ristrutturazione Industriale:					
da compravendita	45.361		25.420		19.941
da allocazione "Badwill"	39.767				39.767
da accantonamenti	60.423				60.423
Totale Fondo Ristrutturazione Industriale	**145.551**		**25.420**		**120.131**
Fondo rettifica valori cespiti	777.545		48.861		728.684
Fondo rischi partecipazioni Gruppo	14	2.288	14		2.288
Fondo per altri rischi ed oneri	130.197	44.458	30.238	3	144.420
TOTALE	1.053.307	46.746	104.533	3	995.523

Il Fondo Ristrutturazione Industriale si riferisce agli oneri di personale derivanti dalla realizzazione del riassetto societario stabilito nel piano industriale societario.

Il Fondo si è formato originariamente con il trasferimento a Trenitalia, a seguito della compravendita del ramo d'Azienda, di quota parte dell'omonimo fondo, costituito nel 1993 da FS ai sensi della legge n. 359/92 e con l'attribuzione di parte della differenza tra il prezzo di acquisto del ramo d'Azienda e il suo maggior patrimonio netto contabile (c.d."Badwill").

Nel corso del 2004, esso è stato utilizzato per 25.420 migliaia di euro a fronte degli oneri per incentivi agli esodi sostenuti nel periodo. Il valore residuo del fondo, dopo gli utilizzi, è ritenuto congruo.

Il "Fondo Rettifica valore cespiti" è stato costituito con il "Badwill" in relazione alle immobilizzazioni materiali acquisite con il ramo d'Azienda (materiale rotabile e impianti di officina) che risultarono, in base alla perizia dell'epoca, di ridotta redditività.

Il fondo, nel corso dell'esercizio 2004, è stato utilizzato, per 48.773 migliaia di euro, in proporzione agli ammortamenti di materiale rotabile e di impianti di officina ricevuti con il ramo d'Azienda e per 88 migliaia di euro, a riduzione delle minusvalenze generate dalla vendita dei rotabili cui si riferisce.

Il "Fondo rischi partecipazioni Gruppo" è stato utilizzato per la copertura delle perdite Sve Rail (14 migliaia di euro) e si è incrementato a fronte degli accantonamenti fatti per le collegate Logistica SA (1.201 migliaia di euro), Hannibal (742 migliaia di euro) e Logistica Mediterranea Cargo (345 migliaia di euro). Per i motivi che hanno portato ad effettuare tali accantonamenti si rimanda ai commenti delle partecipazioni della sezione dedicata all'attivo.

Il "Fondo per altri rischi ed oneri" ammonta, complessivamente, a 144.420 migliaia di euro. I movimenti che il fondo ha avuto nel corso dell'anno sono illustrati, nel dettaglio, nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.2003	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2004
Competenze al personale da definire	956	13	(546)	3	426
Ristorni commerciali	87	0	(46)		41
Contenzioso nei confronti del personale e terzi	66.920	27.476	(13.980)	(809)	79.607
Decoibentazione rotabili	32.280	0	(8.329)		23.951
Altri rischi	29.954	16.969	(7.337)	809	40.395
TOTALE	**130.197**	**44.458**	**(30.238)**	**3**	**144.420**

Gli accantonamenti, pari a 44.458 migliaia di euro, sono rilevati per 44.445 migliaia di euro negli accantonamenti per rischi e oneri e per 13 migliaia di euro nei costi di personale.

Il Fondo "Competenze al personale da definire" è stato utilizzato per 111 migliaia di euro per polizza INA e 435 migliaia di euro, prevalentemente per premio risultati dirigenti (306 migliaia di euro).

L'utilizzo del Fondo per "Ristorni commerciali" (46 migliaia di euro) è avvenuto a fronte degli sconti concessi ai " grandi clienti" del trasporto merci in relazione a particolari livelli di volumi di traffico raggiunti nell'esercizio e non ancora liquidati in via definitiva. Tale utilizzo è stato effettuato a diretta variazione dei ricavi da traffico.

Nel corso dell'anno, il Fondo "Contenzioso nei confronti del personale e terzi" è stato adeguato di 4.687 migliaia di euro in base all'ammontare degli oneri stimati a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza di Trenitalia e di 22.789 migliaia di euro a fronte delle vertenze con i terzi. Quest'ultimo accantonamento è costituito principalmente da 9.388 migliaia di euro appostate, in via prudenziale, a fronte delle possibili contestazioni delle Regioni sui servizi effettuati nell'anno in base ai contratti di Servizio Pubblico e 12.929 migliaia di euro per un contenzioso stragiudiziale con un fornitore

concernente l'applicazione delle penali comminate nel 2004 e negli esercizi precedenti, sorto nel corso dell'anno e conclusosi sfavorevolmente per la società nei primi mesi del 2005.

Il Fondo "Decoibentazione rotabili" è stato utilizzato a fronte dei costi sostenuti nell'esercizio per prestazioni esterne (6.034 migliaia di euro) e lavori in economia (2.295 migliaia di euro) per interventi di eliminazione dell'amianto dal materiale rotabile nel rispetto della normativa vigente. Dopo tale utilizzo, il fondo è stato ritenuto congruo e, pertanto, non si è proceduto ad effettuare nuovi accantonamenti.

La voce "Altri rischi" si è incrementata di 16.969 migliaia di euro, essenzialmente a causa del prudenziale accantonamento per possibili insussistenze di crediti verso le ferrovie estere effettuato in attesa di concludere i controlli sui flussi d'incasso provenienti dal Bureau Central de Compentation (BCC).

Gli utilizzi per 7.337 migliaia di euro sono dovuti principalmente per 2.235 migliaia di euro alla regolarizzazione contenzioso tra Artesia e SNCF relative agli anni dal 2000 al 2003 e per 5.030 migliaia di euro a conclusione della transazione relativa alla cessione del Ramo d'Azienda CIT.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO

La posta ammonta a 1.830.912 migliaia di euro con una variazione in diminuzione di 5.082 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2003. Essa si articola nel Fondo "Trattamento di fine rapporto" e nel Fondo "Indennità di buonuscita". Quest'ultimo fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995. Successivamente a tale data è avvenuto il passaggio del personale al regime TFR; conseguentemente, il fondo ha cessato di essere alimentato da accantonamenti periodici ed è stato assoggettato alla sola rivalutazione, calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR ed in base agli accordi con le OO.SS.

Si riporta di seguito la movimentazione dei due Fondi avvenuta nel periodo.

	TFR	BUONUSCITA	TOTALE
Consistenza del fondo al 31.12.2003	**828.991**	**1.007.004**	**1.835.995**
Incrementi:			
Accantonamenti e Rivalutazioni	149.785	26873	176.658
Trasferimenti da altre società del Gruppo	1.590	1132	2.722
Altre variazioni	710	1879	2.589
	152.085	29.884	181.969
Decrementi:			
Cessazioni del rapporto	(44.212)	(78.590)	(122.802)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(8.371)	(33.230)	(41.601)
Trasferimenti a fondi integrativi	(14.717)	0	(14.717)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(2.489)	(2.957)	(5.446)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(705)	(594)	(1.299)
Altre variazioni	(1.032)	(155)	(1.187)
	(71.526)	(115.526)	(187.052)
Consistenza del fondo al 31.12.2004	**909.550**	**921.362**	**1.830.912**

Le "altre variazioni", riportate negli incrementi, riguardano l'aggiornamento dei fondi dovuto a passaggi di categoria avvenuti nel corso dell'anno, mentre quelle riportate nelle diminuzioni sono dovute ai ricalcoli di quote PREVINDAI, versamenti INPS ecc. connessi con i passaggi di categoria.

DEBITI

La posta ammonta a 5.766.186 migliaia di euro e mostra un aumento, rispetto all'esercizio 2003, di 1.129.364 migliaia di euro. Essa risulta composta dalle voci che seguono.

Debiti: Debiti verso soci per finanziamenti

La posta ammonta a 2.106.743 migliaia di euro con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 188.815 migliaia di euro. Per dare una valutazione omogenea alla voce debiti verso soci per finanziamenti, introdotta a seguito della riforma del diritto societario, è stato necessario riclassificare il saldo dell'anno 2003 dalla voce debiti verso controllanti oltre l'esercizio nella seguente posta:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Ferrovie dello Stato S.p.A.	2.106.743	1.917.928	188.815
TOTALE	**2.106.743**	**1.917.928**	**188.815**

L'aumento della voce è stato determinato dall'incremento per nuovi finanziamenti erogati da FS per un ammontare complessivo di 492.400 migliaia di euro e dal decremento di 303.585 migliaia di euro per la rinuncia da parte della stessa alla quota di credito relativo alla cessione del ramo d'Azienda a fronte dell'aumento di capitale sociale, come già descritto ampiamente nella Relazione alla Gestione, cui si fa rinvio, e nel paragrafo della presente Nota Integrativa riguardante il patrimonio netto.

I nuovi finanziamenti, a medio/lungo termine, erogati da FS per l'acquisto di materiale rotabile sono stati concessi alle seguente condizioni:

- 149.400 migliaia di euro al tasso Euribor a sei mesi maggiorato di uno spread di 0,06% annuo, con rimborso del capitale in un'unica soluzione il 28/12/2018;
- 160.000 migliaia di euro a un tasso Euribor a sei mesi maggiorato di uno spread di 0,045% annuo, con rimborso del capitale in un'unica soluzione il 13/12/2019;
- 183.000 migliaia di euro a un tasso Euribor a sei mesi maggiorato di uno spread di 0,03% annuo, con rimborso del capitale in un'unica soluzione il 16/12/2019.

La parte dei debiti per finanziamenti concessi da FS esigibile oltre i 5 anni ammonta a 892.400 migliaia di euro. Nella tabella seguente, si riporta la ripartizione degli stessi secondo la scadenza:

Socio	Importo	Data di scadenza	Di cui con clausola di postergazione
Ferrovie dello Stato S.p.A.	549.400	28/12/2018	
Ferrovie dello Stato S.p.A.	160.000	13/12/2019	
Ferrovie dello Stato S.p.A.	183.000	16/12/2019	
TOTALE	892.400		

Debiti: Debiti verso banche

La voce ammonta a 1.700.000 migliaia di euro e mostra un aumento, rispetto all'esercizio precedente, di 700.000 migliaia di euro, come illustrato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Finanziamenti:			
- Banca OPI	1.400.000	1.000.000	400.000
- Monte dei Paschi di Siena	100.000	-	100.000
- Banca di Roma	100.000	-	100.000
- San Paolo IMI	100.000	-	100.000
TOTALE	1.700.000	1.000.000	700.000

L'incremento della voce è stato determinato dal finanziamento a medio/lungo termine concesso dalla Banca OPI e da tre finanziamenti a breve concessi da Banca di Roma, Monte dei Paschi di Siena e San Paolo IMI.

Il finanziamento di 400.000 migliaia di euro, concesso dalla Banca OPI a Trenitalia, è destinato alla copertura dei fabbisogni finanziari per investimenti fissi e di materiale rotabile ed è rimborsabile a partire dal 15 giugno 2015 in 20 rate semestrali consecutive ciascuna di 20.000 migliaia di euro. Il finanziamento prevede, a partire dal 15 giugno 2005 e fino al 15 dicembre 2024, la corresponsione di interessi semestrali posticipati calcolati al tasso Euribor a 6 mesi maggiorato di uno spread dello 0,30% annuo.

Il finanziamento è stato garantito da lettera di patronage rilasciata da FS a favore della banca OPI.

I finanziamenti a breve di 100.000 migliaia di euro ciascuno, concessi dalle banche Monte dei Paschi di Siena, Banca di Roma e San Paolo Imi, sono linee di credito rinnovabili, salvo preavviso, mensilmente al tasso Euribor a un mese maggiorato di uno spread di 0,08% annuo. Attualmente tali linee di credito sono state rinnovate fino al 30 aprile 2005.

La parte dei debiti esigibile oltre i 5 anni ammonta a 1.400.000 migliaia di euro e riguarda i finanziamenti concessi dalla Banca OPI.

Debiti: Acconti

La voce ammonta a 1.566 migliaia di euro e mostra un decremento rispetto all'esercizio 2003 di 2.684 migliaia di euro; la riduzione più rilevante riguarda gli anticipi ricevuti nel 2003 dal Ministero della Difesa relativi ai viaggi del personale di leva, in conto di future prestazioni che sono state assorbite nel corso dell'esercizio a seguito delle prestazioni erogate.

Debiti: Debiti verso fornitori

La voce ammonta a 733.636 migliaia di euro e mostra un aumento di 38.680 migliaia di euro rispetto allo scorso esercizio.

I singoli saldi che la compongono sono illustrati nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Fornitori ordinari	612.188	602.266	9.922
Amm.ni dello Stato ed altre Amm.ni Pubbliche	1.783	862	921
Ferrovie estere	96.283	75.249	21.034
Ferrovie concesse e altre aziende di trasporto	22.195	14.810	7.385
Debiti per cessione crediti da fornitori	549	1.127	(578)
Collegate di controllate:			
Cemat	638	642	(4)
TOTALE	**733.636**	**694.956**	**38.680**

L' aumento di 21.034 di migliaia di euro rispetto all'esercizio 2003, evidenziato nei debiti verso Ferrovie estere, è principalmente imputabile al traffico merci, per l'effetto anche di maggiori volumi di traffico sviluppati nel 2004 in questo settore.

L'incremento di 7.385 migliaia di euro, evidenziato nella voce Ferrovie concesse, è imputabile al ritardo nella ripartizione definitiva dei ricavi e nella regolazione finanziaria a seguito della mancata definizione tra i vari vettori che erogano i servizi di trasporto integrato dei volumi di traffico di competenza di ciascuno.

I debiti per cessione crediti da fornitori rappresentano debiti verso società di factoring esterne al Gruppo FS alle quali i fornitori hanno ceduto il credito vantato nei confronti di Trenitalia.

Debiti: Debiti verso imprese controllate

Al 31 dicembre 2004, i debiti verso imprese controllate, dirette e indirette, ammontano a 10.710 migliaia di euro con un incremento, rispetto all'esercizio 2003, di 952 migliaia di euro. Il loro dettaglio è riportato nella seguente tabella:

Imprese controllate	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Commerciali			
Omniaexpress S.p.A	7.382	4.496	2.886
Omnia Logistica S.p.A.	9	-	9
Serfer S.r.l.	963	924	39
Passaggi S.p.A.	347	224	123
Ferport S.r.l.	1.334	688	646
Ferport Napoli S.r.l.	310	146	164
FS Cargo S.p.A.	118	70	48
Nord Est Terminal S.p.A.	17	1	16
Cargo Chemical S.r.l.	228		228
Ital Container S.p.A.		52	(52)
Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l.	-	3.155	(3.155)
	10.708	**9.756**	**952**
Altri:			
Omnia Logistica S.p.A.	2	2	-
TOTALE	**10.710**	**9.758**	**952**

L'aumento rispetto all'esercizio precedente è dovuto essenzialmente all'effetto differenziale:

- dell'incremento dei debiti verso Omniaexpress S.p.A., pari a 2.886 migliaia di euro, riguardanti i maggiori servizi di trasporto di piccole partite richiesti;
- della diminuzione dei debiti nei confronti di Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l, pari a 3.155 migliaia di euro, a seguito della riclassifica degli stessi nella voce "Fornitori" in conseguenza della cessione della partecipazione da parte di Trenitalia.

Debiti: Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a 15.050 migliaia di euro ed aumenta, rispetto alla fine dell'esercizio precedente, di 2.954 migliaia di euro. Nella tabella seguente è riportato il dettaglio:

Imprese collegate	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Commerciali			
Cisalpino AG	9.167	4.954	4.213
Italcertifer S.c.p.A.	145	146	(1)
Artesia SAS	3.191	2.205	986
Metronapoli S.p.A.	346	338	8
BOPA Grandi Biglietterie S.r.l.	7	1	6
EN.Hydro S.p.A.	-	4.336	(4.336)
Sodai S.p.A.	1.139	-	1.139
Wisco S.p.A.	688	-	688
Hannibal S.p.A.	250	-	250
	14.933	**11.980**	**2.953**
Altri			
Italcertifer S.c.p.A.	112	111	1
Artesia SAS	5	5	-
	117	**116**	**1**
TOTALE	**15.050**	**12.096**	**2.954**

L'azzeramento dei debiti verso EN.Hydro S.p.A. è principalmente dovuto alla chiusura dell'anticipo (di 3.639 migliaia di euro) ricevuto dalla società per il definitivo trasferimento degli impianti di depurazione acque reflue, nonché alla scissione della società in Sodai Italia S.p.A. e Wisco S.p.A. avvenuta il 6 aprile 2004, a seguito della quale i rapporti di debito sono stati evidenziati verso le suddette nuove società.

L'incremento dei debiti verso Cisalpino, è connesso ai maggiori di ricavi ad essa spettanti in relazione al maggior volume di servizi di trasporto da essa effettuati. Si ricorda, al proposito, che Trenitalia effettua il servizio di biglietteria per Cisalpino.

Debiti: Debiti verso controllanti

La voce ammonta complessivamente a 195.731 migliaia di euro e mostra un incremento di 153.060 migliaia di euro verso il 2003; essa è così articolata:

Imprese controllanti	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Entro l'esercizio:			
Commerciali	16.833	24.718	(7.885)
Finanziari			
- Interessi su debito cessione ramo d'azienda	17.011	16.926	85
- c/c intersocietario	155.118		155.118
Altri	6.769	1.027	5.742
TOTALE	**195.731**	**42.671**	**153.060**

Per una migliore esposizione sono stati evidenziati tra i debiti di natura finanziaria, riclassificando anche il dato 2003 per un confronto omogeneo, quelli relativi al debito per gli interessi maturati nell'esercizio sul debito per cessione del ramo d'azienda.

Si precisa, come già evidenziato nella voce "debiti verso soci per finanziamenti", che si è proceduto alla riclassifica in tale voce dei dati del 2003 relativi ai finanziamenti concessi dalla controllante (debito per cessione ramo d'azienda pari a 1.517.928 migliaia di euro ed il finanziamento a medio/lungo termine di 400.000 migliaia di euro).

Per quanto riguarda la variazione del c/c intersocietario si rimanda al commento precedentemente esposto nei "Crediti verso Controllanti".

Debiti: Debiti tributari

La voce ammonta a 92.611 migliaia di euro e mostra un incremento di 6.763 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2003. La voce si articola nel modo indicato nella seguente tabella:

Debiti tributari	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
IRAP	-	1.727	(1.727)
Ritenute alla fonte	63.046	63.397	(351)
Sanatoria ex L. 289/2002	-	71	(71)
IVA ad esigibilità differita	29.565	20.653	8.912
TOTALE	**92.611**	**85.848**	**6.763**

Nell'esercizio 2004 non risulta alcun debito per IRAP, in quanto come già commentato nella voce "Crediti tributari", l'imposta stimata nel 2004, pari a 95.808 migliaia di euro, risulta inferiore all'importo versato a titolo di acconto.

I debiti per "Ritenute alla fonte" riguardano le ritenute operate da Trenitalia nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi in qualità di sostituto d'imposta.

La voce " IVA ad esigibilità differita" accoglie l'importo dell'IVA, relativa alle fatture emesse nei confronti delle Regioni a statuto ordinario per i corrispettivi dei Contratti di Servizio Pubblico che, ai sensi dell' art.6 del DPR 633/72, diviene esigibile all'atto dell'incasso dei corrispettivi medesimi. Tale voce ha subito un incremento di 8.912 migliaia di euro che è da ricondursi a quanto fatturato alle Regioni nel corso dell'esercizio.

Debiti: Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a 151.621 migliaia di euro, con un decremento di 2.882 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente. Essa si articola nel modo esposto nella tabella che segue:

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Entro l'esercizio:			
INPS	1.510	1.727	(217)
PREVINDAI	534	527	7
ex INPDAI	608	528	80
Debiti per contributi su competenze da liquidare	148.969	151.721	(2.752)
TOTALE	**151.621**	**154.503**	**(2.882)**

La voce accoglie il debito per ritenute previdenziali a carico del personale e del datore di lavoro rimaste da versare, l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma ancora da liquidare al 31 dicembre 2004, nonché i debiti per prepensionamenti ai sensi della legge n. 141/1990 relativi agli oneri per contributi straordinari al Fondo Speciale INPS.

Per una migliore esposizione si è provveduto a riclassificare nel 2003, dalla voce "Debiti verso il personale per ferie maturate e non godute" alla voce "Debiti per contributi su competenze da liquidare ", la quota relativa agli oneri sociali per ferie maturate e non godute per un importo pari a 28.948 migliaia di euro.

Debiti: Altri debiti

La voce ammonta a 758.517 migliaia di euro e mostra un incremento di 43.707 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2003. Essa è composta dalle seguenti voci:

Tipologia del creditore e scadenza	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
entro l'esercizio:			
Altre imprese consociate	**426.576**	**372.514**	**54.062**
Altri			
- Personale per competenze maturate e non liquidate	257.531	244.086	13.445
- Personale per ferie non godute	67.899	88.898	(20.999)
- Fondo di sostegno	676	667	9
- Compensi organi sociali	82	86	(4)
- Depositi cauzionali	1.831	1.284	547
- Creditori diversi	3.920	7.273	(3.353)
	331.939	**342.294**	**(10.355)**
oltre l'esercizio:			
Altre imprese consociate: SITA S.p.A.	**2**	**2**	**0**
TOTALE	**758.517**	**714.810**	**43.707**

L'incremento dei debiti verso il personale pari ad euro 13.455 è dovuto al Premio per risultati relativo all'anno 2003 che è stato erogato al personale nel mese di febbraio 2005.

La voce "Ferie maturate e non godute", diminuita di 20.999 migliaia di euro, risente sia della riclassifica operata nel 2003, di cui al commento della voce "Debiti per contributi su competenze da liquidare", sia dell'effetto di un minor numero di giorni di ferie che i dipendenti possono rinviare all'anno successivo in base al nuovo CCNL entrato in vigore nel 2003 ed, infine, al maggior numero di ferie fruite dai dipendenti nel corso del 2004.

La voce "debiti verso consociate" si articola nel modo appresso indicato:

Consociate	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Commerciali			
R.F.I. S.p.A.	200.162	171.532	28.630
Omniaexpress S.pA..		27	(27)
Fercredit S.p.A.	155.532	146.540	8.992
Sogin S.p.A.	8.092	7.619	473
Italferr S.p.A.	162	36	126
Ferservizi S.p.A.	43.318	30.255	13.063
SITA S.p.A.	665	487	178
Grandi Stazioni S.p.A.	167	230	(63)
Centostazioni S.p.A.	5.580	10.446	(4.866)
Metropark S.p.A.	54	97	(43)
TAV S.p.A.		15	(15)
SAP S.r.l.	3	3	0
Ferrovie Real Estate S.p.A.	12.126	4.648	7.478
	425.861	**371.935**	**53.926**
Altri			
R.F.I. S.p.A.	273	145	128
Ferservizi S.p.A.	8		8
Grandi Stazioni S.p.A.	436	436	0
	717	581	136
TOTALE	426.578	372.516	54.062

L'incremento della voce è attribuibile all'aumento dei debiti verso:

- RFI (28.630 migliaia di euro), per il conguaglio del servizio di pedaggio ed energia elettrica per la trazione dei treni dell'ultimo trimestre del 2004;
- Ferservizi (13.063 migliaia di euro) per i conguagli di alcune prestazioni che sono risultati sensibilmente maggiori a quanto regolato in corso d'anno (es. prestazioni per la gestione dei Ferrotel);
- Ferrovie Real Estate (7.478 migliaia di euro), per la definizione dei canoni di locazione del periodo settembre/dicembre in fase di chiusura dell'esercizio;
- Fercredit (8.992 migliaia di euro), per il maggiore ricorso dei fornitori, nel 2004, alla cessione di credito alla consociata.

RATEI E RISCONTI

La voce ammonta a 2.510 migliaia di euro la con una variazione in aumento di 206 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2003. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenza
Ratei Passivi			
Affitti passivi	0	16	(16)
Interessi passivi	1.699	1.208	491
	1.699	**1.224**	**475**
Risconti Passivi			
- Interessi attivi	811	1080	(269)
TOTALE	**2.510**	**2.304**	**206**

La voce accoglie i ratei di interessi passivi sui finanziamenti Banca OPI (1.182 migliaia di euro), quelli sul finanziamento di 492.400 migliaia di euro concesso da FS (479 migliaia di euro) e quello sui finanziamenti a breve verso banche (37 migliaia di euro).

Inoltre, accoglie i ricavi differiti per interessi su penali applicate nei confronti della Ansaldo Breda S.p.A.(233 migliaia di euro).

CONTI D'ORDINE

La voce ammonta complessivamente a 4.343.750 migliaia di euro e si incrementa, rispetto all'esercizio 2003, di 403.676 migliaia di euro. Essa è così articolata:

Descrizione	31/12/2004	31/12/2003	Differenze
RISCHI			
Fidejussioni	36.816	19.652	17.164
Garanzie reali prestate	892.400	400.000	492.400
Totale 1	**929.216**	**419.652**	**509.564**
IMPEGNI			
Impegni per investimenti da realizzare	3.044.685	2.759.387	285.298
Totale 2	**3.044.685**	**2.759.387**	**285.298**
BENI DI TERZI IN CONSEGNA			
Garanzie reali a Eurofima	324.358	715.539	(391.181)
Altri beni di terzi in consegna	45.437	45.433	4
Totale 3	**369.795**	**760.972**	**(391.177)**
ALTRI CONTI D'ORDINE			
Immobilizzazioni in affitto a Metronapoli	54	63	(9)
Totale 4	**54**	**63**	**(9)**
TOTALE	**4.343.750**	**3.940.074**	**403.676**

Le garanzie reali prestate si riferiscono al valore dei pegni sui propri rotabili rilasciati da Trenitalia a favore di Eurofima a garanzia dei finanziamenti a medio lungo termine contratti da FS per finanziare, a sua volta, gli investimenti in capitale fisso di Trenitalia.

La voce si incrementa di 492.400 migliaia di euro rispetto al 2003 per gli atti di pegno sottoscritti da Trenitalia, il 13 e 16 dicembre 2004, a seguito delle tre operazioni di finanziamento descritte nella voce "Debiti verso soci per finanziamenti" cui si rinvia.

La voce "Impegni per investimenti da realizzare" riflette il residuo valore degli impegni presi per investimenti relativi, principalmente, ad acquisti di nuovo materiale rotabile (1.366.817 migliaia di euro) e migliorie sull'esistente (1.677.868 migliaia di euro). Tali impegni riguardano investimenti coperti da residui finanziamenti pubblici, per la maggior parte riconducibili al Contratto di Programma 1994-2000 e relativi Addenda (300.164 migliaia di euro) e a fonti di finanziamento proprie della società per la parte rimanente (2.744.521 migliaia di euro).

La voce Garanzie reali a Eurofima comprende il valore residuo (324.358 migliaia di euro) dei mutui contratti a suo tempo da FS con la suddetta società Eurofima (Società europea per il finanziamento di materiale ferroviario) e successivamente imputati al Ministero dell'Economia e delle Finanze (ai sensi della legge 662/1996) con garanzia su materiale rotabile.

La voce "Altri beni di terzi in consegna" è sostanzialmente rimasta invariata rispetto all'esercizio precedente.

La voce "Immobilizzazioni in affitto a Metronapoli" si riduce di 9 migliaia di euro per tener conto della riduzione di valore dovuta all'uso dei beni mobili dati in locazione alla collegata.

CONTO ECONOMICO

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

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione ammonta a € 5.296.103 migliaia di euro, evidenziando una variazione in aumento di 54.823 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2003.

Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Descrizione	2004	2003	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.784.943	4.698.744	86.199
Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	-	-	-
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	963	8	955
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	347.537	348.436	(899)
Altri ricavi e proventi	162.660	194.092	(31.432)
TOTALE	5.296.103	5.241.280	54.823

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a € 4.784.943 mila euro ed evidenzia un aumento rispetto all'esercizio precedente pari a 86.199 migliaia di euro. I ricavi delle vendite e delle prestazioni risultano così ripartiti:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Prodotti del traffico	4.173.158	4.091.882	81.276
Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato	480.563	480.563	-
Altri ricavi delle vendite e prestazioni			
- Vendite di materiali	9.672	16.196	(6.524)
- Prestazioni a terzi	121.550	110.103	11.447
			-
TOTALE	4.784.943	4.698.744	86.199

Prodotti del traffico

Si evidenzia di seguito l'analisi dei ricavi derivanti dai prodotti del traffico, dettagliati per tipologia.

Descrizione	2004	2003	Differenze
Viaggiatori			
Clientela ordinaria			
Traffico interno	1.980.407	1.924.294	56.113
Traffico internazionale	210.721	230.014	(19.293)
	2.191.128	**2.154.308**	**36.820**
Contratto di servizio pubblico con Enti Pubblici Territoriali	1.238.598	1.225.063	13.535
Totale ricavi viaggiatori	**3.429.726**	**3.379.371**	**50.355**
Merci			
Clientela ordinaria			
Traffico interno	322.743	305.283	17.460
Traffico internazionale	420.689	407.228	13.461
Totale ricavi merci	**743.432**	**712.511**	**30.921**
TOTALE	4.173.158	4.091.882	81.276

Al fine di fornire una migliore e più completa rappresentazione dei ricavi del traffico, sono stati ivi classificati 5.518 migliaia di euro, pari al valore dei corrispettivi per viaggi di servizio effettuati dal personale dipendente delle società del gruppo. Analoga riclassifica è stata effettuata per i corrispondenti ricavi del 2003 (sempre pari a 5.518 migliaia di euro), che nell'esercizio precedente erano evidenziati nella voce "altri ricavi e proventi".

La variazione intervenuta nei ricavi da traffico interno viaggiatori pari a 56.113 migliaia di euro è in gran parte dovuta al potenziamento dell'offerta dei treni del segmento Eurostar per i viaggiatori a media e lunga percorrenza (25.417 migliaia di euro) e, per quanto concerne il traffico regionale e metropolitano (30.696 migliaia di euro) è principalmente imputabile all'incremento registrato nei treni km offerti su specifiche realtà territoriali, a seguito delle richieste avanzate dagli enti locali, e alla revisione delle tariffe effettuate dalle competenti Pubbliche Amministrazioni nelle seguenti realtà regionali: Abruzzo, Sardegna, Valle d'Aosta, Emilia Romagna, Marche, Toscana, Lombardia, Trentino e Veneto.

I ricavi da traffico internazionale viaggiatori, che hanno registrato una flessione pari a 19.293 migliaia di euro, risentono della concorrenza aerea low-cost sulle medio-lunghe distanze.

La voce "Contratti di Servizio Pubblico con Enti Pubblici Territoriali", pari a 1.238.598 migliaia di euro, è costituita per 1.209.174 migliaia di euro dai corrispettivi delle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto resi da Trenitalia, in relazione ai contratti di servizio sottoscritti con le singole Regioni secondo quanto previsto dalla legge 422/97 e dal DPCM del 16 novembre del 2000, e per 29.424 migliaia di euro dai corrispettivi derivanti dai contratti per servizi aggiuntivi sottoscritti con gli enti locali. La variazione rispetto all'esercizio precedente pari a 13.535 migliaia di euro è dovuta ai maggiori servizi aggiuntivi richiesti dalle amministrazioni locali.

Il traffico merci nazionale registra un incremento dei ricavi rispetto al 2003 pari a 17.460 migliaia di euro. L'incremento dei ricavi è dovuto all'aumento del traffico combinato di prodotti e ai trasporti eccezionali effettuati per l'emergenza rifiuti in Campania.

La variazione dei ricavi da traffico merci internazionali, pari a 13.461 migliaia di euro, è principalmente imputabile alla maggiore incidenza dei contratti "sous traitance". Questi ultimi stanno avendo uno sviluppo sempre maggiore in quanto sono ritenuti più funzionali per migliorare il servizio al cliente finale. Tali contratti, a differenza di quelli tradizionali relativi al traffico internazionale cumulativo, che si caratterizzavano per l'addebito pro-quota dei servizi resi da parte di ciascuna azienda di trasporto, prevedono da un lato una fatturazione globale complessiva al cliente per tutto il trasporto e dall'altra, l'addebito a carico dell'azienda di trasporto, in questo caso Trenitalia, degli oneri di trasporto relativi ai traffici effettuati sul territorio servito da altri vettori ferroviari. Al fine di fornire un elemento utile al confronto con l'esercizio precedente, si evidenzia che i costi di trasporto e spedizione, rispetto all'esercizio precedente, sono variati di 11.283 migliaia di euro.

In base all'area geografica e alla tipologia della controparte, i ricavi da traffico risultano così ripartiti:

Ricavi	Italia	Altri paesi U.E.	Extra- U.E.	Totale
Viaggiatori				
- Gruppo	6.544			6.544
- Terzi	1.973.864	179.721	30.999	2.184.584
- Contratto di servizio pubblico Con Enti Pubblici Territoriali	1.238.598			1.238.598
Totale ricavi viaggiatori	**3.219.006**	**179.721**	**30.999**	**3.429.726**
Merci				
- Gruppo	76.027	66.935	1.873	144.835
- Terzi	246.716	305.493	46.388	598.597
Totale ricavi merci	**322.743**	**372.428**	**48.261**	**743.432**
TOTALE	**3.541.749**	**552.149**	**79.260**	**4.173.158**

Il traffico viaggiatori fatturato a società del gruppo è principalmente riferito ai corrispettivi per viaggi di servizio effettuati dal personale dipendente delle stesse società del gruppo.

Il traffico merci interno fatturato a società del gruppo è riferito principalmente alle società Cemat (36.074 migliaia di euro), RFI (18.929 migliaia di euro), Omnia Logistica (8.154 migliaia di euro) ed Ecolog (9.842 migliaia di euro), mentre il traffico internazionale è riferito principalmente alle società Italcontainer (31.403 migliaia di euro), alla società Pol Rail Italia (18.836 migliaia di euro), Ecolog (6.960 migliaia di euro) e alla società Sideuropa (4.301 migliaia di euro).

Descrizione	2004	2003	Differenze
Obblighi tariffari e di servizio:			
- per il trasporto viaggiatori	361.778	361.778	-
- per il trasporto merci	118.785	118.785	-
TOTALE	480.563	480.563	-

I contributi risultano iscritti in base a quanto stanziato con legge n. 351 del 24 dicembre 2003 (Legge di Bilancio di Previsione dello Stato per l'anno finanziario 2004 e bilancio pluriennale per il triennio 2004-2006) dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, così come indicato nei rispettivi capitoli di competenza a favore di Trenitalia per gli obblighi tariffari e di servizio (480.563 migliaia di euro, come per il precedente esercizio).

In particolare, i contributi per il trasporto viaggiatori includono 218.203 migliaia di euro relativi al Contratto di Servizio Pubblico con le Regioni a statuto speciale, che rimangono fuori dal disposto del DPCM del 16 novembre 2000, e 143.575 migliaia di euro per servizio viaggiatori notturno e per agevolazioni e gratuità tariffarie per determinate categorie di viaggiatori.

Altri ricavi delle vendite e prestazioni

Gli altri ricavi delle vendite e prestazioni ammontano complessivamente a 131.222 migliaia di euro ed evidenziano un incremento rispetto all'esercizio precedente pari a 4.923 migliaia di euro. La voce si articola secondo il dettaglio evidenziato di seguito:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Vendite di materiali:			
Materiali di scorta	8.378	14.745	(6.367)
Pubblicazioni	721	1.043	(322)
Materiali diversi	573	408	165
Totale vendita materiali	**9.672**	**16.196**	**(6.524)**
Prestazioni a terzi			
Provvigioni attive per traffico internazionale	6.850	7.791	(941)
Manutenzione materiale rotabile	21.206	19.219	1.987
Corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni e tronchi di confine	18.949	18.431	518
Canoni e noli di materiale rotabile e altro materiale	40.696	38.366	2.330
Altre prestazioni	33.849	26.296	7.553
Totale prestazioni a terzi	**121.550**	**110.103**	**11.447**
TOTALE	**131.222**	**126.299**	**4.923**

Al fine di fornire una rappresentazione omogenea, i valori del 2003 hanno subito le seguenti riclassifiche:

- dalla voce "Altri ricavi delle vendite e prestazioni" alla voce "Altri ricavi e proventi", 17.627 migliaia di euro derivanti da rimborsi per prestazioni di personale e altri rimborsi da terzi;
- dalla voce "Altri ricavi delle vendite e prestazioni" alla voce "Prodotti del traffico viaggiatori" 5.518 migliaia di euro per i corrispettivi per viaggi di servizio effettuati dal personale dipendente delle società del gruppo.

Tra le variazioni più significative si segnala:

- la diminuzione delle vendite di materiale di scorta per 6.367 migliaia di euro, imputabile principalmente alla cessione di materiale al consorzio Trevi, per l'esecuzione delle manutenzioni sui rotabili, avvenuta nell'esercizio precedente;
- l'incremento delle altre prestazioni, pari a 7.553 migliaia di euro, principalmente imputabile alle maggiori prestazioni di ingegneria rese alla consociata TAV;
- la variazione nei canoni di noli di materiale rotabile e altro materiale, pari a 2.330 migliaia di euro, che risente del maggior utilizzo di carri appartenenti a reti estere effettuato nell'esercizio rispetto all'anno precedente.

Variazione delle rimanenze di prodotti in corso su ordinazione

I lavori in corso su ordinazione eseguiti presso le officine e non ancora fatturati registrano una variazione positiva di 963 migliaia di euro rispetto alle relative rimanenze iniziali.

Descrizione	2004	2003	Differenze
Variazione dei lavori in corso su ordinazione			
Rimanenze iniziali di lavori c/terzi materiale rotabile	1.104	1.096	8
Rimanenze finali di lavori c/terzi materiale rotabile	2.067	1.104	963
TOTALE	963	8	955

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a 347.537 migliaia di euro ed evidenzia una diminuzione rispetto all'analogo periodo del 2003 pari a 899 migliaia di euro.

La voce accoglie il valore dei costi di materiali, delle spese di personale, generali e di trasporto, sospesi nell'esercizio per la capitalizzazione, a fronte di manutenzioni incrementative dei rotabili effettuate prevalentemente presso le Officine di Grande Riparazione. In base alla tipologia di investimento, essa risulta così articolata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Manutenzione ciclica	268.247	251.066	17.181
Revamping materiale rotabile	70.454	85.791	(15.337)
Costi di progettazione e collaudo per l'acquisto di materiale rotabile	8.836	11.579	(2.743)
TOTALE	347.537	348.436	(899)

Altri ricavi e proventi

La voce ha un valore complessivo di 162.660 migliaia di euro e mostra un decremento, rispetto all'esercizio precedente, di 31.432 migliaia di euro. Nella seguente tabella sono evidenziati i principali proventi che compongono la voce:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Contributi in conto esercizio			
Contributi da U.E.	173	218	(45)
Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali	130	365	(235)
Da società del gruppo	38.856	35.506	3.350
	39.159	**36.089**	**3.070**
Utilizzo fondo ristrutturazione industriale	0	35.960	(35.960)
Utilizzo fondo rettifica valore cespiti	48.773	48.804	(31)
	48.773	**84.764**	**(35.991)**
Altri ricavi e proventi			
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	19.220	16.903	2.317
Plusvalenze gestione caratteristica	3.111	2.538	573
Proventi accessori al servizio ferroviario	10.539	8.385	2.154
Proventi immobiliari	1.510	3.693	(2.183)
Proventi diversi	25.651	24.311	1.340
Rimborsi da terzi	14.697	17.409	(2.712)
	74.728	**73.239**	**1.489**
TOTALE	**162.660**	**194.092**	**(31.432)**

Al fine di fornire un confronto omogeneo, i valori del 2003 hanno subito una riclassifica di 17.627 migliaia di euro, derivanti da rimborsi per prestazioni di personale e altri rimborsi da terzi, precedentemente evidenziati nella voce "Altri ricavi delle vendite e prestazioni".

I contributi in c/esercizio da società del gruppo si riferiscono al contributo forfetario riconosciuto a Trenitalia a fronte dei costi sostenuti per il trasporto dei dipendenti e dei loro familiari che utilizzano la Carta di Libera Circolazione per uso privato, secondo quanto stabilito dal CCNL. La variazione intervenuta rispetto all'esercizio precedente è principalmente dovuta ai maggiori contributi ricevuti dalla società RFI, a causa della variazione del numero di tessere concesse.

L'utilizzo del "Fondo di Ristrutturazione Industriale", accoglieva la stima dei costi, relativi al 2003, per gli oneri per il personale compreso nel programma di uscite previsto. Poiché tale fondo si riferiva agli esodi previsti nel Piano di Impresa al 2003 di FS preso a base per la valutazione da parte del perito al momento della compravendita del ramo d'Azienda Trasporto, il suo utilizzo, a tal fine, si è esaurito nell'esercizio precedente.

La variazione intervenuta nelle sopravvenienze attive per normale aggiornamento di stima, pari a 2.317 migliaia di euro, è principalmente imputabile all'aggiornamento della valorizzazione del fondo ferie del personale dipendente.

I proventi accessori al servizio ferroviario si riferiscono principalmente ai servizi resi dal Club Eurostar, alla pubblicità sui treni, alle provvigioni per vendite diversificate e ad altri servizi accessori. La variazione intervenuta rispetto all'esercizio precedente è principalmente imputabile al nuovo contratto sottoscritto con Albacom per la "revenue sharing" dei corrispettivi derivanti dal servizio di Biglietteria Telefonica, attivato nel terzo trimestre 2004.

La riduzione dei proventi derivanti dalla gestione immobiliare è principalmente dovuta ai proventi derivanti dalla locazione delle aree circostanti gli impianti ferroviari ai clienti della Divisione Global Logistics, per un valore pari a 1.691 migliaia di euro, a seguito della revisione dei contratti con RFI, che prevedono l'addebito diretto ai clienti.

L'incremento registrato nei proventi diversi, pari a 1.340 migliaia di euro, è principalmente dovuto all'effetto netto delle seguenti variazioni:

- incremento delle penali contrattuali applicate ai fornitori per una variazione pari a 3.779 migliaia di euro;
- riduzione dello storno costi interni per i lavori necessari allo smaltimento dell'amianto dal materiale rotabile, pari a 3.363 migliaia di euro;
- rimborso delle accise sul gasolio acquistato per trazione avvenuto nel 2004, per un valore pari a 1.645 migliaia di euro;
- riduzione delle royalty percepite a fronte di attività affidate a terzi, per un valore pari a 488 migliaia di euro.

La riduzione registrata nei rimborsi da terzi, per un valore complessivo pari a 2.712 migliaia di euro, è principalmente dovuta alla riduzione dei rimborsi per prestazioni di personale distaccato presso società del gruppo e presso Pubbliche Amministrazioni (1.555 migliaia di euro).

COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi della produzione ammontano complessivamente a 5.442.914 migliaia di euro e mostrano un incremento, rispetto al 2003, di 273.902 migliaia di euro. Il dettaglio degli importi che costituiscono la voce è illustrato nelle tabelle riportate di seguito.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta complessivamente a 446.551 migliaia di euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Acquisto di materiali	349.887	347.564	2.323
Trazione elettrica per treni	91.933	89.037	2.896
Illuminazione e forza motrice	4.731	4.198	533
TOTALE	**446.551**	**440.799**	**5.752**

Come evidenziato dal dettaglio suesposto, gli acquisti restano sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente.

Servizi

La voce ammonta a 1.573.966 migliaia di euro e risulta articolata nel modo seguente:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Servizi e lavori appaltati:			
-Carrozze letto e ristorazione: servizio interno e internazionale	55.862	46.234	9.628
-Stampa orari ufficiali e pubblicazioni	7.343	9.107	(1.764)
-Servizi informatici in outsourcing	54.505	56.071	(1.566)
-Pedaggio su infrastrutture ferroviarie	582.533	510.580	71.953
-Traghettamento ferroviario	43.972	43.219	753
-Pulizie	131.573	128.007	3.566
-Autoservizi sostitutivi	23.028	24.384	(1.356)
-Trasporti e spedizioni	46.297	33.864	12.433
-Servizi di manovra	33.034	33.605	(571)
- Altri servizi appaltati	68.435	61.580	6.855
	1.046.582	**946.651**	**99.931**
Riparazioni e manutenzioni			
-Beni immobili	14.549	12.145	2.404
-Beni mobili	122.623	87.321	35.302
	137.172	**99.466**	**37.706**
Prestazioni diverse:			
- Consulenze e prestazioni professionali	6.949	6.062	887
- Gestione impianti comuni, tronchi e stazioni di confine	15.690	20.562	(4.872)
- Utenze	23.888	23.487	401
- Premi assicurativi	23.122	22.787	335
- Pubblicità, marketing e relazioni esterne	17.341	16.431	910
- Provvigioni sulle vendite	71.615	77.917	(6.302)
-Servizi amministrativo-contabili	39.910	45.489	(5.579)
-Acquisto e realizzazione software	796	1.278	(482)
- Compensi agli organi sociali	423	355	68
- Costi comuni e gestione immobili	22.550	24.756	(2.206)
- Servizi comuni e generali Corporate	6.706	8.025	(1.319)
- Gestione tariffe integrate	3.736	2.947	789
- Prestazioni rese da altre imprese ferroviarie	6.283	5.566	717
- Altre prestazioni	27.933	29.147	(1.214)
	266.942	**284.809**	**(17.867)**
			0
Altri costi di personale			0
- Lavoro interinale e personale distaccato	11.844	11.325	519
-Polfer e genio ferrovieri	5.184	5.526	(342)
-Sperse viaggi e trasferte	48.123	43.875	4.248
-Servizi di mensa e ticket restaurant	40.537	43.465	(2.928)
-Prestazioni sanitarie	9.327	9.059	268
-Formazione del personale	8.255	9.842	(1.587)
	123.270	**123.092**	**178**
TOTALE	**1.573.966**	**1.454.018**	**119.948**

Nel totale, i costi per servizi del 2003 non hanno subito riclassifiche rispetto a quanto evidenziato nel bilancio dell'esercizio precedente, ma un'aggregazione secondo una logica differente nel 2004, che ha comportato una rimodulazione dei valori del 2003, al fine di rendere le voci di dettaglio omogenee e confrontabili. In particolare si fa presente che:

- nel 2003, erano evidenziati nella voce "Servizi amministrativo-contabili" anche quelli della gestione amministrativa degli stabili adibiti ad uso uffici, comuni alle società del gruppo. Per una più puntuale rappresentazione, nel 2004 questi ultimi servizi sono stati evidenziati separatamente nella voce "costi comuni e gestione immobili";
- nel 2003, erano evidenziati nella voce "Gestione impianti comuni, tronchi e stazioni di confine" anche i costi relativi al pedaggio pagato alla società SBB per la circolazione dei treni Artesia, volendo enfatizzare nei costi per pedaggio solo quanto riconosciuto alla consociata RFI a tale titolo. Volendo rappresentare la natura omogenea del servizio, tali costi sono stati evidenziati nel 2004 nei costi per "Pedaggio su infrastruttura ferroviaria".
- nel 2003, erano evidenziati sempre nella voce "Gestione impianti comuni, tronchi e stazioni di confine" anche i costi relativi alle altre prestazioni di trasporto rese dalle ferrovie in concessione, non riconducibili alla gestione degli impianti di confine. Per una più puntuale rappresentazione, nel 2004 questi ultimi servizi sono stati evidenziati separatamente nella voce "Prestazioni di trasporto rese da altre imprese ferroviarie".
- nel 2003, erano evidenziati nella voce "Prestazioni di personale e lavoro interinale", nell'ambito delle prestazioni diverse, anche i costi per lavoro interinale, personale distaccato da altre società del gruppo e prestazioni rese dalla Polfer e dal Genio Ferrovieri. Per una più puntuale rappresentazione, nel 2004, tali costi sono stati evidenziati separatamente, nell'ambito degli altri costi di personale.
- nel 2003, erano evidenziati nella voce "Altre prestazioni" anche i costi relativi alla gestione delle integrazioni tariffarie. Per una più puntuale rappresentazione, nel 2004 questi ultimi servizi sono stati evidenziati separatamente.
- altre riclassifiche di entità non significativa hanno riguardato le "altre prestazioni".

I servizi appaltati per la gestione delle carrozze letto e la ristorazione, che ammontano complessivamente a 55.862 migliaia di euro, si riferiscono per 23.345 migliaia di euro ai servizi di ristorazione e per 32.517 migliaia di euro ai servizi di gestione delle carrozze letto. La variazione intervenuta rispetto all'esercizio precedente è dovuta ai maggiori confort offerti a bordo treno, in particolare sul segmento notte.

I servizi informatici in outsourcing pari a 54.505 migliaia di euro, si riferiscono principalmente alle prestazioni rese dalla società del gruppo Tele Sistemi Ferroviari (TSF), fatturati direttamente (44.398 migliaia di euro) o riaddebitati da Ferservizi (10.107 migliaia di euro). La variazione registrata rispetto all'esercizio precedente è dovuta alle minori prestazioni complessivamente richieste.

I costi di pedaggio su infrastruttura ferroviaria, pari a 582.533 migliaia di euro, si riferiscono per 572.865 migliaia di euro al canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria gestita dalla consociata RFI e per 9.668 migliaia di euro, come già accennato, alla quota dei costi, di

pertinenza di Trenitalia, addebitati dalla società SBB, per l'utilizzo delle tracce orarie sul territorio svizzero da parte dei treni Artesia. La variazione evidenziata rispetto all'esercizio precedente è sostanzialmente riferibile all'incremento dei prezzi di alcune tracce a seguito dell'innalzamento degli standard tecnologici e all'aumento delle tracce orarie richieste.

I costi per il traghettamento ferroviario (43.972 migliaia di euro) riguardano i servizi resi da RFI per il trasporto dei convogli da e verso la Sicilia. La voce non ha subito, nell'esercizio, variazioni di rilievo.

La voce pulizia, che ammonta a 131.573 migliaia di euro, si riferisce alla pulizia del materiale rotabile (113.661 migliaia di euro) e degli impianti (17.912 migliaia di euro). La variazione evidenziata rispetto all'esercizio precedente è dovuta quasi integralmente all'introduzione del servizio di pulizia a bordo treno sui treni Eurostar.

La variazione evidenziata nei costi di trasporto e spedizione, pari a 12.433 migliaia di euro, è principalmente imputabile (11.283 migliaia di euro) alla maggiore incidenza, rispetto all'esercizio precedente, dei contratti di "sous traitance" per i quali si rimanda al commento relativo ai ricavi da traffico merci internazionale.

La variazione intervenuta negli altri servizi appaltati, pari a 6.855 migliaia di euro è principalmente dovuta all'esternalizzazione delle attività relative al trattamento delle acque reflue, come conseguenza della cessione degli impianti idrici alle società Wisco e Sodai Italia.

La variazione intervenuta nei costi di manutenzione dei beni mobili pari a 35.302 migliaia di euro è principalmente imputabile a:

- la variazione registrata nella manutenzione del materiale rotabile (16.627 migliaia di euro) dovuta all'esternalizzazione di parti dell'attività manutentiva legate alla riparazione di parti di ricambio;
- la manutenzione continuativa di hardware e software (15.979 migliaia di euro) a seguito dell'addebito dei costi di manutenzione delle apparecchiature automatiche per l'emissione dei biglietti, a seguito della scadenza dei relativi contratti di noleggio, che prevedevano anche il servizio di manutenzione.

La variazione intervenuta nei costi per la gestione degli impianti comuni, tronchi e stazioni di confine, pari a 4.872 migliaia di euro, è dovuta alla rinnovo dei contratti che ha modificato le logiche di calcolo per l'addebito di tali prestazioni, determinando un consistente risparmio di costi.

La variazione intervenuta nei costi relativi alle provvigioni sulle vendite, pari a 6.302 migliaia di euro, è dovuta parzialmente alla riduzione delle provvigioni riconosciute alle reti estere sulle vendite di prodotti internazionali effettuate all'estero (2.352 migliaia di euro) e parzialmente alla riduzione delle provvigioni riconosciute alle agenzie italiane a seguito del rinnovo dei contratti.

I costi per servizi amministrativo-contabili si riferiscono alle prestazioni rese dalla consociata Ferservizi per la gestione della contabilità, della tesoreria e la gestione amministrativa del personale. La variazione evidenziata (-5.579 migliaia di euro) rispetto all'esercizio precedente è

principalmente dovuta al maggiore livello di efficienza raggiunto da Ferservizi, che si è tramutato in un minore addebito per le prestazioni per tali servizi.

La voce costi comuni e di gestione immobili, mostra una riduzione rispetto all'esercizio precedente pari a 2.206 migliaia di euro. Essa è principalmente imputabile al cambio di alcuni accordi contrattuali, avvenuto a seguito del passaggio di alcuni cespiti da RFI a Ferrovie Real Estate, che prevedono dei canoni di locazione dei fabbricati comprensivi della quota delle spese condominiali.

La voce servizi comuni e generali di Corporate evidenzia un risparmio rispetto a quanto contabilizzato nell'esercizio precedente, pari a 1.319 migliaia di euro, soprattutto per la voce relativa ai costi dell'area relazioni industriali; nell'esercizio precedente, i maggiori costi erano dovuti al rinnovo del CCNL.

La variazione intervenuta nei costi per viaggi e trasferte, pari a 4.248 migliaia di euro, è dovuta principalmente al maggior utilizzo di strutture alberghiere convenzionate, in sostituzione dell'utilizzo dei ferrotel di proprietà di Ferservizi.

La voce servizi di mensa e ticket restaurant evidenzia un decremento rispetto all'esercizio precedente pari a 2.928 migliaia di euro, riconducibile essenzialmente alla riduzione della consistenza del personale.

Godimento di beni di terzi

La voce, il cui dettaglio è indicato nella tabella di seguito riportata, mostra un saldo complessivo di 178.509 migliaia di euro, con una variazione di 1.339 migliaia di euro rispetto al corrispondente valore dell'esercizio precedente.

Descrizione	2004	2003	Differenze
Locazioni immobili	60.702	53.235	7.467
Noleggio materiale ferroviario	64.954	68.598	(3.644)
Canoni leasing beni mobili e immobili	92	10	82
Canoni leasing hardware e sofrware	702		702
Oneri condominiali	15.465	11.713	3.752
Canoni per utilizzo del marchio	24.455	23.848	607
Altri canoni	12.139	22.444	(10.305)
TOTALE	178.509	179.848	(1.339)

Nel 2003 la voce relativa ai canoni di locazione degli immobili includeva 11.713 migliaia di euro di oneri condominiali che, per una più puntuale informazione, quest'anno sono stati indicati separatamente riclassificando, per omogeneità espositiva, i saldi dell'esercizio precedente. La parte preponderante dei costi per locazione immobili ed aree strumentali scaturisce dai rapporti con le società del gruppo Ferrovie Real Estate (37.348 migliaia di euro), Grandi Stazioni (13.601 migliaia di euro), e Cento Stazioni (6.709 migliaia di euro) e si riferisce ai costi per locazione di aree nelle stazioni (biglietterie, sale Eurostar, sale d'attesa ecc.), di uffici e di fabbricati industriali (officine di manutenzione e grande riparazione). La variazione intervenuta rispetto all'esercizio precedente è dovuta all'aggiornamento dei canoni e/o alla revisione degli spazi occupati, soprattutto per quanto concerne i fabbricati industriali.

La riduzione dei costi di noleggio di materiale ferroviario, pari a 3.644 migliaia di euro, deriva da un utilizzo più efficiente e razionale dei carri di proprietà delle ferrovie estere.

La variazione intervenuta nei costi per oneri condominiali, pari a 3.752 migliaia di euro, risente sia dell'aggiornamento dei contratti sia della revisione degli spazi occupati ed è riconducibile essenzialmente ai rapporti verso Grandi Stazioni e Cento Stazioni.

La voce canoni per l'utilizzo del marchio (24.455 migliaia di euro) si riferisce al costo addebitato dalla controllante per l'utilizzo del marchio FS.

La riduzione degli altri canoni, pari a 10.305 migliaia di euro, è principalmente imputabile al canone delle apparecchiature per l'emissione automatica dei biglietti, a seguito dell'acquisto delle emettitrici e alla scadenza dei contratti previgenti.

Personale

Di seguito si fornisce il dettaglio, per natura, dei costi del personale, che complessivamente ammontano a 2.537.543 migliaia di euro e mostrano una variazione complessiva, rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, di 24.573 migliaia di euro.

Descrizione	2004	2003	Differenze
Salari e stipendi	1.884.696	1.876.466	8.230
Oneri sociali	473.689	466.692	6.997
Trattamento di fine rapporto	149.785	135.279	14.506
Trattamento di quiescenza e simili	26.873	32.796	(5.923)
Altri costi	2.500	1.737	763
TOTALE	**2.537.543**	**2.512.970**	**24.573**

I costi del personale hanno un andamento tendenzialmente stabile dovuto da un lato all'entrata a regime degli effetti normativi e retributivi del CCNL, rinnovato nel corso del 2003, e, dall'altro, alla riduzione di organico. Infatti, l'aumento delle competenze fisse ha neutralizzato l'effetto della riduzione dell'accantonamento per ferie maturate e non godute e l'incidenza delle competenze accessorie.

A causa della natura dei fenomeni citati, l'incremento dei costi per oneri sociali e per l'accantonamento al Fondo TFR risultano percentualmente più accentuati rispetto all'aumento dei salari e stipendi.

In aggiunta, la maggiore incidenza degli oneri sociali è dovuta anche all'effetto della maggiorazione del premio INAIL per l'anno 2004.

Ammortamenti e svalutazioni

Gli ammortamenti ammontano complessivamente a 662.147 migliaia di euro e sono composti, principalmente, dalla voce relativa ai rotabili (577.449 migliaia di euro). Essi sono stati calcolati applicando le aliquote ordinarie indicate nella precedente Sezione 3.

Nella tabella che segue, comprensiva anche delle svalutazioni effettuate sui crediti nell'attivo circolante, è riportato il dettaglio della voce, per tipologia di immobilizzazione.

Descrizione	2004	2003	Differenze
- Costi di impianto	1	1	0
- Costi di ricerca e sviluppo	1.428	783	645
-Software	27.610	18.177	9.433
- Migliorie su beni di terzi	10.907	7.333	3.574
Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	**39.946**	**26.294**	**13.652**
Materiale rotabile e impianti industriali			
- Materiale rotabile	577.449	480.553	96.896
- Impianti di officina	16.128	14.711	1.417
	593.577	**495.264**	**98.313**
Attrezzature industriali e commerciali			
- Macchinari e attrezzature	6.022	4.455	1.567
- Mezzi di carico e scarico e trasporto interno	1.012	728	284
- Impianti interni di comunicazione	1.058	708	350
	8.092	**5.891**	**2.201**
Altri beni			
- Autoveicoli	826	681	145
- Mobili e arredi	2.017	1.719	298
- Macchine d'ufficio	15.058	11.365	3.693
- Telefoni cellulari	7	8	(1)
-Attrezzatura varia e minuta	2.624	1.935	689
	20.532	**15.708**	**4.824**
Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	**622.201**	**516.863**	**105.338**
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	**13.696**	**12.482**	**1.214**
TOTALE	**675.843**	**555.639**	**120.204**

Gli ammortamenti crescono notevolmente rispetto al 2003 (+118.990 migliaia di euro). La variazione è, per la parte preminente, attribuibile all'ammortamento del materiale rotabile, cresciuto di 96.896 migliaia di euro in confronto all'esercizio precedente, sia a causa del valore degli investimenti effettuati in quest'ambito e completati nel corso del 2004 (683.586 migliaia di euro), sia alla loro tipologia. Difatti, i notevoli interventi di manutenzione straordinaria per il mantenimento in efficienza, conseguenza dell'elevata età media del parco, e la massiccia introduzione di tecnologie a bordo treno, hanno comportato investimenti che scontano aliquote di ammortamento elevate (20%).

Tra le principali variazioni, si evidenzia anche l'incremento degli ammortamenti per software (9.433 migliaia di euro) come conseguenza degli investimenti passati in esercizio relativi agli interventi sui sistemi di vendita e rendicontazione e sul sistema per la gestione delle manutenzioni (RSMS) e degli acquisti (Purchases Management System – PMS), avvenuti nell'esercizio in corso.

Le svalutazioni pari a 13.696 migliaia di euro si riferiscono ai crediti evidenziati nella specifica voce dell'attivo circolante. La variazione rispetto all'esercizio precedente è dovuta all'esigenza di adeguare il fondo in presenza di crediti di dubbia esigibilità.

Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di lavori in corso e merci

La voce evidenzia un aumento delle rimanenze di materie prime, sussidiarie e merci pari a 48.990 migliaia di euro. La variazione delle rimanenze di materie prime è dovuta all'acquisto di materiale di prima dotazione (pezzi di ricambio per i nuovi acquisti di materiale rotabile avvenuti nell'anno).

Descrizione	2004	2003	Differenze
Rimanenze iniziali di m.p., sussidiarie e di consumo	762.206	735.986	26.220
Rimanenze finali di m.p., sussidiarie e di consumo	(811.383)	(774.844)	(36.539)
	(49.177)	**(38.858)**	**(10.319)**
Rimanenze iniziali di lavori in corso	883	1.150	(267)
Rimanenze finali di lavori in corso	(883)	(883)	0
	0	**267**	**(267)**
Rimanenze iniziali di prodotti finiti e merci	721	997	(276)
Rimanene finali di prodotti finiti e merci	(534)	(721)	187
	187	**276**	**(89)**
TOTALE	**(48.990)**	**(38.315)**	**(10.675)**

La differenza tra le rimanenze iniziali di materie prime, sussidiarie e di consumo del 2004 e quelle finali del 2003 (12.638 migliaia di euro) è pari all'utilizzo, avvenuto a fine dell'esercizio precedente, del fondo svalutazione rimanenze. Infatti, quest'ultimo viene effettuato in contropartita delle rimanenze di conto economico per rendere ininfluente l'effetto delle svalutazioni sulla variazione delle giacenze avvenuta nel corso dell'esercizio.

Accantonamenti per rischi

Gli accantonamenti per rischi ammontano complessivamente a 44.839 migliaia di euro e evidenziano una variazione rispetto all'esercizio precedente pari a 24.379 migliaia di euro. Essi sono principalmente riferibili ai rischi evidenziati nelle relative sezioni dello Stato Patrimoniale.

Oneri diversi di gestione

La voce, che ammonta complessivamente a 34.653 migliaia di euro, è articolata secondo il dettaglio seguente e evidenzia una variazione rispetto all'esercizio precedente pari a 8.940 migliaia di euro.

Descrizione	2004	2003	Differenze
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	1.088	1.074	14
- Spese di rappresentanza	762	864	(102)
- Quote associative e contributi ad Enti vari	7.250	4.543	2.707
- Abbonamenti e acquisto riviste	401	452	(51)
- Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	14.732	26.361	(11.629)
- Altri	2.574	2.802	(228)
	26.807	36.096	(9.289)
Oneri tributari			
- Tasse di concessione governativa utenze	5.340	5.165	175
- Tasse di circolazione	62	60	2
- Tassa raccolta rifiuti	2.045	1.960	85
-Imposta di bollo	33	30	3
- Imposta di registro	4	2	2
- Altre imposte e tasse	362	280	82
	7.846	7.497	349
TOTALE	**34.653**	**43.593**	**(8.940)**

La variazione in aumento di maggior rilievo si riscontra nella voce "Quote associative e contributi ad Enti vari" ed è dovuta essenzialmente al contributo in c/esercizio riconosciuto alla società Autostrada Ferroviaria Alpina S.p.A. (6.066 migliaia di euro) per garantire a quest'ultima le sovvenzioni necessarie ai servizi di trasporto da essa effettuati (trasporti attraverso la c.d. "autostrada viaggiante") in attesa del completamento dell'iter normativo per il recepimento della Legge n. 166/2002 concernente agevolazioni per il traffico merci combinato e di merci pericolose. Nel 2003 il contributo era stato di 3.155 migliaia di euro.

La variazione in diminuzione più rilevante riguarda le sopravvenienze passive da normale aggiornamento di stime che si riferiscono all'aggiornamento di oneri stimati negli esercizi precedenti (1.880 migliaia di euro), all'aggiornamento di oneri del personale (3.888 migliaia di euro) e a quello delle stime sui proventi (8.964 migliaia di euro).

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

La voce presenta un saldo di oneri finanziari netti di 72.444 migliaia di euro e risulta così composta:

Descrizione	2004	2003	Differenze
PROVENTI FINANZIARI			
Proventi da partecipazioni			
- in altre imprese	1	-	1
	1	**-**	**1**
Altri proventi finanziari			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da imprese controllate	65	19	46
- altri	-	13	(13)
	65	32	33
Proventi diversi dai precedenti			
- da imprese controllate	11	60	(49)
- da imprese collegate	8	-	8
- da controllanti	136	30	106
- da controllanti per credito IVA	10.367	6.816	3.551
- da altre società del gruppo	562	122	440
- da altri	1.997	1.846	151
- interessi attivi su c/c bancari e postali	6	7	(1)
- diversi	2.021	1.351	670
	15.108	10.232	4.876
Totale altri proventi finanziari	**15.173**	**10.264**	**4.909**
ONERI FINANZIARI			
Interessi ed altri oneri finanziari			
- verso controllanti			
- su debiti	33.897	32.718	1.179
- su c/c intersocietario	12.934	14.445	(1.511)
- su finanziamenti	9.757	50	9.707
- verso altri			
- su debiti verso istituti finanziari	26.477	28.650	(2.173)
- interessi passivi su c/c bancari e postali	602	341	261
- diversi	3.795	839	2.956
Totale oneri finanziari	**87.462**	**77.043**	**10.419**
Utili su cambi	2.682	135	2.547
Perdite su cambi	2.838	661	2.177
Totale utili e perdite su cambi	**(156)**	**(526)**	**370**
TOTALE	**(72.444)**	**(67.305)**	**(5.139)**

La variazione evidenziata nei proventi finanziari è principalmente dovuta agli interessi maturati verso la controllante a causa del relativo aumento del credito IVA di cui si è chiesto il rimborso.

La variazione degli utili e perdite su cambi è dovuta essenzialmente alla regolazione finanziaria dei crediti e debiti relativi alla gestione delle stazioni e dei tronchi di confine con le ferrovie svizzere (SBB).

La variazione degli oneri finanziari è principalmente dovuta agli interessi verso la controllante per finanziamenti a medio/lungo termine, per il cui commento si rimanda a quanto indicato nell'apposita voce del passivo.

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

Le rettifiche di valore di attività finanziarie ammontano complessivamente a 3.956 migliaia di euro ed evidenziano una riduzione rispetto al 2003 pari a 2.664 migliaia di euro. Esse risultano articolate secondo il dettaglio seguente.

Descrizione	2004	2003	Differenze
Rivalutazioni			
di partecipazioni:			
-società collegate	460	0	460
Svalutazioni			
di partecipazioni:			
- società controllate	1.778	5.882	(4.104)
- di società collegate	350	724	(374)
accantonamento fondo copertura perdite	2.288	14	2.274
	4.416	6.620	(2.204)
TOTALE	**(3.956)**	**(6.620)**	**2.664**

Per maggiori informazioni sulle variazioni intervenute nell'esercizio si rimanda al commento delle relative voci dell'attivo.

PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

La voce presenta un saldo di oneri straordinari netti pari a 8.655 migliaia di euro con una variazione rispetto all'esercizio precedente pari a 93.586 migliaia di euro. Essa è articolata secondo il dettaglio seguente:

Descrizione	2004	2003	Differenze
PROVENTI STRAORDINARI			
- Plusvalenze da alienazioni cespiti	0	1.367	(1.367)
- Plusvalenze da alienazione partecipazioni	0	14.152	(14.152)
- Utilizzo fondo ristrutturazione industriale	25.420	7.320	18.100
- Sopravvenienze attive	15.747	72.353	(56.606)
- Indennizzi assicurativi e altri risarcimenti danni	6.193	5.658	535
- Multe e penalità	4.521	17.957	(13.436)
- Altri proventi	271	407	(136)
TOTALE PROVENTI STRAORDINARI	52.152	119.214	(67.062)
ONERI STRAORDINARI			
- Minusvalenze da radiazione cespiti	125	44	81
- Esodi agevolati personale in esubero	25.420	7.320	18.100
- Imposte relative ad esercizi precedenti	935	854	81
- Sopravvenienze passive	32.385	24.411	7.974
- Altri	1.942	1.654	288
TOTALE ONERI STRAORDINARI	60.807	34.283	26.524
TOTALE	**(8.655)**	**84.931**	**(93.586)**

Le variazioni intervenute nelle plusvalenze da alienazione cespiti (1.367 migliaia di euro) e nella plusvalenza da alienazione partecipazioni (14.152 migliaia di euro) si riferiscono rispettivamente alla cessione degli impianti idrici e alla cessione della partecipazione EN Hydro avvenute nell'esercizio precedente.

L'utilizzo del Fondo di Ristrutturazione industriale, iscritto per 25.420 migliaia di euro tra i proventi straordinari, è speculare ai costi sostenuti per gli esodi agevolati del personale in esubero, iscritti tra gli oneri straordinari. La variazione registrata rispetto all'esercizio precedente (18.100 migliaia di euro) è dovuta ai maggiori esodi registrati nell'esercizio rispetto al 2003. Ulteriori informazioni circa la natura del fondo ed il suo utilizzo sono riportate nel commento delle corrispondenti voci dello stato patrimoniale.

Per le sopravvenienze attive, complessivamente pari a 15.747 migliaia di euro, essendo una voce che riepiloga diverse partite di natura straordinaria e non confrontabili con quelle verificatesi nell'esercizio precedente, si omette il commento alle variazioni e si evidenziano di seguito le principali partite che compongono il saldo:

- penalità applicate a fornitori per un importo complessivo pari a 4.005 migliaia di euro;
- ricavi per corrispettivi per i servizi di trasporto, effettuati negli esercizi precedenti e definitivamente riconosciuti dalle Regioni dopo la chiusura degli esercizi precedenti, per un valore pari a 2.004 migliaia di euro;
- rettifica degli ammortamenti contabilizzati negli esercizi precedenti per quei cespiti (quasi esclusivamente materiale rotabile) per i quali nel 2004 si è ottenuto ed incassato il contributo dalle Regioni riconosciuto a fronte dei costi sostenuti per il rinnovo del materiale rotabile (1.442 migliaia di euro);
- ricavi per trasporti di servizio effettuati per la consociata RFI negli esercizi precedenti e definitivamente riconosciuti solo nel 2004, per un valore pari a 914 migliaia di euro;
- sopravvenienze per servizi appaltati di competenza degli esercizi precedenti e rilevati nel corso del 2004, per i quali non erano state effettuate stime per un valore di 2.368 migliaia di euro.

La variazione evidenziata nelle multe e penalità applicate a terzi, pari a 13.436 migliaia di euro, è parzialmente dovuta alle maggiori penali evidenziate nella voce "altri ricavi e proventi" e parzialmente alle minori penalità comminate a terzi per inadempienze contrattuali.

Le principali partite che compongono il saldo delle sopravvenienze passive sono così sintetizzabili:

- costi di personale per 8.215 migliaia di euro, principalmente imputabili al ricalcolo dei fondi TFR e buonuscita, in particolare a seguito della quantificazione dei costi per i servizi effettuati dal personale viaggiante nei giorni di festività;
- costi per acquisti di materiali la cui consegna era avvenuta nell'esercizio precedente per un valore pari a 3.505 migliaia di euro;

- costi per prestazioni informatiche relative agli esercizi precedenti non accertati per un valore pari a 5.333 migliaia di euro per contestazioni con la controparte poi risultate non legittime;
- costi per la gestione degli impianti comuni degli esercizi precedenti conguagliati nel corso del 2004 per 459 migliaia di euro;
- penali attive iscritte nell'esercizio precedente e successivamente contestate dai fornitori, per un valore pari a 553 migliaia di euro.

Imposte correnti sul reddito dell'esercizio

Le imposte sul reddito ammontano a 95.808 migliaia di euro con una variazione in diminuzione di 6.192 migliaia di euro e riflettono la stima dei soli oneri per IRAP dovuti per l'esercizio, poiché l'imponibile ai fini IRES risulta negativo.

Si fa presente che l'ammontare delle perdite riportabili a nuovo nei limiti di legge è di 691.022 migliaia di euro. Per anno di formazione l'importo, maturato a tutto il 31 dicembre 2003, è articolato nel seguente modo:

- 167.499 migliaia di euro del 2003;
- 345.672 migliaia di euro del 2002;
- 177.851 migliaia di euro del 2001.

SEZIONE 4

ALTRE INFORMAZIONI

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti nel 2004 ammonta a 55.986 unità ed è così ripartito per categoria:

PERSONALE	2004	2003	Differenze
Dirigenti	444	431	13
Quadri	5994	6.110	(116)
Altro personale	49548	50.587	(1.039)
TOTALE	55.986	57.128	(1.142)

Compensi ad amministratori e sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi, espressi in euro, spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni.

PERCIPIENTI	2004	2003	Differenze
Amministratori	273.100	273.100	0
Sindaci	123.652	72.304	51.348
TOTALE	396.752	345.404	51.348

Si precisa che gli importi soprariportati si riferiscono ai soli emolumenti, non comprendono quindi i rimborsi spese inclusi nella voce "compensi agli organi sociali" contenuta nei "costi per servizi".

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

Si riportano di seguito i dati essenziali della controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. esposti nel prospetto riepilogativo richiesto dall'articolo 2497-bis del codice civile sono stati estratti dal relativo bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. (controllante) al 31 dicembre 2003, nonché del risultato economico conseguito dalla società nell'esercizio a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio che, corredato della relazione della società di revisione, è disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

(importi in migliaia di euro)

STATO PATRIMONIALE	31.12.2003	31.12.2002
ATTIVO:		
B) Immobilizzazioni	33.193.655	28.050.710
C) Attivo circolante	7.412.441	2.986.390
D) Ratei e risconti	3.606	224
TOTALE	40.609.702	31.037.324
PASSIVO:		
A) Patrimonio Netto:	33.328.786	29.282.093
Capitale	33.120.316	29.186.480
Riserve	95.612	29.365
Utile (perdita) dell'esercizio	112.858	66.248
B) Fondi per rischi e oneri	102.785	65.127
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	23.294	23.697
D) Debiti	7.151.804	1.666.377
E) Ratei e risconti	3.033	30
TOTALE	40.609.702	31.037.324
GARANZIE, IMPEGNI E ALTRI RISCHI	1.948.419	856.253

CONTO ECONOMICO	2003	2002
A) Valore della produzione	152.432	247.216
B) Costi della produzione	270.001	348.918
C) Proventi e oneri finanziari	226.003	181.688
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	(19.953)	(289)
E) Proventi e oneri straordinari	27.777	(13.449)
Imposte sul reddito dell'esercizio(	3.400)	-
Utile (perdita) dell'esercizio	112.858	66.248

Si precisa che Ferrovie dello Stato S.p.A. redige il bilancio consolidato.

Allegato 1

Rendiconto finanziario

	2004	2003
(valori in migliaia di euro)		
Disponibilità monetarie nette iniziali	175.825	(127.371)
Flusso monetario generato da attività di esercizio		
Utile (perdita) del periodo	(327.674)	(18.727)
Ammortamenti	662.147	543.156
Svalutazione di immobilizzazioni / riprese di valore di immobilizzazioni finanziarie (-)	1.668	6.342
Variazione netta fondo T.F.R.	(5.082)	(33.318)
Plus (-) / minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(1.897)	(16.938)
Ricavi non monetari (-) *(1)*	(48.773)	(113.283)
Variazione rimanenze	(58.238)	(18.495)
Variazione crediti commerciali e diversi	(515.499)	41.827
Variazione ratei e risconti attivi	(10)	(68)
Variazione attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	(810)	(30)
Variazione fondi rischi ed oneri	(9.011)	(106.512)
Variazione debiti commerciali e diversi	85.432	(101.232)
Variazione ratei e risconti passivi	206	(7.176)
Totale	(217.541)	175.546
Flusso monetario generato da attività di investimento		
Investimenti in:		
- immobilizzazioni immateriali *(2)*	(26.397)	(28.588)
- immobilizzazioni materiali *(2)*	(1.230.763)	(1.128.363)
- partecipazioni	(39.708)	(52.223)
Cespiti dismessi in attesa di vendita	11.594	8.218
Prezzo di realizzo dei cespiti dismessi	8.173	68.906
Variazione crediti finanziari		9.050
Variazione delle altre attività immobilizzate *(3)*	(109)	197
Totale	(1.277.210)	(1.122.803)
Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
Finanziamenti ricevuti / rimborsati (-)	888.814	400.000
Conferimenti dei soci *(4)*	303.586	800.000
Contributi in conto capitale	21.378	50.453
Assorbimento riserve		
Totale	1.213.778	1.250.453
Dividendi erogati		
Flusso monetario complessivo del periodo	(280.973)	303.196
Disponibilità monetarie nette finali	**(105.148)**	**175.825**
di cui: saldo del c/c intersocietario	(155.118)	52.699

Note esplicative

(1) Rilascio fondo badwill

(2) includono la voce "incrementi di immobilizzazioni per lavori interni" di conto economico;

(3) corrisponde alla variazione delle residue voci delle immobilizzazioni finanziarie (titoli non compresi nelle disponibilità, depositi cauzionali etc.);

Allegato 2

Stato Patrimoniale del settore dedicato al trasporto ex art. 5 Dlgs. n. 188/2003

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		31.12.2004	31.12.2003	Differenze
B) IMMOBILIZZAZIONI				
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI				
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità		205.351	314.273	(108.922)
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		16.489.441	13.375.641	3.113.800
6) Immobilizzazioni in corso e acconti		492.913	3.962.798	(3.469.885)
7) Altre		8.633.574	8.685.425	(51.851)
Totale I		25.821.279	26.338.137	(516.858)
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI				
2) Materiale rotabile ed imp. Industriali		1.241.666.136	1.149.267.140	92.398.996
3) Attrezzature industriali e commerciali		6.943.905	4.504.375	2.439.530
4) Altri beni		19.231.703	17.087.939	2.143.764
5) Immobilizzazioni in corso e acconti		86.335.488	143.091.799	(56.756.311)
Totale II		1.354.177.232	1.313.951.253	40.225.979
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate		42.515.785	36.574.444	5.941.341
b) Imprese collegate		2.268.500	368.500	1.900.000
d) Altre imprese		8.599.577	8.599.577	-
	Totale 1)	53.383.862	45.542.521	7.841.341
2) Crediti:				
d) verso altri				
- esigibili entro l'esercizio successivo		-	-	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo		56.589	42.540	14.049
	Totale 2)	56.589	42.540	14.049
Totale III		53.440.451	45.585.061	7.855.390
Totale B) Immobilizzazioni		**1.433.438.962**	**1.385.874.451**	**47.564.511**
C) ATTIVO CIRCOLANTE				
I. RIMANENZE				
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo		16.750.405	22.515.666	(5.765.261)
6) Cespiti radiati da alienare		2.960.150	2.117.082	843.068
Totale I		19.710.555	24.632.748	(4.922.193)
II. CREDITI				
1) Verso clienti				
- esigibili entro l'esercizio successivo		205.841.207	158.834.003	47.007.204
- saldo crediti interdivisionale		7.372.629	73.398.048	(66.025.419)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		-	-	-
		213.213.836	232.232.051	(19.018.215)
2) Verso imprese controllate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		39.808.487	19.830.728	19.977.759
- esigibili oltre l'esercizio successivo		-	5.400.000	(5.400.000)
		39.808.487	25.230.728	14.577.759

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
3) Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	229.086	-	229.086
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	229.086	-	229.086
4) Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.432	37.118	(33.686)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	3.432	37.118	(33.686)
4 bis) Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	35.868	-	35.868
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	15.325.758	(15.325.758)
	35.868	15.325.758	(15.289.890)
5) Verso altri			
a) altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	11.345.412	14.079.228	(2.733.816)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	11.345.412	14.079.228	(2.733.816)
b) altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	243.150.883	126.844.822	116.306.061
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	243.150.883	126.844.822	116.306.061
Totale 5)	254.496.295	140.924.050	113.572.245
Totale II	507.787.004	413.749.705	94.037.299
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
2) Partecipazioni in imprese collegate	0	30.000	(30.000)
Totale III	0	30.000	(30.000)
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1) Depositi bancari e postali	4.956.927	230.969	4.725.958
2) Assegni	6.887	-	6.887
3) Denaro e valori in cassa	280.696	464.891	(184.195)
4) Conti correnti di tesoreria	118.785.087	118.785.087	-
Totale IV	124.029.597	119.480.947	4.548.650
Totale C) Attivo circolante	**651.527.156**	**557.893.400**	**93.633.756**
D) RATEI E RISCONTI			
II. RISCONTI			
2) Altri ratei e risconti	94.458	178.670	(84.212)
Totale D) Ratei e risconti	**94.458**	**178.670**	**(84.212)**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**2.085.060.576**	**1.943.946.521**	**141.114.055**

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
A) PATRIMONIO NETTO			
IX SBILANCIO ATTIVITA'/PASSIVITA'	139.609.737	524.421.895	(384.812.158)
Totale A) Patrimonio Netto	**139.609.737**	**524.421.895**	**(384.812.158)**
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
3) Fondo rettifica valore cespiti	235.998.713	251.858.207	(15.859.494)
4) Fondo ristrutturazione industriale	21.161.974	24.814.939	(3.652.965)
5) Fondo rischi partecipazioni Gruppo	2.288.099	14.333	2.273.766
6) Altri	50.853.226	38.581.711	12.271.515
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**310.302.012**	**315.269.190**	**(4.967.178)**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUB.	**457.350.653**	**454.029.475**	**3.321.178**
D) DEBITI			
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	497.381	25.067	472.314
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	497.381	25.067	472.314
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	116.726.765	73.794.732	42.932.033
-saldo debiti interdivisionali	327.563.802	261.362.349	66.201.453
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	444.290.567	335.157.081	109.133.486
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	6.099.143	7.533.100	(1.433.957)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	6.099.143	7.533.100	(1.433.957)
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	264.012	-	264.012
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	264.012	-	264.012
11) Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	546.937.409	3.605.477	543.331.932
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	546.937.409	3.605.477	543.331.932
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	15.735.851	15.918.985	(183.134)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	15.735.851	15.918.985	(183.134)
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	38.385.301	168.499.043	(130.113.742)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	38.385.301	168.499.043	(130.113.742)
14) Altri debiti			
a) verso altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	46.033.180	34.242.262	11.790.918
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	46.033.180	34.242.262	11.790.918
b) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	79.552.269	85.208.373	(5.656.104)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	79.552.269	85.208.373	(5.656.104)
Totale 14)	125.585.449	119.450.635	6.134.814
Totale D) Debiti	**1.177.795.113**	**650.189.388**	**527.605.725**
E) RATEI E RISCONTI			
II. RISCONTI			
2) Altri ratei e risconti	3.061	36.573	(33.512)
Totale E) Ratei e risconti	**3.061**	**36.573**	**(33.512)**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**2.085.060.576**	**1.943.946.521**	**141.114.055**

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

Collegio Sindacale

VERBALE N.54

L'anno duemilacinque, il giorno 11 del mese di aprile, alle ore 15.30, presso la sede sociale di Trenitalia S.p.A. in Roma - Piazza della Croce Rossa, n.1, regolarmente convocato, si è riunito il Collegio Sindacale della Società.

Sono presenti il presidente del Collegio, Dott. Lucio Brundu, e i sindaci effettivi Dott. Mario Vincenti e Cav. Gr.Cr. Gianni Campi.

Il Collegio, in relazione anche alle informazioni acquisite dalla Società di revisione nonché tenuto conto degli elementi e notizie di riscontro raccolti durante la riunione del Consiglio di Amministrazione del 5 aprile 2005, nel corso della quale sono stati messi a disposizione il progetto di bilancio al 31.12.2004, i suoi prospetti ed allegati nonché la relazione sulla gestione formati dal medesimo Consiglio nella citata riunione, ha esteso la seguente relazione:

"RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

AL BILANCIO CHIUSO AL 31.12.2004"

Signori Azionisti,

la presente relazione è resa nel quadro delle nuove disposizioni del Codice Civile, come modificate dal D. Lgs. 17 gennaio 2003, n. 6, e dà conto delle attività espletate dal Collegio Sindacale di TRENITALIA S.p.A. nell'esercitare il controllo di pertinenza durante l'esercizio chiuso con il bilancio al 31.12.2004, redatto dal Consiglio di Amministrazione e trasmesso al Collegio insieme alla Relazione sulla gestione.

Il linea preliminare si evidenzia che il Consiglio di Amministrazione, in ottemperanza alle disposizioni dell'art. 2428 C.C., ha fornito nella sua relazione sulla gestione ampie informazioni sull'attività della società nell'esercizio 2004.

In particolare, nel riferire sui diversificati profili di maggior rilievo gestionale, gli amministratori non hanno omesso di fare esplicito riferimento alla circostanza (peraltro già segnalata nei precedenti esercizi) che, considerata la notevole dimensione quali-quantitativa degli investimenti alla cui attuazione la società sarà ulteriormente chiamata nel prossimo futuro, il riequilibrio tra capitale proprio e capitale di debito dovrà essere uno degli obiettivi prioritari dell'azionista attraverso la prosecuzione di mirati interventi sul capitale.

Va inoltre segnalato che la Società ha natura di controllata di Ferrovie dello Stato S.p.A., che su di essa esercita la direzione ed il coordinamento ai sensi dell'art. 2497 e seguenti del C.C..

Si informa altresì che il controllo contabile della Società – ex art. 2409 bis C.C. - è stato affidato alla Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., già operante in sede di revisione del bilancio su base volontaria.

Nell'esercitare la propria attività, il Collegio Sindacale ha seguito dettami ed indirizzi del quadro normativo di riferimento e quindi del Codice Civile e di altre leggi e decreti di

inerenza. Tale attività ha tenuto conto anche delle norme di comportamento raccomandate dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

In particolare questo organo di controllo:

- ha tenuto n. 8 riunioni ai sensi dell'art. 2404 C.C., nel rispetto dei termini ivi previsti, e ha preso parte alle n. 13 sedute del Consiglio di Amministrazione e alle n. 4 adunanze dell'Assemblea sociale, constatando il costante confronto di opinioni fra il Presidente, l'Amministratore Delegato e i singoli intervenuti e ritiene che le deliberazioni assunte siano conformi alla legge e rispettose dello statuto e dei principi di corretta amministrazione;
- ha intrattenuto con la Società di revisione PriceWaterhouseCoopers incontri di informazione e di orientamento, riscontrando la continuità di essa nell'attività di controllo durante l'esercizio e raccogliendone la compiuta verifica di congruenza fra le scritture di chiusura e le risultanze del progetto di bilancio nonché la dichiarazione di inesistenza di fatti censurabili;
- ha seguito le particolari fasi strutturali che hanno caratterizzato la vita sociale e, tra esse, l'adozione di modifiche statutarie e del Modello di Organizzazione ex art. 6 del D. Lgs. 231/2001 e successive modificazioni e integrazioni;
- ha acquisito conoscenze e vigilato sulla struttura organizzativa della Società, rilevando la sostanziale adeguatezza, rispetto agli assetti dimensionali, delle responsabilità e dei poteri assegnati, in relazione all'attuale stato di sviluppo del contesto aziendale mediante l'ottenimento di informazioni dai preposti alle funzioni;

- ha valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile e del controllo interno riscontrando, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni, che sono in via di miglioramento le relative procedure in relazione anche alle variazioni degli assetti organizzativi in corso;
- ha vagliato la continuità e la compiutezza del flusso di comunicazioni ed informazioni intervenuto con la Capogruppo ed ha altresì ritenuto rispondenti le dotazioni e l'utilizzo di strumenti, elaborati e rilevazioni di indirizzo e di controllo gestorio;
- ha verificato il contenuto del "Modello di organizzazione, gestione e controllo" ex D. Lgs. 231/2001" ed ha accertato che è in corso la predisposizione del Documento Programmatico sulla Sicurezza da approntare entro il 30.6.2005, ai sensi del D. Lgs. 196/2003 e successive modificazioni;
- ha constatato che le operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale poste in essere anche nei rapporti infragruppo non sono state connotate da atipicità, inusualità od inadeguatezza rispetto alle abituali condizioni di mercato;
- ha promosso e raccolto un costante flusso di comunicazioni sulle vicende della vita sociale, in forza dei chiarimenti, delle precisazioni e degli elementi forniti, anche ai sensi dell'art. 2381 C.C., dall'Amministratore Delegato e dai preposti a funzioni di interesse;
- non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del C.C.;
- nel processo di formazione della relazione sulla gestione e del progetto di bilancio, che chiude con una perdita di € 327,7 milioni di euro, ha verificato l'osservanza delle norme di legge nonché la compiutezza dell'informazione, rilevando che la Società non ha fatto

ricorso all'esercizio di deroghe di cui agli artt. 2423, IV comma e 2423 bis, II comma C.C.;

- ha espresso il proprio assenso all'iscrizione nell'attivo di costi di impianto e di ampliamento nonché di costi di ricerca e sviluppo;

la Società di revisione non ha ancora reso il testo della relazione sul progetto di bilancio, ma ha trasmesso una lettera informativa sullo stesso, che non contiene rilievi.

Considerato tutto quanto sopra, si propone all'Assemblea di approvare il bilancio chiuso al 31 dicembre 2004 e la relazione sulla gestione così come redatti dagli amministratori.

Roma, 11 aprile 2005

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Lucio BRUNDU - (Presidente)

Dott. Mario VINCENTI - (Sindaco effettivo)

Cav.Gr.Cr. Gianni CAMPI - (Sindaco effettivo)

Conclusi i lavori del Collegio, il Presidente dispone che la relazione suesposta, sottoscritta da tutti i componenti, venga depositata presso la sede sociale ai sensi di legge.

Letto, confermato e sottoscritto.

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Lucio BRUNDU - (Presidente)

Dott. Mario VINCENTI - (Sindaco effettivo)

Cav.Gr.Cr. Gianni CAMPI - (Sindaco effettivo)

PRICEWATERHOUSECOOPERS

PricewaterhouseCoopers SpA

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409-TER DEL CODICE CIVILE

All'Azionista della
Trenitalia SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Trenitalia SpA chiuso al 31 dicembre 2004. La responsabilità della redazione del bilancio d'esercizio compete agli Amministratori della Trenitalia SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 5 aprile 2004.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Trenitalia SpA al 31 dicembre 2004 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società.

4 La società si è avvalsa della facoltà prevista dalla legge di non predisporre il bilancio consolidato, pur in presenza di significative partecipazioni di controllo, in quanto controllata dalla Ferrovie dello Stato SpA, che è tenuta

PRICEWATERHOUSECOOPERS

alla redazione del bilancio consolidato. Nella nota integrativa, nel capitolo "Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni", è stato indicato che dall'applicazione del metodo del patrimonio netto, nella valutazione delle partecipazioni, non sarebbero derivati significativi effetti sul bilancio d'esercizio.

Roma, 13 aprile 2005

PricewaterhouseCoopers SpA

Corrado Testori
(Revisore contabile)

Rete Ferroviaria Italiana SpA
Bilancio di esercizio 2003

RFI S.p.A. - GRUPPO FERROVIE DELLO STATO
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs. n. 188/2003

Sede Sociale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Capitale Sociale: Euro 26.756.202.833,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300

PAGINA BIANCA

INDICE

Organi Sociali anno 2003

Relazione sulla Gestione

1. I principali eventi dell'anno
- Il Piano di Priorità degli Investimenti
- La Legge Obiettivo
- Il D. Lgs. 8.7.2003, n. 188 e la legge 24.11.2003, n. 326
- Il nuovo modello di finanziamento del sistema AV/AC
- La Convenzione RFI-TAV del 9 dicembre 2003
- Lo sviluppo del progetto LTF
- La partecipazione alla Società Stretto di Messina
- La scissione parziale del patrimonio
- Gli interventi sul capitale sociale
- La licenza GSM-R
- Lo sviluppo dei rapporti con la Società Basictel

2. I rapporti con lo Stato
- Il Contratto di Programma
- L'attività internazionale

3. Le risorse umane
- Generalità
- Il rinnovo del CCNL
- La formazione
- La sicurezza sul lavoro

4. La politica ambientale
- Inquinamento elettromagnetico
- Inquinamento acustico e atmosferico
- Acque, suolo, rifiuti
- Radioprotezione

5. Il rapporto con i clienti
- Generalità
- La qualità del servizio
- La sicurezza d'esercizio
- L'attività della Direzione Sanità
- La puntualità
- La carta dei servizi
- Il pedaggio

6. Il quadro macroeconomico
- Generalità
- Lo scenario ferroviario europeo

7. I risultati economici
- Il conto economico riclassificato

8. La situazione patrimoniale e finanziaria
- Lo stato patrimoniale riclassificato

9. L'infrastruttura
- Evoluzione dell'infrastruttura
- Disponibilità dell'infrastruttura
- Logistica
- Officine

10. Gli investimenti
- Generalità
- Certificato di sicurezza
- Interventi tecnologici
- Energia
- Il network Grandi Stazioni
- Il network Centostazioni
- Le stazioni AV/AC

11. Attività di ricerca e sviluppo
- Istituto Sperimentale
- Settore diagnostica
- Altri progetti di ricerca

12. Attività patrimoniale
- Generalità
- Le aree demaniali marittime
- I parcheggi
- La pubblicità
- Affitto beni strumentali
- Il contratto RFI-DLF

13. Navigazione
- Generalità
- Sardegna
- Sicilia

14. Altre informazioni
- Gestione finanziaria
- L'attività di controllo svolta dalla Guardia di Finanza
- Indagini giudiziarie e contenziosi
- Contenzioso fiscale
- Estensione delle sanatorie fiscali al periodo d'imposta 2002
- I sistemi gestionali
- Lo sviluppo dei sistemi informativi
- Il sistema dei controlli interni

15. Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio
- Gli sviluppi del nuovo modello di finanziamento del sistema AV/AC
- Gli sviluppi della nuova Convenzione RFI-TAV
- Gli sviluppi del progetto LTF
- Gli sviluppi del sistema GSM-R

16. L'evoluzione prevedibile della gestione

17. Informazioni riguardanti attività e rapporti con le Imprese controllate, collegate e Controllante

- TAV SpA (controllata)
- SELF Srl (controllata)
- LTF Sas (partecipata)
- Italcertifer ScpA (partecipata)
- Italferr SpA
- Ferservizi SpA
- Grandi Stazioni SpA
- Centostazioni SpA
- Trenitalia SpA
- Ferrovie dello Stato SpA (Controllante)

18. Elenco delle sedi secondarie della società

19. Rapporti con parti correlate

20. Azioni proprie

21. Proposte del Consiglio di Amministrazione

Stato Patrimoniale, Conti d'Ordine e Conto Economico

- Stato Patrimoniale Attivo
- Stato Patrimoniale Passivo
- Conti d'Ordine
- Conto Economico

Nota Integrativa

- Sezione 1: Attività della società
- Sezione 2: Contenuto e forma del bilancio
- Sezione 3: Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione
  - Criteri di redazione del bilancio
  - Criteri di valutazione
- Sezione 4: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni
  - Stato Patrimoniale Attivo
  - Stato Patrimoniale Passivo
  - Conti d'Ordine
  - Conto Economico
- Dati significativi della Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA e del Gruppo FS
- Rendiconto finanziario

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione della Società di Revisione

PAGINA BIANCA

Organi Sociali

PAGINA BIANCA

ORGANI SOCIALI ANNO 2003

Consiglio di Amministrazione
dal 17 aprile 2002 al 21 febbraio 2004

Presidente
Giorgio BERNINI

Amministratore Delegato
Mauro MORETTI

Consiglieri
Dario LO BOSCO
Vincenzo SOPRANO
Gabriele SPAZZADESCHI

Collegio Sindacale
dal 27 febbraio 2002 all'approvazione del bilancio 2004

Presidente
Giancarlo SETTIMI

Sindaci effettivi
Serafino GATTI
Santo ROSACE

Sindaci supplenti
Francesco BILOTTI
Ugo LA CAVA

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

Signor Azionista,

l'esercizio 2003 si è caratterizzato principalmente per la continuità nei processi di business, ai fini della loro ottimizzazione anche in coerenza con un quadro normativo profondamente modificato.

Infatti, sono stati emanati provvedimenti specifici che hanno ridisegnato sia le modalità di funzionamento dei processi di business della società (in particolare, con il D. Lgs. n. 188/2003), sia gli strumenti per il finanziamento del sistema Alta Velocità/Alta Capacità (legge finanziaria 2003 e successivi adempimenti).

Il bilancio del 2003 presenta un risultato industriale (MOL, margine operativo lordo) positivo per 72 milioni di euro ed un risultato netto positivo per 1 milione di euro, assicurando anche per il 2003, in tal modo, un traguardo particolarmente significativo. Lo stesso conferma che gli efficientamenti gestionali e la rivisitazione dei processi produttivi ed industriali, già avviata nel corso degli esercizi precedenti, sono proseguiti anche nel 2003.

Il dato relativo agli investimenti infrastrutturali, poi, è particolarmente significativo, attestandosi su un totale di 5.701 milioni di euro, comprensivi di quelli relativi al programma Alta Velocità/Alta Capacità (pari a 3.514 milioni di euro), superiore di circa 1.400 milioni di euro al dato, già rilevante, registrato nel 2002.

Il quadro di riferimento sopra delineato rappresenta pertanto il miglior auspicio, pur nelle difficoltà oggettive determinate da una situazione economica globale non favorevole, in ordine alla continuità nella crescita del valore della società.

1. I PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

IL PIANO DI PRIORITÀ DEGLI INVESTIMENTI

In ottemperanza a quanto previsto dal Contratto di Programma all'art. 6.3, nel corso del 2003, è stata elaborata la rivisitazione del Piano di Priorità degli Investimenti (PPI), che costituisce lo strumento di programmazione dei fabbisogni finanziari (pluriennale con revisione annuale) e di verifica del programma complessivo degli investimenti di RFI. In particolare, l'aggiornamento 2003-2005 presenta alcune rilevanti novità che qui brevemente si richiamano:

- una riclassifica dell'infrastruttura ferroviaria nazionale in cui la rete primaria include, oltre al sistema AV/AC nella tradizionale definizione della Torino-Milano-Napoli, dell'asse orizzontale Milano-Verona-Padova e del 3° Valico dei Giovi (resto del sistema), anche le linee di valico, gli shunt merci dei nodi, l'estensione a Sud delle rete AV/AC prevista dalla Legge Obiettivo, il tutto interpretato in una logica di integrazione con la rete convenzionale e di interoperabilità con i corridoi europei;
- il Piano di Upgrading della rete mirato ad omogeneizzare ed elevare gli standard di sicurezza, i livelli delle prestazioni e dei servizi dell'infrastruttura nazionale;
- l'impegno programmatico per la realizzazione degli investimenti nel Mezzogiorno anche mediante il varo di una specifica iniziativa "sblocca cantieri" al Sud e con l'inserimento nel Piano di sette nuovi progetti nel Mezzogiorno definiti dalla delibera CIPE n. 85/2002. In tale ottica, inoltre, nel quadro dei documenti presentati a corredo del PPI è stato elaborato uno specifico documento di approfondimento delle iniziative programmate ed in corso di svolgimento nel sud del Paese.

Il CIPE ha espresso parere favorevole sull'aggiornamento del PPI nella seduta del 13 novembre 2003.

LA LEGGE OBIETTIVO

Nell'ambito del nuovo quadro normativo e procedurale definito dalla legge n. 443/2001 (c.d. "Legge Obiettivo") e dai successivi provvedimenti attuativi, nel corso dell'anno RFI ha trasmesso in totale 34 elaborati progettuali al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per la successiva istruttoria al CIPE. Nel corso del 2003, il Comitato ha esaminato 5 progetti deliberando quanto segue:

1. approvazione in linea tecnica, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto preliminare della nuova linea ferroviaria "Passo Corese-Rieti";
2. approvazione con prescrizioni, del progetto preliminare della tratta italiana del nuovo collegamento ferroviario "Torino-Lione";
3. approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto preliminare della linea AV/AC "Milano-Verona", autorizzando, nelle mo-

re dell'intervento finanziario di ISPA, l'accensione di prestiti ponte con il sistema bancario;

4. approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare propedeutico alla linea AV/AC "Milano-Genova: terzo valico dei Giovi", autorizzando, nelle more dell'intervento finanziario di ISPA, l'accensione di prestiti ponte con il sistema bancario;
5. approvazione in linea tecnica, con prescrizioni, del progetto preliminare della tratta ferroviaria "Genova Voltri-Brignole".

Negli ultimi mesi dell'anno la società è stata impegnata, come previsto dalla delibera CIPE n. 143/2002, nella predisposizione delle procedure automatiche atte ad assegnare, tramite l'apposito sito Internet del CIPE, ciascuno dei propri progetti d'investimento del Codice Unico di Progetto (CUP).

IL DECRETO LEGISLATIVO 8.7.2003, N. 188 E LA LEGGE 24.11.2003, N. 326

Il decreto legislativo 8.7.2003, n. 188

Nella Gazzetta Ufficiale n. 170 del 24 luglio 2003 è stato pubblicato il decreto legislativo 8.7.2003, n. 188 - "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria". Con l'implementazione delle direttive comunitarie citate, il decreto apporta profonde innovazioni in materia di normazione del trasporto ferroviario.

Tale decreto raccoglie, in un testo unico, le principali disposizioni già presenti nel nostro ordinamento concernenti le norme relative al settore ferroviario abrogando, tra l'altro (art. 38), il DPR n. 277/98.

Il D. Lgs. n. 188/2003 all'art. 15, conferma la ratio della preesistente normativa di cui all'art. 5 del DPR n. 277/98; in tema di tendenziale equilibrio economico dei conti del gestore dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti (si veda quanto analizzato nella sezione della Nota Integrativa in tema di Fondo ex legge 43 e sua integrazione).

Il D. Lgs. n. 188/2003 introduce inoltre alcuni elementi di innovazione, tra i quali i più rilevanti sono:

- la definizione della figura del "Richiedente" (art. 3). Questa viene estesa, oltre alle imprese ferroviarie, alle persone fisiche o giuridiche con interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura e che non esercitano intermediazione commerciale sulla capacità acquisita; il Richiedente che non sia impresa ferroviaria può acquisire capacità solo tramite un "accordo quadro" la cui durata, salvo casi specifici, è di regola di cinque anni;
- il mutamento negli obiettivi del Gestore dell'infrastruttura (art. 14). La responsabilizzazione del Gestore dell'infrastruttura viene infatti ricondotta, nell'ambito del Contratto di Programma, all'equilibrio finanziario specificato in un Piano di impresa, comprendente i programmi di finanziamento e di investimento da sottoporre all'approvazione dell'azionista e da trasmettere al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti;

- l'introduzione del sistema di contabilità regolatoria (art. 15). Viene sancito l'obbligo, da parte del Gestore dell'infrastruttura, di dotarsi di un sistema di contabilità regolatoria che evidenzi i meccanismi di imputazione dei costi connessi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività; il sistema dovrà garantire un grado di disaggregazione delle poste contabili tale da evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi ai singoli processi industriali, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici;
- la definizione dei servizi di infrastruttura forniti ai richiedenti (art. 20). La precisazione delle linee guida generali per la produzione e l'acquisto di tali servizi sarà contenuta in un decreto del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti di successiva emanazione, che conterrà anche il quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi per l'assegnazione della capacità e per il calcolo del canone di utilizzo della rete;
- l'istituzione di un Organismo di Regolazione (art. 37), identificato nel ministero delle Infrastrutture e dei trasporti o sue articolazioni, al quale competono compiti di vigilanza sulla concorrenza e di risoluzione delle vertenze, qualora i richiedenti ritengano di essere stati vittime di un ingiusto trattamento da parte del Gestore. Esso agisce in piena autonomia, sia dall'organismo preposto alla determinazione dei canoni di accesso sia da RFI quale responsabile dell'assegnazione della capacità.

La legge 24.11.2003, n. 326

La legge 24.11.2003, n. 326, di conversione, con modificazioni del decreto legge 30.9.2003, n. 269, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 25 novembre 2003, reca "disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici".

In particolare, l'art. 26, comma 10, inserisce all'art. 1 della legge 23.11.2001, n. 410 il comma 6 bis, che prevede che *"i beni immobili non più strumentali alla gestione caratteristica dell'impresa ferroviaria, di proprietà di Ferrovie dello Stato S.p.A., ai sensi dell'art. 43 della Legge 23 dicembre 1998, n. 448 e successive modificazioni, e dell'art. 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 economico-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, in particolare, al miglioramento della sicurezza dell'esercizio."*

Con riferimento ai beni non strumentali di RFI, per effetto della scissione parziale del patrimonio (si veda anche quanto riportato nel paragrafo relativo), gli aspetti finanziari della norma sono stati già anticipati men-

tre, con riferimento agli aspetti economici, gli stessi formeranno oggetto di trasferimento a RFI secondo modalità in corso di definizione.

IL NUOVO MODELLO DI FINANZIAMENTO DEL SISTEMA AV/AC

Premessa

L'art. 75 della legge finanziaria 2003 (legge 27.12.2002, n. 289) ha radicalmente modificato le modalità di finanziamento del Progetto. Tale articolo, infatti, dispone che Infrastrutture SpA (ISPA) *"finanzia prioritariamente, anche attraverso la costituzione di patrimoni separati, gli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità, anche al fine di ridurre la quota a carico dello Stato. Le risorse necessarie per i finanziamenti sono reperite sul mercato bancario e su quello dei capitali, secondo criteri di trasparenza ed economicità. Al fine di preservare l'equilibrio economico e finanziario del debito nei confronti di Infrastrutture SpA è a carico dello Stato l'integrazione dell'onere per il servizio del debito nei confronti di Infrastrutture SpA che non è adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico del sistema Alta Velocità/Alta Capacità"*.

Le integrazioni dello Stato

L'*Implementation Decree* prevede che le integrazioni statali vengano corrisposte dal ministero dell'Economia e delle finanze mediante aumenti di capitale sociale di FS e, a cascata, di RFI e di TAV. RFI – come descritto nel paragrafo relativo al decreto del 23.12.2003 - ha il compito di determinare entro il 15 settembre di ogni anno la misura dell'integrazione dell'anno successivo e ne dà comunicazione al ministero dell'Economia e delle finanze, al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e a ISPA.

Lo Stato interviene nell'operazione solo residualmente, cioè solo nel momento in cui gli obbligati principali, RFI/TAV non riescono a far fronte agli impegni finanziari assunti con i propri flussi di cassa.

Il ruolo di ISPA

ISPA è una società finanziaria posta sotto la vigilanza del ministero dell'Economia e delle finanze che ha il compito di finanziare la realizzazione di infrastrutture e grandi opere pubbliche, di finanziare investimenti con finalità di sviluppo economico, di fornire prestazioni di garanzie e assumere partecipazioni ed attività accessorie. Nell'ambito dei finanziamenti alle infrastrutture e alle opere pubbliche, ISPA ha l'obbligo di dare priorità al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria per l'alta velocità.

ISPA, per far fronte ai finanziamenti, si approvvigiona nei seguenti modi:

- attraverso l'emissione di obbligazioni (*Notes*) che verranno collocate sul mercato dalle Banche (*Arrangers*);
- attraverso l'assunzione di prestiti sul mercato interbancario (*Loans*).

Il decreto di attuazione

Al fine di implementare la predetta previsione legislativa, in data 23 dicembre 2003 è stato emesso dal Ministro dell'Economia e delle finanze (MEF) di concerto con quello delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT) il decreto di attuazione, registrato dalla Corte dei Conti il 12 gennaio 2004, che prevede quanto segue:

1. l'integrazione dello Stato deve essere determinata tramite un processo strutturato che assegna ad RFI il compito di determinare i flussi di cassa previsionali con decorrenza 2009, la verifica degli stessi da parte di specialisti della materia e successivamente l'inserimento nel Contratto di Programma;
2. la misura dell'integrazione relativa ad un esercizio deve essere determinata da RFI entro il 15 settembre dell'anno precedente; la stessa deve essere comunicata al MEF, al MIT e a ISPA. A tal fine, RFI può rivedere annualmente i flussi di cassa previsionali determinati nel Contratto di Programma;
3. le integrazioni statali vengono corrisposte dal ministero dell'Economia e delle finanze mediante aumenti di capitale sociale di FS e, a cascata, di RFI e di TAV. Il versamento avviene in specifici conti presso la Tesoreria centrale dello Stato e le somme così ottenute vengono poi girocontate presso il conto di ISPA acceso anch'esso presso la Tesoreria centrale dello Stato.

Nei casi di decadenza o revoca della *Concessione*, in tutto o in parte, lo Stato garantisce il residuo debito verso ISPA, fino a quando non subentra il nuovo concessionario nel debito assunto nei confronti di ISPA stessa.

Il Credit Facility Agreement

Il *Credit Facility Agreement* (CFA) è il contratto in base al quale è stato formalizzato l'accordo tra RFI, TAV e ISPA il 23 dicembre 2003. Il CFA regola i termini e le condizioni secondo i quali deve avvenire l'erogazione del finanziamento ISPA per soddisfare il fabbisogno finanziario di RFI e TAV in relazione alla linea AV/AC per un importo pari a euro 25.000.000.000.

I tre soggetti elencati assumono le seguenti qualifiche:

1. RFI: è un prenditore di fondi (*Borrower*) e, unitamente a ciò, svolge anche la funzione di garante per le obbligazioni assunte da TAV (*Credit Facility Guarantor*);
2. TAV: è un prenditore di fondi (*Borrower*);
3. ISPA: è il finanziatore del Progetto (*Lender*) e, congiuntamente a questo, svolge una serie di attività collegate al contratto nella sua veste di *Project Facility Manager*.

I rapporti che intercorrono tra RFI e TAV sono regolati dalla *Convenzione* stipulata in data 9 dicembre 2003, per i cui dettagli si rimanda al relativo paragrafo.

L'efficacia del CFA è subordinata alla sottoscrizione di altri accordi che prendono il nome di *Transaction Documents* e tra i quali rivestono particolare importanza i seguenti atti:

- *Dealer Agreement*: è il contratto di collocamento che contiene, tra l'altro, dichiarazioni e garanzie attinenti alla veridicità ed accuratezza delle parti del prospetto informativo relative al programma;
- *Intercreditor Agreement*: regola le prelazioni dei vari creditori di ISPA, incluse RFI e TAV, in relazione al finanziamento del progetto;
- *Intercompany Agreement*: è l'accordo tra FS, RFI e TAV che stabilisce gli obblighi che ciascuna deve rispettare per consentire che le integrazioni statali di cui all'art. 75 vengano corrisposte attraverso aumenti di capitale sociale;
- *Transfer Agreement*: è il contratto tra FS, RFI e TAV inteso ad attuare il meccanismo della cessione delle integrazioni (in conformità a quanto previsto dal modello di funzionamento).

Il finanziamento contratto da RFI/TAV potrà essere utilizzato esclusivamente per effettuare:

- il disegno, la costruzione, lo sviluppo e lo start-up della linea AV/AC;
- il rimborso del debito esistente di TAV;
- il rimborso del *Bridge Credit Facility* di euro 3.000.000.000;
- le spese connesse all'operazione di finanziamento (*Transaction Expenses*).

Il *Bridge Credit Facility* è un contratto di finanziamento "ponte" stipulato con Ferrovie dello Stato in data 31 luglio 2003, a tasso variabile, della durata di 364 giorni, garantito dal finanziamento ISPA suddetto.

Con il *Credit Facility Agreement*, è stata regolamentata la ristrutturazione delle obbligazioni esistenti in capo a TAV e RFI, derivanti dai contratti di finanziamento a suo tempo stipulati dalla stessa TAV ed accollati da RFI, e garantiti dallo Stato in virtù della legge n. 78/94, per la costruzione del sistema AV/AC.

Il sistema così introdotto ha il merito, in un contesto fino ad ora non compiutamente delineato e codificato dal punto di vista normativo, di aver stabilito per legge le modalità di finanziamento del sistema AV/AC e, quindi, di aver definito il quadro di riferimento rispetto al quale vanno rapportate le responsabilità degli amministratori sul piano civilistico.

I chiarimenti nel frattempo intervenuti

L'inciso contenuto nel più volte citato art. 75 secondo cui ISPA finanzia "prioritariamente" il sistema AV/AC ha tuttavia evidenziato come ISPA non assuma nell'immediato un impegno "a priori" a finanziare l'intero progetto. ISPA, infatti, si approvvigiona sul mercato mediante emissione di obbligazioni e, non avendo certezza di ottenere i fondi richiesti, ha inteso contrattualizzare il solo impegno a compiere ogni sforzo per finanziarsi sul mercato (*best efforts and endeavours*) per cui, a fronte delle richieste di RFI/TAV di fornire i finanziamenti necessari per effettuare i pagamenti dovuti, si è riservata il diritto di accettare o meno tali richieste.

Al fine di chiarire tale aspetto, sono state assunte alcune iniziative:

- da una parte, è stata richiesta l'adozione di una specifica delibera del CIPE (n. 114/2003) con la quale, prendendo atto dell'assenza di un impegno vincolante di ISPA, si dispone che "*nelle more della conces-*

sione degli ulteriori finanziamenti da parte ISPA, RFI e/o le società da questa controllate possono proseguire nella sottoscrizione dei contratti per la realizzazione del sistema AV/AC sull'asse TO-MI-NA";

- dall'altra, si è provveduto a richiedere pareri a primari professionisti secondo i quali, posto che la legge attribuisce particolare rilievo alle funzioni di ISPA - che infatti "finanzia prioritariamente" il Progetto - l'avverbio "prioritariamente" va letto nel senso che, tra gli obiettivi propri di ISPA, ai sensi della legge costitutiva, quello di finanziare l'AV/AC assume carattere principale e prioritario rispetto ad altri progetti di investimento. Conseguentemente, se i "best efforts" della raccolta non avessero successo, *"ciò non può avere effetto sulla realizzazione dell'opera, di cui è disposta la continuità, bensì – di regola – sul costo della raccolta, e quindi, sulla misura dell'integrazione statale (obbligazione sussidiaria)"*.

Conclusioni

Sulla base di tutto quanto sopra riportato, è stata peraltro assunta da primario professionista specifica *"legal opinion"*, che nelle sue conclusioni afferma tra l'altro *"l'esito del negoziato ed il testo contrattuale predisposto sono a nostro avviso ragionevolmente soddisfacenti, avendo portato ad un miglioramento dell'originario equilibrio contrattuale, a sostanziale vantaggio di RFI e TAV, tenuto conto anche della natura dell'operazione"*.

Per completezza di informazione, si comunica che sull'argomento si è pronunciata anche la Banca d'Italia, alla quale era stato sottoposto il programma di emissione di titoli da parte di ISPA. In proposito, la Banca d'Italia in data 21 gennaio 2004 ha espresso l'avviso che *"le esposizioni verso ISPA potranno beneficiare della migliore ponderazione (zero per cento) prevista dalle Istruzioni di vigilanza per i crediti garantiti dallo Stato italiano. Analogo trattamento prudenziale potrà essere altresì applicato dalle banche che dovessero fornire la linea di liquidità sopra descritta"*.

Infine, si segnala che l'avvio dell'operatività di ISPA è stato presentato nel mese di ottobre 2003 a Eurostat, che ha fornito le sue considerazioni con nota del 13 novembre.

LA CONVENZIONE RFI-TAV DEL 9 DICEMBRE 2003

Premessa

In data 9 dicembre 2003 è stata stipulata tra RFI SpA e TAV SpA, una nuova Convenzione con la quale le Parti hanno inteso riorganizzare i propri rapporti, riordinando, con modifiche, in un testo unico, le prescrizioni contenute nella Convenzione originaria del 24 settembre 1991, nell'appendice, nell'accordo di postergazione e nei quattro atti modificativi.

La nuova Convenzione, oltre a recepire tutte le modifiche apportate alla Convenzione originaria nel corso degli anni con i vari atti modifica-

tivi, ha introdotto delle novità sostanziali, che hanno conseguentemente cambiato la natura stessa del rapporto tra le due società: da concedente (FS)/concessionario (TAV) a "Parti", con rispettivi obblighi e diritti.

La Convenzione prevede infatti che TAV, in qualità di società di scopo, consegni a RFI le opere eseguite affinché quest'ultima, in qualità di Gestore dell'infrastruttura, ne possa attuare il relativo sfruttamento economico. Il passaggio di proprietà delle opere da TAV a RFI avrà come conseguenza il trasferimento in capo a RFI di tutte le attività e passività di TAV connesse con l'opera in questione. TAV sarà completamente liberata dalle sue obbligazioni ed RFI diverrà l'unico obbligato nei confronti di ISPA.

Conseguentemente, la nuova Convenzione ha modificato l'oggetto e la durata della Convenzione originaria del 24 settembre 1991.

L'oggetto

La Convenzione originaria, per quanto riguarda l'oggetto, prevedeva all'articolo 3 l'affidamento da parte del concedente al concessionario della progettazione esecutiva, della costruzione e dello sfruttamento economico della linea Milano–Napoli (tratte MI-BO; BO-FI; RM-NA) e della linea Torino-Venezia (tratte TO-MI; MI-VR e VR-VE), nonché dello adeguamento dei nodi interessati e della tratta FI-RM.

Successivamente, con appendice alla Convenzione originaria, il concedente affidava al concessionario la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico della linea GE-MI. Inoltre, per effetto di quanto disposto dal quarto Atto modificativo, la tratta Verona-Venezia si riduceva alla sola tratta Verona-Padova.

La Convenzione del 9 dicembre 2003, all'art. I.3.4., modifica l'oggetto come segue:

- gli interventi di adeguamento relativi ai nodi di Verona, Torino, Milano, Genova, Firenze e alla tratta Firenze-Roma vengono eseguiti direttamente da RFI;
- la tratta Milano-Genova si riduce alla tratta Terzo Valico dei Giovi, perché solo a quest'ultima viene riconosciuta validità tecnico-economica, in conformità a quanto verificato da Parlamento e Governo, ai sensi della legge n. 662/96;
- lo sfruttamento economico dei nodi e delle tratte, affidato nella Convenzione originaria al concessionario TAV, viene attribuito "solo a RFI, nella sua qualità di gestore della infrastruttura ferroviaria nazionale".

Pertanto, come previsto all'art I.3.5, "restano di competenza e responsabilità di TAV":

- la progettazione esecutiva e la costruzione delle seguenti tratte del "Sistema AV/AC": Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze e Roma-Napoli nonché gli interventi di adeguamento dei nodi di Bologna, di Roma e di Napoli;
- il progetto definitivo e la costruzione delle seguenti tratte del resto del sistema: Terzo Valico dei Giovi, Milano-Verona e Verona-Padova.

La durata

La modifica dell'oggetto comporta di conseguenza anche la variazione della durata del rapporto. Infatti, la stessa, nella Convenzione originaria, anche in relazione allo sfruttamento economico, era stata fissata "presuntivamente" in 50 anni (art. 26), mentre nella nuova Convenzione con l'attribuzione dello sfruttamento economico a RFI, all'art. VII.15 viene stabilito: *"la durata del rapporto cessa di avere validità ed efficacia alla data dell'ultima delle relazioni conclusive favorevoli di collaudo tecnico amministrativo della specifica Tratta o Nodo di competenza di TAV"*.

La presa in carico delle opere da parte di RFI

Ai sensi della Convenzione, ultimati i lavori di realizzazione di ciascuna tratta o intervento di adeguamento di nodo, e redatto il relativo verbale di ultimazione dei lavori, RFI effettua con l'assistenza di TAV, il preesercizio.

Inoltre RFI provvede, a mezzo di propria commissione collaudatrice, al Collaudo Tecnico Amministrativo (CTA) di ciascuna tratta, di ciascun lotto, nonché dell'intero intervento di adeguamento di ciascun nodo.

Effettuato il CTA favorevole, RFI ne dà atto in apposita relazione. A partire dalla data del rilascio di tale relazione conclusiva, il singolo lotto o la singola tratta o il singolo intervento di adeguamento di nodo saranno consegnati e trasferiti in proprietà a RFI, assieme alla relativa documentazione e alle relative attività e passività, fermo restando il recupero da parte di TAV di tutti i costi sostenuti e capitalizzati, inclusi spese generali e oneri finanziari.

Stante il concetto di unitarietà di tratta ai fini dello sfruttamento economico, e stanti le caratteristiche fortemente innovative del sistema AV/AC, tali da giustificare l'anticipazione dell'esercizio di lotti rispetto all'intera tratta, al fine di portare progressivamente a regime il sistema sotto il profilo funzionale e commerciale, una volta completato il trasferimento di proprietà da RFI a TAV dei singoli lotti di tratta, sarà effettuata una verifica complessiva di tratta, del cui esito favorevole RFI darà evidenza attraverso un apposito verbale, dall'emissione del quale potrà decorrere il pieno sfruttamento economico di tratta.

Conclusioni

A seguito delle significative novità sintetizzate nel presente e nel precedente punto, i principali aspetti di novità che interessano il bilancio di RFI e di TAV per l'esercizio 2003 si possono sintetizzare come segue:

1. le opere in corso di esecuzione per la realizzazione del sistema AV/AC non costituiscono più beni destinati ad essere utilizzati durevolmente da TAV, ma cespiti da consegnare - al momento dell'ultimazione - ad RFI;
2. una parte delle attività sui nodi vengono ad essere ricomprese nella committenza di RFI, tramite accordi specifici da stipulare entro 6 me-

si dall'approvazione della Convenzione; in particolare, per il nodo di Firenze, l'unico che registra attività già avviate, il passaggio avverrà con decorrenza 1 gennaio 2004;

3. la trasformazione della modalità di copertura, da parte di RFI, degli interessi intercalari e degli oneri assimilabili maturati sui finanziamenti in essere (da contributi in conto esercizio a aumenti di capitale sociale) che vengono capitalizzati sul progetto.

LO SVILUPPO DEL PROGETTO LTF

Generalità

La società LTF (Lyon Turin Ferroviaire), società di diritto francese, con sede a Chambéry, con forma di una *"Société par Actions Simplifiée"* e con capitale sociale di euro 1.000.000 – ripartito al 50% tra RFI e RFF – costituita in data 3 ottobre 2001 allo scopo di promuovere la progettazione, gli studi, le ricognizioni ed i lavori preliminari della "parte comune italo-francese" della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino (parte che si estende tra i raccordi con la linea storica fra Bussoleno/Bruzolo in Italia e Saint Jean de Maurienne in Francia) ha proseguito nel corso del 2003 le attività di competenza.

Si ricorda che l'attuale programmazione delle opere di competenza di LTF è così suddivisa:

- "Parte fissa" (costo stimato euro 322.000.000) comprendente la realizzazione di tre discenderie in territorio francese (Modane – 3.992 m; St. Martin – 2.040 m; La Praz – 2.500 m) e di un cunicolo esplorativo in territorio italiano (Venaus – 7.000 m);
- "Parte opzionale" (costo stimato euro 125.000.000) comprendente, oltre al completamento della progettazione, lo scavo di gallerie geognostiche a partire dal fondo delle discenderie ed il completamento del cunicolo di Venaus.

Nel corso del 2003 tre eventi hanno caratterizzato l'attività di LTF:

- la predisposizione del progetto preliminare;
- l'avvio della discenderia di St. Martin e dell'attività negoziale per il cunicolo esplorativo di Venaus;
- la predisposizione di un nuovo programma delle attività delle società.

Progetto Preliminare

In data 7 marzo 2003, a seguito dell'approvazione del CdA, è stato inviato al CIPE il progetto preliminare dell'opera, ai sensi del DL n. 443/2001 (Legge Obiettivo). In data 5 dicembre il CIPE ha approvato il progetto. Parallelamente in Francia è stata avviata una fase di consultazione con gli Enti Territoriali.

La Commissione Intergovernativa (CIG) ha approvato nel frattempo lo stesso progetto in data 8 ottobre 2003.

Lavori di St. Martin e Venaus

Nel mese di marzo 2003 sono stati conseguiti i lavori inerenti la discenderia di St. Martin in Francia (seconda delle tre opere geognostiche previste in quel paese).

A seguito della riunione della CIG del 26 marzo 2003, della disponibilità della UE a contribuire per il cunicolo geognostico di Venaus con 36 milioni di euro facenti parte dei finanziamenti previsti nel programma TEN (*Trans European Network*), si è provveduto ad acquisire – tramite la Capogruppo – il benestare del ministero dell'Economia e delle finanze in merito al finanziamento da parte di RFI anche della quota francese degli impegni da assumere da restituirsi entro il 2007.

La copertura finanziaria della anticipazione (pari a 19 milioni di euro) è stata assicurata dai fondi allocati ad RFI dalla legge finanziaria 2003.

Nella relativa Convenzione si è previsto che la restituzione avverrà secondo un principio di "compensazione", ovverosia prevedendo un programma finanziario che riequilibri pariteticamente entro il predetto anno i finanziamenti che RFI e RFF ogni anno mettono a disposizione, in coerenza con quanto previsto nell'accordo intergovernativo del 29 gennaio 2001, all'art. 10. Nel caso in cui LTF – e per essa RFF – non fosse in grado di rispettare tale principio entro la data ultima del 31 dicembre 2007, è stata prevista una clausola di restituzione degli importi effettivamente erogati e non compensati.

Conseguentemente, LTF ha dato avvio alle attività negoziali relative a questa specifica opera.

Il programma dei lavori geognostici risulta comunque incompleto in quanto solo nei prossimi anni sarà possibile avviare l'ultima opera, la discenderia di La Praz.

Tutto ciò è determinato dai noti problemi francesi di finanziamento.

Nuovo programma delle attività

Nella riunione del 26 marzo 2003 la CIG ha richiesto ad LTF la predisposizione di un nuovo programma delle attività a vita intera per la realizzazione dell'opera, per tenere conto dei ritardi nell'avvio delle opere e dei tempi necessari per gli iter approvativi dei due paesi.

Tale programma configura due scenari che prevedono la messa in servizio dell'opera fra il 2015 ed il 2018.

La CIG ha approvato tale programma secondo i due scenari configurati nella riunione dell'8 ottobre 2003.

LA PARTECIPAZIONE ALLA SOCIETÀ STRETTO DI MESSINA

Nell'assemblea degli Azionisti di Ferrovie dello Stato del 24 aprile 2003, l'Azionista ministero dell'Economia e delle finanze ha espresso parere favorevole circa la partecipazione di RFI all'aumento di capitale della società Stretto di Messina, precisando che l'impegno di sottoscrizione da parte di RFI potrà estendersi anche ad azioni risultate eventualmen-

te inoptate, alla sola condizione che la partecipazione complessiva di RFI non superi il 15%.

In esecuzione a quanto deliberato in data 15 novembre 2001 dall'assemblea dei soci della Stretto di Messina SpA – in merito ad un aumento in conto capitale di complessivi euro 16.010.163,87 – RFI in qualità di socio al 12,8813% - a seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione del 16 novembre 2001, ha provveduto al versamento, con valuta 31 gennaio 2002, della prima tranche del suddetto aumento, di importo pari a euro 1.374.830,46 e, con valuta 28 febbraio 2003, ha provveduto al versamento pro-quota della seconda tranche per un importo pari a euro 687.481,76.

In data 28 aprile 2003, l'assemblea straordinaria degli Azionisti ha deliberato:

- un primo aumento del capitale sociale, a pagamento, da euro 76.635.958,80 ad euro 383.179.794,00, da eseguirsi entro il 31 dicembre 2003, mediante emissione di n. 59.407.720 azioni ordinarie del valore nominale di euro 5,16 ciascuna; in esecuzione a tale delibera, RFI ha effettuato, con valuta 10 dicembre 2003, il versamento di euro 11.846.020,46 (tre decimi della quota spettante per il suddetto aumento di capitale) e, con valuta 22 dicembre 2003, il versamento di euro 136.487,16 (tre decimi della quota spettante ad RFI per l'acquisto di azioni non optate); conseguentemente, la percentuale di possesso da parte di RFI è passata dal 12,8813% al 13%;
- un secondo aumento, a pagamento, per un importo massimo di euro 2.200.000.000, mediante emissione di azioni ordinarie, la cui attuazione è demandata al Consiglio di Amministrazione, da eseguirsi in una o più *tranche* entro il termine di cinque anni dalla data dell'assemblea, una volta che sia stato interamente liberato il precedente aumento di capitale.

LA SCISSIONE PARZIALE DEL PATRIMONIO

Nel corso dell'esercizio si è realizzato un percorso per pervenire al riassetto organico del patrimonio immobiliare del Gruppo, fino a quel momento tutto concentrato in RFI.

A tale esito si è pervenuti nella seconda metà dell'anno, dopo che nella prima parte era stata di contro sviluppata analoga attività tecnica in vista del processo di cartolarizzazione previsto dalla legge n. 410/2001 (privatizzazione e valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico), pur nelle incertezze operative.

In tale ambito, la Capogruppo – nell'ottica di una accelerazione delle valorizzazioni, anche attraverso una migliore allocazione delle risorse – ha approfondito le modalità più opportune, previa verifica e costante riscontro con l'Azionista di riferimento ministero dell'Economia e delle finanze.

L'operazione si è strutturata mediante una scissione parziale dal corpo di RFI (società scissa) – ai sensi degli articoli 2504 *septies* e seguenti del c.c. - a favore di una società di nuova costituzione (beneficiaria) deno-

minata *"Ferrovie Real Estate"* - controllata al 100% da Ferrovie dello Stato SpA - di una porzione del suddetto patrimonio, non asservita ad attività proprie del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e che ha riguardato le seguenti categorie di patrimonio:

- immobili riconducibili al c. d. patrimonio non industriale (alloggi, uffici, etc);
- immobili non asserviti ad utilizzi riconducibili all'attività caratteristica del Gestore dell'infrastruttura (OMC – *Operation and Maintenance Centre*, OGR – *Officina Grandi Riparazioni* e depuratori).

La suddetta operazione non ha interessato gli *asset* immobiliari che – sebbene destinati a divenire, in breve, non più strumentali – risultano ancora utilizzati dal gestore dell'esercizio nella propria attività industriale (prevalentemente scali e terminali merci).

Con l'operazione di scissione la Capogruppo persegue prioritariamente l'obiettivo di massimizzare, attraverso una più mirata attività di valorizzazione/alienazione del patrimonio non strettamente vincolato alle attività di gestione infrastrutturale, la generazione di risorse finanziarie suscettibili di essere utilizzate anche per il finanziamento del piano degli investimenti di RFI, con una significativa riduzione delle risorse finanziarie richieste all'Azionista ministero dell'Economia e delle finanze.

La scissione parziale – il cui progetto è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 26 giugno 2003 e sottoposto all'assemblea dei soci in data 27 giugno 2003 - è stata formalizzata con atto notarile del 28 ottobre 2003 e – con decorrenza 31 ottobre 2003 – ha riguardato le voci patrimoniali riportate nella pagina seguente.

Voce di bilancio	*Valori di trasferimento*
STATO PATRIMONIALE ATTIVO *(valori in euro)*	
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	**0**
B) IMMOBILIZZAZIONI	
I. Immateriali	**0**
II. Materiali	**2.800.335.649**
1. Terreni, fabbricati ed infrastruttura ferroviaria e portuale	2.673.321.834
2. Materiali rotabile, navi traghetto, impianti e macchinari	0
3. Attrezzature industriali e commerciali	0
4. Altri beni	0
5. Immobilizzazioni in corso ed acconti	127.013.815
III. Finanziarie	**0**
TOTALE B) IMMOBILIZZAZIONI	**2.800.335.649**
C) ATTIVO CIRCOLANTE	
I. Rimanenze	**0**
II. Crediti	**20.688.484**
1. Verso clienti	0
2. Verso imprese controllate	0
3. Verso imprese collegate	0
4. Verso controllanti	20.688.484
5. Verso altri	0
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	**0**
IV. Disponibilità liquide	**0**
TOTALE C) ATTIVO CIRCOLANTE	**20.688.484**
D) RATEI E RISCONTI	**0**
TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C+D)	**2.821.024.133**
STATO PATRIMONIALE PASSIVO *(valori in euro)*	
A) PATRIMONIO NETTO	**871.000.000**
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI	**950.024.133**
Fondo ristrutturazione industriale	0
Fondo di ristrutturazione ex lege n. 448/98	0
Integrazione fondo di ristrutturazione ex lege n. 448/98	916.000.000
Fondo per manutenzione ordinaria e interessi intercalari	0
Altri	34.024.133
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO	**0**
D) DEBITI	**1.000.000.000**
E) RATEI E RISCONTI	**0**
TOTALE DEL PASSIVO E DEL PATRIMONIO NETTO (A+B+C+D+E)	**2.821.024.133**

Per effetto della scissione, la neo costituita Ferrovie Real Estate è subentrata in ogni rapporto attivo e passivo nei rapporti contrattuali esistenti, nella custodia, nella gestione, nonché nella manutenzione ordinaria e straordinaria, mentre la stessa non è subentrata in alcun rapporto di lavoro. Le eventuali responsabilità anteriori alla data di efficacia della scissione rimangono a carico della società scissa RFI.

Le società Ferrovie Real Estate e RFI dovranno definire in sede di interpretazione - data la complessità dell'operazione di scissione – aspetti dell'atto connessi ad alcune aree di Milano, Napoli, Reggio Calabria e Roma.

Al fine di dare compiutezza all'atto di scissione, in data 23 ottobre 2003 – a seguito di quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione del 30

luglio 2003 – è stato sottoscritto un contratto di finanziamento tra RFI e la Banca OPI Gruppo San Paolo IMI per un miliardo di euro, il cui versamento è stato effettuato in data 30 ottobre 2003. Il debito conseguente, come si evince dalla situazione patrimoniale sopra riportata, è stato trasferito alla società Ferrovie Real Estate con effetto dalla data di efficacia della scissione, mentre le liquidità sono state mantenute in capo alla società scissa, anticipando gli effetti di cui alla legge 24.11.2003, n. 326, analizzata nel relativo paragrafo.

Peraltro, è da segnalare che, a seguito delle novità legislative intercorse nelle more del completamento dell'*iter* del percorso di riassetto del patrimonio (D. Lgs. n. 188/2003 e legge 24.11.2003, n. 326, di conversione con modificazioni del DL 30.9.2003, n. 269), il Direttore Generale del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti in data 10 ottobre 2003 evidenziava *"la necessità di acquisire informazioni in relazione alle attività che codesto Gestore ha messo in atto con riferimento alle prescrizioni del NARS/CIPE dell'aprile 2001 sullo schema di prospetto informativo della rete (PIR) 2001. Interessa in particolare rimarcare la necessità che siano evidenziate tipologia, presenza e quantificazione dei beni da mettere a disposizione delle Imprese Ferroviarie per la erogazione di servizi elencati nell'art. 20 del D. Lgs. in oggetto. Anche in relazione alle previsioni dello schema di Decreto Legge (Finanziaria) ritiene necessario evidenziare la necessità che tra le tipologie dei beni alienabili non possano, evidentemente, essere ricompresi quelli citati nel richiamato art. 20 del D. Lgs. 188/03."* In proposito, durante tutto l'iter del processo di scissione è stato più volte rimarcato l'impegno che *"a scissione avvenuta, la società beneficiaria – ove necessario nei termini di cui all'emamando D. Lgs. di recepimento delle direttive comunitarie n. 12, 13 e 14/01 e tenuto conto delle esigenze prospettate da RFI - provvederà a mettere a disposizione di quest'ultima, se del caso anche riattribuendone la titolarità alle medesime condizioni, un network di officine idoneo, per quantità e qualità, a garantire l'adempimento agli obblighi di servizio derivanti dal citato D. Lgs. in via di emanazione"*.

Nell'ultima parte dell'esercizio pertanto si è attivato un processo che, sulla scorta delle esigenze obiettive di RFI e della necessità di poter assicurare parità di condizioni a tutti gli operatori interessati, consenta di raggiungere i sopra citati obiettivi.

GLI INTERVENTI SUL CAPITALE SOCIALE

A seguito della scissione parziale di RFI, che ha dato luogo alla costituzione di Ferrovie Real Estate in esecuzione a quanto deliberato in data 27 giugno 2003 dall'assemblea straordinaria, con effetto dalla data di registrazione dell'atto di scissione, avvenuto in data 31 ottobre 2003, si è proceduto alla riduzione del capitale sociale per un importo di euro 871.000.000, passando da euro 23.693.397.060,00 a euro 22.822.376.060,00.

Successivamente, l'assemblea straordinaria dei soci, con decisione adottata in data 28 novembre 2003 e registrata il 2 dicembre 2003 all'Agenzia delle Entrate Ufficio di Roma 1, ha deliberato di aumentare il capitale sociale da euro 22.822.367.060,00 a euro 26.756.202.833,00 (con conseguente modifica dell'art. 5 dello statuto sociale) mediante emissione di n. 3.933.835.773 nuove azioni ordinarie del valore unitario di euro 1, da offrire in opzione alla pari all'unico socio Ferrovie dello Stato SpA, che ha sottoscritto e versato l'intero aumento di capitale per l'importo sopra riportato.
Pertanto, il capitale sociale sottoscritto e versato al 31 dicembre 2003 è pari a euro 26.756.202.833,00.
Riguardo alle altre poste del netto si ricorda che in data 10 aprile 2003 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha proposto all'assemblea degli Azionisti:

- la destinazione dell'utile dell'esercizio 2002 (pari a euro 2.010 mila) per il 5% a riserva legale e per la restante parte ad utili da portare a nuovo;
- la copertura delle perdite pregresse, pari a euro 800.152.766 con l'utilizzo della riserva di rivalutazione.

LA LICENZA GSM-R

RFI dopo circa tre anni di test e di sperimentazioni, svolte nel sito pilota di Prato-Firenze-Arezzo, ha iniziato nel giugno 2002 la realizzazione, sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, di una propria rete radiomobile a *standard* ferroviario europeo GSM-R, per garantire una piena interoperabilità delle comunicazioni radiomobili con le altre infrastrutture ferroviarie europee che stanno realizzando sistemi analoghi.
In data 6 dicembre 2002, il ministero delle Comunicazioni ha rilasciato ad RFI la licenza di operatore radiomobile per il servizio GSM-R, dedicato esclusivamente alle comunicazioni radiomobili connesse all'esercizio ferroviario. La licenza consente a RFI di gestire la propria rete GSM-R e di sottoscrivere accordi di interconnessione e *roaming* con i gestori pubblici di reti radiomobili per garantire sia la fase iniziale di attivazione della rete GSM-R sia di usufruire della copertura radio in *roaming* delle reti GSM pubbliche nelle aree non servite direttamente dal sistema GSM-R.
Sulla base del quadro sopra delineato, RFI nel frattempo ha iniziato le negoziazioni con i gestori TIM e Vodafone per l'impiego del roaming delle loro reti a supporto dello start-up del sistema GSM-R ed ha siglato l'accordo di interconnessione tra la rete fissa di Telecom Italia e la rete GSM-R di RFI.

LO SVILUPPO DEI RAPPORTI CON LA SOCIETÀ BASICTEL

Il contratto del 13 ottobre 2000

Il contratto stipulato in data 13 ottobre 2000 tra Ferrovie dello Stato SpA e Basictel ha per oggetto la cessione del diritto di utilizzazione di elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche.

La durata originaria del contratto era di 20 anni e prevedeva la corresponsione da parte di Basictel di un corrispettivo complessivo pari ad euro 150.000.000 da pagare in 18 rate annuali di pari importo a decorrere dal 30 giugno 2003.
In considerazione di tale dilazione, per le rate a scadere era prevista una maggiorazione di un importo pari alla variazione del potere di acquisto della moneta, calcolato a decorrere dalla data di stipula del contratto, così come accertata dall'ISTAT (rivalutazione monetaria).

L'accordo modificativo del 25 giugno 2003
In data 25 giugno 2003 è stato stipulato un accordo modificativo che ha previsto l'esclusione di alcune tratte di rete site nel Meridione d'Italia, con contestuale riduzione del corrispettivo da euro 150.000.000 a euro 127.794.317 e la variazione della durata dello stesso da 20 a 30 anni.
Tali variazioni erano però soggette, all'art. 7, alla condizione sospensiva che prevedeva che il nuovo accordo sarebbe entrato in vigore solo a seguito dell'esercizio del diritto di opzione e del conseguente puntuale pagamento da parte di Albacom di tutto quanto dovuto a Ferrovie dello Stato SpA. Infatti, con contratto sottoscritto in data 19 ottobre 2000 Ferrovie dello Stato SpA e Albacom avevano a suo tempo disciplinato l'acquisizione da parte di Albacom di una partecipazione in Basictel pari al 60% e, con successivo accordo del 30 maggio 2003, avevano prorogato al 31 dicembre 2003 il termine finale per l'esercizio dell'opzione di vendita del pacchetto azionario e ridotto il prezzo di vendita dello stesso.

L'esercizio del diritto di opzione
Nel mese di dicembre 2003 Albacom ha esercitato il diritto di opzione ed ha altresì provveduto al versamento di quanto dovuto, facendo venir meno con ciò la condizione sospensiva dell'accordo di cui al punto precedente.

2. I RAPPORTI CON LO STATO

IL CONTRATTO DI PROGRAMMA

Nel corso del 2003 RFI è stata fortemente impegnata nelle attività di gestione previste dal Contratto di Programma 2001-2005. In particolare, nelle prime settimane dell'anno, la società ha provveduto all'aggiornamento del dossier di valutazione del progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli, alla luce del nuovo scenario normativo introdotto dall'articolo 75 della legge n. 289/2002 (legge finanziaria 2003) che prevede le sostanziali innovazioni in tema di finanziamento degli investimenti relativi al sistema AV/AC ampiamente descritte nel relativo paragrafo.
Il dossier, oltre a rispondere alla richiesta del ministero vigilante in ordine all'aggiornamento dell'omonimo documento redatto nel febbraio 2002, ha recepito le mutate condizioni economico-finanziarie dell'investimento in relazione alle disposizioni della citata legge, laddove è prescritto che

il completamento delle opere del progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli sia finanziato, a titolo oneroso, da Infrastrutture SpA. Lo stesso ministero ha successivamente trasmesso l'aggiornamento del dossier al CIPE il quale, con delibera 31.1.2003 n. 2, ha preso atto delle modalità di attuazione dell'art. 75 della legge n. 289/2002 prospettate nel documento.
In ottemperanza a quanto previsto dall'art. 20, comma 2, lettera e) del CdP 2001-2005, RFI ha poi elaborato un aggiornamento, sulla base dei dati di preconsuntivo, della "Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti" alla data del 31 dicembre 2002. Inoltre, nel quadro delle decisioni assunte in sede CIPE (delibere n. 12/2002, n. 85/2002 e n. 2/2003) ed in conformità a quanto previsto nell'Addendum 1 al CdP 2001-2005 in materia di monitoraggio dei progetti di investimento nel Mezzogiorno d'Italia, è stato presentato un report finalizzato a fornire un quadro completo degli investimenti già eseguiti ed in corso di realizzazione al Sud. La società ha provveduto successivamente ad aggiornare la "Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti" alla data del 31 dicembre 2002 sulla base dei dati di consuntivo ed il "Report di monitoraggio degli investimenti nel Mezzogiorno", rappresentando lo stato dell'arte alla data del 30 settembre 2003.
Nel corso dell'anno, inoltre, RFI è stata impegnata nella predisposizione di una proposta di revisione del Contratto di Programma 2001-2005 (Addendum 2) i cui principali contenuti sono:

- il recepimento delle innovazioni normative apportate dall'art. 75 della citata legge n. 289/2002;
- la ripartizione delle risorse finanziarie apportate al capitale sociale di RFI (Tabella D, legge finanziaria 2003). Su tale bozza, il CIPE ha espresso parere favorevole con delibera n. 29/2003 subordinatamente al recepimento di alcune indicazioni.

È da sottolineare infine che, in conformità a quanto disposto dall'articolo 3 del CdP 2001-2005, la società ha sottoposto ai competenti ministeri una proposta di revisione degli oneri di gestione dell'infrastruttura riferiti alla parte corrente (riportati nella Tabella 1 del Contratto, le cui principali voci sono rappresentate dai costi di manutenzione ordinaria e di extra circolazione e condotta), il cui finanziamento, in base a quanto stabilito nel Contratto, è previsto a carico dello Stato.
Infine, si segnala che in ottemperanza a quanto disposto all'art. 17 ed all'art. 20.3 del Contratto di Programma 2001-2005, in data 17 ottobre 2003 è stata rassegnata al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti la rendicontazione 2002, completa delle indicazioni in ordine alla metodologia seguita, per i contributi in conto esercizio.

L'ATTIVITÀ INTERNAZIONALE

Generalità

Nel 2003 l'attività in campo internazionale si è concentrata sullo sviluppo delle relazioni con i partner europei nell'ambito della collaborazione denominata *RailNetEurope*, allargatasi a 22 membri (dai 16 dell'an-

no precedente). In data 3 dicembre tra i Gestori dell'infrastruttura aderenti a RNE si è tenuta ad Anversa la prima assemblea generale di *RailNetEurope* nella nuova veste di associazione senza scopo di lucro con sede a Vienna nel corso della quale sono state effettuate le nomine dei componenti (presidente e due vice-presidenti) dell'organo *Managing Board*; la presidenza biennale è stata affidata ad RFI.
Il coinvolgimento attivo di RFI nell'iniziativa risponde anche ad una delle attività oggetto della concessione ad RFI (art 2.1, lettera b) del DM 31.10.2000 n. 138/T: "*la promozione della integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con i gestori delle infrastrutture ferroviarie, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea*".
RFI partecipa agli incontri internazionali tenuti con frequenza semestrale, oltre ad assicurare l'impegno pratico dei *Workgroups* focalizzati sulle tematiche logistiche e di approvvigionamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Interoperabilità

Sono stati sviluppati strumenti software per la gestione dei processi di certificazione ed è stato creato un sito Web sull'interoperabilità ferroviaria.
Si è proceduto con l'analisi dei processi previsti per la certificazione dei sottosistemi ferroviari ai fini dell'interoperabilità della rete AV nazionale, disciplinando, con specifiche procedure, le modalità ed i ruoli dei soggetti coinvolti.
È stata presidiata l'attività di partecipazione a gruppi di lavoro internazionali per:

- la stesura della normativa europea per il nuovo sistema interoperabile ERTMS (*European Rail Traffic Management System*)/ETCS (*European Train Control System*) livello 1, 2 e 3;
- la stesura delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) come da direttiva europea n. 2001/16/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.
- attività nel gruppo di lavoro "Fattori Umani" della Piattaforma sicurezza dell'UIC finalizzato alla progettazione e pilotaggio di uno studio internazionale per l'integrazione dei cosiddetti fattori umani nello studio delle relazioni di interoperabilità.

Di particolare coinvolgimento, si segnala, nell'ambito delle attività inerenti la formazione, l'avvio e la conclusione, d'intesa con l'università di Napoli Federico II ed Ansaldo, di un *master* sulle "Verifiche di integrità della sicurezza e della interoperabilità ferroviaria".

3. LE RISORSE UMANE

GENERALITÀ

Nel corso dell'anno, in maniera più intensa nel secondo semestre, è proseguita l'opera di contenimento degli organici dando esito alle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro con particolare riferimento al personale con più di 37 anni di servizio utile.

Inoltre, nell'ambito della gestione delle risorse umane si è dato ulteriore corso all'attuazione dei progetti tecnologici ed organizzativi rivolti all'incremento della produttività in particolare del personale della circolazione, nonché al riequilibrio professionale per la gestione delle eccedenze. Sono state infine acquisite dal mercato professionalità nei profili di capo tecnico (33 unità) e di operatore della manutenzione (677 unità) per le esigenze delle direzioni compartimentali infrastruttura.
Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1 gennaio 2003 – 31 dicembre 2003:

- consistenza del personale della società Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2002: pari a n. 36.754 unità (di cui 338 dirigenti e 36.416 agenti 1ª - 9ª);
- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2003: pari a n. 36.466 unità (di cui 364 dirigenti e 36.102 agenti 1ª - 9ª).

Il saldo netto deriva da ingressi per 1.421 unità ed uscite per 1.709 unità.

IL RINNOVO DEL CCNL

Dal 1° agosto 2003 è entrato in vigore il nuovo CCNL delle attività ferroviarie ed il relativo accordo di confluenza che innova in modo rilevante il vecchio contratto scaduto il 31 dicembre 1999.
Il nuovo contratto si caratterizza:

- per le nuove flessibilità operative e gestionali introdotte per incrementare la produttività del personale;
- per il blocco degli automatismi economici che caratterizzavano il vecchio.

LA FORMAZIONE

Generalità

Le principali azioni formative realizzate da RFI nel corso dell'anno 2003 si riferiscono in particolare alle seguenti tematiche:

- innovazioni tecnologiche e regolamentari, formazione propedeutica all'attivazione di nuovi impianti/sistemi;
- presidio della sicurezza (di esercizio e del lavoro), anche con riferimento al personale delle Imprese Ferroviarie (IF);
- innovazione dei sistemi informatici (IN.RETE 2000, PS2, ecc.);
- formazione continua e sostegno delle professionalità ferroviarie (circolazione e manutenzione);
- formazione propedeutica all'attivazione della tratta AV/AC Roma-Napoli;

Piano della Formazione RFI 2003: consuntivo

Qualifica	Consistenza (al 01.01.2003)	Partecipanti (u)	Volumi (gg x u)
Dirigenti	338	300	600
Quadri	7.256	17.886	31.877
Altri (aree I-VII)	28.934	66.617	183.996
Totale	**36.528**	**84.803**	**216.473**

I costi operativi del piano della formazione per il 2003 sono stati pari a euro 4.380 mila.

Formazione istituzionale

Le principali iniziative istituzionali hanno riguardato in generale le tematiche della cultura d'impresa, riferite in particolare al funzionamento del sistema azienda nel suo complesso, alle metodologie e strumenti per la gestione e valorizzazione delle risorse umane ed all'area amministrativo-finanziaria aziendale.

Gli interventi più significativi hanno riguardato:

1. formazione manageriale, incentrata soprattutto sullo sviluppo delle competenze organizzative e gestionali (Gestire per il valore, promossa da Holding);
2. laureati neo-assunti con contratto di formazione lavoro;
3. formazione linguistica per dirigenti e quadri;
4. progetto formativo sanità (Educazione Continua in Medicina/ECM);
5. nuove condizioni generali di contratto (conclusione del progetto formativo);
6. genio ferrovieri;
7. formazione formatori;
8. pari opportunità;
9. rapporti con le università (*master*, convenzioni per collaborazioni e tirocini).

Formazione di business

Sono state promosse importanti iniziative per consolidare e sviluppare le competenze riferite alle aree professionali fondamentali che governano i processi caratteristici di RFI (circolazione, manutenzione, commerciale, investimenti).

Tale formazione è generalmente propedeutica alle evoluzioni tecnologiche, normative, organizzative, ed è finalizzata al raggiungimento degli obiettivi strategici di RFI: miglioramento dei livelli di sicurezza, affidabilità e disponibilità degli impianti e costante potenziamento tecnologico e strutturale degli stessi, al fine di offrire alle Imprese Ferroviarie una gamma di tracce sempre più ricca, diversificata e appetibile.

Formazione per le Imprese Ferroviarie (IF)

Va costantemente crescendo la formazione che RFI eroga al personale delle Imprese Ferroviarie.

Gli interventi sulle questioni tecniche hanno riguardato sia la formazione propedeutica all'accreditamento degli istruttori delle IF presso RFI, sia le attività di aggiornamento normativo e regolamentare per il mantenimento delle competenze professionali.

LA SICUREZZA SUL LAVORO

Nel corso del 2003 è stato dato impulso alla prevenzione ed al miglioramento dei livelli qualitativi sia nei rapporti interni con l'impresa ferroviaria, sia in quelli con le strutture esterne, in relazione agli adempimenti previsti dalla vigente legislazione per quanto attiene il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori (D. Lgs. n. 626/94 e successive modificazioni e integrazioni).
In particolare, gli obiettivi degli interventi svolti in materia sono rappresentati dalla verifica di alcuni aspetti relativi agli adempimenti previsti dal D. Lgs. n. 626/94 e da successive modificazioni ed integrazioni nonché dalle disposizioni aziendali emanate in materia, in particolare con riguardo all'attuazione della valutazione dei rischi ed alle conseguenti misure di prevenzione adottate in materia di igiene e medicina del lavoro.
Pur proseguendo il percorso intrapreso dal progetto amianto FS/ENEA, riguardante tra l'altro lo smaltimento e la bonifica dei rotabili amiantati, permangono sul territorio ancora diversi siti di accantonamento.
Nonostante il numero complessivo dei rotabili risulti notevolmente ridotto, il gruppo ha continuato l'attività di controllo, verifica e monitoraggio presso gli stessi al fine anche di garantire il mantenimento in sicurezza dell'ambiente. Sono stati visitati complessivamente cinque siti di accantonamento.

4. LA POLITICA AMBIENTALE

INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO

Sono state eseguite indagini dell'intensità dei campi elettromagnetici sia all'interno di ambienti di lavoro in cui sono presenti dispositivi elettrici/elettronici (sale relè, SSE – *Sottostazione elettrica di trasformazione e conversione*), sia in abitazioni di persone residenti in fabbricati vicini ad infrastrutture ferroviarie o ripetitori di telefonia mobile.

INQUINAMENTO ACUSTICO E ATMOSFERICO

La quindicesima edizione dell'iniziativa "Treno Verde" ha consentito di determinare i livelli d'inquinamento acustico e atmosferico in ambiente urbano in 13 città italiane attraverso le rilevazioni effettuate con il Laboratorio Mobile.

È stata fornita assistenza specialistica per la progettazione architettonica, nel rispetto del contesto paesaggistico, delle barriere antirumore da installare su una tratta della linea ferroviaria Verona-Brennero in prossimità del comune di Trento.
È stata conclusa la campagna di misurazione del rumore emesso dai treni AV ETR500 PLT ed ETR480, afferente al progetto europeo NOEMIE (*NOise Emission Measurements for high speed Interoperability in Europe*) e mirata a determinare i livelli sonori generati dal transito di quei treni alla loro massima velocità (300 km/h e 250 km/h rispettivamente), in condizioni definite e controllate.

ACQUE, SUOLO, RIFIUTI

Sono state concluse le indagini sulla composizione chimica delle acque superficiali e sotterranee in relazione ai monitoraggi ambientali nei comuni di Bologna e di Roma che saranno interessati dall'attraversamento della costruenda linea ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Milano.
Inoltre è stato completato il monitoraggio ambientale (qualità dell'aria, acque superficiali e sotterranee) - fase ante operam - circostante la fascia di territorio della tratta ferroviaria Padova-Mestre in via di quadruplicamento per la realizzazione del progetto Alta Capacità.
Il monitoraggio ha ricevuto la piena approvazione da parte dell'Osservatorio ambientale appositamente costituito dal ministero dell'Ambiente.

RADIOPROTEZIONE

È stato avviato il controllo emanazione gas Radon su fabbricati ferroviari in ambiente sotterraneo D. Lgs. n. 241/2000.

5. IL RAPPORTO CON I CLIENTI

GENERALITÀ

Il mercato di riferimento è in costante evoluzione. L'anno che si è appena concluso vede 15 IF certificate in sicurezza, oltre Trenitalia SpA.
Le nuove Imprese Ferroviarie che ad oggi circolano sulla infrastruttura nazionale sono 11 ed in particolare, 8 di queste effettuano servizio merci e 3 servizio viaggiatori regionale.
Con decreto DM 11.4.2003, n. 12T, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 19 maggio 2003 è stato pubblicato l'aggiornamento degli allegati economici e tecnici del decreto ministeriale n. 43/T/2000 riguardante il canone di accesso all'infrastruttura, ai fini dell'allineamento con le va-

riazioni di scenario tecnico intervenute dal 2000 al 2003: effetti complessivamente trascurabili sul monte pedaggio totale.
Con decreto decreto ministeriale 15.7.2003 n. 25T/2003, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 174 del 29.7.2003 è stato aggiornato il canone limitatamente alle componenti di cui al decreto ministeriale n. 43T/2000 art. 5, applicando una maggiorazione dell'1,4% pari al tasso di inflazione programmata per l'anno 2003.
A seguito dell'emanazione del citato decreto legislativo n. 188/2003, si è proceduto alla redazione del nuovo Prospetto Informativo della Rete (PIR), giunto alla sua quarta edizione italiana ed alla prima europea così come recepita dal richiamato D. Lgs. n. 188/2003.
La struttura redazionale e organizzativa del documento, concordata a livello europeo in *Rail Net Europe*, è omogenea a tutte le infrastrutture europee dei paesi dell'UE; la sua validità si estende eccezionalmente a due periodi orario fino al 10 dicembre 2005 , in linea con il D. Lgs. n. 188/2003 che prescrive che il PIR deve essere reso pubblico 12 mesi prima dell'orario a cui si riferisce.
Si è proceduto alla elaborazione dei contenuti tenendo conto sia dei ritorni di esperienza che dei contributi, suggerimenti, osservazioni e proposte pervenuti anche dalle Imprese ferroviarie titolari di licenza e delle Regioni/Province Autonome.
A tale scopo, ai sensi e in ottemperanza di quanto disposto dall'art. 13 comma 1 del D. Lgs. n. 188/2003, in via preliminare, ai primi di novembre si sono informate le parti interessate sul processo di redazione del nuovo PIR che è stato inviato in bozza a chi ne ha fatto richiesta.

LA QUALITÀ DEL SERVIZIO

Il 2003 è stato l'anno nel quale si è confermata per RFI la rilevanza strategica dei sistemi di gestione.
Nel corso dell'anno è stato costituito un apposito comitato guida allo scopo di definire un unico sistema integrato di gestione per la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, in grado di soddisfare prescrizioni di norme standard (ISO 9001 – OHSAS 18001 – ISO 14001).
Si è dato inoltre sviluppo ad uno studio finalizzato a definire strumenti operativi idonei per individuare gli aspetti ambientali significativi delle stazioni "intermedie" e delle "altre stazioni" della Carta dei Servizi, la cui conclusione è prevista nel primo bimestre del 2004 e rappresenterà un importante punto di riferimento per lo sviluppo dei sistemi di gestione ambientali nell'ambito del sistema integrato di gestione per la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario.
È stata, inoltre, consolidata l'applicazione, già iniziata nell'anno precedente, del sistema di gestione per la qualità della Struttura Qualità e Innovazione relativo alla qualificazione di imprenditori, fornitori e prestatori di servizi, ottimizzando il ciclo negoziale con notevole risparmio di tempo.

In questo ambito sono proseguiti i rapporti internazionali con altri Gestori infrastruttura per la realizzazione di un sistema di qualificazione unico, europeo, basato su criteri e metodologie comuni.
Relativamente al presidio assicurato nelle attività di pianificazione del modello Carta dei Servizi di RFI, si evidenzia una sostanziale innovazione nella definizione degli obiettivi di qualità da conseguire sempre più finalizzati al raggiungimento di miglioramenti della qualità percepita da parte dei viaggiatori.
Questo approccio ha consentito di dare avvio a studi organizzativi e gestionali finalizzati alla costituzione nella società di presidi specifici per l'osservatorio di mercato che si prevede di perfezionare e rendere operativo fin dalla primavera 2004.
È stato inoltre assicurato il presidio delle attività di *change management* avviate per lo sviluppo e l'applicazione dei nuovi sistemi informativi per il controllo del processo investimenti e per la realizzazione della Piattaforma Integrata Circolazione (PIC).
Per quanto concerne l'attività svolta nelle stazioni durante l'esercizio 2003 si evidenzia quanto segue:

a) stazioni in gestione diretta RFI
Le stazioni direttamente gestite da RFI (circa 2.500) sono state oggetto di numerosi interventi volti a migliorare l'immagine delle stazioni dal punto di vista del decoro, delle pulizie e del funzionamento degli impianti di stazione.

b) il network Grandi Stazioni
La gestione del contratto RFI-Grandi Stazioni è stata improntata ad una implementazione/miglioramento dei rapporti contrattuali orientandoli alla definizione di un sistema incentivante/disincentivante in relazione alla qualità del servizio e dei risultati economici della gestione.

c) il network Centostazioni
Nel corso del 2003 è stata completata l'attività di presa in carico delle 103 stazioni del network. Le attività di RFI sono state orientate ad evitare che nelle fasi di trasferimento delle responsabilità si verificasse una riduzione del livello di qualità dei servizi.

LA SICUREZZA D'ESERCIZIO

Generalità

Nell'anno 2003 è stata realizzata la Certificazione in Qualità secondo le Norme ISO 9001 e OHSAS 18001 del Sistema Integrato di Gestione della Sicurezza della Circolazione dei treni e dell'Esercizio ferroviario della Direzione Compartimentale Movimento di Firenze.
È stato anche definito un programma che prevede l'estensione della Certificazione nel 2004 alle rimanenti direzioni compartimentali movimento.
Nell'anno 2003 i dati relativi all'incidentalità hanno evidenziato un soddisfacente trend in diminuzione.

Infatti, sebbene il numero di eventi monitorati sia stato maggiore rispetto al 2002 di circa il 35%, (nel 2003 sono stati registrati oltre 12.000 eventi) anche in conseguenza dei più efficaci strumenti di controllo adottati per il mantenimento degli standard qualitativi del sistema di gestione della Banca Dati Sicurezza (certificata in qualità nel primo trimestre del 2002), gli indici di incidentalità sono migliorati.
Nel 2003 sono stati registrati 65 incidenti "Tipici" UIC rispetto agli 88 registrati nel 2002 con un miglioramento netto di circa il 25%; si ricorda che l'incidente "Tipico" è quello che più fedelmente rappresenta la sicurezza del sistema ferroviario in quanto registra eventi come le collisioni, i deragliamenti, gli incendi e gli investimenti di veicoli stradali ai passaggi a livello.
Gli incidenti con responsabilità attribuita a società del Gruppo Ferrovie dello Stato sono diminuiti percentualmente in misura maggiore; infatti su 65 incidenti "tipici" UIC solamente 36 sono imputabili a responsabilità interne al Gruppo FS, contro i 57 registrati nel 2002.
Più in particolare la Banca Dati Sicurezza (BDS) ha registrato nel 2003:

- 36 incidenti ai treni contro i 50 del 2002;
- 18 incidenti in manovra contro i 27 del 2002;
- 11 incidenti ai passaggi a livello contro gli 11 del 2002.

È da precisare che gli incidenti ai passaggi a livello sono tutti attribuibili agli scorretti comportamenti degli utenti della strada in quanto avvenuti con le barriere regolarmente chiuse.
Relativamente agli incidenti "atipici" (quelli connessi con i comportamenti umani rispetto alla circolazione ferroviaria) che, sostanzialmente, rilevano il numero di investimenti di persone, il 2003 registra 116 incidenti contro i 105 del 2002; inoltre, per le conseguenze alle persone, il 2003 registra 71 morti e 51 feriti con prognosi superiore ai 14 gg. lavorativi contro i 53 morti e 45 feriti registrati nel 2002.

L'ATTIVITÀ DELLA DIREZIONE SANITÀ

La Direzione Sanità di RFI porta avanti da sempre un'attività che è strettamente connessa con la sicurezza dell'esercizio ferroviario e fa riferimento ad un complesso quadro normativo da cui deriva un insieme di attribuzioni e funzioni in materia di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria. L'insieme di queste attività viene esteso all'intero settore dei trasporti, anche in virtù della veste pubblicistica che riveste, e trova fondamento in un orientamento normativo e giurisprudenziale che, nel tempo, ha inteso accreditare la Direzione Sanità all'espletamento in forma diretta, per conto dello Stato, del necessario controllo sanitario pubblico nei confronti degli operatori di tutto il settore dei trasporti. In sintesi esse attengono:

- all'esercizio e lo sviluppo di sistemi di sorveglianza sanitaria relativi alla medicina legale e alla medicina del lavoro;
- all'esercizio e lo sviluppo di sistemi strumentali e complementari di medicina specialistica, diagnostica e di laboratorio in connessione con le branche suddette;

- al monitoraggio ambientale finalizzato al controllo della qualità/igiene dei processi e dei prodotti, sulla base di parametri sanitari professionali e specialistici al vertice degli standard di riferimento.

Nel corso del 2003 è stato dato maggiore impulso alla prevenzione ed al miglioramento dei livelli qualitativi sia nei rapporti interni con l'Impresa Ferroviaria, sia in quelli con le strutture esterne, in relazione agli adempimenti previsti dalla vigente legislazione per quanto attiene il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori (D. Lgs. n. 626/1994 e successive modifiche).

Sono state, inoltre, rinnovate tutte le convenzioni in scadenza e concretizzate ulteriori forme di collaborazione con strutture pubbliche, enti e società per la gestione delle problematiche afferenti alla figura del medico competente, nonché per la fornitura di prestazioni sanitarie nel settore della medicina legale e del lavoro.

LA PUNTUALITÀ

Nell'anno 2003 la puntualità di tutti i treni circolati sulla rete di RFI ha raggiunto i valori massimi degli ultimi tre anni.

In particolare per i treni della Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia si è raggiunto un valore molto significativo della percentuale media di arrivo a destino entro 5' (90%).

Analogamente per i treni della Divisione Passeggeri di Trenitalia si è raggiunto, per la percentuale di arrivo a destino entro 15', il valore dell'89%. In questo settore va evidenziato il segmento Eurostar (circa 125 treni/giorno) che ha consolidato la regolarità facendo registrare un valore medio della percentuale di arrivo a destino entro 15' del 92%.

Nell'ambito del settore merci è migliorata nettamente la puntualità riportando i migliori risultati degli ultimi anni.

LA CARTA DEI SERVIZI

La *Carta dei Servizi 2003 di RFI* riporta la dichiarazione di una serie di fattori di qualità, riguardanti l'attività caratteristica del Gestore dell'infrastruttura affidata a RFI dall'Atto di concessione DM 31.10.2000, n. 138T.

Gli impegni dichiarati sono costituiti dal rispetto di un sistema di indicatori precisi e misurabili che sintetizza il livello di servizio reso dall'azienda. Le performance dell'azienda, misurate da tali indicatori, sono tenute periodicamente sotto controllo attraverso un monitoraggio interno trimestrale per la valutazione della qualità erogata ed esterno, a cura di Istituti di ricerche di mercato, per la valutazione della qualità percepita dai clienti (customer satisfaction).

Principale oggetto del monitoraggio sono i servizi erogati nelle stazioni con la formulazione di una serie di indicatori che esplorano i seguenti fattori di qualità:

1. sicurezza personale e patrimoniale in stazione;
2. pulizia e condizioni igieniche (in stazione);
3. confortevolezza del viaggio (permanenza in stazione);
4. servizi aggiuntivi a terra;
5. servizi per viaggiatori portatori di *handicap* (accessibilità in stazione);
6. informazioni alla clientela.

Le stazioni monitorate appartengono alle seguenti categorie:

- Grandi Stazioni (n. 13);
- stazioni intermedie (n. 136 comprendenti tutte le 103 stazioni confluite nel *network* Cento Stazioni);
- altre stazioni (n. 729 impianti con frequentazione superiore a 200 viaggiatori al giorno).

Con questa scelta vengono monitorati gli impianti che riguardano circa il 95% della movimentazione di passeggeri della rete nazionale.

Per l'anno in corso sono stati introdotti una serie di nuovi indicatori, volti a migliorare lo stato generale degli impianti dal punto di vista del decoro e delle pulizie, a raggiungere un livello sempre migliore dal punto di vista dell'abbattimento delle barriere architettoniche e ad implementare un sistema di verifica della qualità dell'informazione al pubblico in stazione.

Il monitoraggio, eseguito con le modalità previste dalla Carta dei Servizi 2003, ha evidenziato significativi miglioramenti della qualità erogata rispetto al 2002.

Le indagini di customer satisfaction, realizzate in modo congiunto da RFI e Trenitalia, per l'esercizio 2003, sono state condotte della società Pragma-Abacus con rilevazioni eseguite a luglio e novembre; a valle dei risultati ottenuti sono state attuate le misure atte a rimuovere le criticità evidenziate.

IL PEDAGGIO

Rapporti intersocietari

L'incidenza percentuale dei ricavi intersocietari sul totale degli introiti da pedaggio è pari nel 2003 al 98,2%.

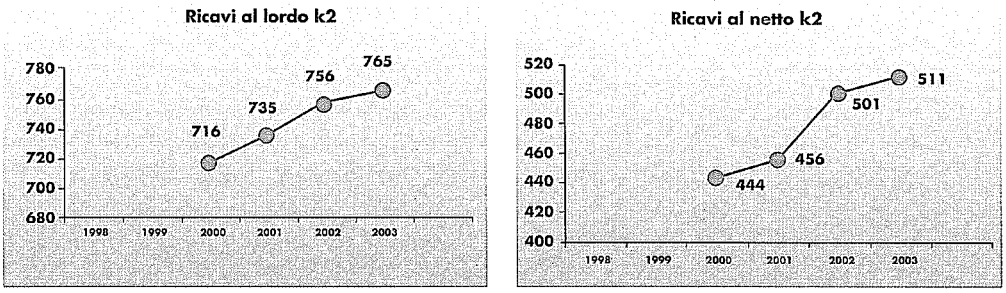
L'andamento dei ricavi risulta complessivamente allineato alle previsioni. È infatti da segnalare che pur essendo in presenza di una maggiore produzione di treni-chilometro per Trasporto Regionale e Passeggeri, gli introiti da pedaggio si sono mantenuti sui livelli previsti, se non leggermente inferiori (nel pedaggio al lordo dello sconto) a causa del ritardato adeguamento del canone al tasso d'inflazione programmato dell'1,4% previsto per l'inizio dell'anno 2003, ma autorizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti solo a fine luglio. Per la Divisione Cargo c'è stata una minore produzione rispetto al previsto.

Rapporti con Terzi

I ricavi da pedaggio verso Mercato, risultano allineati alle previsioni iniziali.

Nelle figure seguenti sono rappresentati i ricavi totali derivanti dalla voce pedaggio, considerando gli stessi al lordo e al netto dello sconto.

ANDAMENTO RICAVI LORDI AL NETTO DELLO SCONTO (K2)



6. IL QUADRO MACROECONOMICO

GENERALITÀ

Nel 2003 l'attività del Gruppo Ferrovie dello Stato si è sviluppata in un quadro congiunturale europeo non certo favorevole, caratterizzato da un forte rallentamento della crescita economica dovuta alla stagnazione dell'economia nella prima metà dell'anno e da un graduale consolidamento dei segnali di ripresa dell'attività economica, nel secondo semestre, grazie alla maggiore vivacità del commercio mondiale.

Il PIL dei paesi aderenti all'Unione monetaria europea, riflettendo una domanda interna notevolmente contenuta, cresce in media d'anno dello 0,5%, valore questo inferiore di tre decimi di punto rispetto a quello registrato nel 2002 e ben al di sotto dei tassi di sviluppo registrati negli anni immediatamente precedenti quando la crescita oscillava intorno al 3%.

Le debolezze del quadro congiunturale internazionale si sono riflesse anche sull'Italia la cui economia, dopo un primo semestre in recessione tecnica, nella seconda parte del 2003 ha mostrato un avvio graduale di ripresa, tale da determinare un'inversione nel ciclo e l'interruzione della fase di deterioramento congiunturale.

Il tasso di crescita del PIL nazionale nella media del 2003 si attesta allo 0,4%, risultato identico a quello del 2002, ma inferiore alle attese e in linea con l'area euro.

Il maggior contributo alla crescita del PIL è dato dai consumi delle famiglie (+2,3%), mentre i dati di produzione industriale (-0,8%) segnalano invece il perdurare della debolezza degli investimenti fissi lordi (-3,2%), in particolare di quelli in impianti e macchinari.

Le esportazioni italiane di beni e servizi, penalizzate da una perdita di competitività dovuta all'apprezzamento dell'euro, hanno subito in media d'anno una flessione dell'1,4% sul 2002. Le importazioni, per con-

tro, hanno evidenziato una dinamica più sostenuta, alimentata anche da una ripresa della domanda interna, mantenendosi su un livello di crescita pressoché identico a quello del 2002 (+1,3%).
Nel corso del 2003 il tasso d'inflazione, spinto dalle tensioni sui prezzi dei beni alimentari freschi e dalla componente energetica, ha ripreso a crescere più che altrove, segnando in media d'anno un aumento del 2,7% e portando il differenziale con l'area euro a 7 decimi di punto.
Nonostante il rallentamento dell'attività economica la performance del mercato del lavoro nel 2003 è risultata ancora favorevole. La crescita degli occupati complessivi è stata dell'1%, mentre il tasso di disoccupazione è ulteriormente diminuito attestandosi all'8,7% nella media d'anno e scendendo all'8,5% a fine 2003.

LO SCENARIO FERROVIARIO EUROPEO

In base ai dati di traffico, disponibili alla data di redazione del presente documento, la domanda di trasporto ferroviario dei paesi dell'Unione Europea è stata caratterizzata da un ulteriore rallentamento sia nel comparto viaggiatori (-0,7%) che in quello merci (-1%). Tuttavia, per i singoli paesi, i risultati delle imprese ferroviarie si presentano abbastanza differenziati tra loro.
La flessione del traffico viaggiatori è stata pressoché comune a tutte le principali imprese ferroviarie (SNCF: -1,8%; FS: -1%; RENFE: -0,8%; ÖBB: –0,6%), ad eccezione della DBAG che, al contrario, presenta un modesto risultato positivo dello 0,2%. Nel comparto merci, invece, le performance sono meno omogenee, con volumi delle tonnellate-km trasportate in flessione per SNCF (-6,4%) SNCB (-1%) e FS (-1,9%) e, in crescita, per DBAG (+1,9%), RENFE (+1,5%) e ÖBB (+1,2%), grazie soprattutto alla ripresa del traffico internazionale di questi paesi.

7. I RISULTATI ECONOMICI

IL CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

(importi in migliaia di euro)

	2003	2002	Differenza
RICAVI OPERATIVI			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.013.272	1.063.338	949.934
Ricavi da Stato	386.486	1.466.075	(1.079.589)
Capitalizzazioni/Variazioni rimanenze	355.849	382.790	(26.941)
Valore della produzione (a)	*2.755.607*	*2.912.203*	*(156.596)*
Costo del lavoro	(1.529.937)	(1.497.630)	(32.307)
Altri costi	(1.152.838)	(1.150.565)	(2.273)
Totale costi (b)	*(2.682.775)*	*(2.648.195)*	*(34.580)*
MARGINE OPERATIVO LORDO (C=A-B)	***72.832***	***264.008***	***(191.176)***
Ammortamenti e svalutazioni cespiti	(1.926.372)	(1.823.314)	(103.058)
Utilizzo Fondi rettifica ammortamenti	1.926.372	1.823.314	103.058
Accantonamenti netti	(93.101)	(264.850)	171.749
Svalutazioni attivo circolante	(9.926)	(9.223)	(703)
Accantonamenti netti e svalutazioni	**(103.027)**	**(274.073)**	**171.046**
Saldo oneri e proventi diversi	*33.088*	*30.574*	*2.514*
RISULTATO OPERATIVO	**2.893**	**20.509**	**(17.616)**
Saldo gestione finanziaria	**14.104**	**12.674**	**1.430**
Componenti straordinarie nette	**(15.528)**	**13.827**	**(29.355)**
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**1.469**	**47.010**	**(45.541)**
Imposte sul reddito	**0**	**(45.000)**	**45.000**
RISULTATO DEL PERIODO	**1.469**	**2.010**	**(541)**
UTILE/PERDITA DI ESERCIZIO	**1.468**	**2.010**	**(542)**

Dall'analisi del conto economico riclassificato, si segnalano i seguenti fenomeni maggiormente significativi:

- per i ricavi delle vendite e delle prestazioni, si registra un incremento netto di euro 949.934 mila, così ripartito:
  - un incremento di euro 977.000 mila relativo all'utilizzo del fondo manutenzione ordinaria;
  - un incremento di euro 10.504 mila per le prestazioni collegate al trasporto;
  - un decremento di euro 12.405 mila per le vendite di materiali;
  - un decremento di euro 6.115 mila per prestazioni a terzi;
  - un decremento di euro 19.050 mila relativamente ad altri ricavi;
- per i ricavi da contributi dello Stato ed Enti, si registra un decremento di euro 1.079.589 mila di cui la maggior parte, circa euro 1.070.792 mila relativi alla riduzione dei contributi da contratto di programma per la manutenzione ordinaria;
- per le capitalizzazioni, si registra un decremento di euro 26.941 mila, così ripartiti:
  - un incremento della quota relativa al costo del personale e delle spese generali, rispettivamente, per euro 587 mila;
  - una riduzione della quota relativa ai materiali, per euro 27.528 mila;

- per il costo del lavoro, si registra un incremento di euro 32.307 mila per l'effetto combinato dei seguenti fattori:
  - una riduzione della consistenza media pari a 4.995 di addetti/quadri;
  - una riduzione del costo medio unitario per addetto/quadri;
  - un incremento relativo agli oneri derivanti dal rinnovo contrattuale, come già descritto nel capitolo 3;
- per gli altri costi si registra un decremento netto di euro 2.273 mila, così ripartito:
  - una riduzione di euro 31.915 mila per l'acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
  - un incremento di euro 21.921 mila per l'acquisto di servizi;
  - un incremento di euro 3.190 mila per godimento beni di terzi;
  - un incremento di euro 4.617 mila per la variazione delle rimanenze;
  - la variazione residua per oneri diversi di gestione al netto delle sopravvenienze passive della gestione caratteristica.

8. LA SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA

LO STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

(importi in migliaia di euro)

	31.12.2003	31.12.2002	Differenza
ATTIVITÀ			
Capitale Circolante Netto Gestionale	(477.600)	(409.966)	(67.634)
Altre attività nette	1.203.918	882.416	321.502
Capitale circolante	*726.318*	*472.450*	*253.868*
Immobilizzazioni tecniche	50.715.186	53.335.792	(2.620.606)
Partecipazioni	5.258.711	5.248.103	10.608
Fondi ristrutturazione e rettifica cespiti	(25.284.079)	(28.130.768)	2.846.689
Capitale immobilizzato netto	*30.689.818*	*30.453.127*	*236.691*
TFR	(1.182.140)	(1.173.217)	(8.923)
Altri fondi	(5.483.576)	(6.646.034)	1.162.458
Totale fondi	*(6.665.716)*	*(7.819.251)*	*1.153.535*
Totale Capitale investito netto	**24.750.420**	**23.106.326**	**1.644.094**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(2.895.831)	(1.332.209)	(1.563.622)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(782)	(144.194)	143.412
Posizione finanziaria netta	*(2.896.613)*	*(1.476.403)*	*(1.420.210)*
Mezzi propri	*27.647.033*	*24.582.729*	*3.064.304*
Totale coperture	**24.750.420**	**23.106.326**	**1.644.094**

Dall'analisi dello stato patrimoniale riclassificato si rileva che il fenomeno di particolare rilevanza è rappresentato dalla significativa movimentazione del capitale investito netto, risultante principalmente da:
- riduzione dei fondi del passivo;
- riduzione delle immobilizzazioni materiali, a seguito della scissione di Ferrovie Real Estate;

- riduzione delle rimanenze di magazzino a seguito delle azioni di razionalizzazione della gestione degli acquisti e delle scorte, nonché a seguito di radiazione e svalutazione dei materiali obsoleti;
- riduzione dei crediti (al netto del C/C intersocietario ricompreso nelle coperture finanziarie) a seguito dell'applicazione dell'accordo modificativo al contratto Basictel ed alla regolarizzazione di numerose poste relative ai crediti verso altri, con particolare riferimento ai rapporti infragruppo con le consociate;
- incremento dei debiti verso fornitori a seguito dell'accresciuta attività nel settore degli investimenti in parte compensato dal decremento dei debiti verso le società del Gruppo e tributari a seguito della determinazione dell'IRAP relativa al 2003.

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

- decremento della consistenza del C/C di tesoreria rappresentante il valore dei versamenti effettuati dal ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al Contratto di Programma 2003;
- incremento del C/C intersocietario per versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale e per l'accredito di un miliardo di euro relativo al mutuo OPI contratto in fase di scissione Ferrovie Real Estate;
- riduzione della liquidità a seguito del trasferimento di euro 20.688 mila alla società neocostituita Ferrovie Real Estate.

9. L'INFRASTRUTTURA

EVOLUZIONE DELL'INFRASTRUTTURA

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31 dicembre 2003 è di km. 15.961,2.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km. 10.936,8 pari al 68,5% del totale.

L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è di km. 6.286,2 pari al 39,4 % del totale.

La rete fondamentale, composta da linee e da nodi, è di km. 6.372,4 pari al 39,9 % del totale.

DISPONIBILITÀ DELL'INFRASTRUTTURA

Ai sensi di quanto previsto nella costruzione degli indicatori di *performance* dell'infrastruttura ferroviaria che valutano la durata delle anormalità responsabili del ritardo treni rispetto agli oggetti di manutenzione che compongono l'infrastruttura stessa, divisi per importanza di linea (linea A, B, C, D), sono riportati di seguito i risultati relativi all'anno 2003 rispetto all'anno 2002.

INDICATORI DI PERFORMANCE

Linea	Indicatori 2002	Indicatori 2003
A	40,54	29,9
B	50,5	40,52
C	38,56	27,62
D	18,03	17,7

Gruppo A: tratte significative viaggiatori e merci di grande intensità e rilevanza commerciale
Gruppo B: linee interessate dal traffico internazionale e nazionale a lunga percorrenza
Gruppo C: restanti linee elettrificate
Gruppo D: rete non elettrificata

LOGISTICA

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

La disciplina dei criteri che presiedono all'attività di selezione dei fornitori e dei clienti è in continua evoluzione per adeguarsi tempestivamente agli aggiornamenti introdotti dalla normativa comunitaria, nonché alle strategie aziendali.

Nel corso del 2003, RFI ha gestito un livello complessivo di forniture, per entrate da ordini di materiali armamento e tecnologici, di euro 165 milioni, valore che risulta in diminuzione rispetto all'esercizio 2002 (euro 191 milioni), per effetto di un calo registrato nelle richieste di materiali per l'esecuzione dei lavori. I consumi, infatti, sono stati pari a euro 246 milioni, in flessione rispetto a quelli dell'esercizio precedente (euro 271 milioni).

Il valore delle scorte dei materiali per infrastrutture (armamento e tecnologici) si attesta a euro 141 milioni (a conferma del raggiungimento dell'obiettivo scorte 2003 definito in euro 160 milioni) e in calo rispetto al valore di 183 milioni rilevato alla fine dell'anno precedente.

Tale notevole diminuzione è da ascrivere ad un comportamento "virtuoso" (-22% circa rispetto al 2002) in termini di pronto impiego dei materiali, al rafforzato presidio gestionale sulla somministrazione dei materiali, con la consolidata strategia legata all'invio diretto dei materiali dai fornitori agli utilizzatori, evitando l'attraversamento dei magazzini nazionali, e con l'efficientamento dei piani di produzione delle dipendenti officine nazionali, che ha portato ad un notevole calo delle giacenze presso i citati impianti (-24% circa rispetto all'anno precedente).

Infine, nel corso del 2003 è stata approfondita la tematica relativa ai cespiti, già completamente ammortizzati, per i quali viene effettuata un'attività di dismissione parziale, ottenendo il cosiddetto tolto d'opera.
Tale attività, finalizzata alla valorizzazione del suddetto materiale ed alla corretta rappresentazione in bilancio dei fenomeni gestionali ad esso connessi, è ancora in fase ricognitiva.

OFFICINE

Nel corso del 2003 è stato completato il processo riorganizzativo con la cessazione delle attività di produzione degli impianti di Foligno e di Falconara; le relative attività produttive sono state trasferite rispettivamente negli impianti di Pontassieve e di Bologna.

10. GLI INVESTIMENTI

GENERALITÀ

Nell'esercizio 2003, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari:

- a 2.187 milioni di euro per la rete fondamentale, con un incremento di circa 155 milioni di euro rispetto alla produzione dell'anno precedente (+ 8%);
- a 3.514 milioni di euro per gli investimenti sulla rete AV/AC.

In particolare, per quanto riguarda la rete fondamentale, il volume degli investimenti è stato pari a 997 milioni di euro per i grandi progetti di sviluppo infrastrutturale delle rete (di cui 145 milioni di euro per progetti di sviluppo tecnologico) ed a 1.190 milioni di euro per le attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui circa 170 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).
Nel 2003 è poi proseguito il processo di innovazione con l'introduzione delle tecnologie con le connesse normative e relativi standard, procedure, certificazioni e sperimentazioni.
Anche il mutato assetto organizzativo del sistema ferroviario imposto dal processo di liberalizzazione europeo e l'interoperabilità hanno richiesto attività di certificazione, monitoraggio e controllo delle Imprese Ferroviarie e l'introduzione del Sistema Gestione Sicurezza.

CERTIFICATO SICUREZZA

A tal proposito, nel corso del 2003 sono proseguite le attività istruttorie connesse al rilascio del Certificato di Sicurezza alle Imprese Ferroviarie nonché le attività conseguenti collegate all'analisi della documentazione attestante il mantenimento dei requisiti necessari per il certificato stesso, l'attività di audit ed ispettiva al personale ed al materiale rotabile delle Imprese Ferroviarie, l'attività di accreditamento del personale istruttore delle Imprese Ferroviarie, come da seguente tabella:

ATTIVITÀ ISTRUTTORIE CONNESSE AL RILASCIO CERTIFICATO DI SICUREZZA

Impresa Ferroviaria	N. Certificato	Data	Tipologia
Serfer	13	28.4.2003	I rilascio
Hupac	14	6.5.2003	I rilascio
Rail Traction Company	15	6.5.2003	estensione
Ferrovie Emilia Romagna	16	29.5.2003	I rilascio
Del Fungo Giera	17	13.6.2003	estensione
Ferrovie Nord Milano Esercizio	18	20.6.2003	estensione
La Ferroviaria Italiana	19	30.6.2003	I rilascio
Cargo Nord	20	30.7.2003	I rilascio
Ferrovia Adriatico Sangritana	21	1.10.2003	I rilascio
Sistemi Territoriali	22	1.10.2003	I rilascio
Del Fungo Giera	23	1.10.2003	estensione
Ferrovie Nord Milano Esercizio	24	28.10.2003	estensione
Ferrovie Nord Cargo	25	28.10.2003	estensione
Rail Italy	26	28.10.2003	estensione
Strade Ferrate del Mediterraneo	27	28.10.2003	I rilascio
Swiss Rail Cargo Italy	28	20.11.2003	I rilascio
Metronapoli	29	2.12.2003	estensione

Si sono inoltre svolte attività inerenti l'omologazione e la messa in servizio dei rotabili sull'infrastruttura ferroviaria, la circolabilità e la riclassificazione delle linee.

INTERVENTI TECNOLOGICI

I principali interventi tecnologici dell'anno sono i seguenti:

- **Sistema Comando Controllo**

È 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 524 di tratta.

- **Sistema Controllo Marcia Treno**

L'evento più significativo dell'anno è rappresentato dall'attivazione all'esercizio del Sistema Controllo Marcia Treno passato dalla fase prototipale a quella realizzativa sui primi 1000 km di linee, su cui possono già circolare in modalità SCMT i treni attrezzati di Trenitalia.
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 dei due risultati positivi sul sistema ferroviario sia in termini di sicurezza della circolazione, sia di riduzione dei co-

sti complessivi (abbattimento contributo statale da Contratto di Programma K2).

∘ Telecomunicazioni

Sono state ultimate le attività di completamento secondo i nuovi standard tecnici di RFI, degli impianti di radiocopertura delle gallerie sulla direttrice Bologna-Napoli e si sono conclusi i lavori di realizzazione e verifica tecnica relativi agli impianti di radio copertura delle gallerie sulle tratte con Sistema di Comando Controllo.

Sono state, inoltre, concluse le attività negoziali relative all'appalto per la realizzazione della fornitura e posa di fibre ottiche lungo 1.100 Km. di rete ferroviaria.

È stata avviata la procedura negoziale per l'affidamento dell'appalto degli impianti di radiocopertura GSM-R nelle gallerie, ed è stato completato l'iter relativo ai pagamenti con il ministero della Difesa per la liberalizzazione delle frequenze.

Sono state realizzate le opere civili d'adeguamento degli edifici per gli impianti MSC (*Mobile Switching Centre*)/BSC (*Base Station Subsystem*) di Roma, Napoli e Bologna; e sono in fase di completamento i lavori per l'installazione dei siti BSC di Firenze, Verona, Trieste e Mestre.

Sono stati completati lavori di installazione dei nodi di comunicazione di rete radio mobile di Milano, Roma e Napoli con relative sperimentazioni ed attivazione delle funzionalità di "Interconnessione" e di "*roaming* " della rete GSM-R con la telefonia fissa e rete radiomobile pubblica, inoltre sono stati realizzati i lavori per la radiocopertura della galleria del Frejus.

Sono state presentate ai comuni gran parte delle richieste d'autorizzazione per la realizzazione dei siti radio, relativamente alla fase 1 del progetto che prevede la realizzazione di circa 400 siti e sviluppata la progettazione costruttiva dei siti medesimi. Esistono elementi di criticità sulle approvazioni da parte dei comuni e permangono carenze di copertura radio da parte dell'attuale operatore pubblico fornitore del servizio di telefonia mobile.

∘ Tecnologie integrate AV

È proseguito l'impegno per le attività connesse con la realizzazione della rete AV/AC (Alta Velocità/Alta Capacità), con la definizione in particolare del piano delle attivazioni a partire dalla Roma-Napoli, tenendo conto delle esigenze di certificazione europea dei componenti e dei sottosistemi e delle direttive sull'interoperabilità della rete transeuropea ad alta velocità.

È stata data tensione alla linea di contatto e sono iniziate le corse prova dei primi treni elettrici sulla sottotratta completata, compresa tra il km 25 e 105, allo scopo di testare la funzionalità dei vari sottosistemi ferroviari e la loro integrazione, con particolare riguardo al nuovo sistema di comando-controllo del traffico ferroviario (ERTMS).

Sono stati definiti gli standard dei provvedimenti da attuare sulle nuove linee ad alta velocità e sulla rete storica, per assicurare la compatibilità elettromagnetica tra i due sistemi e, elemento non trascurabile, è

stata redatta la prima stesura del Regolamento Segnali e Circolazione AV (Alta Velocità).
Con l'attrezzaggio dei binari delle interconnessioni e degli imbocchi e con l'adeguamento mirato degli impianti di terra delle linee interferite e del sistema di bordo di ripetizione segnali, il problema della compatibilità elettromagnetica tra le nuove linee ad alta velocità e la rete storica può dirsi definitivamente risolto, a vantaggio dello sviluppo del traffico ferroviario.

ENERGIA

È stata presidiata l'attività di gestione del contratto per la fornitura di energia elettrica per trazione (4,5 mld kw) che ha comportato costi per circa euro 76,5 milioni.
Sono stati espletati con Enel Distribuzione SpA i rapporti tecnico/economici relativi all'allacciamento in A.T. (Alta Tensione) di n. 25 SSE (Sottostazione elettrica) e sono state stipulate le convenzioni per n. 5 SSE: Tommaso Natale, Aversa, Pozzuoli, Treviglio, Pistoia.
È stata esperita la gestione relativa a convenzioni attive con il Gestore della Rete di Trasmissione Nazionale SpA - GRTN e con società del Gruppo Enel per l'uso e couso di elettrodotti, alimentazione di ferrovie concesse e allacciamento di terzi su elettrodotti ferroviari.
Di concerto con i partner dei consorzi internazionali è stato elaborato il progetto di massima per il potenziamento di linea, in funzione dell'import energetico dalla Slovenia e dall'Austria, e delle SSE interessate, strutturato in n. 3 sottoprogetti relativi alle *merchant lines*: Divaccia - Redipuglia - Udine Ovest, Divaccia - Redipuglia - Planais, Hoenthurm - Udine - Udine N.E.
Tali sottoprogetti sono stati consegnati al Gestore della Rete di Trasmissione Nazionale per la approvazione di competenza e l'avvio della fase esecutiva.

IL NETWORK GRANDI STAZIONI

Per quanto riguarda gli investimenti si è provveduto a realizzare una forte accelerazione degli interventi; sono stati approvati i 12 progetti delle Grandi Stazioni e le relative proposte di spesa; le procedure negoziali verranno completate nel primo trimestre 2004 per la successiva apertura cantieri che avverrà nel 2° semestre 2004.

IL NETWORK CENTOSTAZIONI

Un forte impulso è stato dato alle progettazioni; nel corso dell'anno sono stati approvati 21 progetti di investimento di cui 15 a livello esecutivo. Nel corso dell'anno sono state bandite gare per 15 stazioni di cui 12 già aggiudicate e per 9 di queste sono già stati stipulati i relativi contratti.

LE STAZIONI AV/AC

Le nuove stazioni AV/AC in fase di progettazione-affidamento sono Roma Tiburtina, Torino Porta Susa, Firenze AV e Napoli Afragola.

Roma Tiburtina - Nel corso del 2003 è stato elaborato il progetto definitivo approvato in Conferenza dei Servizi; è in atto la progettazione esecutiva e nel giugno 2004 sarà indetta la gara per l'affidamento dei lavori il cui completamento è previsto nel 2005.

Torino Porta Susa - La progettazione esecutiva è stata completata nel 2003, nel primo semestre 2004 sarà indetta la gara per l'affidamento dei lavori il cui completamento è previsto nel 2009.

Firenze AV – Nel corso del 2003 è stato completato il progetto definitivo, nel mese di dicembre è stato approvato in Conferenza dei Servizi; il completamento dei lavori è previsto per il 2009.

Napoli Afragola – È stata affidata la progettazione definitiva che sarà redatta nel corso del 2004; il completamento dell'opera è previsto per il 2008.

11. ATTIVITÀ 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.

Indagini e sperimentazione
L'attività di prove e sperimentazioni sui materiali e componenti, attuata attraverso prove in laboratorio e sul campo, ha l'obiettivo di verificare l'idoneità dei materiali all'utilizzo in ambito ferroviario e di analizzare le cause di eventuali anomalie in esercizio.
Oltre alle prove e misure su parti tradizionali dei convogli ferroviari ruote, cerchioni, corde di rame per linee di contatto, isolatori di sezionamento per linee elettriche, si segnalano le sperimentazioni e prove su cuscinetti per scambi AV e su costituenti d'interoperabilità in conformità alle STI (specifica tecnica di interoperabilità), nonché l'omologazione di componenti strutturali per esercizio ferroviario AV (traverse, traversoni, attacchi, etc.).

SETTORE DIAGNOSTICA

È entrato in esercizio il "Treno Misure Archimede" che effettua il controllo diagnostico completo dell'infrastruttura mediante rilievi automati-

ci alla velocità di 200 km/h a cadenze ravvicinate sulle principali linee della rete RFI.
È stato realizzato l'interfacciamento tra i sistemi di elaborazione dati a bordo dei rotabili della diagnostica mobile ed il sistema informativo della manutenzione IN.RETE 2000 in maniera da consentire la piena visibilità e fruibilità dei dati diagnostici agli operatori della manutenzione a tutti i livelli.
È stata portata a termine la revisione della procedura operativa "Rilievi geometria linea di contatto e relative disposizioni manutentive" per la gestione dei dati di diagnostica mobile linea di contatto attraverso il sistema IN.RETE 2000.
È stata portata a termine la revisione della procedura operativa "Norme d'attuazione della specifica d'istruzione tecnica per la gestione difettosità interne delle rotaie" per la conversione e la gestione dei dati della preesistente banca dati MAIA nel sistema IN.RETE 2000.
È stato attuato un piano di formazione mirata, diretto al personale manutentivo delle DCI (direzioni compartimentali infrastruttura) per l'applicazione delle procedure operative di cui sopra e per l'utilizzo dei relativi dati IN.RETE 2000, 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.
È stata elaborata una nuova normativa per la visita linea armamento e sede e 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.

ALTRI PROGETTI RICERCA

Nell'ambito del progetto Sistema Centralizzato Elaborazione Dati Energetici (SCEDE) sono state ultimate le l'attività di selezione delle ditte da parte della Sottocommissione tecnica appositamente istituita a seguito di "Procedura di Prequalificazione" per le società interessate.
È stato realizzato un prototipo di rotabile per la ricostruzione dell'infrastruttura attrezzato a livello di sicurezza SIL 0 (Safety Integrity Level), in conformità con la norma CENELEC EN 50129, e certificato dalla società TUV - progetto SIRI (Sistema Informatico di Rilevamento Infrastrutture, ex *Eurotransit*).

12. ATTIVITÀ PATRIMONIALE

GENERALITÀ

La citata operazione di scissione, così come prima quella di cartolarizzazione, hanno notevolmente rallentato nell'anno il processo di dismis-

sione del patrimonio non industriale che - a fronte di una previsione di budget pari a euro 100 milioni, di poco inferiore al trend consolidato nell'ultimo quinquennio - ha consuntivato un ammontare pari a circa euro 17 milioni, di cui euro 5 milioni derivanti dal patrimonio alloggiativo. Di contro, è proceduta intensamente l'attività di valorizzazione che ha consentito di portare a sostanziale compimento numerose ed interessanti iniziative - anche di rilevante peso economico, quali Roma (Ostiense e Tiburtina), Torino ("Spine", S. Paolo e Vanchiglia), Prusst-Liguria, Savona (Letimbro e Doria), Trieste-Rozzol ed altre minori - trasferite a Ferrovie Real Estate nell'ambito della citata operazione di scissione.
Per la gestione del patrimonio immobiliare ci si è avvalsi, come negli esercizi precedenti ai sensi dei contratti di mandato operanti (scadenze marzo 2004), della società Ferservizi che ha assicurato una completa gamma di servizi integrati in campo immobiliare.
Nell'esercizio, oltre ad operare nei consueti settori di intervento concernenti la gestione amministrativa, patrimoniale e tecnica nonché nelle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria agli immobili, si è realizzata l'intensa e massiva attività di perimetrazione ed individuazione dei compendi immobiliari, propedeutica ai frazionamenti catastali che hanno portato alla sottoscrizione dell'atto di scissione più volte citato.
Inoltre, é stato avviato un organico processo di individuazione puntuale delle utenze e dei contratti di fornitura da trasferire in capo alla beneficiaria ed alle altre società conduttrici dei cespiti, destinando a tale attività strutture e sistemi informatici dedicati. In prima fase, l'attenzione si è concentrata in particolare sulle utenze dedicate. A partire dall'esercizio 2004, sarà avviato una sistematica revisione delle utenze promiscue al fine di assicurare la puntuale assegnazione delle stesse ai singoli utilizzatori, nel caso anche provvedendo alla segmentazione fisica delle stesse.

LE AREE DEMANIALI MARITTIME

Nel 2003 si è iniziata un'attività di superamento della problematica inerente le richieste presentate dalle Autorità Portuali (ex Capitanerie di Porto) – anche a seguito della loro trasformazione in enti pubblici – riguardo la corresponsione (anche con effetti *ex tunc*) di canoni ricognitori per l'occupazione con infrastrutture ferroviarie di aree demaniali site all'interno dei porti, previa sottoscrizione di apposite "Concessioni demaniali".
Sono in proposito in avanzata fase di definizione, in particolare, i rapporti con le Autorità portuali di Reggio Calabria, Venezia Marittima, Messina, Taranto e Napoli. Parte integrante di tali accordi è rappresentata dal fatto che RFI riconosce il diritto alla retrocessione nei confronti delle Autorità portuali di alcuni beni - non più necessari ad attività industriali - insistenti sulle aree portuali, del cui valore viene tenuto conto ai fini della determinazione dei canoni da riconoscere alle suddette Autorità portuali.

I PARCHEGGI

Per Metropark, soggetto destinato in maniera specifica a sviluppare e promuovere la riqualificazione e lo sfruttamento economico di aree destinate a parcheggio, l'esercizio in esame ha rappresentato il primo anno di applicazione operativa dell'accordo quadro stipulato l'11 ottobre 2002 che ha consentito di realizzare ulteriori 12 parcheggi, per un'offerta totale di 71 parcheggi pari ad oltre 10.000 posti auto.

LA PUBBLICITÀ

Si è intensificato il controllo sulla gestione della pubblicità effettuata dalla società Viacom Express al fine di verificarne meglio l'attività.
È proseguita l'attività di rilascio autorizzazioni sulla collocazione di nuovi impianti pubblicitari, ed è stata posta particolare attenzione rispetto alla problematica degli impianti pubblicitari abusivi (sia di Viacom che di terzi).

AFFITTO BENI STRUMENTALI

Per quanto riguarda la locazione degli impianti industriali asserviti da Trenitalia alle attività di manutenzione del materiale rotabile, nel corso dell'esercizio 2003 da parte della Capogruppo – data la controversia in essere sull'applicazione del metodo di determinazione del corrispettivo - si è proceduto all'assegnazione di uno specifico incarico ad un consulente. Il professionista ha concluso la sua attività in data 4 dicembre 2003, rassegnando le sue conclusioni in ordine alle modalità di determinazione del congruo canone d'affitto degli impianti di cui trattasi.
A seguito di tale parere, e degli accordi successivamente intervenuti in ordine ai maggiori canoni pregressi, si darà corso a breve alla stipula dei relativi contratti ed alla regolazione finanziaria dei corrispettivi definiti.

IL CONTRATTO RFI-DLF

In data 8 maggio 2003 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha dato mandato all'Amministratore Delegato di formalizzare i rapporti con il Dopolavoro Ferroviario, mediante stipula di apposito contratto di locazione, per porre fine alla concessione in uso gratuito e mancata messa a reddito dei beni immobili in possesso del DLF e di proprietà di RFI.
Nel nuovo rapporto contrattuale sono stati previsti a carico del Dopolavoro Ferroviario anche gli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria sui cespiti oggetto del contratto e la volturazione delle utenze.

13. NAVIGAZIONE

GENERALITÀ

L'esercizio 2003 è stato caratterizzato dai seguenti fatti significativi:

1. entrata in servizio della nuova unità navale "ENOTRIA", di tipo RO-RO (Roll on - roll off) bidirezionale, costruita dai Cantieri Navali Rosetti di Ravenna, da utilizzarsi per il trasporto del gommato pesante sullo Stretto di Messina;
2. prosecuzione degli interventi di ammodernamento della flotta che portano ad adottare 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;
3. consolidamento del marchio "*Bluvia*" per il traghettamento sullo Stretto con conseguente compagna pubblicitaria. Sono state in parallelo attuate politiche di marketing e di pricing finalizzate ad accrescere l'interesse del mercato per tale servizio.

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 N/T *Garibaldi* mentre la N/T *Logudoro* continua in posizione di nave di riserva.
Sono state effettuate la pressoché totalità delle corse programmate: i carri traghettati sono stati pari a n. 22.254, con una riduzione del 4,8% rispetto allo scorso anno.

SICILIA

L'andamento del traffico è stato caratterizzato da una flessione del segmento ferroviario e da una crescita di quello gommato. Nel segmento gommato gli ultimi mesi hanno evidenziato un consistente arretramento rispetto al dato dei primi 5 mesi che evidenziava un incremento del 9%.

14. ALTRE INFORMAZIONI

GESTIONE FINANZIARIA

La gestione finanziaria di RFI, come per le altre principali società del Gruppo Ferrovie dello Stato, viene eseguita dalla Direzione Finanza della Capogruppo tramite lo strumento dei c/c intersocietari.

RFI intrattiene due conti correnti intersocietari con la Capogruppo, dedicati rispettivamente:

- alle partite commerciali con le altre società del gruppo, titolari anch'esse di c/c intersocietario, nonché agli incassi ed ai pagamenti nei confronti di terzi, gestiti con la procedura di "cash pooling", che prevede il riversamento giornaliero dei saldi valuta, positivi e negativi, dai c/c intestati a RFI sui c/c della Capogruppo;
- alla gestione della somma derivante dal prestito stipulato con la Banca OPI Gruppo San Paolo IMI.

Per maggior chiarezza, si riporta in sintesi una tabella riepilogativa dei movimenti intervenuti sul conto corrente intersocietario relativo al primo punto, separatamente per principale controparte.

(importi in migliaia di euro)

				Movimenti principali esercizio 2003					
	31.12.2003	**1.1.2003**	**Flusso**	**Trenitalia**	**Ferservizi**	**TAV**	**Altro (*)**	**OPI**	**CdP**
Incassi				935.108	119.474	65.532	445.555	1.000.000	350.258
Pagamenti				(81.575)	(91.092)	(591.056)	(4.353.187)	(20.688)	
Saldo C/C	2.014.353	302.188	1.712.165	853.533	28.382	(525.524)	(3.907.632)	979.312	350.258

(*) compreso il personale

Nel riepilogo sono evidenziati:

- gli incassi relativi ad aumenti di capitale sociale, aumenti di liquidità derivanti dall'assunzione del mutuo OPI il cui debito è stato trasferito a Ferrovie Real Estate, alle quote di parte corrente del Contratto di Programma - extra costi di circolazione e condotta (K1 e K2) e navigazione - ed al pedaggio di Trenitalia;
- i pagamenti relativi ad esborsi a fornitori e terzi comprensivi del personale, a versamenti in conto futuri aumenti di capitale, ad interessi intercalari verso TAV ed al trasferimento della quota di liquidità prevista dall'atto di scissione a favore di Ferrovie Real Estate.

Peraltro, nell'anno 2003, su input della Capogruppo, si è realizzato un processo di sostanziale razionalizzazione dei rapporti con il sistema bancario, in particolare per quanto attiene alle modalità di gestione degli incassi.

RFI inoltre è titolare di un conto corrente infruttifero verso il Tesoro al fine di garantire la correlazione con gli aumenti di capitale sociale di Ferrovie dello Stato SpA per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di RFI.

L'ATTIVITÀ DI CONTROLLO SVOLTA DALLA GUARDIA DI FINANZA

Nel corso del terzo trimestre del 2003 da parte del "Comando Nucleo Regionale Polizia Tributaria Lazio – Gruppo Verifiche Speciali" della Guardia di Finanza è stata svolta una verifica generale ai fini dell'IVA, delle imposte dirette e degli altri tributi, ai sensi e per gli effetti degli artt. 52 e 63 del DPR 26.10.1972, n. 633, dell'art. 33 del DPR 29.9.1973, n. 600 e della legge 7.1.1929, n. 4, per gli anni 2000, 2001 e 2002.

L'attività – come da processo verbale di verifica del 30 settembre 2003 – rientrava "nel programma ministeriale per l'esecuzione di verifiche generali nei confronti di soggetti di rilevanti dimensioni".
Al termine dell'attività di controllo effettuata sono emerse presunte violazioni di disposizioni dettate da leggi d'imposta che hanno interessato il solo esercizio 2002, mentre per l'esercizio 2000 e 2001 non è stato mosso alcun rilievo. Tenuto conto che RFI ha presentato istanza di condono ai sensi dell'art. 8 della legge n. 289/2002 (integrazione degli imponibili per gli anni pregressi – "integrativa semplice"), l'importo delle irregolarità constatate risultava ampiamente assorbito dalla franchigia stabilita dalla medesima disposizione di condono (art. 8, legge n. 289/2002).
Le violazioni relative all'esercizio 2002 hanno interessato le sole imposte dirette (IRPEG e IRAP) ed, in particolare, alcune voci di costo, considerate fiscalmente non deducibili, per un importo complessivo di 29,5 milioni di euro. Il recupero a tassazione dei suddetti elementi negativi di reddito, se condiviso dai competenti Uffici dell'Agenzia delle Entrate, determinerebbe:

- ai fini IRPEG, la rettifica in diminuzione delle perdite fiscali finora maturate (ed indicate in dichiarazione) per un importo pari ad euro 29.577.759,54;
- ai fini IRAP, la rettifica in diminuzione del credito finora maturato (ed indicato in dichiarazione) per un importo pari ad euro 1.257.054,78 (escluse sanzioni ed interessi) senza comportare quindi sostanziali modifiche nella posizione della società.

Al momento, alla società non è stato notificato alcun avviso di accertamento da parte dell'Amministrazione Finanziaria. Non sussistono pertanto, i presupposti per rilevare nel presente bilancio passività potenziali a carico della società. Peraltro, le stesse, tenuto conto anche delle ingenti perdite pregresse IRPEG, non si profilano particolarmente significative.

INDAGINI GIUDIZIARIE E CONTENZIOSI

In relazione al procedimento penale n. 1988/96 R.G.N.R. – n. 1726 GIP, pendente innanzi il Tribunale di Perugia, sospeso in data 12 giugno 2003 dal Giudice dell'Udienza Preliminare al fine di rimettere alla Corte di Giustizia C.E. la questione relativa ai rapporti tra la nuova disciplina interna sul falso in bilancio e la nuova normativa europea, non ci sono sviluppi ulteriori nell'esercizio 2003 e si è in attesa della pronuncia dell'organo di giustizia europeo.
In riferimento al procedimento penale n. 4398/96R – 6268/98 – 16236/99 R.G.N.R. – 12221/99 TIP, pendente avanti il Tribunale di Roma, in cui si è concluso in data 28 maggio 2003 l'incidente probatorio per l'assunzione di una perizia tecnico-estimativa contabile, si è in attesa di conoscere le determinazioni del Pubblico Ministero che potranno consistere nella formulazione della richiesta di archiviazione del procedimento o della richiesta di rinvio a giudizio degli indagati.

In relazione al procedimento penale R.G.N.R. 8191/01, pendente innanzi al Tribunale di Milano, in cui RFI si era costituita parte civile, per i fatti commessi in suo danno in riferimento ad alcuni contratti di dismissione di materiale ferroso nell'ambito del magazzino centrale di Milano Greco, è intervenuta sentenza di condanna degli imputati che non avevano richiesto riti alternativi. La società ha ottenuto una provvisionale immediatamente esecutiva per euro 15.000.

La sentenza di condanna, emessa nei confronti degli imputati che avevano optato per il giudizio abbreviato, risulta essere stata impugnata. RFI, già costituita parte civile, proseguirà il giudizio.

Fermi restando gli accordi stragiudiziali già raggiunti con alcuni dei soggetti coinvolti nel processo, saranno inoltre intraprese azioni di recupero del credito da reato e di eventuali spese di costituzione e difesa non rifuse, nei confronti degli imputati patteggianti con i quali non sono state raggiunte transazioni.

Permane la costituzione di parte civile nei confronti degli imputati che non hanno rivolto offerte transattive o per i quali le stesse non sembravano accoglibili.

Risulta invece essere stata archiviata, per impossibilità a giungere all'identificazione dei responsabili, la querela contro ignoti presentata per il recupero degli ulteriori danni subiti dalla società e non coperti dai capi d'imputazione.

Sono attualmente pendenti, rispettivamente innanzi al Tribunale di Roma e al Tribunale di Milano due ulteriori procedimenti penali per fatti connessi a quelli in questione.

Nell'ambito del procedimento penale R.G. 282/97, con riferimento allo stralcio relativo al cosiddetto Scalo di Fiorenza, si evidenzia che la sentenza di condanna, pronunciata dalla Corte di Appello di Milano nei confronti dell'ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato – Società di trasporti e servizi per azioni, è stata confermata dalla Suprema Corte di Cassazione, in data 20 gennaio 2003, circa la sussistenza degli elementi di colpevolezza per il reato di corruzione, mentre, ai soli fini della quantificazione della pena, la stessa ha rinviato alla Corte d'Appello per una riconsiderazione delle circostanze.

In relazione al procedimento penale n. 1363/03 già 282/97 a seguito della richiesta di rinvio a giudizio per il reato di truffa aggravata in danno di TAV e di FS da parte dell'ex Presidente e membro del Consiglio di Amministrazione di FS, dell'ex Amministratore Delegato di TAV e di un dirigente di Italferr - in relazione ai lavori per la realizzazione della tratta Milano–Genova dell'Alta Velocità - vi è stata la prima udienza preliminare lo scorso 26 novembre 2003.

Alla predetta udienza si è costituito parte civile il WWF ed il Giudice per l'udienza preliminare ha rinviato alla data del 19 aprile 2004. Si rammenta che il presente procedimento è strettamente connesso alla indagine promossa dalla Corte dei Conti alla quale sono stati trasmessi gli atti processuali dalla Procura della Repubblica di Milano.

In merito al contenzioso avente oggetto il danno da reato sorto dal procedimento penale denominato "lenzuola d'oro", che traeva origine da

una serie di contratti di appalto stipulati da Ferrovie dello Stato – Società di trasporti e servizi per azioni con la IDAFFI.I.C.G. SpA di Elio Graziano tra l'ottobre 1979 ed il luglio 1990, il procedimento si è concluso con sentenza di condanna degli imputati, che non hanno aderito a definizioni transattive del procedimento, per un importo, a quasi esclusivo titolo di danno morale di euro 12.780.795,68 oltre ad interessi. La decisione, non essendo ancora passata in giudicato, è suscettibile di impugnazione.
Si informa, infine, che non vi sono sviluppi pregiudizievoli per la società in altri procedimenti con risvolti in sede penale (tra essi quello avviato presso la procura di Mondovì in relazione a denunciate irregolarità nel percorso di taluni convogli ferroviari e avarie al materiale rotabile).
Relativamente ai procedimenti penali aventi ad oggetto malattie professionali derivanti dalla esposizione di lavoratori ad amianto, occorre segnalare che, presso i tribunali di Bologna e Torino, la società ha definito transattivamente tutte le posizioni delle parti civili costituite, ad eccezione di una che è proseguita in sede laburistica.
Con riferimento alle indagini e procedimenti in questione ad oggi non sono noti elementi di esposizione a passività o perdite della società.
Si segnala, infine, che non risultano, allo stato, procedimenti penali verso personale RFI, nei quali quest'ultima è stata citata in giudizio in qualità di responsabile civile e per i quali non opera la copertura assicurativa.

CONTENZIOSO FISCALE

Riguardo a due dei cinque avvisi di accertamento (numeri 308639 e 308636) a suo tempo impugnati, in materia di telefoni cellulari, la II Sezione del Tribunale Civile di Roma ha depositato le sentenze nn. 28307/2003 e 28651/2003 con le quali, in accoglimento delle ragioni prospettate da RFI in ordine alla mancata motivazione degli atti, ha annullato i provvedimenti impugnati condannando l'Amministrazione Finanziaria alla refusione delle spese.
Relativamente a tutti i cinque avvisi di accertamento in materia di telefoni cellulari (numeri 308639, 308637, 308636, 308640 e 308638), in virtù delle disposizioni dettate dalla legge 27.12.2002 n. 289, in materia di sanatorie fiscali, pendono i termini di legge entro i quali l'Amministrazione Finanziaria può proporre appello in Commissione Tributaria Regionale.
Detti termini sono prorogati:

- per i nn. 308639, 308636 e 308638 al mese di giugno 2005;
- per il n. 308637 al mese di gennaio 2005;
- per il n. 308640 al mese di novembre 2004.

Nel periodo compreso tra ottobre e novembre 2003 l'Agenzia delle Entrate, Ufficio Roma 4, ha notificato ad RFI ulteriori 85 avvisi di accertamento in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari anno 2000, per un importo totale pari a euro 351.671,39 (tributo

evaso euro 1.807,60; sanzioni euro 337.159,14; interessi euro 12.274,55; spese di notifica euro 430,10).

I suddetti atti di accertamento sono stati oggetto di impugnativa, notificando, nel periodo compreso tra dicembre 2003 e gennaio 2004, all'Agenzia delle Entrate, Ufficio Roma 4, distinti ricorsi: da tali contenziosi non ci si aspettano significative passività.

Il Comune di Roma, in data 7 febbraio 2002, nell'ambito di una più generale attività di verifica della posizione contributiva ai fini ICI riguardante il patrimonio immobiliare di RFI SpA (già Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per azioni) ubicato nello stesso comune, ha comunicato che intende procedere alla contestazione della classificazione catastale di alcune rilevanti porzioni degli immobili destinati a stazione ferroviaria (a partire dalla stazione Roma Termini), attualmente iscritte in catasto in categoria E1 e come tali "esenti" agli effetti dell'ICI ai sensi dell'art. 7, comma 1, lettera *b)*, del D. Lgs. 30.12.1992, n. 504.

Nel corso del 2002 è stato interessato, a tal proposito, il Governo al fine di adottare le opportune iniziative affinché la società "Rete Ferroviaria Italiana S.p.A." proceda al frazionamento, ed alle relative denunce catastali, delle unità immobiliari facenti attualmente parte dei complessi di stazione ferroviaria oggetto di interventi di ristrutturazione, ammodernamento e riqualificazione che comportino l'attribuzione di categoria catastale diversa dalla "E".

L'Agenzia delle Entrate Ufficio di Roma 4, in data 14 maggio 2002 ha, in autotutela, annullato l'avviso di accertamento relativo all'imposta patrimoniale 1994 (euro 8.689.000 tra imposta e sanzioni), si è tuttora in attesa del provvedimento che, a seguito dell'annullamento in autotutela da parte dell'ufficio emittente, dichiari cessata la materia del contendere.

ESTENSIONE DELLE SANATORIE FISCALI AL PERIODO D'IMPOSTA 2002

La legge 24.12.2003, n. 350 (legge finanziaria 2004) all'art. 2, comma 44, prevede che "*le disposizioni degli artt. 7, 8 e 9 della Legge 27.12.2002, n. 289, si applicano, con le medesime modalità ivi rispettivamente indicate, anche relativamente al periodo di imposta in corso al 31 dicembre 2002*", compresa in particolare l'integrazione degli imponibili per gli anni pregressi – cosiddetta dichiarazione integrativa semplice, con possibilità di integrare congiuntamente o alternativamente le imposte dirette (IRPEG, IRAP) e l'IVA.

L'opportunità di integrare l'originaria dichiarazione deve però ritenersi esclusa qualora, al 1° gennaio 2004, risulti formalmente notificato nei confronti della società un processo verbale di constatazione, in quanto lo stesso, ai sensi dell'art. 15 della citata legge n. 289/2002, rappresenta una "causa ostativa" ai fini della possibilità di beneficiare del condono. In tal caso, solo l'eventuale definizione della lite potenziale consente di rimuovere la "causa ostativa" e, quindi, di accedere alla procedura di integrazione.

A seguito di quanto ricordato nel capitolo 14 della presente Relazione, pertanto, atteso che RFI intende accedere, anche per il periodo d'imposta 2002, a tale forma di sanatoria dovrebbe prima eliminare la causa ostativa, ovvero il processo verbale di constatazione notificato alla stessa, in data 18 dicembre 2003, dalla Guardia di Finanza in esito alla verifica fiscale effettuata.
Peraltro, poiché dal menzionato processo verbale emergono rilievi riguardanti il solo comparto dell'imposizione diretta, nessuna "causa ostativa" sussiste in materia di IVA.
Considerato però che l'eliminazione della "causa ostativa" (per il comparto dell'imposizione diretta) comporterebbe un onere economico eccessivo rispetto ai benefici attesi, RFI presenterà dichiarazione integrativa semplice ai soli fini IVA, versando peraltro il solo importo minimo richiesto dalla norma (euro 300), al fine di contenere i termini dell'azione da parte dell'Amministrazione Finanziaria entro i confini ordinari (31 dicembre 2007), altrimenti prorogati di due anni nei confronti di coloro che non abbiano aderito ad alcuna forma di sanatoria.

I SISTEMI GESTIONALI

Nel corso dell'anno 2003 è proseguito lo sviluppo dei sistemi gestionali a supporto dei processi aziendali fondamentali di RFI.
Relativamente all'infrastruttura, il piano di realizzazione 2003 si è articolato su tre linee di sviluppo:

1. ampliamento del sistema IN.RETE 2000, che ha consentito l'analisi del processo di gestione degli infortuni e dei rifiuti nocivi e la gestione del processo di individuazione e smaltimento dei rifiuti; la rielaborazione del processo degli investimenti che ha determinato una completa rivisitazione del modulo SAP PS2, che garantisce il monitoraggio e la gestione strategica dei progetti d'investimento attivi in RFI (circa 800), supportando l'intero processo di gestione dei progetti, dalla fase di pianificazione, basata sugli aspetti di programmazione delle diverse tipologie di risorse e di schedulazione temporale delle attività, alla fase di generazione ed evasione dei correlati fabbisogni, fino alle fasi di consuntivazione tecnico-economica e di capitalizzazione;
2. progettazione e realizzazione di sistemi orientati alla distribuzione ed integrazione di informazioni usufruibili in modo semplice e diretto, che ha permesso il restyling tecnologico e informativo del sito web di informazioni cartografiche e territoriali, ora disponibile agli utenti finali in una nuova veste grafica; la realizzazione del Portale delle applicazioni di RFI, che consente un accesso personalizzato ed integrato alle informazioni, applicazioni e servizi superando i confini tra i sistemi nei quali effettivamente risiedono;
3. ampliamento dei sistemi di Business Intelligence che ha permesso l'inclusione di nuove aree di analisi quali la logistica e l'ampliamento della reportistica per il monitoraggio delle stazioni, per il settore

di Amministrazione, Finanza, Controllo e Patrimonio e per il ciclo di Budget Investimento.

Relativamente agli aspetti dell'evoluzione tecnologica dell'infrastruttura telematica aziendale, si è conclusa la realizzazione della nuova rete WAN (Wide Area Network – Rete per lo scambio dei messaggi in ambito regionale ed oltre), mentre si è prossimi alla conclusione della realizzazione delle MAN (Metropolitan Area Network – Rete per lo scambio di messaggi in ambito urbano) e LAN (Local Area Network – Rete telematica locale in grado di interconnettere elaboratori a limitata distanza fra loro) necessarie a livello nazionale per il progetto PIC (Piattaforma Integrata Circolazione).

Nell'ambito della nuova definizione dei rapporti con l'outsourcer TSF, è stato messo a punto un modello di controllo dei fornitori per garantire l'erogazione dei servizi di rete in sicurezza, mentre in linea più generale sono state definite più compiutamente le modalità di fornitura dei prodotti commissionati.

In tema di gestione documentale si è conclusa la seconda fase del progetto per l'informatizzazione dei sistemi di gestione Qualità, Sicurezza Informatica, Sicurezza del Lavoro e Ambiente, che ha permesso la gestione informatica dei documenti realizzati nell'ambito del Progetto Sistema Integrato di Gestione della Sicurezza.

LO SVILUPPO DEI SISTEMI INFORMATIVI

Nel corso del 2003 ha avuto forte impulso l'evoluzione tecnologica ed applicativa dell'*Information Technology*, che oltre a consolidare la gamma dei servizi informatici a supporto dei processi aziendali della circolazione treni e della manutenzione dell'infrastruttura, ha visto l'avvio delle attività 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 è proseguita la realizzazione della Piattaforma Integrata Circolazione (*PIC*) e contestualmente ne è stata potenziata l'infrastruttura tecnologica di supporto, secondo standard architetturali moderni, performanti e sicuri informaticamente.

Inoltre, è stata completata la prima fase del progetto Telecontrollo, attivando presso alcuni grandi impianti ferroviari un sistema di telecamere fisse centralizzato che permette la visualizzazione presso le sale operative movimento sia del piazzale treni che delle aree a disposizione dei viaggiatori; alcuni compartimenti, poi, sono stati dotati di apparati di ripresa mobile per la ripresa di eventi di particolare interesse (manifestazioni, incidenti, sopralluoghi, ecc.).

È proseguito, inoltre, il piano di estensione dei sistemi di Controllo Centralizzato Linee (CCL) sul territorio nazionale, ed è stato realizzato il nuovo modulo di Inseguimento Marcia Treno (IMT).

Nel campo delle informazioni al pubblico, è proseguita l'installazione sul territorio dei sistemi a supporto degli operatori addetti agli annunci alla clientela, al fine di perseguire l'omogeneità di diffusione dei

messaggi sonori e visivi e la standardizzazione degli apparati tecnologici periferici.

In ambito internazionale è stato avviato il progetto *EUROPTRAILS* per la realizzazione di un sistema informativo per la supervisione della circolazione in tempo reale operante su corridoi europei. In questo intervento RFI è partner di un consorzio costituito dai gestori dell'infrastruttura di diversi paesi (Austria, Francia, Svizzera, Germania, Olanda), cofinanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del programma ERTMS.

Inoltre, è entrata in esercizio la nuova procedura di *Pedaggio*, per la rendicontazione economica del traffico effettuato dalle Imprese Ferroviarie, secondo gli algoritmi previsti dalle condizioni generali di accesso all'infrastruttura.

Relativamente agli obblighi della società derivanti dalla normativa di cui al decreto legislativo 30.6.2003, n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali", è in corso di elaborazione il "Documento programmatico sulla sicurezza", così come previsto dal citato decreto.

IL SISTEMA DEI CONTROLLI INTERNI

Rete Ferroviaria Italiana SpA è dotata di un Sistema di Controllo Interno (SCI) - ispirato alle regole di *Corporate Governance* - che costituisce parte integrante delle attività operative che vengono svolte dalla Società ed è necessario strumento per il raggiungimento degli scopi statutari.

Gli elementi costitutivi del SCI sono:

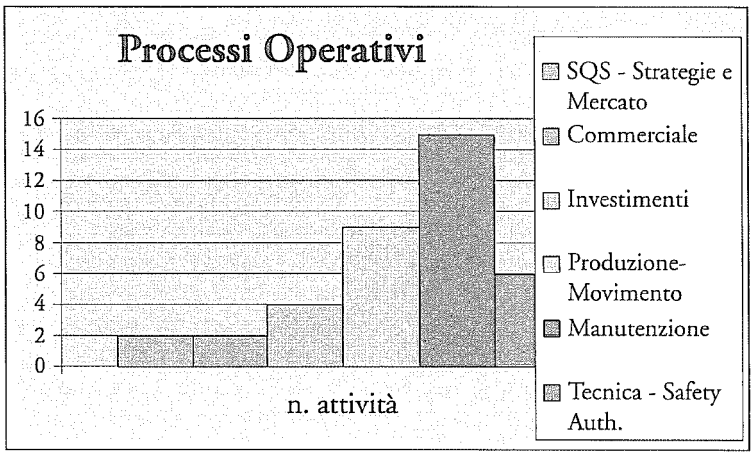
- ambiente di controllo, in cui vengono presi in esame: integrità e valori etici del personale; filosofia gestionale e stile di leadership; organizzazione e sistema delle responsabilità; competenza del personale; politiche di gestione delle risorse umane;
- attività di controllo, con riferimento a politiche/regole/procedure/prassi che, attraverso la gestione dei rischi, garantiscono il conseguimento degli obiettivi;
- informazioni e comunicazioni, con riferimento all'esistenza di flussi informativi affidabili, integri, esatti e comprensibili sia all'interno della Società che da questa verso l'esterno;
- monitoraggio, riguardante la supervisione dei controlli interni e la relativa reportistica a supporto delle decisioni del Vertice.

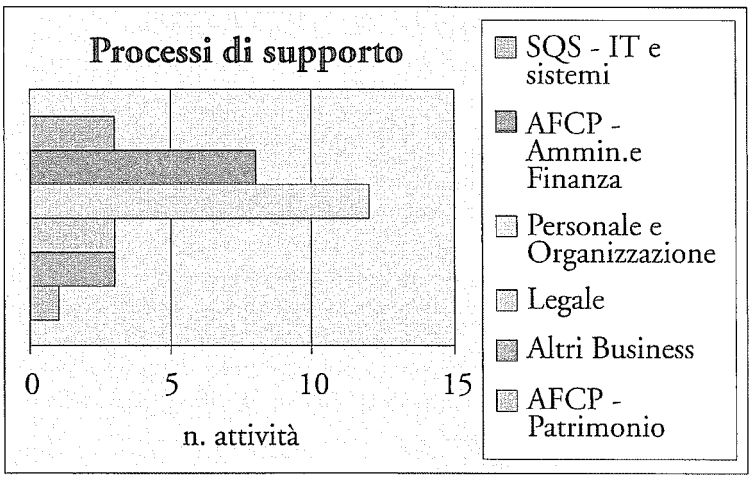
Nell'anno 2003 sono state svolte le attività come di seguito esplicitato.

RIEPILOGO GENERALE

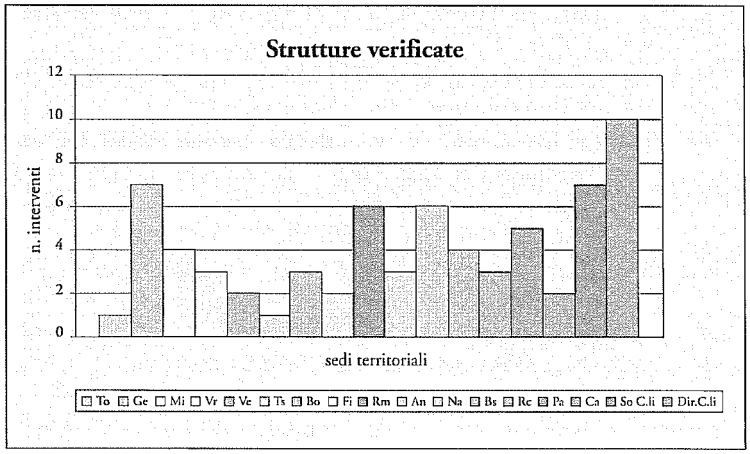
Tipo Attività	N. attività	N. interventi	N. relazioni finali (e relative relazioni)
Attività da Piano	17	49	11
Attività a richiesta	10	10	10
Organismo di Vigilanza D. Lgs. n. 231/2001	2	10	2
Totali	**29**	**69**	**23**

Le attività eseguite hanno interessato, in diversa misura, tutti i macro-processi operativi e di supporto di RFI, come rappresentato nei grafici seguenti:





Gli interventi di audit effettuati nel 2003 (n. 69) presso le strutture organizzative delle Direzioni Centrali e presso le Direzioni Compartimentali, come indicato nel grafico seguente, hanno permesso di verificare la funzionalità dei sistemi di controllo che presiedono al corretto svolgimento dei processi operativi.



Quale "Organismo di Vigilanza", ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001, opera la Direzione Audit. In tale ambito, è stata svolta una intensa attività per la definizione del "Modello Organizzativo di gestione e controllo" previsto dal citato decreto.

15. EVENTI SUCCESSIVI ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

GLI SVILUPPI DEL NUOVO MODELLO DI FINANZIAMENTO DEL SISTEMA AV/AC

A seguito della sottoscrizione del *Credit Facility Agreement* avvenuta il 23 dicembre 2003 si sono verificati gli eventi seguenti:

1. emissione del *bond* ISPA in data 6 febbraio 2004 per un valore nominale di euro 5.000.000.000. Le Banche Arrangers hanno provveduto a collocare le Notes sul mercato;
2. la suddivisione della suddetta emissione in 3 *Series*:
   - *Series* 1 ISPA: euro 1.000.000.000, con scadenza nel 2014, al tasso fisso 4.5% annuo; TAV ha completamente tirato tale *Series* in data 6 febbraio 2004;
   - *Series* 2 ISPA: euro 750.000.000, con scadenza nel 2019, a tasso variabile;
     TAV ha completamente tirato tale *Series* in data 6 febbraio 2004;
   - *Series* 3 ISPA: euro 3.250.000.000, con scadenza nel 2024, al tasso fisso 5.125% annuo; TAV ha effettuato due *Advances* sulla 3 *Series*; la prima, pari a euro 1.502.569.784,10, in data 6 febbraio 2004 e la seconda, pari a euro 195.000.000, in data 12 febbraio 2004.
3. RFI, in base alla clausola 17 del CFA, ha prestato una fideiussione nei confronti della controllata TAV di euro 2.703.150.552,00.

GLI SVILUPPI DELLA NUOVA CONVENZIONE RFI/TAV

Ai sensi di quanto disposto dall'art. I.3.4 della Convenzione RFI-TAV del 9 dicembre 2003, sono state avviate le operazioni necessarie ad assicurare lo scorporo derivante dall'eliminazione dall'oggetto della convenzione originaria dei nodi e delle tratte previste dai punti *a* e *b* dello stesso articolo. Tali operazioni, da concludersi entro sei mesi dalla stipula della convenzione, hanno avuto inizialmente riguardo in particolare al nodo di Firenze, in considerazione dello stato di avanzamento del progetto.

GLI SVILUPPI DEL PROGETTO LTF

Nei primi mesi del 2004 il progetto LTF ha avuto sviluppi principalmente per quanto riguarda i seguenti aspetti:

- il proseguimento nello studio del montaggio giuridico-finanziario dell'opera, anche in previsione del fatto che l'8 ottobre 2004 entrerà in vigore il Regolamento CE n. 2157/2001, relativo alla cosiddetta "società europea";
- l'avanzamento di specifiche proposte, nell'ambito della revisione del programma delle attività, di alcune misure per la piena realizzabilità dello stesso.

Per quanto attiene in particolare al secondo punto, LTF ha proposto la realizzazione di un progetto denominato "di Riferimento" che comprende il progetto definitivo dell'opera per la parte insistente sul territorio italiano, necessario per la conclusione dell'iter approvativo (il progetto definitivo non è necessario in Francia in quanto l'approvazione dell'opera avviene sulla base del progetto preliminare).

La CIG sarà tenuta ad esprimersi su tale proposta, che condiziona il budget 2004, nei primi mesi del 2004.

Nel corso dello stesso anno saranno avviate le attività negoziali per l'avvio dell'ultima opera, la discenderia di La Praz.

GLI SVILUPPI DEL SISTEMA GSM-R

Nel mese di dicembre 2003 sono state effettuate con esito positivo anche le prove di fatturazione tra la rete Vodafone e quella RFI, per cui nel mese di febbraio 2004, è stato firmato il contratto con la *Clearing Housè* lussemburghese "MACH" per l'analisi, la verifica di congruità dei cartellini di traffico emessi da RFI e ricevuti dalle altre società di telecomunicazioni interconnesse ad RFI. Sempre nel mese di febbraio 2004 è stato firmato il contratto definitivo per lo scambio di servizi radiomobili tra Vodafone e RFI.

Nel mese di marzo 2004 saranno effettuate le prove di roaming, interconnessione e fatturazione con la rete GSM di TIM. Nello stesso mese è prevista anche la firma definitiva dell'accordo per lo scambio di servizi.

È in corso l'analisi dei costi indotti dal sistema GSM-R per predisporre apposito piano tariffario da presentare alle utenze ferroviarie della rete.

16. L'EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

La gestione di RFI si trova ad operare, come più volte evidenziato nella presente Relazione, in un settore in cui è forte l'evoluzione del contesto normativo, sia nazionale che europeo.
In particolare, la gestione di RFI è rivolta:
- ad assicurare un coerente sviluppo del sistema AV/AC, nelle logiche introdotte dalle rinnovate modalità di finanziamento dello stesso;
- ad incrementare i livelli di sicurezza e qualità nella circolazione, anche attraverso il consolidamento delle nuove tecnologie attivate nel corso dell'esercizio;
- ad adeguare la realtà societaria nel suo insieme alle esigenze poste dal nuovo quadro normativo delineato dal D. Lgs. n. 188/2003, anche alla luce delle indicazioni che emergeranno dalle disposizioni attuative;
- valorizzare in maniera adeguata le potenzialità reddituali degli asset industriali e dei business collaterali (in particolare telecomunicazioni ed energia), anche attraverso la costituzione o l'effettivo avviamento di specifiche strutture societarie.

17. INFORMAZIONI RIGUARDANTI ATTIVITÀ E RAPPORTI CON LE IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE E CONTROLLANTE

Ove non altrimenti indicato, i valori riportati nelle tabelle sono espressi in migliaia di euro e sono relativi a quanto esposto nel bilancio RFI con riferimento ad ogni singola società.

TAV SpA

Dati contabili RFI verso TAV

importi in migliaia di euro

STATO PATRIMONIALE	
Crediti verso controllate	*22.152*
Debiti verso controllate	*22.415*
CONTO ECONOMICO	
Valore della produzione	*39.815*
Proventi straordinari	*150*
Totale	**39.965**
Costi della produzione	*0*
Oneri straordinari	*0*
Totale	**0**

Generalità

L'esercizio trascorso si caratterizza da un lato per il proseguimento dell'ormai consolidato trend di crescita degli investimenti realizzati dalla società e, dall'altro, per lo sviluppo assunto dallo schema convenzionale attinente al ruolo di TAV ed al modello di finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità, come ampiamente descritto nella prima parte della presente Relazione.

Va sottolineato che, durante l'esercizio trascorso, la TAV ha garantito il raggiungimento ed il superamento degli obiettivi prefissati, conseguendo un avanzamento lavori quantificato in circa euro 3.514 milioni; tale risultato è aumentato di circa il 54% rispetto ai valori del 2002 e conferma il trend positivo degli anni passati. Il dato previsionale per il 2004 è pari a circa euro 4.200 milioni, con un ulteriore incremento del 20%, ed il raggiungimento atteso di un valore assoluto con pochi confronti nel panorama italiano ed europeo.

Per l'esercizio 2003, inoltre, coerentemente con i tempi prefissati, è stato selezionato ad ottobre il vincitore del bando di concorso per la progettazione della nuova stazione Alta Velocità/Alta Capacità Napoli Afragola, che si svilupperà su 20.000 metri quadrati con la possibilità di ampliamento per altri 10.000 metri quadrati e che entrerà in funzione dal 2008. Il progetto vincitore, proposto dall'architetto Zaha Hadid, si connoterà come elemento di forte identità per tutto il territorio dell'interland campano assicurando la connessione con il tessuto urbano.

Avanzamento del progetto (elementi di dettaglio)

A: LINEA TORINO-MILANO-NAPOLI

A1 Torino-Milano

L'avanzamento complessivo dei lavori relativi alla Torino-Novara ammonta a fine esercizio a circa euro 2.182 milioni, pari al 49 % dei lavori affidati al General Contractor.

L'evoluzione è stata la seguente (importi in milioni di euro):

Anno	Produzione	Adeguamento monetario	Totale	Variazione Assoluta	Variazione %
2001	202		202	0	0
2002	608	4	612	410	203
2003	1.311	57	1.368	756	124
Totale	**2.121**	**61**	**2.182**	-	-

Nel corso dell'esercizio sono stati inoltre sottoscritti l'accordo quadro con l'Associazione Irrigua Est Sesia (AIES) di Novara e l'accordo con il comune di Santhià per intervento di bonifica dell'area sita in località Cascina Jole.

Sono proseguite le attività di acquisizione degli immobili e delle aree, nonché per il perfezionamento degli accordi relativi agli immobili dan-

neggiati e sono già stati conclusi oltre il 70% degli accordi di cessione delle aree espropriate.

A2 Milano-Bologna

L'avanzamento complessivo dei lavori ammonta a fine dicembre 2003 a circa euro 2.166 milioni, pari al 40% del totale dei lavori affidati al General Contractor.

L'evoluzione è stata la seguente (importi in milioni di euro):

Anno	Produzione	Adeguamento monetario	Totale	Variazione Assoluta	Variazione %
2000	226		226	0	0
2001	373	2	375	149	66
2002	583	20	603	228	61
2003	888	74	962	359	60
Totale	**2.070**	**96**	**2.166**	-	-

Nota: la produzione comprende le riserve riconosciute e fatturate, nonché il lodo arbitrale.

Nel giugno 2003, è stato sottoscritto con il General Contractor un addendum per il superamento del contenzioso, la contrattualizzazione di varianti e l'adeguamento del programma lavori con l'articolazione in lotti funzionali.

Nel verbale di accordo si definisce un nuovo prezzo forfettario pari a euro 4.893,5 milioni.

Come previsto nel suddetto accordo, a partire dal 10 luglio 2003 si è proceduto all'ordine di varianti per un importo totale di circa euro 19 milioni.

Nel mese di maggio 2003 è stato sottoscritto l'atto aggiuntivo con Autostrade SpA che ha ridefinito:

- il programma relativo alle interferenze con l'autostrada Milano-Bologna;
- la forfetizzazione dei canoni;
- alcune semplificazioni procedurali nell'iter di approvazione dei progetti da parte di Autostrade e ANAS.

Relativamente alle procedure autorizzative tuttora in corso, nel mese di ottobre 2003, si è conclusa la Conferenza di Servizi per lo scalo Marzaglia ed il Terzo Binario; mentre nel corso del mese di novembre sono state emesse le dichiarazioni di Pubblica Utilità relative alla variante allo svincolo autostradale di Reggio Emilia ed all'ampliamento della Sottostazione elettrica di San Damaso.

Infine si sottolinea il fatto che le occupazioni delle aree sono terminate già da tempo. Attualmente si sono conclusi circa il 65% degli accordi di cessione delle aree espropriate.

A3 Bologna-Firenze

L'avanzamento complessivo dei lavori a fine dicembre 2003 è pari a euro 2.732 milioni, pari al 74% del totale dei lavori affidati al General Contractor.

L'evoluzione è indicata nella pagina seguente (importi in milioni di euro).

Anno	Produzione	Adeguamento monetario	Totale	Variazione Assoluta	Variazione %
1996	66		66	0	0
1997	98		98	32	48
1998	279	2	281	183	187
1999	333	17	350	69	25
2000	491	36	527	177	51
2001	543	44	587	60	11
2002	388	54	442	(145)	(25)
2003	336	45	381	(61)	(14)
Totale	**2.534**	**198**	**2.732**	-	-

Nota: la produzione comprende le riserve riconosciute e fatturate.

L'avanzamento complessivo dei lavori a fine dicembre 2003 è pari a euro 2.732 milioni, pari al 74% del totale dei lavori affidati al General Contractor.

Nel corso del 2003 sono state ordinate varianti per un importo totale pari a euro 53,4 milioni.

Per quanto riguarda il tema generale della sicurezza nelle gallerie ferroviarie, dopo la sottoscrizione in data 29 gennaio 2003 del verbale di accordo del gruppo di lavoro sui criteri di sicurezza da adottare sulla tratta Alta Velocità/Alta Capacità Bologna-Firenze, ai primi di luglio è stata decisa dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti la costituzione di un nuovo gruppo di lavoro con la partecipazione di rappresentanti di FS, RFI ed Italferr per la redazione di una proposta di norme tecniche da adattarsi sia per le nuove infrastrutture che per quelle esistenti.

A4 Roma-Napoli

L'avanzamento complessivo dei lavori ammonta a fine giugno 2003 a circa euro 3.869 milioni, pari al 90% del totale dei lavori affidati al General Contractor.

L'evoluzione è stata la seguente (importi in milioni di euro):

Anno	Produzione	Adeguamento monetario	Totale	Variazione Assoluta	Variazione %
1994	145		145	0	0
1995	144		144	(1)	(1)
1996	331	2	333	189	190
1997	540	32	572	239	72
1998	689	80	769	197	34
1999	366	37	403	(366)	(48)
2000	305	32	337	(66)	(16)
2001	455	67	522	185	55
2002	291	48	339	(183)	(35)
2003	267	38	305	(34)	(10)
Totale	**3.533**	**336**	**3.869**	-	-

Nota: la produzione comprende le riserve riconosciute e fatturate.

L'avanzamento complessivo dei lavori ammonta a fine giugno 2003 a circa euro 3.869 milioni, pari al 90% del totale dei lavori affidati al General Contractor.

In attesa della definizione dell'accordo con il General Contractor, nell'anno sono state contrattualizzate varianti per un importo pari a euro 129 milioni.
Relativamente all'iter approvativo delle varianti al progetto, si segnala la chiusura con successo della Conferenza di Servizi relativa alle barriere antirumore aperta in data 2 aprile 2003, con verbale del 30 settembre 2003.
Nella seconda metà dell'anno sono iniziate le prove con treni attrezzati European Rail Train Management System (ERTMS), sulla seconda sottotratta (da Km 25 a Km 105) che è stata omologata per velocità fino a 150 km/orari.

A5 Nodo di Bologna

In relazione agli appalti a committenza TAV interessanti il passante Alta Velocità/Alta Capacità, inclusa la nuova stazione, si evidenzia che sono attualmente in corso i lavori relativi alle opere civili, ad eccezione di quelli relativi alla stazione Alta Velocità/Alta Capacità (appalto aggiudicato ad Astaldi SpA in data 28 novembre 2003 – inizio lavori previsto per i primi mesi del 2004).
Nel corso dell'anno sono state attivate e consegnate ad RFI la Cabina Trazione Elettrica di San Donato (in data 27 settembre 2003) e la Sottostazione elettrica di Beverara (in data 23 novembre 2003).
In data 18 dicembre 2003 è stata ottenuta l'approvazione in sede "sportello unico per le attività produttive" della cantierizzazione di 2ª fase relativa alla definizione del piano di emergenza per il soccorso in galleria durante la fase di scavo relativa al lotto 5 (A.T.I. Necso – Salini – Ghella).
Infine si segnala che sono continuate le attività di acquisizione degli immobili e delle aree, nonché il perfezionamento degli accordi relativi agli immobili danneggiati.

A6 Nodo di Firenze

Sono stati consegnati il 25 marzo 2003 i lavori per la predisposizione del cantiere di Campo Marte (demolizione fabbricati, spostamento di sottoservizi ed altro) da cui partiranno le due frese che realizzeranno le due gallerie a singolo binario del passante Alta Velocità/Alta Capacità.
È stato inoltre pubblicato in data 28 maggio 2003 l'appalto per la realizzazione delle barriere fonoassorbenti nel tratto tra il bivio Rovezzano e la stazione di Campo Marte per un importo a base di gara di circa euro 8 milioni.
In data 26 febbraio 2003 è stato affidato l'incarico all'ATI Foster/Arup per la redazione della progettazione definitiva della stazione Alta Velocità/Alta Capacità, il progetto è stato completato nel mese di dicembre.
In data 23 dicembre 2003 si è conclusa la nuova Conferenza di Servizi per il passante e la nuova stazione Alta Velocità/Alta Capacità con la richiesta di una nuova procedura Valutazione di impatto ambientale per lo scavalco tra Castello e Rifredi.
La Convenzione tra RFI e TAV del 9 dicembre 2003, immediatamente esecutiva, ha previsto, tra l'altro, che gli interventi di adeguamento relativi al nodo di Firenze vengano eseguiti direttamente da RFI stabilen-

do che le parti si impegnino a disciplinare i rispettivi obblighi e diritti in apposito atto che sarà stipulato tra di esse entro sei mesi dalla firma della convenzione stessa.

A7 Nodo di Roma

Nel corso del 2003, eccezion fatta per il 3° lotto opere civili come successivamente specificato, si sono svolte le attività di realizzazione delle opere civili necessarie allo spostamento dell'attuale binario della Ferrovia Regionale 2 (FR2), completandosi l'eliminazione di tutte le principali interferenze.

Si sono quindi realizzate le opere di consolidamento e di fondazione per la quasi totalità delle opere relative al primo binario FR2, sono state ultimate al 60% circa le gallerie artificiali nei lotti 2, 3 e 4, ed è stata realizzata la nuova sede FR2 nel tratto Prenestina e Portonaccio nel 1° lotto; è stato inoltre realizzato il fabbricato per l'Apparato Centrale Statico a Prenestina.

Per quanto attiene la problematica archeologica, la stessa ha condizionato l'andamento dei lavori anche nel 2003. In particolare nel 2° lotto opere civili.

È stato completato lo studio delle varianti ai progetti delle opere civili. Sono state approvate da TAV ed affidate alle imprese varianti, per un ammontare complessivo di circa euro 38 milioni.

Infine si segnala che sono continuate le attività di acquisizione degli immobili e delle aree, nonché il perfezionamento degli accordi relativi agli immobili danneggiati.

A8 Nodo di Napoli

Nel corso del 2003 sono stati ultimati i lavori relativi agli appalti propedeutici sulla linea di penetrazione urbana Alta Velocità/Alta Capacità, mentre proseguono le attività relative alle opere civili della penetrazione urbana.

Nel luglio 2003 è stato sottoscritto tra TAV e Regione Campania il contratto di comodato d'uso per la cessione delle aree dismesse della tratta Circumvesuviana.

In gennaio è stata sottoscritta, tra la SNAM RETE GAS SpA e la TAV, una convenzione per la risoluzione delle interferenze tra gli impianti della stessa SNAM e le linee Alta Velocità/Alta Capacità. È attualmente in corso la progettazione esecutiva.

B: LINEA MILANO-VERONA-PADOVA E LINEA MILANO-GENOVA (3° VALICO DEI GIOVI)

B1 Milano-Verona

Nei mesi di gennaio e febbraio è terminata l'analisi delle osservazioni apportate dagli enti al progetto presentato in Conferenza di Servizi istruttoria, conclusasi in data 19 dicembre 2002, e sono state studiate e predisposte le modifiche progettuali conseguenti.

In data 5 dicembre il CIPE ha approvato il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale; si è in attesa dell'emissione della delibera CIPE.

B2 Verona-Padova

Tra gli altri eventi caratterizzanti l'esercizio, segnaliamo la conclusione del lodo arbitrale inerente la vertenza con il General Contractor per la tratta Verona-Padova che ha dichiarato efficace la Convenzione TAV-IRICAV2 del 1991, ed ha concesso al consorzio un indennizzo per i costi sostenuti.
Nei primi sei mesi del 2003 è proseguita da parte di RFI l'attività di adeguamento del progetto preliminare e di redazione dello studio di impatto ambientale.
Il 10 giugno 2003 è stata aperta la procedura di Legge Obiettivo con la trasmissione da parte di RFI del progetto e dello studio di impatto ambientale alle regioni e ministeri interessati; è attualmente in corso la relativa istruttoria.

B3 Milano-Genova

In data 29 settembre il CIPE ha approvato, con le prescrizioni riportate nell'istruttoria del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale.
Il costo dell'intervento ferroviario è stato quantificato in euro 4.200 milioni e l'accoglimento delle ulteriori prescrizioni per opere e misure compensative dell'impatto territoriale comportano oneri aggiuntivi pari a euro 90 milioni.
Inoltre, in relazione al grado di approssimazione delle stime ed all'area di oscillazione dei rischi noti, è stata prevista una quota per contingencies tale che la stima complessiva dell'opera ammonta a euro 4.719 milioni.
All'interno del valore complessivo dell'opera il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha individuato la somma di euro 450 milioni per la realizzazione delle attività anticipate; la parte di tali attività da realizzare nel primo biennio è valutata pari a euro 319 milioni.

Il finanziamento del progetto

In attesa dell'operatività di ISPA la società nell'esercizio 2003 ha utilizzato i finanziamenti acquisiti nel corso del 2002 e non esauriti ed ha stipulato nuovi contratti di finanziamento.
Le esposizioni debitorie di TAV verso le banche al 31 dicembre 2003 sono tutte assistite da garanzie prestate da RFI all'istituto finanziatore. In particolare la società RFI ha assunto l'obbligo irrevocabile di pagare, in solido con TAV, (ai sensi dell'art. 1273 del c.c.) quanto stabilito dai singoli contratti di finanziamento (in termini di capitale, interessi ed altri oneri di natura finanziaria); inoltre i finanziamenti risultano assistiti dalla garanzia dello Stato (Azionista unico della Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA) ai sensi della legge n. 78/94.
L'unica eccezione a quanto sopra detto è rappresentata dal finanziamento con il Sanpaolo-Imi in cui è prevista la delega all'incasso dei crediti IVA a cui titolo di anticipazione è stato concesso il finanziamento stesso.

Si riportano di seguito le caratteristiche qualitative dei finanziamenti concessi, in parte utilizzati:

Istituto finanziatore	Data accensione finanziamento	Ammontare del finanziamento	Tassso	Inizio rimborso (1ª rata) quota capitale	Inizio pre-ammortamento (solo interessi)	Data estinzione finanziamento
BEI	9.4.1998	361.520	Fisso al 5,44%	30.9.2005	30.9.1998	31.3.2023
BEI	20.7.1998	258.228	Fisso al 5,26%	20.7.2005	20.1.1999	20.7.2023
BEI	17.6.1999	1.000.000	Variabile (4)	15.12.2006	15.9.1999	15.3.2024
BEI	14.7.2000	500.000	Stabilito in fase di erogazione (7)	15.12.2008	15.12.2000	(1)
BEI	15.12.2000	32.000	Variabile (4)	15.6.2008	15.6.2001	15.12.2025
BEI	28.12.2001	200.000	Stabilito in fase di erogazione (7)	15.6.2010	15.6.2002	(1)
Merrill Lynch	18.1.2001 (6)	1.000.000	Variabile (4)	18.4.2008	18.4.2001	18.1.2026
WDL	19.4.2001	250.000	Variabile (4)	19.4.2005	10.12.2001	19.4.2009
Cassa Dep. e Prestiti	15.3.2001 (2)(9)	232.406	Fisso al 5,50%	30.6.2002	31.1.2002	31.12.2021
Banca OPI	18.9.2001	500.000	Variabile (4)	18.3.2006	18.3.2002	18.9.2009
Cassa Dep. e Prestiti	12.11.2001 (3)(9)	250.000	Variabile (4)	30.6.2004	31.1.2003	31.12.2023
WDL	14.2.2002	250.000	Variabile (4)	14.2.2007	27.8.2002	14.2.2012
Dexia Credop	15.5.2002	350.000	Variabile (4)	15.5.2012	24.12.2002	15.5.2012
BEI	14.10.2002	300.000	Stabilito in fase di erogazione (8)	15.6.2011	15.6.2003	(1)
San Paolo IMI	25.7.2003	130.000	Variabile	Revolving	(10)	24.1.2005
Totale		**5.614.154**				

(1) A trenta anni dalla data di ogni erogazione.

(2) La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione di TAV (in data 5 aprile 2001, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di Amministrazione dell'istituto finanziatore).

(3) La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione di TAV (in data 29 gennaio 2002, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di Amministrazione dell'istituto finanziatore).

(4) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso del debito.

(5) Il finanziamento è stato concesso a titolo di anticipazione dei crediti IVA chiesti a rimborso per gli anni 1998, 1999 e IV trimestre 2001 per l'importo complessivo di euro 250 milioni.

(6) Finanziamento successivamente ceduto dalla Merrill Lynch alla società Cartesio, con una operazione di cartolarizzazione in accordo alla legge n. 130/99.

(7) Fisso per ognuna delle tranche utilizzate.

(8) Fisso per le prime tre tanche, variabile per le successive.

(9) Finanziamento successivamente ceduto dalla Cassa DD.PP. alla CPG società di cartolarizzazione a r.l., con una operazione di cartolarizzazione in accordo alla legge n. 130/99.

(10) Il finanziamento è stato concesso a titolo di anticipazione del credito IVA chiesto a rimborso per l'anno 2000 per l'importo di euro 150,6 milioni.

Nel corso del precedente esercizio, la società TAV ha stipulato otto contratti di "Interest Rate Swap" al fine di coprirsi dai rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse. In particolare la società TAV ha trasformato l'indebitamento da tasso variabile a tasso fisso relativamente ai finanziamenti a lungo termine. La sottoscrizione di tali contratti è avvenuta, di concerto con il ministero dell'Economia e delle finanze, al fine di predefinire e stabilizzare, in un'ottica di lungo periodo l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Capacità/Alta Velocità in misura fissa e con l'obiettivo anche di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative.

Le caratteristiche qualitative e quantitative dei contratti sopra menzionati sono rappresentate nella seguente tabella.

Istituto finanziatore	Capitale di riferimento	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizzazione	Tasso fisso
Banca OPI	500.000	JP Morgan	2.4.2002	18.3.2002	18.9.2009	EURIBOR	5,1120%
Merrill Lynch	1.000.000	Morgan Stanley	8.4.2002	18.4.2002	18.1.2026	EURIBOR	5,4450%
West Landesbank	250.000	UBS Warburg	2.4.2002	10.6.2002	20.4.2009	EURIBOR	5,2075%
BEI	1.000.000	UBS Warburg	8.4.2002	15.6.2002	15.3.2024	EURIBOR	5,4830%
Dexia Credicop	350.000	Morgan Stanley	31.10.2002	24.12.2002	15.5.2012	EURIBOR	4,8080%
West Landesbank	250.000	Morgan Stanley	22.7.2002	27.8.2002	14.2.2012	EURIBOR	4,8150%
Cassa Dep. e Prest.	250.000	Credit Suiss First Boston	22.7.2002	31.12.2002	31.12.2023	EURIBOR	5,0450%
BEI	32.000	UBS Warburg	23.7.2002	15.12.2002	15.12.2025	EURIBOR	5,3060%
Totale	**3.632.000**						

L'andamento dei tassi di interesse ha determinato, nell'anno 2003, differenziali negativi contabilizzati nella voce "oneri finanziari" di ammontare pari a euro 100.563 migliaia.
L'attuale proiezione della curva dei tassi di interesse genera un valore attuale dei differenziali futuri di ammontare pari a circa euro 289 milioni. Il realizzarsi di tali differenziali negativi come, peraltro, di possibili differenziali positivi è legato all'andamento futuro dei tassi di interesse e sarà rilevato in conformità ai principi contabili di generale accettazione, in quanto relativi a contratti di copertura, per competenza, se e nella misura in cui effettivamente si realizzeranno.
Ai finanziamenti reperiti sul mercato, si aggiungono i versamenti effettuati dalla controllante RFI, in conto futuro aumento del capitale sociale che nel corso del 2003 sono ammontati a euro 395 milioni di cui euro 259 milioni afferenti alla Torino-Milano-Napoli e euro 136 milioni al "resto del sistema", raggiungendo a fine esercizio l'importo complessivo di euro 591 milioni.
Infine, nel corso del 2003 TAV ha ricevuto a titolo di contributi a fondo perduto, circa euro 34 milioni, da parte della Commissione Europea e dal Fondo di Rotazione per il FESR.

SELF – Srl (CONTROLLATA)

La società, che è stata costituita in data 7 aprile 2000 con capitale sociale di euro 50.000 interamente sottoscritto da Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni SpA, ha come scopo sociale l'attività di trasporto e trasmissione di energia elettrica sulla rete di proprietà FS, nonché la valorizzazione della rete medesima.
In base al D. Lgs. 16.3.1999, n. 79, la società – per diventare operativa – dovrà ricevere da parte di RFI il conferimento degli elettrodotti ferroviari entrati a far parte della Rete di Trasmissione Nazionale. Pertanto l'attività della società è ad oggi limitata alle normali spese di gestione.
Al fine di renderla completamente operativa, è stata avanzata istanza al Presidente del Tribunale Civile di Roma per la nomina di un esperto estimatore del ramo d'azienda RFI denominato "rete di trasmissione elettrica d'interesse nazionale", per poi procedere allo scorporo ed all'ac-

quisizione da parte della società SELF. Tale nomina è stata disposta dal Presidente del Tribunale il 30 luglio 2002.
Al momento, sono in corso le procedure di definizione del patrimonio che dovrà essere acquisito dalla società.
Nel corso dell'esercizio 2003, non sono stati intrattenuti rapporti significativi con la controllante RFI né con altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato.

LTF Sas (PARTECIPATA)

La società, costituita nel corso dell'esercizio 2001, allo scopo di promuovere la progettazione studi e ricognizioni nonché i lavori preliminari del tratto internazionale della nuova linea ferroviaria Lione-Torino, ha sede principale in Francia ed una sede (stabile organizzazione) in Italia.
I fatti salienti relativi all'esercizio 2003, sono stati descritti nella prima parte della presente Relazione.
Nell'ambito della esecuzione dei progetti sono state firmate numerose convenzioni che agevolano o accelerano in taluni casi la esecuzione dei lavori come la Convenzione Rizerie di Modane o la Convenzione Saint Gobain per l'utilizzo della discarica omonima e la Convenzione con il SICM relativa ai lavori di bonifica e di spostamento di cavi elettrici e fibbre ottiche (genio civile) all'interno del cantiere LTF della discenderia di Modane – Villarodin/Bourget.
In ambito amministrativo è stata elaborata una versione emendata della procedura applicativa del Regolamento Interno di Attività Negoziale (RIPM) in materia di stipula di contratti di appalto e acquisti. La suddetta procedura è stata pubblicata sul sito intranet della società.
In sintesi per il 2003 l'impegno finanziario di RFI nei confronti di LTF è stato pari a circa euro 23 milioni.
LTF non ha realizzato alcun ricavo. Le sue risorse provengono da riversamenti di sovvenzione di investimenti ricevuti dai suoi azionisti e contabilizzati come tali.

ITALCERTIFER ScpA (PARTECIPATA)

La società consortile per azioni "Istituto Italiano di Ricerca e Certificazione Ferroviaria" (in breve Italcertifer) è stata costituita in data 11 aprile 2001 con la partecipazione paritaria al 33,33% di RFI e di Trenitalia SpA mentre per la quota restante sono ugualmente soci il Politecnico di Milano e le università di Pisa, Firenze e Napoli.
L'attività della società è prevalentemente rivolta alla promozione della ricerca e dello sviluppo tecnologico del sistema ferroviario, alla realizzazione di prove e di sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari nonché al coordinamento dei laboratori dei soci allo scopo di svilupparli e promuoverli come centri sperimentali.

Durante l'esercizio 2003, per quanto riguarda l'attività di ricerca, Italcertifer ha acquisito due commesse, di cui una relativa alla valutazione e comparazione delle norme e dei requisiti per l'ammissione alla circolazione di rotabili ferroviari sulle reti italiane, austriache, svizzere e tedesche; e l'altra relativa all'assistenza per la messa a punto della locomotiva E.405 di proprietà della società Bombardier.
Ma l'attività più ampiamente svolta riguarda la certificazione di componenti e sistemi ferroviari, relativamente alla quale sono state aperte commesse, sempre nello stesso periodo di riferimento, per la verifica delle correnti armoniche di un convertitore statico, per l'effettuazione di prove freno tramite apparecchiature di tipo ACPF ad un carro, per la qualificazione di vernici antigraffiti, per l'effettuazione di prove di qualificazione – su un nuovo convertitore servizi ausiliari – e di misura delle componenti armoniche della corrente assorbita dai gruppi statici della locomotiva E.464, ed ancora per la omologazione di loc. BR 189, la valutazione di un sistema informativo di condotta, la qualificazione di ruote, la qualificazione di un banco prova distributori. Tutto ciò per un importo complessivo di euro 851.370, per commesse acquisite sia da clienti esterni che interni.
Lo svolgimento delle attività descritte comporta rapporti costanti con le società del gruppo RFI e Trenitalia, sia in qualità di soci Italcertifer che di suoi clienti e fornitori.
Tali rapporti si prevedono sempre più frequenti, data la fase di espansione ed incremento a cui l'attività di Italcertifer attualmente va incontro.

ITALFERR SpA

	importi in migliaia di euro
STATO PATRIMONIALE	
Crediti verso consociate	*1.803*
Debiti verso consociate	*72.455*
CONTO ECONOMICO	
Valore della produzione	*2.750*
Proventi straordinari	*17*
Totale	**2.767**
Costi della produzione	*2.706*
Oneri straordinari	*81*
Totale	**2.787**

L'attività caratteristica prevalente della società, in termini di produzione, è stata quella legata allo sviluppo dei nodi tradizionali, degli itinerari, dei valichi e delle tecnologie innovative, ed è tale attività che ha caratterizzato nel corso dell'esercizio il rapporto con RFI.
Nel corso del 2003, infatti, sono stati commissionati ad Italferr, incarichi per complessivi euro 132,8 milioni (euro 48 milioni riferiti ad attività progettuali per gli investimenti di Gruppo ricadenti nella Legge Obiettivo).

Inoltre alla data del 31 dicembre 2003 risultano avviate contrattualizzazioni di ulteriori incarichi a committenza RFI per euro 72,2 milioni, di cui euro 24,5 milioni relativi a prestazioni da svolgere in regime di *full service* (sia per nuove prestazioni che prestazioni ricondotte in *Full Service* da precedenti incarichi a vita intera). Tali contrattualizzazioni verranno perfezionate nel corso dell'anno 2004.
Si ricorda, inoltre, che in data 9 aprile 2003 è stato sottoscritto tra RFI ed Italferr il nuovo contratto riguardante l'affidamento di una serie di servizi ed adempimenti tecnico ingegneristici relativi agli interventi di potenziamento infrastrutturale e/o tecnologico della rete ferroviaria di titolarità di RFI, ed è stato autorizzato il rilascio di una procura speciale in data 5 giugno 2003, per l'esecuzione del suddetto contratto. Il nuovo contratto è, inoltre, caratterizzato dalla cosiddetta prestazione in *full service* che Italferr rende ad RFI a significare una maggiore responsabilizzazione di Italferr stessa sui costi ed i tempi di realizzazione del progetto.

FERSERVIZI SpA

importi in migliaia di euro

STATO PATRIMONIALE	
Crediti verso consociate	*17.579*
Debiti verso consociate	*31.131*
CONTO ECONOMICO	
Valore della produzione	*40.896*
Proventi straordinari	*495*
Totale	**41.391**
Costi della produzione	*79.109*
Oneri straordinari	*1.069*
Totale	**80.178**

È la società per la gestione e la valorizzazione del patrimonio immobiliare ferroviario, non strumentale, controllata al 100% da Ferrovie dello Stato SpA. Oltre alla gestione delle locazioni e delle dismissioni dei beni, dal 1999 la società ha avuto mandato da Rete Ferroviaria Italiana a svolgere il ruolo di "global service provider", per seguire l'intero ciclo attivo e passivo dei beni costituenti il patrimonio.
Inoltre Ferservizi svolge per RFI le seguenti attività:
- servizi informatici e telematici;
- servizi amministrativi;
- amministrazione del personale;
- servizi della ristorazione;
- facility e building management;
- servizi per/di comunicazione;
- servizi di formazione;
- servizi per gli acquisti;
- servizi di formazione di informatica di base;
- servizi di finanziamenti alla formazione.

GRANDI STAZIONI SpA

importi in migliaia di euro

STATO PATRIMONIALE	
Crediti verso consociate	*8.421*
Debiti verso consociate	*16.523*
CONTO ECONOMICO	
Valore della produzione	*23.554*
Proventi straordinari	*85*
Totale	**23.639**
Costi della produzione	*82.310*
Oneri straordinari	*1.801*
Totale	**84.111**

La società ha lo scopo, in qualità di soggetto unico, di gestire integralmente i complessi immobiliari delle stazioni, caratterizzate da elevati flussi di passeggeri e notevoli superfici disponibili.

Il contratto per l'affidamento dei complessi di stazione prevede la gestione unitaria e la riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle principali stazioni, a fronte di un corrispettivo pari al 40% dei ricavi percepiti dallo sfruttamento dei complessi immobiliari, con un minimo garantito non inferiore al maggiore fra euro 8.779 mila e l'80% del corrispettivo maturato a favore di RFI nell'esercizio precedente. Rientra tra gli oneri contrattuali di Grandi Stazioni SpA gestire le attività di manutenzione ordinaria e dei servizi non connessi alla circolazione dei treni nonché predisporre, finanziare ed attuare un programma di interventi di riqualificazione funzionale.

Rientra invece nelle prestazioni di RFI il pagamento di un corrispettivo per le aree occupate ai fini istituzionali e non liberate nei termini previsti dal contratto e il finanziamento di un programma di interventi di manutenzione straordinaria e messa a norma.

La durata di tale contratto è di 40 anni.

Nel piano degli interventi Grandi Stazioni ha unificato gli interventi di ristrutturazione ed adeguamento funzionale delle stazioni con quelli di riqualificazione delle aree al contorno delle stesse a seguito dell'inserimento di tali opere nella legge n. 443/2001 (Legge Obiettivo) all'interno del programma Sistemi urbani – infrastrutture complementari alle stazioni per un importo di euro 289 milioni.

Tale unificazione del programma degli interventi ha consentito l'utilizzo delle procedure previste nel decreto delegato applicativo della stessa legge n. 443/2001.

Per quanto riguarda la situazione attuale delle attività relative al piano degli interventi, a Roma Termini i lavori per la ristrutturazione dell'edificio E hanno subito uno slittamento dei tempi a causa del rinvenimento di fibre di amianto, che sono state rimosse seguendo la specifica procedura prevista per legge. Si prevede di terminare i lavori per la fine di settembre.

CENTOSTAZIONI SpA

importi in migliaia di euro

STATO PATRIMONIALE	
Crediti verso consociate	*20.253*
Debiti verso consociate	*21.675*
CONTO ECONOMICO	
Valore della produzione	*20.319*
Proventi straordinari	*352*
Totale	**20.671**
Costi della produzione	*18.577*
Oneri straordinari	*879*
Totale	**19.456**

Nel corso del 2003 è stata completata la presa in carico delle stazioni da parte della società di gestione.
Si sono verificati alcuni ritardi e difficoltà nella puntuale attribuzione dei costi alle singole strutture/utilizzatori dei complessi immobiliari.
Tale problematica ha investito in particolare la ripartizione delle utenze che non sempre è stato possibile assegnare, non solo ai singoli utilizzatori all'interno del perimetro di gestione di Centostazioni, ma a volte neanche tra aree interne ed esterne al perimetro.

TRENITALIA SpA

importi in migliaia di euro

STATO PATRIMONIALE	
Crediti verso consociate	*171.354*
Debiti verso consociate	*151.335*
CONTO ECONOMICO	
Valore della produzione	*717.337*
Proventi straordinari	*1.130*
Totale	**718.467**
Costi della produzione	*57.030*
Oneri straordinari	*39.007*
Totale	**96.037**

Trenitalia SpA, operativa dal 1° giugno 2000, è la società di trasporto del Gruppo delle Ferrovie dello Stato. La sua missione è quella di assicurare, in ambito nazionale ed europeo, il soddisfacimento dei bisogni di mobilità dei viaggiatori sia di media e lunga percorrenza che a carattere metropolitano e regionale, e il soddisfacimento dei bisogni di mobilità delle merci.
Per quanto attiene i rapporti commerciali tra Trenitalia e RFI, dal lato delle prestazioni attive di RFI, particolare importanza rivestono:
– l'accesso alla rete ferroviaria (pedaggio);
– i servizi di traghettamento ferroviario;
– il consumo di energia elettrica;
– i servizi di manovra;
– i servizi appaltati di pulizia;
– le prestazioni sanitarie;
– le locazioni immobili strumentali;

– le prestazioni dell'Istituto Sperimentale;
– le locazioni immobili non strumentali.

La prestazione più importante per RFI è indubbiamente rappresentata dal pedaggio. Nell'esercizio 2003 i ricavi intersocietari derivanti da introiti su pedaggio verso Trenitalia hanno rappresentato la voce più significativa del conto economico con un'incidenza percentuale rispetto ai terzi del 98,2%.

L'andamento dei ricavi e l'andamento della produzione in termini di volumi di traffico risultano complessivamente allineati alle previsioni.

A sua volta Trenitalia fornisce a RFI servizi relativamente a:
– servizi di trasporto per personale dipendente per servizio e per diporto;
– noleggio carri;
– acquisto materiale rotabile;
– servizi di manutenzione di materiale rotabile.

Ulteriori prestazioni sia attive che passive tra RFI e Trenitalia riferite al 2003 scaturiscono dall'esistenza di rapporti contrattuali, stipulati dalle stesse con terzi, o società del Gruppo delle Ferrovie dello Stato (ad esempio contratti attivi di sfruttamento di spazi pubblicitari, passivi di servizi informatici, di assicurazioni, di locazioni di aree di stazione relativamente alle stazioni affidate in gestione a Grandi Stazioni SpA ecc.), in base ai quali RFI addebita o accredita a Trenitalia la quota parte dei costi o dei ricavi secondo criteri proporzionali ai benefici o oneri rivenienti a questa società. In tale ambito, è da segnalare in particolare il rinnovo del contratto per il trasporto materiali tra RFI e Trenitalia, che definisce puntualmente le tipologie e le condizioni dei servizi resi, permettendo l'imputazione degli oneri a carico delle singole strutture utilizzatrici.

FERROVIE DELLO STATO SpA (CONTROLLANTE)

importi in migliaia di euro

STATO PATRIMONIALE	
Crediti verso controllanti	*2.437.035*
Debiti verso controllanti	*20.972*
CONTO ECONOMICO	
Valore della produzione	*9.357*
Proventi finanziari	*15.256*
Proventi straordinari	*4*
Totale	**24.617**
Costi della produzione	*63.020*
Oneri finanziari	*120*
Oneri straordinari	*570*
Totale	**63.710**

La società Capogruppo svolge un ruolo di Holding industriale, unitariamente garante verso l'azionista del risanamento del Gruppo e orientata alla generazione di valore e all'incremento della competitività complessiva del sistema, nel rispetto del quadro normativo vigente.

I rapporti intercorrenti tra RFI e la Controllante riguardano principalmente la gestione accentrata della finanza e alcune prestazioni tipiche

quali l'utilizzo del marchio e la tesoreria comune – attuata tramite il c/c intersocietario - svolti per conto delle società del Gruppo.
Nel corso dell'esercizio 2003 i ricavi verso la Controllante sono stati pari a euro 24.617.320, di cui euro 9.357.228 di natura commerciale (per prestazioni sanitarie, sperimentazioni, locazioni ecc.), euro 13.445.403 per interessi attivi maturati sul c/c intersocietario ed euro 1.810.349 per interessi per credito IVA, ed euro 4.339 per ricavi di natura straordinaria.
I crediti al 31 dicembre 2003 ammontano a euro 2.437.034.661 di cui euro 2.339.062.655 esigibili entro l'esercizio successivo.
I costi verso la Controllante relativi a prestazioni comuni di corporate, canoni per utilizzo marchio e altre prestazioni di servizi nel corso dell'esercizio 2003 sono stati pari a euro 63.710.523. La maggior parte di essi per euro 63.020.006, hanno natura commerciale mentre i restanti euro 125.975 sono relativi ad interessi passivi maturati sul conto corrente intersocietario.
I debiti al 31 dicembre 2003 ammontano a euro 20.972.711 per il totale esigibili entro l'esercizio successivo.

18. ELENCO DELLE SEDI SECONDARIE DELLA SOCIETA'

La società non dispone di sedi secondarie.

19. RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Nell'esercizio 2003, in riferimento ai rapporti con gli Amministratori, si ricordano quelli di natura commerciale tra la società ed il Presidente, posti in essere nell'ambito della normale attività di gestione e regolati a condizioni di mercato.

20. AZIONI PROPRIE

La società non è in possesso di azioni proprie o di quote di capitale della controllante, né direttamente né tramite società fiduciaria o interposta persona, ai sensi dell'art. 2357 del c.c.

21. PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Signori Azionisti, il bilancio d'esercizio per l'anno 2003 si è chiuso con un utile di euro 1.467.871, che si propone di destinare per il 5% a riserva legale e per il residuo importo ad utili da riportare a nuovo.

Il Presidente del Consiglio
di Amministrazione

importi in migliaia di euro

	31.12.2003	31.12.2002	Differenze
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	**0**	**0**	**0**
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. Immateriali	**598.823.740**	**454.530.115**	**144.293.625**
1. Costi di impianto ed ampliamento	0	0	0
2. Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	13.292.420	16.172.860	(2.880.440)
3. Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione di opere di ingegno	0	0	0
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	29.442.510	10.237.937	19.204.573
5. Avviamento	0	0	0
6. Immobilizzazioni in corso ed acconti	488.539.118	368.135.470	120.403.648
7. Altre	67.549.692	59.983.848	7.565.844
II. Materiali	**50.116.362.257**	**52.881.261.567**	**(2.764.899.310)**
1. Terreni, fabbricati ed infrastruttura ferroviaria e portuale	44.259.449.841	47.857.849.108	(3.598.399.267)
2. Materiale rotabile, navi traghetto impianti e macchinari	64.150.009	291.401.075	(227.251.066)
3. Attrezzature industriali e commerciali	115.014.932	124.396.343	(9.381.411)
4. Altri beni	33.559.243	42.492.733	(8.933.490)
5. Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.644.188.232	4.565.122.308	1.079.065.924
III. Finanziarie	**5.898.886.811**	**5.458.441.974**	**440.444.837**
1. Partecipazioni in:	5.258.710.890	5.248.102.614	10.608.276
a) Imprese controllate	5.236.724.016	5.236.724.016	0
b) Imprese collegate	660.000	660.000	0
c) Imprese controllanti	0	0	0
d) Altre imprese	21.326.874	10.718.598	10.608.276
2. Crediti	640.175.921	210.339.360	429.836.561
a) Verso imprese controllate	590.793.784	195.450.284	395.343.500
Esigibili entro l'esercizio successivo	590.793.784	0	590.793.784
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	195.450.284	(195.450.284)
b) Verso imprese collegate	36.450.000	4.200.000	32.250.000
Esigibili entro l'esercizio successivo	0	4.200.000	(4.200.000)
Esigibili oltre l'esercizio successivo	36.450.000	0	36.450.000
c) Verso imprese controllanti	0	0	0
Esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
d) Verso altri	12.932.137	10.689.076	2.243.061
Esigibili entro l'esercizio successivo	2.131.985	2.131.987	(2)
Esigibili oltre l'esercizio successivo	10.800.152	8.557.089	2.243.063
3. Altri titoli	0	0	0
4. Azioni proprie	0	0	0
5. Impieghi del fondo pensioni (art. 210 e segg. DPR 20.12.1973, n. 1092)	0	0	0
TOTALE B) IMMOBILIZZAZIONI	**56.614.072.808**	**58.794.233.656**	**(2.180.160.848)**

importi in migliaia di euro

	31.12.2003	31.12.2002	Differenze
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. Rimanenze	**153.608.957**	**196.450.618**	**(42.841.661)**
1. Materie prime, sussidiarie e di consumo	152.631.341	195.473.002	(42.841.661)
2. Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0	0
3. Lavori in corso su ordinazione	0	0	0
4. Prodotti finiti e merci	0	0	0
5. Acconti	923.241	923.241	0
6. Cespiti radiati da alienare	54.375	54.375	0
II. Crediti	**5.130.663.129**	**3.297.230.330**	**1.833.432.799**
1. Verso clienti	610.555.750	640.255.906	(29.700.157)
Esigibili entro l'esercizio successivo	269.381.950	280.095.535	(10.713.586)
Esigibili oltre l'esercizio successivo	341.173.800	360.160.371	(18.986.571)
2. Verso imprese controllate	22.151.598	21.100.746	1.050.852
Esigibili entro l'esercizio successivo	22.151.598	21.100.746	1.050.852
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
3. Verso imprese collegate	671.658	9.419.446	(8.747.788)
Esigibili entro l'esercizio successivo	671.658	9.419.446	(8.747.788)
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
4. Verso controllanti	2.437.034.661	539.274.846	1.897.759.815
Esigibili entro l'esercizio successivo	2.339.062.655	487.080.509	1.851.982.146
Esigibili oltre l'esercizio successivo	97.972.005	52.194.337	45.777.668
5. Verso altri	2.060.249.462	2.087.179.386	(26.929.923)
Esigibili entro l'esercizio successivo	2.060.224.473	2.087.154.397	(26.929.923)
Esigibili oltre l'esercizio successivo	24.989	24.989	0
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	**0**	**0**	**0**
1. Partecipazioni in imprese controllate	0	0	0
2. Partecipazioni in imprese collegate	0	0	0
3. Partecipazioni in imprese controllanti	0	0	0
4. Altre partecipazioni	0	0	0
5. Azioni proprie	0	0	0
6. Altri titoli	0	0	0
IV. Disponibilità liquide	**301.895.936**	**1.036.086.248**	**(734.190.312)**
1. Depositi bancari e postali	115.724.714	13.038.294	102.686.420
2. Assegni	85.845	21.068	64.777
3. Denaro e valori in cassa	300.675	424.538	(123.863)
4. C/C di tesoreria	185.784.702	1.022.602.348	(836.817.646)
TOTALE C) ATTIVO CIRCOLANTE	**5.586.168.022**	**4.529.767.196**	**1.056.400.826**
D) RATEI E RISCONTI			
I. Disaggio sui prestiti	**0**	**0**	**0**
II. Altri ratei e risconti	**369.844**	**625.372**	**(255.528)**
TOTALE D) RATEI E RISCONTI	**369.844**	**625.372**	**(255.528)**
TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C+D)	**62.200.610.674**	**63.324.626.224**	**(1.124.015.550)**

Importi in migliaia di euro

	31.12.2003	31.12.2002	Differenze
A) PATRIMONIO NETTO			
I. Capitale sociale	26.756.202.833	23.693.367.060	3.062.835.773
II. Riserva di sovrapprezzo delle azioni	0	0	0
III. Riserve di rivalutazione	0	0	0
IV. Riserva legale	100.491	1	100.490
V. Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	0	0
VI. Riserve statutarie	0	0	0
VII. Altre riserve			0
1. Versamento in conto futuri aumenti di capitale	0	0	0
2. Det. Min. 4.2.2003 valut. definitiva patrimonio	887.352.096	1.687.504.862	(800.152.766)
VIII. Rettifica netto patrimoniale per costituzione f.do ristrutturaz. ex lege n. 448/98	0	0	0
VIIII. Utili (perdite a nuovo)	1.909.320	(800.152.766)	802.062.086
X. Utile (perdita) dell'esercizio	1.467.871	2.009.810	(541.939)
TOTALE A) PATRIMONIO NETTO	**27.647.032.611**	**24.582.728.967**	**3.064.303.644**
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI			
1. Per trattamento di quiescienza ed obblighi simili - f.do pens. (art. 210 e segg. del DPR 20.12.73 n.1092)	0	0	0
2. Per imposte	2.643.671	2.292.000	351.671
3. Fondo ristrutturazione industriale	0	0	0
4. Fondo di ristrutturazione ex lege n. 448/98	19.277.049.011	19.277.049.011	0
5. Integrazione fondo di ristrutturazione ex lege n. 448/98	6.007.029.633	8.853.719.085	(2.846.689.452)
6. Fondo per manutenzione ordinaria e interessi intercalari	4.243.191.538	5.220.191.538	(977.000.000)
7. Altri	1.237.740.425	1.423.550.552	(185.810.127)
TOTALE B) FONDI PER RISCHI ED ONERI	**30.767.654.278**	**34.776.802.186**	**(4.009.147.908)**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO	**1.182.140.076**	**1.173.217.096**	**8.922.980**

importi in migliaia di euro

	31.12.2003	31.12.2002	Differenze
D) DEBITI			
1. Obbligazionari	0	0	0
Esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
2. Obbligazionari convertibili	0	0	0
Esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
3. Debiti verso banche	0	0	0
Esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
4. Debiti verso altri finanziatori	59.812.713	72.209.886	(12.397.173)
Esigibili entro l'esercizio successivo	13.344.394	12.397.173	947.221
Esigibili oltre l'esercizio successivo	46.468.319	59.812.713	(13.344.394)
5. Acconti	81.652.978	87.008.523	(5.355.545)
Esigibili entro l'esercizio successivo	81.652.978	87.008.523	(5.355.545)
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
6. Debiti verso fornitori	978.979.220	929.464.329	49.514.891
Esigibili entro l'esercizio successivo	978.721.129	929.464.329	49.256.800
Esigibili oltre l'esercizio successivo	258.091	0	258.091
7. Debiti rappresentati da titoli di credito	0	0	0
Esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
8. Debiti verso imprese controllate	22.415.326	75.894.602	(53.479.276)
Esigibili entro l'esercizio successivo	22.215.495	67.971.335	(45.755.840)
Esigibili oltre l'esercizio successivo	199.831	7.923.267	(7.723.436)
9. Debiti verso imprese collegate	648.727	382.500	266.227
Esigibili entro l'esercizio successivo	648.727	382.500	266.227
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
10. Debiti verso imprese controllanti	20.972.711	72.663.976	(51.691.265)
Esigibili entro l'esercizio successivo	20.972.711	33.421.011	(12.448.300)
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	39.242.965	(39.242.965)
11. Debiti tributari	39.751.690	90.077.141	(50.325.451)
Esigibili entro l'esercizio successivo	39.751.690	90.077.141	(50.325.451)
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
12. Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale	232.465.053	235.895.488	(3.430.435)
Esigibili entro l'esercizio successivo	105.571.938	102.615.179	2.956.759
Esigibili oltre l'esercizio successivo	126.893.115	133.280.309	(6.387.194)
13. Altri debiti	705.206.075	714.395.811	(9.189.736)
Esigibili entro l'esercizio successivo	700.036.539	709.654.421	(9.617.882)
Esigibili oltre l'esercizio successivo	5.169.536	4.741.390	428.146
TOTALE D) DEBITI	**2.141.904.494**	**2.277.992.256**	**(136.087.762)**
E) RATEI E RISCONTI			
I. Aggi su prestiti	0	0	0
II. Altri ratei e risconti	461.879.214	513.885.719	(52.006.505)
TOTALE E) RATEI E RISCONTI	**461.879.214**	**513.885.719**	**(52.006.505)**
TOTALE DEL PASSIVO E DEL PATRIMONIO NETTO (A+B+C+D+E)	**62.200.610.674**	**63.324.626.224**	**(1.124.015.550)**

importi in migliaia di euro

	31.12.2003	31.12.2002	Differenze
1. RISCHI			
1.1 Fidejussioni	641.804	1.664.893	(1.023.089)
1.2 Avalli	5.164.569	5.164.569	0
1.3 Altre garanzie personali	0	0	0
1.4 Altre garanzie reali	0	0	0
1.5 Altri rischi	0	0	0
Totale 1	**5.806.373**	**6.829.462**	**(1.023.089)**
2. IMPEGNI			
2.1 Titoli in consegna	0	0	0
2.2 Beni in leasing	22.027	22.027	0
2.3 Garanzie su prestiti contratti dalle controllate	5.470.563.543	5.246.005.851	224.557.692
2.4 Impegni di acquisto per servizi	126.099.712	0	126.099.712
Totale 2	**5.596.685.282**	**5.246.027.878**	**350.657.404**
3. BENI DI TERZI IN CONSEGNA			
3.1 Amministratori conto cauzione	0	0	0
3.2 Materiale rotabile trasferito in proprietà a Eurofima a garanzia prestiti	0	0	0
3.3 Altri beni di terzi	220.728	220.728	0
Totale 3	**220.728**	**220.728**	**0**
4. ALTRI CONTI D'ORDINE			
4.1 Fonti di finanziamento per aumenti di capitale sociale e contributi diversi per investimenti da realizzare			
4.1.1 Somme da ricevere dallo Stato	17.918.000.000	21.705.498.999	(3.787.498.999)
4.1.2 Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	5.428.000.000	3.419.388.240	2.008.611.760
Totale 4	**23.346.000.000**	**25.124.887.239**	**(1.778.887.239)**
TOTALE CONTI D'ORDINE	**28.948.712.383**	**30.377.965.307**	**(1.429.252.924)**

importi in migliaia di euro

	Esercizio 2003	Esercizio 2002	Differenze
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1. Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**834.653.156**	**860.523.871**	**(25.870.715)**
a) Prodotti del traffico viaggiatori-marittimo	12.629.561	12.286.954	342.607
b) Pedaggio e prestazioni infrastrutturali	658.909.999	648.406.425	10.503.574
c) Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	163.113.596	199.830.492	(36.716.896)
2. Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	**0**	**0**	**0**
3. Variazioni dei lavori in corso su ordinazione	**0**	**0**	**0**
4. Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	**355.848.514**	**382.789.938**	**(26.941.424)**
5. Altri ricavi e proventi	**3.533.975.223**	**3.537.746.885**	**(3.771.662)**
a) contributi in c/esercizio	386.486.390	1.466.075.061	(1.079.588.671)
Ai sensi di regolamenti CEE	382.100.000	1.452.892.000	(1.070.792.000)
Altri	4.386.390	13.183.061	(8.796.671)
b) Utilizzo integrazione fondo di ristrutturazione	1.926.372.277	1.823.314.244	103.058.033
c) Utilizzo fondo manutenzione ordinaria	977.000.000	0	977.000.000
d) Altri ricavi e proventi	244.116.556	248.357.580	(4.241.024)
TOTALE A) VALORE DELLA PRODUZIONE	**4.724.476.893**	**4.781.060.694**	**(56.583.801)**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6. Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	**328.469.601**	**360.384.707**	**(31.915.106)**
7. Per servizi	**691.898.606**	**672.169.833**	**19.728.773**
8. Per godimento beni di terzi	**55.605.849**	**50.231.395**	**5.374.454**
9. Per il personale	**1.529.936.855**	**1.497.629.997**	**32.306.858**
a) salari e stipendi	1.127.287.428	1.091.451.002	35.836.426
b) oneri sociali	295.721.494	281.985.761	13.735.733
c) trattamento di fine rapporto	105.793.164	105.771.214	21.950
d) altri costi	1.134.769	18.422.020	(17.287.251)
10. Ammortamenti e svalutazioni	**1.936.297.815**	**1.832.536.912**	**103.760.903**
a) ammortamento immobilizzazioni immateriali	15.976.724	33.444.302	(17.467.578)
b) ammortamento immobilizzazioni materiali	1.910.395.553	1.789.869.942	120.525.611
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0	0
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disp. liquide	9.925.538	9.222.668	702.870
11. Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	**47.229.054**	**42.611.727**	**4.617.327**
12. Accantonamenti per rischi	**76.339.726**	**261.199.145**	**(184.859.419)**
13. Altri accantonamenti	**16.761.610**	**3.650.817**	**13.110.793**
14. Oneri diversi di gestione	**39.045.125**	**40.144.343**	**(1.099.218)**
TOTALE B) COSTI DELLA PRODUZIONE	**4.721.584.241**	**4.760.558.876**	**(38.974.635)**
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE	**2.892.652**	**20.501.818**	**(17.609.166)**

importi in migliaio di euro

	Esercizio 2003	Esercizio 2002	Differenze
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15. Proventi da partecipazioni	**0**	**0**	**0**
- in imprese controllate e collegate	0	0	0
- in altre imprese	0	0	0
16. Altri proventi finanziari	**31.625.154**	**33.837.847**	**(2.212.693)**
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:	312	1.010	(698)
da imprese controllate e collegate	0	0	0
da controllanti	0	0	0
da altri	312	1.010	(698)
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
c) da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
d) proventi diversi ai precedenti:	31.624.842	33.836.837	(2.211.995)
da imprese controllate e collegate	0	0	0
da controllanti	15.255.752	19.464.446	(4.208.694)
da altri	16.369.090	14.372.391	1.996.699
17. Interessi ed altri oneri finanziari	**17.521.608**	**21.164.314**	**(3.642.706)**
- verso imprese controllate e collegate	0	0	0
- verso controllanti	128.804	970.108	(841.304)
- verso altri	17.392.804	20.194.206	(2.801.402)
su debiti obbligazionari		0	0
su debiti verso istituti finanziari	10.568.633	12.565.600	(1.996.967)
oneri finanziari diversi	6.824.171	7.628.606	(804.435)
TOTALE C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**14.103.546**	**12.673.533**	**1.430.013**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18. Rivalutazioni	**0**	**0**	**0**
a) di partecipazioni	0	0	0
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
19. Svalutazioni	**0**	**0**	**0**
a) di partecipazioni	0	0	0
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
TOTALE D) RETTIFICHE DI VALORE	**0**	**0**	**0**
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20. Proventi straordinari	**135.140.712**	**151.045.438**	**(15.904.726)**
- plusvalenze da alienazioni	4.151.411	17.089.994	(12.938.583)
- contributi per ristrutturazione industriale	15.851.731	0	15.851.731
- altri proventi	115.137.570	133.955.444	(18.817.874)
21. Oneri straordinari	**150.669.039**	**137.210.979**	**13.458.060**
- minusvalenze da alienazioni	19.150.293	2.994.248	16.156.045
- imposte relative ad esercizi precedenti	2.983.284	4.354.378	(1.371.094)
- costi per esodi anticipati	15.851.731	0	15.851.731
- altri oneri	112.683.731	129.862.353	(17.178.622)
TOTALE E) PARTITE STRAORDINARIE	**(15.528.327)**	**13.834.459**	**(29.362.786)**
RISULTATO ANTE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)	**1.467.871**	**47.009.810**	**(45.541.939)**
22. Imposte sul reddito dell'esercizio	**0**	**(45.000.000)**	**45.000.000**
RISULTATO NETTO	**1.467.871**	**2.009.810**	**(541.939)**

NOTA INTEGRATIVA

PAGINA BIANCA

SEZIONE 1

Attività della società

RFI è la società del Gruppo FS preposta alla gestione dell'infrastruttura. In base al decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione 31.10.2000, n. 138 - T, la società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

Con DPR 16.3.1999, n. 146 è stata data attuazione in Italia alla direttiva n. 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie ed alla direttiva n. 95/19/CE, riguardante la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura. Tale provvedimento ha disciplinato sia i criteri relativi al rilascio, alla proroga ed alle modifiche delle licenze alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie ed alle imprese ferroviarie stabilite in Italia che effettuano trasporti combinati internazionali merci, sia i principi e le procedure da seguire per la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e per la riscossione dei diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura. Con decreto legge n. 70/2000 il ministero dei Trasporti e della navigazione è stato autorizzato a rilasciare titoli ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dal sopra citato DPR n. 146/99.

Con successivi provvedimenti, sono stati individuati i criteri per:

- la determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura (decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione 21.3.2000, n. 43 - T);
- la corresponsione agli utilizzatori dell'infrastruttura ferroviaria di uno sconto temporaneo a compensazione dei maggiori costi indotti dall'attuale arretratezza tecnologica della rete ferroviaria (decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione 22.3.2000, n. 44 - T);
- le modalità applicative dei criteri di separazione contabile delle attività del gestore dell'infrastruttura ferroviaria delle Ferrovie dello Stato SpA (decreto del Ministro del Tesoro, del bilancio e della programmazione economica di concerto con il Ministro dei Trasporti e della navigazione 22.5.2000, n. 703696);
- l'individuazione degli standard e delle norme di sicurezza (provvedimento ministeriale 22.5.2000, n. 247/VIG);
- il riadeguamento del rapporto concessorio al fine di allineare alle mutate esigenze la disciplina dei rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'infrastruttura (con il sopramenzionato decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione 31.10.2000, n. 138 T).

La società rappresenta, quindi, a tutti gli effetti in via esclusiva il Gestore dell'infrastruttura nazionale.

Le principali attività correlate alla missione di RFI sono rappresentate da:

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;

- lo svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile ai fini della sicurezza della circolazione;
- il completamento del programma AV/AC attraverso la prosecuzione nel rapporto convenzionale con la società controllata TAV SpA;
- gli altri compiti attribuiti al Gestore dell'infrastruttura ai sensi della vigente normativa, quali ad esempio: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie, rilascio del certificato di sicurezza.

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

- garantire il coordinamento e la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete;
- sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali;
- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e le isole maggiori;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;
- coordinare le attività di ricerca dell'Istituto Sperimentale sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

SEZIONE 2

Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, è costituito da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa, quest'ultima comprensiva del Rendiconto Finanziario del periodo, dell'analisi delle variazioni intervenute nel Patrimonio Netto, nonché dei dati significativi della Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA e del Gruppo FS.
Per quanto riguarda gli ulteriori dati sui rapporti con imprese controllate, collegate, nonché per i fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'anno e dopo la chiusura dello stesso, si fa rinvio a quanto indicato nella Relazione sulla Gestione. In particolare, per quanto attiene l'operatività svolta attraverso società controllate e collegate, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto al 3° comma dell'art. 27 del D. Lgs. n. 127/91 non è stato predisposto il bilancio consolidato atteso che tale bilancio verrà redatto dalla Controllante Ferrovie dello Stato SpA con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1.
Vengono infine presentati, a fini comparativi, lo Stato Patrimoniale ed il Conto Economico dell'esercizio 2002.

Nel raffrontare i dati patrimoniali, economici e finanziari degli esercizi si deve tener conto dei seguenti fatti, peraltro già richiamati nella Relazione sulla Gestione:

- al pari di quanto avviene in numerosi grandi Gruppi, la gestione della tesoreria è accentrata presso la Direzione Finanza della Capogruppo, con la quale è stato attivato un conto corrente intersocietario, che si esplica attraverso operazioni di netting giornaliere;
- a seguito della revisione effettuata dalla Capogruppo delle corrispondenze tra nature elementari e voci di bilancio, sono presenti alcune riclassifiche delle voci del Conto Economico e dello Stato Patrimoniale al 31 dicembre 2002, al fine di consentire l'omogenea comparabilità dei singoli valori con l'esercizio 2003.

Si precisa che il bilancio – come previsto dall'art. 2423, 5° comma c.c., è stato redatto all'unità di euro, ancorché le scritture contabili siano imputate al centesimo di euro.

La presente relazione è sottoposta alla revisione contabile volontaria della società PricewaterhouseCoopers SpA.

SEZIONE 3

Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

Criteri di redazione del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2003, del quale la presente Nota Integrativa costituisce parte integrante, è stato redatto nel rispetto degli articoli 2423 e seguenti del codice civile e delle applicabili norme speciali.

Criteri di valutazione

I criteri di valutazione sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio 2002; si evidenzia comunque l'effetto connesso alla ridefinizione della vita utile di alcune tipologie di beni, come più ampiamente descritto nelle immobilizzazioni materiali.

Qui di seguito si elencano i principali criteri di valutazione adottati.

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo di oneri accessori. Gli importi sono esposti al netto delle quote di ammortamento, che sono calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene. Se risultano di valore durevolmente inferiore al loro valore netto determinato come sopra quest'ultimo viene corrispondentemente svalutato.

I costi di ricerca e sviluppo, se di accertata utilità pluriennale, vengono iscritti nell'attivo, tra le immobilizzazioni immateriali, con il consenso del Collegio Sindacale e ammortizzati in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo di oneri accessori, come indicato nel precedente paragrafo.

Gli importi sono esposti al netto delle quote di ammortamento, che sono calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

Si è proceduto ad allineare alcuni coefficienti di ammortamento, in coerenza con l'attività di sostanziale revisione del processo di gestione dei cespiti, a seguito del ridisegno complessivo delle modalità di gestione degli investimenti e dei cespiti in sede di attivazione del progetto PS2. Tale attività ha consentito un aggiornamento delle analisi economico-tecniche connesse alla determinazione della vita utile delle singole categorie di cespiti ed un conseguente adeguamento delle aliquote di ammortamento.

Le variazioni sono riportate nella tabella sottostante:

Settore	Precedente aliquota ammortamento	Attuale aliquota ammortamento/Settore
Infrastrutture ferroviarie e portuali		
Impianti di trazione elettrica	2,5%	3,5% Impianti fissi 4,0% Impianti di distribuzione e trasporto
Impianti di sicurezza e segnalamento	6,0%	9,0%
Impianti di telecomunicazione e telematici	2,5%	4,0%
Impianti di illuminazione	4,0%	4,0% Sostegni e corpi illuminanti, paline, etc 9,0% Impianti di distribuzione energia e riscaldamento carrozze
Linee a fibre ottiche	3,3%	4,0%
Costruzioni leggere	2,0%	5,0%
Impianti di depurazione	2,5%	4,0%
Impianti idrici	2,5%	4,0%
Impianti industriali		
Impianti d'officina	2,5%	10,0% Macchinari e tecnologie d'officina 4,0% Impianti fissi magazzini industriali serbatoi
Altri beni		
Macchine d'ufficio elettroniche	18,0%	20,0%

L'effetto risultante da tale variazione nell'esercizio 2003 nel calcolo degli ammortamenti rispetto alle aliquote precedenti è evidenziato nella specifica parte di Nota Integrativa.

Le quote annuali di ammortamento utilizzate sono, quindi, le seguenti:

Terreni e fabbricati	
Terreni patrimoniali	0,0%
Fabbricati civili strumentali	2,0%
Fabbricati industriali	2,0%
Fabbricati civili non strumentali	1,5%
Parcheggi	1,5%
Infrastrutture ferroviarie e portuali	
Terreni strumentali	0,5%
Corpo stradale	2,0%
Impianti fissi	3,5%
Impianti di distribuzione e trasporto	4,0%
Sovrastruttura linea	5,0%

Impianti di sicurezza e segnalamento	9,0%
Impianti di telecomunicazione e telematici	4,0%
Linee a fibre ottiche	4,0%
Sostegni e corpi illuminanti, paline, etc	4,0%
Impianti di distribuzione energia e riscaldamento carrozze	9,0%
Meccanismi fissi e speciali	6,0%
Costruzioni leggere	5,0%
Impianti idrici	4,0%
Impianti di depurazione	4,0%
Impianti fissi per navi traghetto	0,5%
Scorta tecnica per impianti tecnologici	6,0%
Scorta tecnica per impianti di armamento	2,0%
Materiale rotabile e navi traghetto	
Materiale rotabile	5,0%
Manutenzione incrementativa	20,0%
Scorta tecnica per materiale rotabile	5,0%
Navi traghetto	7,5%
Scorta tecnica per navi traghetto	7,5%
Impianti industriali	
Macchinari e tecnologie d'officina	10,0%
Impianti fissi magazzini industriali serbatoi	4,0%
Magazzini industriali	2,0%
Attrezzatura industriale	
Mezzi circolanti su strada	7,5%
Macchinari e attrezzatura	10,0%
Mezzi di carico	10,0%
Impianti di comunicazione	25,0%
Altri beni	
Autoveicoli	20,0%
Mobili e arredi	12,0%
Macchine d'ufficio ordinarie	12,0%
Macchine d'ufficio elettroniche	20,0%
Telefoni cellulari	20,0%
Impianti specifici mense e ferrotel	12,0%
Attrezzature mense e ferrotel	25,0%
Impianti generici mense e ferrotel	8,0%
Attrezzatura varia e minuta	12,0%
Apparecchiatura sanitaria	12,5%

Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata un'aliquota pari al 50% dell'aliquota ordinaria, salvo che per gli immobili, ai quali si applica sempre l'aliquota ordinaria.

Per i beni oggetto di rivalutazione, ai sensi dell'art. 55 della legge n. 449/97, l'ammortamento sulla quota relativa alla rivalutazione è stato calcolato – in continuità con quanto effettuato in sede di bilancio relativo all'esercizio 2002 - con riferimento al residuo della vita utile del singolo bene.

Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa, che vengono capitalizzate. I costi per lavori di manutenzione programmati periodicamente sul materiale rotabile di pertinenza dell'attività di gestione dell'infrastruttura vengono capitalizzati e

ammortizzati in funzione del periodo intercorrente tra una manutenzione e l'altra.
Nelle immobilizzazioni materiali sono comprese le scorte tecniche che sono valutate ed ammortizzate con gli stessi criteri dei cespiti cui afferiscono.
Le immobilizzazioni che risultino di valore durevolmente inferiore rispetto a quello di libro vengono corrispondentemente svalutate.

Immobilizzazioni finanziarie - Partecipazioni

Le partecipazioni sono valutate al costo, rettificato ove necessario per perdite permanenti di valore; tale minor valore non è mantenuto se negli esercizi successivi vengono meno le ragioni della rettifica effettuata.
Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo svalutazione crediti portato a diretta diminuzione degli stessi.
I debiti sono esposti al loro valore nominale.
I debiti e crediti in valuta dei Paesi non aderenti all'euro, tutti di natura commerciale, sono espressi al cambio del giorno di effettuazione delle rispettive operazioni; tuttavia la conversione al cambio al 31 dicembre 2003 non avrebbe dato luogo ad apprezzabili differenze.
Le somme che saranno dovute nei confronti dei ferrovieri in pensione a seguito della riliquidazione della indennità di buonuscita, da effettuare ai sensi della legge n. 87/94, non sono rilevate tra le passività in quanto, come previsto dalla citata legge, interamente rimborsabili da parte del Tesoro.
I debiti per ferie maturate e non godute dal personale al 31 dicembre 2003 riflettono una stima di quanto da erogarsi a titolo di emolumenti ed oneri riflessi nel periodo di godimento delle ferie.
Si segnala, infine, che la classificazione temporale dei crediti e debiti (entro e oltre l'esercizio) fa riferimento al 31 dicembre 2004.

Rimanenze

Le giacenze di magazzino, costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione e per gli interventi di potenziamento e rinnovo dell'infrastruttura, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Al passivo è iscritto un fondo cautelativo a fronte delle presumibili perdite di valore del materiale a lenta movimentazione nel loro complesso.
I cespiti radiati da alienare sono iscritti al minor valore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.

Disponibilità liquide

Tali disponibilità sono iscritte al valore nominale; quelle in valuta dei Paesi non aderenti all'euro sono adeguate al cambio al 31 dicembre 2003.

Ratei e risconti

Sono calcolati con il criterio della competenza economica e temporale in applicazione del principio di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di esercizio.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri enti pubblici e dalla UE vengono portati a riduzione del valore delle "Immobilizzazioni in corso e acconti". Al momento del passaggio in esercizio dei cespiti, il valore cumulato dei contributi accordati sarà portato in riduzione del valore del cespite.

Negli esercizi precedenti al 1998 detti contributi venivano portati in aumento del patrimonio netto al momento dell'incasso.

Fondi per rischi ed oneri

In tale classe sono appostati gli stanziamenti atti a fronteggiare oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, al 31 dicembre 2003, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Fondi per imposte

Accolgono gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Fondo di ristrutturazione ex lege 23.12.1998, n. 448 e relativo fondo integrativo

Il Fondo di ristrutturazione fu costituito in applicazione dell'art. 43, comma 5, della legge n. 448/98 e, fino al 31 dicembre 2001, è stato utilizzato, previa autorizzazione del ministero dell'Economia e delle finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura e di altri oneri di ristrutturazione.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI. Lo stesso è stato utilizzato nell'esercizio 2002 e 2003 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni dei cespiti.

Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art. 5 comma 3 del DPR n. 277/98 sostituito dall'art. 15 del D. Lgs. 8.7.2003, n. 188 che dispone: *"i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare e un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro";*
- all'attuale definizione tariffaria concepita "ex lege" come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di ricuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, tali fondi sono destinati in un'ottica di periodo medio lungo, a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile.
In proposito, si ritiene opportuno ricordare che la normativa speciale, che ha disciplinato il settore ferroviario, la cui attuale configurazione deriva dal complesso processo di trasformazione/ristrutturazione del previgente ente pubblico in società per azioni, nel quale RFI si colloca senza soluzione di continuità, essendo subentrata ad ogni effetto in tutti quei rapporti normativi e contrattuali non specificatamente assegnati dall'atto di scissione parziale alla beneficiaria Ferrovie dello Stato SpA, ha sostanzialmente avuto compimento con il recepimento, ai sensi dell'art. 55 della legge n. 449/97, nel bilancio al 31 dicembre 2002, delle valutazioni quali risultano dalla perizia estimativa i cui effetti sono stati ampiamente descritti nella Relazione sulla Gestione al bilancio al 31 dicembre 2002.

Fondo oneri di manutenzione ordinaria

Il fondo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali.
In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione della infrastruttura ove a fronte di essi – negli esercizi futuri - non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio (come, peraltro, è già stato previsto per l'esercizio 2003 dalla legge 27.12.2002, n. 289 - legge finanziaria 2003).
L'utilizzo del fondo, per l'anno 2003, è a fronte dei costi sostenuti per la manutenzione ordinaria del processo infrastruttura – comprensivo di quota parte dei costi di staff – rilevati sulla base delle rendicontazioni gestionali predisposte ai sensi del Contratto di Programma ed in linea con quanto concordato e formalmente comunicato al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Fondo interessi intercalari

A causa dell'evolversi del contesto regolamentare di riferimento, nell'esercizio 2003 la società non ha corrisposto a TAV contributi in conto esercizio per interessi intercalari e, pertanto, il fondo relativo non è stato utilizzato. L'evoluzione continua del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC non può far escludere che in futuro potranno essere sostenuti altri oneri comunque connessi all'avvio delle linee AV/AC (quali ad esempio gli oneri manutentivi). Conseguentemente si è ritenuto prudenziale di mantenere nel passivo l'ammontare relativo al fondo in questione.

Altri fondi

Accolgono stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare oneri e rischi di diversa natura, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamenti di fine rapporto

Oltre al fondo per trattamento di fine rapporto dovuto, a partire dall'1 gennaio 1996, a tutto il personale FS (legge n. 297/82), la voce include anche il Fondo per indennità di buonuscita.

Il Fondo indennità di buonuscita, costituito a seguito della soppressione dell'OPAFS, riflette il debito maturato nei confronti del personale per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995. Poiché per accordo fra le parti sociali, il Fondo indennità di buonuscita maturato al 31 dicembre 1995 è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 del predetto art. 2120 c.c., l'importo di tale rivalutazione è altresì incluso nel fondo.

Il Fondo TFR di lavoro subordinato esprime il debito, a tale titolo, nei confronti del personale calcolato in conformità alle disposizioni di legge e ai vigenti contratti di lavoro.

Costi, ricavi e contributi in conto esercizio

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi, i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto di eventuali resi, sconti, abbuoni e premi nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita dei beni ed alla prestazione dei servizi.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Non sono stati rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite a nuovo in mancanza dei necessari requisiti di certezza circa il loro realizzo previsti dal principio contabile n. 25 emesso dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

SEZIONE 4

Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

Nelle pagine che seguono, l'analisi delle voci di Stato Patrimoniale e di Conto Economico è espressa in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

Immobilizzazioni

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a € 598.824 mila con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 2002 di € 144.294 mila.
Le variazioni fra l'esercizio 2003 ed il 2002 sono le seguenti:

Valore di carico al 31.12.2003	759.480	
Ammortamenti e svalutazioni al 31.12.2003	(160.656)	
		598.824
Valore di carico al 31.12.2002	1.028.845	
Ammortamenti e svalutazioni al 31.12.2002	(574.315)	
		454.530
Aumento (diminuzione)		**144.294**

Nelle tabelle che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni intervenute nell'anno dei "Valori di carico" (Tabella 1), degli "Ammortamenti" (Tabella 2) e dei "Valori netti di bilancio" (Tabella 3).
Al fine di una più corretta esposizione in bilancio nelle Altre Immobilizzazioni Immateriali viene riportata la chiusura del valore di carico e del relativo fondo svalutazione degli interessi intercalari TAV.
Per una maggiore informativa in merito, si fa rinvio alla Relazione sulla Gestione del 2002 – Finanziamenti alla controllata TAV.
Tutti i costi sono ammortizzati in cinque anni.

Tabella 1

VALORI DI CARICO	31.12.2002	Decrementi da scissione	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	31.12.2003
1. Costi di impianto ed ampliamento	0	0	0	0	0	0
2. Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	69.303	0	0	0	1.291	70.594
3. Diritti di brevetto e diritti utilizzazione opere ingegno	0	0	0	0	0	0
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	22.083	0	0	(2)	28.303	50.384
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	368.135	(1.132)	133.547	0	(12.011)	488.539
7. Altre	569.324	0	0	(429.474)	10.133	149.963
TOTALE GENERALE	1.028.845	(1.132)	133.547	(429.476)	27.696	759.480

Gli incrementi dell'esercizio ammontano complessivamente a euro 133.547 mila.
I valori iscritti nella voce "Costi di ricerca e sviluppo" si riferiscono essenzialmente a studi e progetti con utilità pluriennale.
Le "Immobilizzazioni in corso e acconti" sono relativi a progetti, studi e software in corso di realizzazione.
I "Costi per migliorie su beni di terzi" si riferiscono ad opere realizzate da FS su beni comunali o del demanio.

Tabella 2

AMMORTAMENTI	31.12.2002	Decrementi da scissione	Incrementi	Svalutazioni	Dismissioni, decrementi e variazioni	31.12.2003
1. Costi di impianto ed ampliamento	0	0	0	0	0	0
2. Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	53.130	0	4.331	0	(159)	57.302
3. Diritti di brevetto e diritti utilizzazione opere ingegno	0	0	0	0	0	0
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	11.846	0	9.098	0	(3)	20.941
7. Altre	509.339	0	2.548	0	(429.474)	82.413
TOTALE GENERALE	**574.315**	**0**	**15.977**	**0**	**(429.636)**	**160.656**

Tabella 3

VALORI NETTI DI BILANCIO	Valori di carico al 31.12.2002	Amm.ti e svalutazioni	Valori di bilancio al 31.12.2002	Valori di carico al 31.12.2003	Amm.ti e svalutazioni	Valori di bilancio al 31.12.2003
1. Costi di impianto ed ampliamento	0	0	0	0	0	0
2. Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	69.303	53.130	16.713	70.594	57.302	13.292
3. Diritti di brevetto e diritti utilizzazione opere ingegno	0	0	0	0	0	0
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	22.083	11.846	10.237	50.384	20.941	29.443
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	368.135	0	368.135	488.539	0	488.539
7. Altre	569.324	509.339	59.985	149.963	82.413	67.550
TOTALE GENERALE	**1.028.845**	**574.315**	**454.530**	**759.480**	**160.656**	**598.824**

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a € 50.116.362 mila con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio 2002 di € 2.764.899 mila.

Le variazioni fra il 2003 ed il 2002 sono le seguenti:

Valore di carico al 31.12.2003	68.932.491	
Ammortamenti e svalutazioni al 31.12.2003	(18.816.129)	
		50.116.362
Valore di carico al 31.12.2002	70.819.844	
Ammortamenti e svalutazioni al 31.12.2002	(17.938.583)	
		52.881.261
Aumento (diminuzione)		**(2.764.899)**

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni dei "Valori di carico" (Tabella 1), degli "Ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti di bilancio" (Tabella 3).

Gli investimenti dell'esercizio 2003, relativi principalmente alla ristrutturazione della infrastruttura ferroviaria, ammontano a € 2.195.661 mila, di cui € 133.547 mila relativi all'incremento delle "Immobilizzazioni immateriali" dovute all'aumento dei lavori in corso e € 2.062.114 mila relativi agli investimenti delle "Immobilizzazioni materiali", così determinati:

- incremento immobilizzazioni materiali € 1.992.777 mila a cui vanno aggiunti i contributi conto impianti per € 64.629 mila;
- incremento dovuto al recupero degli anticipi (€ 22.836 mila) al netto degli acconti versati nell'esercizio (€ 18.128 mila).

La voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" comprende anche le anticipazioni versate per la realizzazione di opere ferroviarie.
Gli ammortamenti imputati nell'esercizio 2003 sono stati calcolati su tutti i cespiti ammortizzabili al 31 dicembre 2003, applicando le aliquote ritenute rappresentative della vita economico-tecnica dei beni, con le avvertenze di cui alla Sezione 3 "Criteri di valutazione – Immobilizzazioni materiali".
Come già detto nella Sezione 3 inerente i criteri di valutazione, si è proceduto ad allineare alcuni coefficienti di ammortamento applicati per alcune categorie inventariali, ottenendo come effetto sugli ammortamenti nell'esercizio 2003 un aumento di € 80.951 mila rispetto al valore calcolato con le precedenti aliquote.
Per i beni già in esercizio, ancora inclusi tra le immobilizzazioni in corso in attesa di completare le necessarie formalità tecnico-amministrative in luogo degli ammortamenti è stato stanziato apposito fondo negli esercizi precedenti. Tale fondo al momento del trasferimento di detti beni ai cespiti viene riallocato ai relativi fondi ammortamento. Il "Fondo svalutazione immobilizzazioni in corso" al 31 dicembre 2003 risulta pari a € 74.364 mila.
Al 31 dicembre 2003 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'esclusione degli alloggi da alienare ai sensi della legge n. 560/93; per questi ultimi si evidenzia che sulla base di un piano di dismissione, in aderenza alla legge citata, è proseguita l'attività di vendita, avviata nel 1995, ai dipendenti aventi diritto.

Tabella 1

VALORI DI CARICO	31.12.2002	Decrementi da scissione	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	31.12.2003
1. Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	64.844.016	(3.685.997)	7.870	(31.754)	1.102.413	62.236.548
2. Materiale rotabile, navi traghetto ed impianti industriali	650.448	0	0	(59)	(325.333)	325.056
3. Attrezzature industriali e commerciali	397.702	0	0	(2.515)	12.060	407.247
4. Altri beni	239.320	0	752	(10.769)	4.480	233.783
5. Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.504.846	(125.881)	2.048.784	(37.688)	(791.103)	6.598.958
Contributi c/impianti	(816.488)	0	(64.629)	12.016	0	(869.101)
TOTALE GENERALE	**70.819.844**	**(3.811.878)**	**1.992.777**	**(70.769)**	**2.517**	**68.932.491**

Tabella 2

AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	31.12.2002	Decrementi da scissione	Dismissioni, decr. e variaz.	Ammortamenti e svalutazioni	31.12.2003
1. Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	16.986.167	(1.012.675)	136.118	1.867.487	17.977.097
2. Materiale rotabile, navi traghetto ed impianti industriali	359.046	0	(105.732)	7.592	260.906
3. Attrezzature industriali e commerciali	273.306	0	(2.296)	21.223	292.233
4. Altri beni	196.828	0	(10.696)	14.093	200.225
5. Immobilizzazioni in corso ed acconti	123.236	0	(37.568)	0	85.668
TOTALE GENERALE	**17.938.583**	**(1.012.675)**	**(20.174)**	**1.910.395**	**18.816.129**

Tabella 3

VALORI NETTI DI BILANCIO	Valori di carico al 31.12.2002	Amm.ti e svalutazioni	Valori di bilancio al 31.12.2002	Valori di carico al 31.12.2003	Amm.ti e svalutazioni	Valori di bilancio al 31.12.2003
1. Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	64.844.016	16.986.167	47.857.849	62.236.548	17.977.097	44.259.451
2. Materiale rotabile, navi traghetto ed impianti industriali	650.448	359.046	291.402	325.056	260.906	64.150
3. Attrezzature industriali e commerciali	397.702	273.306	124.396	407.247	292.233	115.014
4. Altri beni	239.320	196.828	42.492	233.783	200.225	33.558
5. Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.504.846	123.236	5.381.610	6.598.958	85.668	6.513.290
Contributi c/impianti	(816.488)	0	(816.488)	(869.101)	0	(869.101)
TOTALE GENERALE	**70.819.844**	**17.938.583**	**52.881.261**	**68.932.491**	**18.816.129**	**50.116.362**

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a € 5.898.887 mila con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 2002 di € 440.445 mila, da imputare alle variazioni intervenute nelle poste di seguito elencate.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

La voce ammonta a € 5.258.711 mila con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 2002 di € 10.608 mila.

Il valore di carico delle partecipazioni in società controllate e collegate, come esposto nelle tabelle successive di confronto col patrimonio netto, non sarebbe risultato diverso per valori significativi qualora fosse stato determinato in base al metodo del patrimonio netto.

Nelle pagine che seguono sono riportate le tabelle contenenti l'analisi delle partecipazioni e le variazioni intervenute nell'esercizio 2003; i valori di bilancio, esposti in tali tabelle, sono al netto delle svalutazioni operate direttamente o attraverso accantonamenti al Fondo rettificativo.

ANALISI DELLE VALUTAZIONI DEL VALORE DI BILANCIO DELLE PARTECIPAZIONI

Tabella 1a

Società Controllate	Valori di bilancio al 31.12.2002	Acquisizioni o sottoscrizioni	Vendite	Altre variazioni	Acc.to f.do svalutaz. e perdite	Valore di bilancio al 31.12.2003
SELF Srl	51	0	0	0	0	51
TAV SpA	5.236.673	0	0	0	0	5.236.673
Totale	**5.236.724**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5.236.724**

Tabella 1b

Società Collegate	Valori di bilancio al 31.12.2002	Acquisizioni o sottoscrizioni	Vendite	Altre variazioni	Acc.to f.do svalutaz. e perdite	Valore di bilancio al 31.12.2003
Italcertifer ScpA	160	0	0	0	0	160
LTF Sas	500	0	0	0	0	500
Totale	**660**	**0**	**0**	**0**	**0**	**660**

Tabella 1c

Altre società	Valori di bilancio al 31.12.2002	Acquisizioni o sottoscrizioni	Vendite	Altre variazioni	Acc.to f.do svalutaz. e perdite	Valore di bilancio al 31.12.2003
Consorzio Train	14	0	0	0	0	14
Isfort SpA	344	0	0	0	0	344
Stretto di Messina SpA	10.361	11.983	0	(1.375)	0	20.969
Totale	**10.719**	**11.983**	**0**	**(1.375)**	**0**	**21.327**
TOTALE (A+B+C)	**5.248.103**	**11.983**	**0**	**(1.375)**	**0**	**5.258.711**

Nell'esercizio 2003 la voce "Partecipazioni" ha subito considerevoli cambiamenti.

La variazione in aumento per acquisti o sottoscrizioni ha riguardato i versamenti per aumento di capitale della Società Stretto di Messina, pari a € 11.983 mila:

- in data 10 dicembre 2003 versamento dei tre decimi aumento di capitale sociale, deliberato dall'Assemblea di RFI del 24 aprile 2003, pari a € 11.847 mila;
- in data 22 dicembre 2003 versamento dei tre decimi dell'aumento della partecipazione dal 12,8813% al 13%, pari a € 136 mila.

In sede di Bilancio 2003, inoltre, è stato riclassificato da tale posta alla posta relativa ai "Crediti immobilizzati" il versamento di € 1.375 mila, effettuato in data 31 gennaio 2002, relativo alla prima tranche del finanziamento in conto capitale infruttifero deliberato dal Consiglio di Amministrazione di RFI in data 16 novembre 2001.

Nel corso dell'esercizio 2003 non ci sono stati movimenti nel "Fondo svalutazione partecipazioni".

ANALISI DEL FONDO SVALUTAZIONE PARTECIPAZIONI

ALTRE SOCIETÀ	Valore di bilancio al 31.12.2002	Utilizzi	Accantonamenti	Valore di bilancio al 31.12.2003
Controllate				
TAV SpA	0			0
SELF Srl	2			2
Collegate				
Italcertifer ScpA	0			0
LTF Sas	0			0
Altre				
Consorzio Train	0			0
Isfort SpA	0			0
Cemin	82			82
TOTALE	**84**	**0**	**0**	**84**

CONFRONTO DEI VALORI DI BILANCIO CON LA FRAZIONE D PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA RFI

	Capitale sociale	Utile (perdite) d'es.	Patrimonio netto	% di part.	P.N. di pertinenza di RFI	Valore di bilancio al 31.12.2003	Differenza
Società Controllate							
Self SpA	50	(10)	31	100,00%	31	51	20
TAV SpA	5.228.073	0	5.827.467	100,00%	5.827.467	5.236.673	(590.794)
Totale	**5.228.123**	**(10)**	**5.827.498**		**5.827.498**	**5.236.724**	**(590.774)**
Società Collegate							
LTF Sas	1.000	0		50,00%	500	500	0
Italcertifer ScpA	480	32	504	33,33%	168	160	(8)
Totale	**1.480**	**32**	**504**		**668**	**660**	**(8)**
TOTALE GENERALE	**5.229.603**	**22**	**5.828.002**	**0**	**5.828.166**	**5.237.384**	**(590.782)**

La differenza tra il valore di carico della società SELF Srl con la corrispondente frazione del patrimonio netto è prevalentemente da ricondurre alla perdita dell'esercizio ed a quella riportata a nuovo della società che, peraltro, non si può ancora ritenere operativa, nonché ad altre riserve.

Mentre la differenza di valore di carico della società TAV con la corrispondente frazione del patrimonio netto è da ricondurre esclusivamente ai versamenti in conto futuro aumento di capitale sociale effettuati a favore della società controllata e inclusi tra i "Crediti immobilizzati verso imprese controllate".
Infine la differenza tra il valore di carico della società Italcertifer con la corrispondente frazione del patrimonio netto è da ricondurre alle perdite riportate a nuovo.
Si indicano qui di seguito le informazioni complete sulla sede delle società controllate e collegate:

Società controllate

TAV - Treno Alta Velocità SpA	Via Mantova 24 - 00198 Roma
S.EL.F. Srl	P.zza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

Società collegate

Italcertifer ScpA	V.le Spartaco Lavagnini 58 50100 Firenze
LTF Sas	1091 Avenue de la Boisse 73026 Chambery Cedex (France)

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La posta ammonta a € 640.176 mila con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 2002 di € 429.837 mila.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese controllate

Società	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
TAV SpA	590.794	195.450	395.344
Totale	**590.794**	**195.450**	**395.344**

L'importo di € 590.794 mila corrisponde al credito verso TAV per versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale: tale aumento avverrà entro l'esercizio 2004 e quindi il credito è stato riclassificato entro l'esercizio successivo.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese collegate

Società	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
LTF Sas	36.450	4.200	32.250
Totale	**36.450**	**4.200**	**32.250**

L'importo di € 36.450 mila corrisponde a finanziamenti erogati alla società LTF per studi, ricognizioni e lavori preliminari del tratto internazionale della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino, per i cui dettagli si rimanda alla Relazione sulla Gestione – Informazioni di carattere particolare. L'incremento che si registra rispetto all'esercizio 2002 (€ 32.350 mila) riflette anche l'effetto di una riclassifica effettuata al 31 di-

cembre 2003 dalla posta dei "Crediti dell'attivo circolante", al fine di una più corretta esposizione in bilancio dei suddetti finanziamenti.

Crediti verso altri

Crediti per tipologia di debitore	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Esigibili entro l'esercizio successivo:			
Crediti verso il personale:			
– Contributi a carico del personale per riliquidazione indennità di buonuscita art. 2 legge n. 87/94	2.129	2.129	0
Crediti verso altri	3	3	0
Totale	**2.132**	**2.132**	**0**
Esigibili oltre l'esercizio successivo:			
Crediti verso il personale:			
– Mutui ex OPAFS	98	0	98
Crediti verso altri:			
– Depositi cauzionali	8.537	8.408	129
– Crediti diversi	2.165	149	2.016
Totale	**10.800**	**8.557**	**2.243**
TOTALE GENERALE	**12.932**	**10.689**	**2.243**

I "Crediti verso il personale" includono la residua parte di contributi a carico dei dipendenti per la riliquidazione della indennità di buonuscita, a fronte dei quali è appostato per pari importo un apposito fondo nel passivo. Il saldo residuo al 31 dicembre 2003 di € 2.129 mila è relativo a recuperi ancora da effettuare tramite apposite trattenute mensili. Esistono incertezze sulla recuperabilità di detti crediti e, pertanto, si è provveduto ad effettuare, in sede di bilancio 2000, un accantonamento al "Fondo rischi ed oneri-Altri rischi minori" di pari importo.

I mutui ex OPAFS, relativi a crediti nei confronti del personale FS per mutui e prestiti concessi dal suddetto ente e successivamente trasferiti alla società per effetto della soppressione dello stesso, sono ancora da riscuotere per un residuo di € 98 mila.

Tra i "Crediti diversi" risultano anche i versamenti effettuati allo Stretto di Messina in conto capitale infruttiferi, secondo quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione di RFI in data 16 novembre 2001:

- € 1.375 mila, in data 31 gennaio 2002 (riclassificato dalla posta "Partecipazioni")
- € 687 mila, in data 28 febbraio 2003.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

La posta ammonta a € 153.609 mila con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio 2002 di € 42.842 mila, riconducibile unicamente alla variazione dello stock di materie prime: rimangono infatti inalterate le altre voci.

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Materie prime e sussidiarie	152.631	195.473	(42.842)
Acconti	923	923	0
Cespiti radiati da alienare	55	55	0
Totale	**153.609**	**196.451**	**(42.842)**

Le singole voci sono qui di seguito analizzate:

Materie prime, sussidiarie e di consumo

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Uso comune	3.402	4.319	(917)
Navigazione	10.536	16.065	(5.529)
Armamento	58.987	82.244	(23.257)
Impianti elettrici	72.639	87.386	(14.747)
Materiale rotabile	91	149	(58)
Materiali destinati agli investimenti	12.476	17.710	(5.234)
Totale lordo	**158.131**	**207.873**	**(49.742)**
Fondo svalutazione	(5.500)	(12.400)	6.900
TOTALE	**152.631**	**195.473**	**(42.842)**

Il decremento della voce è attribuibile principalmente al decremento delle giacenze di materiale d'armamento, materiale per gli impianti elettrici, per la navigazione e per gli investimenti.

In apposito fondo del passivo sono stati iscritti accantonamenti ritenuti congrui per far fronte alle svalutazioni delle rimanenze a lenta movimentazione rispetto al valore di mercato: tali accantonamenti ammontano a € 26.481 mila.

Nel corso dell'anno, secondo il "Programma di radiazione e svalutazione 2003" sono state effettuate radiazioni di scorte non più utilizzabili nel normale ciclo produttivo dell'azienda, pari a circa € 2.513 mila, di cui circa € 1.126 mila relative alla Navigazione. La restante riduzione di € 4.387 mila deriva da una riquantificazione delle svalutazioni di materiali che verranno dismessi entro la fine dell'esercizio 2004.

Pertanto, il "Fondo svalutazione scorte" al 31 dicembre 2003 è pari ad € 5.500 mila.

Cespiti radiati da alienare

Trattasi di immobilizzazioni materiali che, a seguito di radiazione, sono state riclassificate tra le rimanenze, in attesa della vendita o in alternativa della rottamazione.

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Materiale rotabile	25	25	0
Altre immobilizzazioni	30	30	0
Totale lordo	**55**	**55**	**0**
Fondo svalutazione materiale rotabile da radiare	0	0	0
TOTALE	**55**	**55**	**0**

Crediti

La posta ammonta a € 5.130.663 mila con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 2002 di € 1.833.433 mila.

Nelle pagine che seguono sono esposti i dettagli delle voci maggiormente significative.

Crediti verso Clienti

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
1. Clienti ordinari			
Fatture emesse e da emettere	664.408	691.820	(27.412)
Fondo svalutazione	(86.616)	(71.900)	(14.716)
Totale 1	**577.792**	**619.920**	**(42.128)**
2. Amministrazioni dello Stato			
Fatture emesse ed da emettere	44.043	41.117	2.926
Fondo svalutazione	(11.901)	(21.894)	9.993
Totale 2	**32.142**	**19.223**	**12.919**
3. Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto			
Ferrovie estere	511	1.011	(500)
Fondo svalutazione	0	0	0
Valore netto	*511*	*1.011*	*(500)*
Ferrovie in concessione	111	102	9
Fondo svalutazione	0	0	0
Valore netto	*111*	*102*	*9*
Totale 3	**622**	**1.113**	**(491)**
VALORE NETTO TOTALE	**610.556**	**640.256**	**(29.700)**

Il decremento della posta (€ 29.700 mila) è la risultante della diminuzione delle voci "Clienti ordinari" (€ 42.128 mila) e "Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto" (€ 491 mila), parzialmente compensata dall'aumento della voce "Amministrazioni dello Stato" (€ 12.919 mila).

I crediti verso "Clienti ordinari" si riducono principalmente a causa dell'effetto dell'applicazione dell'accordo modificativo al contratto con la società Basictel del 25 giugno 2003. Tale accordo prevede, con efficacia retroattiva, l'esclusione dal contratto in corso, stipulato il 13 ottobre

2000, di alcune tratte di rete site nel Meridione d'Italia con riduzione del corrispettivo da € 150.000 mila a € 127.794 mila e la variazione della durata del contratto da 20 a 30 anni.

Sulla base di quanto esposto all'apposito paragrafo nella Relazione sulla Gestione, ed a seguito dell'avveramento della condizione di cui all'art. 7 dell'atto modificativo, si riportano di seguito gli effetti economici che si sono rilevati nell'esercizio 2003 legati alla retroattività dell'atto stesso:

- il canone annuo per l'utilizzo degli elettrodotti si riduce da € 7.500.000 a € 4.259.810 con una variazione pari ad € 3.240.190, determinando sopravvenienze passive pari ad € 7.181.680,13 per rettifica ricavi anni precedenti 2000/2001/2002;
- la riduzione dei crediti pari a € 22.205.683 ovvero della base imponibile per il calcolo della rivalutazione monetaria, ha determinato:
  - sopravvenienze passive pari ad € 1.234.176,29 per rettifica ricavi anni precedenti 2000/2001/2002;
  - riduzione ricavi (rivalutazione monetaria) primo semestre 2003 per € 184.472,72.

Si precisa, inoltre, che il suddetto credito al 31 dicembre 2003 è stato riclassificato dalle società collegate di Gruppo ai clienti ordinari, in quanto la società Basictel, in base all'accordo modificativo al contratto, è uscita dalla compagine azionaria di Ferrovie dello Stato SpA.

Infine, si precisa che il decremento della voce "Clienti ordinari" in parte si riferisce, secondo una più corretta allocazione per natura dei conti, a riclassifiche effettuate nel 2003:

- le imposte estere (€ 4.336 mila nell'esercizio 2002) sono state riallocate tra i "Debitori diversi" nella posta "Crediti verso altri";
- le note di credito da emettere (€ 3.195 mila nell'esercizio 2002), inversamente, sono state riclassificate in tale posta dalla voce "Debitori diversi" della posta "Crediti verso altri".

Il decremento complessivo della posta "Fatture emesse e da emettere verso clienti ordinari" è la risultante della riduzione dei crediti verso il mercato esterno e dell'aumento dei crediti verso le società del gruppo (collegate indirette).

I suddetti crediti verso mercato esterno risultano per la maggior parte esigibili oltre l'esercizio successivo.

Si ritiene opportuno segnalare, inoltre, che nel corso del 2003 si è avviata a conclusione una complessa vicenda legata al fallimento del debitore COVES. In particolare, è stata firmata una transazione con il curatore fallimentare nella quale viene previsto, in sintesi:

- il riconoscimento da parte di COVES del proprio debito nei confronti di RFI, tramite l'iscrizione di questo nello stato passivo del fallimento per l'intero importo;
- l'incasso del 25% di detto credito (in parte, tramite compensazione con un corrispondente debito verso COVES), a seguito di un riparto parziale effettuato dal fallimento stesso.

Degli effetti di detta transazione si è tenuto debito conto, ai fini della determinazione del fondo svalutazione crediti, commentato nel prosieguo della presente Nota Integrativa.

I "Crediti verso clienti del Gruppo" (€ 22.645 mila) crescono di € 11.833 mila rispetto all'esercizio precedente e risultano per intero esigibili entro l'esercizio successivo ed i più rappresentativi sono:

- i crediti verso Metronapoli relativi alla fatturazione del pedaggio (€ 15.373 mila);
- i crediti verso Viacom Express legati alla fatturazione della pubblicità realizzata nei complessi di stazione, sui treni e negli impianti ferroviari (€ 6.801 mila);
- i crediti verso TSF per rapporti di tipo informatico (€ 450 mila).

Infine c'è da notare che il decremento pari a € 500 mila relativo alle "Ferrovie estere" registrato nell'esercizio 2003 riguarda principalmente i rapporti con le ferrovie francesi.

Le altre voci non hanno subito variazioni considerevoli.

Crediti verso imprese controllate

Si espongono di seguito le variazioni nei crediti vantati nei confronti di ciascuna società controllata.

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
TAV - Treno Alta Velocità SpA	22.152	21.101	1.051
Totale lordo	**22.152**	**21.101**	**1.051**
Fondo svalutazione crediti	0	0	0
TOTALE	**22.152**	**21.101**	**1.051**

Il credito verso la controllata TAV al 31 dicembre 2003 riguarda lavori in multicommittenza avviati sul nodo di Bologna, la penetrazione urbana del nodo di Napoli, nonché la maggiore attività svolta per i lavori IDP e lavori sul nodo di Roma.

Crediti verso imprese controllanti

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Ferrovie dello Stato SpA	2.437.035	539.275	1.897.760
Totale lordo	**2.437.035**	**539.275**	**1.897.760**
Fondo svalutazione crediti	0	0	0
TOTALE	**2.437.035**	**539.275**	**1.897.760**

La posta ammonta a € 2.437.035 mila e registra un forte incremento rispetto all'esercizio 2002 (€ 1.897.760 mila) esclusivamente riferito alla sua parte a breve, che contempla il saldo del conto corrente intersocietario, il quale subisce nell'esercizio 2003 un aumento di € 1.712.165 mila, chiudendo con un saldo positivo pari a € 2.014.353 mila. Tale incremento deriva in parte dagli accrediti effettuati nell'esercizio 2003 dalla Capogruppo a titolo di versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale e di fondi previsti dal Contratto di Programma e, principalmente, dall'accredito di € 1.000.000 mila, relativo all'incasso del prestito stipulato con la Banca OPI Gruppo San Paolo IMI in occasione della scissione di Ferrovie Real Estate. Al riguardo si rammenta che alla beneficiaria Ferrovie Real Estate sono stati trasferiti il debito verso la banca e, secondo quanto previsto dall'atto di scissione, € 20.688 mila di disponibilità (crediti verso la Controllante).

Tuttavia, per poter essere correttamente valutato, lo stesso deve essere messo in relazione con la corrispondente posta di liquidità, al fine di consentire una completa correlazione tra gli aumenti di capitale sociale di Ferrovie dello Stato ed i corrispondenti versamenti ad RFI per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di quest'ultima società: a tal riguardo si rileva infatti nell'esercizio 2003 una riduzione del conto corrente di tesoreria di € 836.817 mila (come commentato nella parte di Nota Integrativa riguardante le "Disponibilità liquide".
L'incremento del credito per IVA verso la controllante Ferrovie dello Stato SpA (€ 182.895 mila) rispetto all'esercizio 2002, comprensivo anche degli interessi maturati sullo stesso (€ 1.810 mila), è in particolare determinato dal maggior volume delle operazioni passive oltre alla strutturale tendenza all'incremento del credito che caratterizza l'attività commerciale di RFI, determinata dai differenziali d'aliquota sulle operazioni imponibili.

Crediti verso imprese collegate

Il dettaglio della posta è il seguente:

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Italcertifer ScpA	82	62	20
LTF Sas	590	9.357	(8.767)
Totale lordo	**672**	**9.419**	**(8.747)**
Fondo svalutazione crediti	0	0	0
TOTALE	**672**	**9.419**	**(8.747)**

Il decremento della posta corrisponde principalmente ad una riclassifica effettuata al 31 dicembre 2003 tra i crediti immobilizzati per la società LTF al fine di una più corretta esposizione in bilancio dei finanziamenti a questa erogati dalla società, come già indicato nel commento di Nota Integrativa delle "Immobilizzazioni finanziarie" verso le società collegate.

Crediti verso altri

Il dettaglio della posta è il seguente:

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Imprese consociate	220.159	237.066	(16.907)
Personale	21.447	15.841	5.606
Erario	42.201	73.103	(30.902)
Ministero dell'Economia e finanze	1.745.531	1.718.420	27.111
Altre amministrazioni dello Stato	1.092	195	897
Istituti previdenziali	5.804	10.821	(5.017)
Debitori diversi	32.683	36.940	(4.257)
Totale lordo	**2.068.917**	**2.092.386**	**(23.469)**
Fondo svalutazione crediti	(8.668)	(5.207)	(3.461)
TOTALE	**2.060.249**	**2.087.179**	**(26.930)**

La voce ammonta a € 2.060.249 mila e registra nel corso dell'anno 2003 un decremento di € 26.930 mila. Tale movimentazione è dovuta all'effetto composto delle seguenti variazioni:

- l'incremento dei crediti verso il "Ministero dell'Economia e finanze" (€ 27.111 mila), verso le "Altre amministrazioni dello Stato" (€ 897 mila) e verso il "Personale" (€ 5.606 mila);
- il decremento dei crediti verso "Debitori diversi" (€ 4.257 mila), verso l'"Erario" (€ 30.902 mila), dei crediti verso le "Imprese consociate" (€ 16.907 mila) nonché dalla riduzione dei crediti verso "Istituti previdenziali" (€ 5.017 mila).

La riduzione dei crediti verso l'Erario riguarda principalmente l'utilizzo del credito IRAP, generatosi nell'anno 2001 per maggiori versamenti, per il pagamento degli acconti dell'esercizio 2003. Inoltre la regolazione di rimborsi IRPEG, ILOR e bollo virtuale incassati in esercizi precedenti ed erroneamente registrati a sopravvenienze, come commentato nella parte di Nota Integrativa riguardante gli "Oneri straordinari", ha determinato un decremento dei crediti verso l'Erario per € 4.330 mila.

L'incremento dei crediti verso il "Personale" riguarda, invece, la regolazione contabile relativa alla legge n. 605/66 per il programma decennale di *provvidenze finanziarie ed assicurative* finalizzata alla costruzione e all'acquisto di case per i ferrovieri, che ha comportato l'iscrizione di nuovi crediti verso il personale per € 5.976 mila gestito negli anni precedenti tra i "Conti d'Ordine", come anche descritto nel commento di Nota Integrativa alla posta degli "Altri debiti".

I crediti più rilevanti verso "Istituti previdenziali" riguardano i crediti verso l'INAIL per le somme dei contributi versati anticipatamente per l'esercizio 2003 meno i contributi effettivamente dovuti per l'esercizio 2003 (€ 3.351 mila) ed i crediti verso INPS per sgravi fiscali per contributi personale navigante (€ 1.253 mila): i primi determinano un decremento di € 4.250 mila ed i secondi di € 1.071 mila.

Si espongono di seguito le variazioni nei crediti vantati nei confronti di ciascuna società consociata.

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Cento Stazioni SpA	20.253	7.594	12.659
Fercredit SpA	61	116	(55)
Ferport - Servizi Ferroviari portuali Srl	2	0	2
Grandi Stazioni SpA	8.421	33.524	(25.103)
Italcontainer SpA	1	0	1
Italferr SpA	1.803	1.612	191
Metropark SpA	33	231	(198)
Ferservizi SpA	17.362	42.837	(25.475)
Ferrovie Real Estate SpA	288	0	288
Omnia Express SpA	18	729	(711)
Omnia Logistica SpA	9	7	2
Passaggi SpA	6	0	6
Serfer - Servizi Ferroviari Srl	151	19	132
Sita SpA	306	262	44
Sogin Srl	91	91	0
Trenitalia SpA	171.354	150.044	21.310
Totale lordo	**220.159**	**237.066**	**(16.907)**
Fondo svalutazione crediti	0	0	0
TOTALE	**220.159**	**237.066**	**(16.907)**

I saldi al 31 dicembre 2003 sono da attribuire prevalentemente a rapporti di natura commerciale e le loro variazioni sono conseguenti alle operazioni intervenute nell'esercizio 2003. In particolare il forte aumento dei crediti verso la società consociata Trenitalia (€ 21.310 mila) riguarda principalmente il conguaglio del servizio del pedaggio ed il servizio di trasporto, iscritti tra i crediti al 31 dicembre 2003.
Il decremento dei crediti verso Ferservizi (€ 25.475 mila) riguarda principalmente la mancata formalizzazione del contratto di building management con questa società per la gestione degli uffici, come commentato nella parte di Nota Integrativa riguardante i "Proventi immobiliari".
Infine, il decremento dei crediti verso Grandi Stazioni (€ 25.103 mila) è riconducibile alla riduzione dei ricavi per indennità mancata liberazione immobili e oneri condominiali per minori rimborsi da parte di Trenitalia e Ferservizi per conto di Grandi Stazioni, come commentato nella parte di Nota Integrativa riguardante i Proventi Immobiliari.
I crediti verso Cento Stazioni sono relativi ai canoni di retrocessione ed ai ricavi sugli affitti di Trenitalia gestiti da questa società per conto di RFI, che subiscono un incremento di € 12.659 mila rispetto all'esercizio 2002.
Si deve notare l'iscrizione dei crediti verso la società neocostituita del gruppo Ferrovie dello Stato a seguito del progetto di scissione immobiliare Ferrovie Real Estate per € 88 mila, relativi a partite di natura commerciale iscritte tra le parti a partire dal 31 ottobre 2003.
I crediti verso il ministero dell'Economia e delle finanze sono di seguito analizzati:

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Somme dovute CdP e CdS relative ad esercizi precedenti			
– conguagli e ritenute per personale in mobilità	20.614	20.614	0
Somme dovute in forza del CdP	1.724.693	1.692.852	31.841
Crediti verso ministero Economia e finanze legge n. 87/94	224	4.954	(4.730)
Totale	**1.745.531**	**1.718.420**	**27.111**

I crediti verso il ministero dell'Economia e delle finanze per le somme dovute in forza del Contratto di Programma sono relativi ai crediti rimasti da riscuotere nell'esercizio 2000 (€ 1.470.242 mila), nell'esercizio 2001 (€ 154.937 mila), negli esercizi 2002 – 2003 (€ 120.128 mila).
I crediti verso il ministero dell'Economia e delle finanze legge n. 87/94 riguardano le somme anticipate dalla società per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita ai dipendenti in quiescenza dal 1984 al 1994.
Il decremento di € 4.730 mila, rilevato nel 2003 rispetto all'esercizio 2002, è dovuto a somme rimborsate dal ministero relative al saldo del credito a tutto il 2001.
I crediti relativi all'anno 2002 per la legge n. 87/94 sono stati già richiesti al ministero dell'Economia e delle finanze.

La voce "Debitori diversi" si articola come segue:

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	1.124	628	496
IVA c/acquisti in sospensione	8.136	8.136	0
Crediti verso compagnie assicuraz. per inden.zi liq.	2.327	1.872	455
Ricavi non fatturati	777	802	(25)
Crediti in corso di recupero	3.438	4.644	(1.206)
Altri crediti non commerciali	16.881	20.858	(3.977)
Totale lordo	**32.683**	**36.940**	**(4.257)**
Fondo svalutazione crediti	(8.668)	(5.207)	(3.461)
TOTALE	**24.015**	**31.733**	**(7.718)**

Tale posta nel corso dell'esercizio 2003 ha registrato un decremento netto di € 7.718 mila, dovuto principalmente alla riduzione degli "Altri crediti" (€ 3.977 mila) e dei "Crediti in corso di recupero" (€ 1.206 mila) e dall'aumento del "Fondo svalutazione crediti" (€ 3.461 mila).

I "Crediti verso le compagnie di assicurazione" riguardano la liquidazione di indennizzi assicurativi che, come anche commentato nella parte di Nota Integrativa riguardante i "Proventi straordinari", si incrementano rispetto all'esercizio 2002.

Infine, l'incremento degli "Altri crediti non commerciali" si riferisce principalmente a riclassifiche inerenti imposte estere (€ 4.336 mila nell'esercizio 2002) secondo una più corretta allocazione per natura dei conti, classificati nel 2002 tra i "Clienti ordinari" ed a riclassifiche inerenti "Crediti diversi per note di credito da emettere" (€ 3.195 mila nell'esercizio 2002) che, inversamente, nel 2002 erano ricompresi in tale posta ma nel 2003 stanno tra i "Clienti ordinari".

I "Fondi svalutazione crediti", nel loro complesso, hanno avuto la seguente movimentazione:

Fondi al 31.12.2002	**99.001**
Utilizzi	(1.741)
Accantonamenti	9.926
Fondi al 31.12.2003	**107.186**

I fondi sono stati utilizzati per le perdite su crediti subite nell'esercizio 2003 e reintegrati in base alla stima complessiva dei crediti ritenuti inesigibili. In particolare, la riconsiderazione dei "Fondi svalutazione" relativi ai "Crediti verso clienti ordinari" ed "Altri crediti non commerciali", parzialmente compensati dalla riduzione del Fondo relativo ai "Crediti verso le pubbliche amministrazioni" hanno richiesto una significativa integrazione rispetto all'ammontare esistente al 31 dicembre 2002, derivante dalle maggiori possibilità di analisi offerte dalla intervenuta razionalizzazione nelle procedure interne e dagli strumenti operativi di supporto che hanno consentito una migliore analisi dei crediti scaduti.

Nel dettaglio:

1) il "Fondo svalutazione crediti verso clienti ordinari" evidenzia un incremento pari a € 16.453 mila. Detta variazione è, principalmente, conseguenza del fatto che si sta avviando a conclusione il processo

di affinamento dei criteri di valutazione adottati nella determinazione del valore di presunto realizzo dei crediti (come sopra evidenziato) avviato nel corso del presente esercizio che si concluderà entro il 2004;

2) il "Fondo svalutazione crediti verso le pubbliche amministrazioni" è stato significativamente ridotto (in meno circa € 9.993 mila). Ciò, si spiega in base ad un affinamento dei criteri di valutazione adottati nel caso di specie. Infatti, assumendo la generale solvibilità dei debitori che rientrano nell'ambito delle pubbliche amministrazioni, si è ritenuto opportuno non procedere ad alcuna svalutazione, ad eccezione - in via del tutto prudenziale - dei crediti scaduti da oltre 365 giorni, i quali sono stati svalutati del 5 %;
3) il "Fondo svalutazione altri crediti non commerciali - Crediti verso debitori diversi" è stato incrementato, in virtù – principalmente - dell'integrale svalutazione del credito, per € 3.221 mila, sorto in relazione al contenzioso con Fioroni Ingegneria SpA in amministrazione straordinaria. A seguito di specifici approfondimenti, infatti, le possibilità di recuperare questo credito sono apparse particolarmente critiche. Si è ritenuto, pertanto, opportuno provvedere alla sua totale svalutazione.

Disponibilità liquide

La posta ammonta a € 301.896 mila con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di € 734.190 mila.

L'analisi della posta è la seguente:

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Depositi bancari e postali	115.725	13.038	102.687
Assegni	86	21	65
Denaro e valori in cassa	300	425	(125)
Conti correnti di Tesoreria	185.785	1.022.602	(836.817)
Totale	**301.896**	**1.036.086**	**(734.190)**

Il decremento complessivo della posta è dovuto principalmente alla sostanziale diminuzione nella consistenza del "Conto corrente di Tesoreria": tale ammontare rappresenta il valore dei versamenti effettuati dal ministero dell'Economia e delle finanze relativi al Contratto di Programma 2003 e transitati, nel corso dell'anno 2003 sul conto corrente intersocietario al momento degli utilizzi.

La gestione della finanza e della tesoreria sono affidate alla Capogruppo tramite c/c intersocietari ad eccezione di alcuni conti correnti bancari intestati ad RFI.

Nei "Depositi bancari e postali" sono compresi fondi vincolati a particolari destinazioni:

- € 111.919 mila a fronte di pignoramenti disposti dall'Autorità Giudiziaria. Di questi, € 111.243 mila si riferiscono ad un pignoramento promosso su istanza di un fornitore (Gruppo COSIAC).
- € 1.209 mila destinati alla realizzazione di opere infrastrutturali finanziate dalla ex Cassa per il Mezzogiorno.

Si precisa, inoltre, che nel mese di gennaio 2003 il deposito vincolato di € 160 milioni a fronte del pignoramento promosso su istanza del gruppo COSIAC, è stato, per un importo pari a circa € 50 milioni, assegnato al creditore con provvedimento del Tribunale di Roma. Al riguardo si segnala che è ancora in corso il contenzioso nei confronti del gruppo COSIAC ed esiste apposito fondo nel fondo rischi ed oneri – contenzioso civile.

A questi si aggiungono € 38.718 mila relativi a pignoramenti notificati alle banche, relativi a contenzioso di natura giuslavoristica, che non hanno dato origine a vincoli di indisponibilità.

Nel bilancio 2002 tra le disponibilità liquide della società risultavano iscritti, in base alla legge n. 605/66, conti correnti vincolati per € 12.433 mila dedicati alla gestione delle case economiche per ferrovieri. Nel corso del 2003 RFI, dopo un'approfondita analisi dell'evoluzione normativa e della connessa rappresentazione contabile, ha provveduto allo svincolo dei conti correnti vincolati dedicati a tale gestione per € 12.546 mila, comprensivi quindi anche degli interessi maturati.

Ratei e risconti attivi

La voce ammonta a € 370 mila con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio 2002 di € 255 mila.

L'importo riguarda "Risconti attivi" per circa € 217 mila inerenti affitti passivi con la società Ferrovie Real Estate e per circa € 152 mila canoni e oneri per occupazione spazi demaniali, manutenzione continuativa, spese condominiali, ecc.

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Ratei attivi	0	0	0
Risconti attivi	370	625	(255)
Totale	**370**	**625**	**(255)**

STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

PATRIMONIO NETTO

Il patrimonio netto ammonta a € 27.647.033 mila con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 2002 di € 3.064.304 mila.
Al riguardo si informa che tale variazione è determinata per € 3.933.836 mila dall'apporto della Controllante a titolo di aumento di capitale sociale, deliberato dall'assemblea in data 28 novembre 2003, finalizzato alla realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, compensata in parte dal trasferimento di € 871.000 mila alla società Ferrovie Real Estate, secondo quanto stabilito nell'atto di scissione.
Inoltre, l'assemblea ordinaria della società del 30 aprile 2003 ha deliberato il ripianamento delle perdite pregresse e la destinazione degli utili del bilancio dell'esercizio 2002, secondo quanto segue:

- copertura delle perdite riportate a nuovo degli esercizi precedenti, pari ad € 800.152.766, mediante utilizzo, per un corrispondente importo, della riserva da valutazione patrimoniale definitiva
- destinazione dell'utile di esercizio, pari ad € 2.009.810, per il 5% a riserva legale e per il residuo importo ad utili da riportare a nuovo.

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2003 sono riassunte nella tabella seguente:

	Saldo al 31.12.2002	Utili riportati a nuovo	Riserva Legale	Utilizzo riserva da confer. rip. perdite pregr.	Decremento da scissione	Aumenti capitale sociale	Risultato d'esercizio	Saldo al 31.12.2003
Capitale sociale	23.693.367				(871.000)	3.933.836		26.756.203
Riserva legale	0		100					100
Det. Min. 4.2.03 valut. def. patrimonio	1.687.505			(800.153)				887.352
Utili (perdite) riportati a nuovo da anni prec.	(800.153)			800.153				0
Utili (perdite) riportati a nuovo Esercizio 2002	0	1.910						1.910
Utili (perdite) dell'esercizio	2.010	(1.910)	(100)				1.468	1.468
Totale	**24.582.729**	**0**	**0**	**0**	**(871.000)**	**3.933.836**	**1.468**	**27.647.033**

FONDI PER RISCHI ED ONERI

La posta ammonta a € 30.767.654 mila con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio 2002 di € 4.009.148 mila.

FONDO IMPOSTE

Il dettaglio del fondo imposte è riportato nella seguente tabella:

	Saldo al 31.12.2002	Incrementi	Rettifiche	Utilizzi	Saldo al 31.12.2003
Contenzioso	258	352	0	0	610
ICI	2.034	0	0	0	2.034
Totale	**2.292**	**352**	**0**	**0**	**2.644**

Contenzioso

Il fondo, che già al 31 dicembre 2002 ammontava a € 258 mila, relativi all'accantonamento per il contenzioso riguardante cinque avvisi di accertamento di tasse di concessioni governative verso i quali RFI aveva interposto ricorso, è rimasto invariato per tale contenzioso al 31 dicembre 2003, in quanto ancora pendono i termini di legge entro i quali l'Amministrazione Finanziaria può proporre appello.

L'incremento dell'esercizio si deve, invece, all'accantonamento, per un importo pari a € 352 mila, effettuato a fronte degli 85 atti di accertamento violazione e irrogazione sanzione in materia di tasse di concessione governativa sui telefoni cellulari anno 2000, notificati alla società tra ottobre e novembre 2003 dall'Agenzia delle Entrate, Ufficio Roma 4, relativi a tardivi e mancati pagamenti della suddetta tassa. Tali atti di accertamento sono stati impugnati, notificando, tra dicembre 2003 e gennaio 2004, distinti ricorsi alla suddetta agenzia.

ICI

Come più dettagliatamente precisato nella Relazione sulla Gestione, è stato prudenzialmente accantonato, già in sede di bilancio 2002, un importo pari alla stima dell'eventuale imposta dovuta sulle unità immobiliari di stazione a seguito della manifestata intenzione, da parte di enti territoriali, di attività volte all'accertamento della stessa. Nel corso dell'esercizio 2003 non si sono verificati sviluppi significativi e pertanto non è stato effettuato alcun movimento.

Fondo ristrutturazione ex lege n. 448/98 e relativo Fondo integrativo

Il Fondo di ristrutturazione fu costituito in attuazione dell'art. 43 della legge n. 448/98, per € 26.038.086 mila, di cui € 9.188.941 mila, già riflessi nel bilancio al 31 dicembre 1998, nei limiti delle riserve esistenti e € 16.849.145 mila stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere rispettivamente sugli esercizi 1998, 1999, 2000 e 2001 tale fondo è stato utilizzato, come consentito dal DPR n. 277/98, per complessive € 3.909.014 mila, a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda infrastruttura.

È stato inoltre utilizzato nel 2000 per la copertura della minusvalenza di € 2.742.386 mila derivanti dalla cessione del compendio aziendale costituente l'azienda "trasporto" alla società Trenitalia.

Nel 2001 è stato altresì utilizzato per la copertura di costi per esodi incentivati non coperti dal Fondo di ristrutturazione industriale ora azzerato.

Tali utilizzi del fondo sono stati effettuati in conformità alle modalità di utilizzo stabilite dall'assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e successive e previa specifica autorizzazione dell'azionista in sede assembleare.

Al 31 dicembre 2003, il "Fondo di ristrutturazione ex lege n. 448/98" è pari a € 19.277.049 mila.

Il "Fondo integrativo" è stato costituito in sede peritale nell'esercizio 2002: in particolare i periti hanno ritenuto non solo di mantenere iscritto nel passivo l'esistente "Fondo di ristrutturazione ex lege n. 448/98",

pur essendosi sostanzialmente completata la fase di ristrutturazione della società, ma anche di integrare il fondo stesso con l'ulteriore fondo.
I movimenti avvenuti nell'esercizio sono esposti nella seguente tabella:

Integrazione Fondo di ristrutturazione ex lege n. 448/98	
Saldo al 31.12.2002	**8.853.719**
Decremento da scissione	(916.000)
Utilizzi	(1.930.689)
Saldo al 31.12.2003	**6.007.030**

Con l'atto di scissione parziale del 28 ottobre 2003, è stata trasferita alla società Ferrovie Real Estate una quota parte del fondo, pari a € 916.000 mila.
L'utilizzo di € 1.926.372 mila riguarda la copertura degli oneri relativi agli ammortamenti delle immobilizzazioni, quello di € 4.317 mila riguarda la copertura di minusvalenze derivanti da dismissioni di immobili.

Fondo oneri per manutenzione ordinaria e fondo interessi intercalari

Tale fondo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio delle risultanze delle valutazioni peritali, come anche commentato nei Criteri di Valutazione della Nota Integrativa.
I movimenti avvenuti nell'esercizio sono esposti nella seguente tabella.

Fondo per manutenzione ordinaria e fondo interessi intercalari	
Saldo al 31.12.2002	**5.220.192**
Utilizzi	(977.000)
Saldo al 31.12.2003	**4.243.192**

Per il commento agli utilizzi del fondo, si rimanda a quanto esposto nella parte di Nota Integrativa riguardante gli "Altri ricavi e proventi".

ALTRI FONDI PER RISCHI ED ONERI

	Saldo al 31.12.2002	Decremento da scissione	Accantonamenti e rettifiche (1)	Riclassifiche	Riduzione fondi eccedenti	Utilizzi	Saldo al al 31.12.2003
Competenze al personale da definire	69.194		6	1		(67.963)	1.238
Partite relative a crediti nei confronti del Tesoro – personale in mobilità c/o enti pubblici territoriali	20.614						20.614
TFR ditte appaltate	2.640			(2.640)			0
TFR medici fiduciari	833		52			(120)	765
Adeguamento Valore scorte	22.094			4.387			26.481
Contenzioso nei confronti							
– del personale	287.261		5.757	(19.992)		(64.834)	208.192
– dei terzi	712.695		50.125	21.919		(53.787)	730.952
Oneri ristrutturazione (Incentivi al personale)	97.456					(17.806)	79.650
Fondo sostituzione e smaltimento traverse	40.231		14.500			(40.276)	14.455
ENEL	51.750		13.769				65.519
Valorizzazioni	85.872	(34.024)	6.689	(106)		(393)	58.038
INAIL Anno 1999	8.000		525	1.475			10.000
Minusvalenza Porta Vittoria	15.534						15.534
Minusvalenza cespiti progetti di vendita			1.385				1.385
Altri rischi minori	9.376			(656)		(3.803)	4.917
Totale	**1.423.550**	**(34.024)**	**92.808**	**4.388**	**0**	**(248.982)**	**1.237.740**

(1) di cui 92.750 migliaia di euro per accantonamenti per rischi ed altri accantonamenti e 58 migliaia di euro in altre voci di conto economico

Tale posta si riferisce alle seguenti fattispecie:

Competenze al personale da definire

Nel corso dell'anno 2003 il fondo è stato utilizzato per i costi sostenuti per la prevista maggiorazione del costo del lavoro per rinnovo contrattuale. Tale posta rimane ancora in essere per una somma esigua, in parte relativa a costi ancora da sostenere per la maggiorazione del costo del lavoro, ed in parte all' "Integrazione polizza INA addetti ai servizi".

Personale in mobilità presso enti pubblici territoriali

Il fondo è a fronte dei crediti iscritti nell'attivo circolante, in misura pari alle riduzioni delle somme dovute dallo Stato per i Contratti di Programma e di Servizio pubblico, operate in corrispondenza degli oneri relativi al personale trasferito ad altri enti della pubblica amministrazione.
Il fondo residuo rappresenta l'ammontare dei crediti tuttora iscritti in bilancio, in base alla legge n. 448/98.

TFR ditte appaltate

Il fondo era stato costituito per assicurare, come previsto da contratto, il TFR al personale delle ditte appaltate (es. pulizie) in caso di quiescenza.

Nel corso dell'anno 2003 si è proceduto alla chiusura a seguito della scadenza dei vecchi contratti di appalto in cui era previsto il pagamento da parte della società del suddetto trattamento.

Fondo adeguamento valore scorte

Il fondo riflette quanto ritenuto necessario per far fronte alle presumibili perdite di valore dei materiali in giacenza a lenta movimentazione nel loro complesso. Il fondo è stato parzialmente reintegrato a seguito di una rettifica della consistenza del fondo svalutazione scorte, in conseguenza di una riduzione della stima delle scorte da radiare e da svalutare nel corso del 2004.

Fondi relativi al contenzioso del personale e dei terzi

Il fondo relativo al contenzioso verso il personale ha subito una riclassifica che ha interessato anche il 2002: infatti si è ritenuto più corretto esporre separatamente il valore del fondo relativo agli Oneri di ristrutturazione - incentivi al personale (€ 97.456 mila nell'esercizio 2002).

Per il personale, l'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti preture del lavoro riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali.

I fondi sono a copertura anche degli oneri che si dovessero manifestare per cause imputabili alla gestione pregressa, per il personale trasferito alla società Trenitalia, alla beneficiaria Ferrovie dello Stato, ed alla società Ferservizi.

Per quanto riguarda i terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori.

La posta di cui trattasi è stata in parte incrementata a seguito di una revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi ed in parte decrementata, principalmente a fronte della copertura delle spese relative a vertenze nei confronti del personale e terzi chiuse nell'esercizio.

Oneri di ristrutturazione

Il fondo, già costituito in sede di recepimento della perizia nel bilancio 2002 sulla base degli esodi incentivati previsti dal Piano d'impresa 2001-2005, è stato movimentato per gli utilizzi a fronte degli oneri sostenuti a tale titolo verificatisi nell'esercizio. Come sopra detto, tale fondo è stato esposto, rispetto al bilancio 2002, in modo separato dal fondo relativo al contenzioso del personale.

Fondo sostituzione e smaltimento traverse

Come indicato nei bilanci precedenti sono stati rilevati difetti tecnici di costruzione in numerose traversine in cemento armato precompresso (fessurate sia sulla parte superiore che su quella inferiore) acquistate in due serie di contratti, rispettivamente del 1984 e del 1991.

Il fondo è a fronte del prevedibile costo relativo alla completa sostituzione delle traversine comprensivo dell'onere che, per esigenze di carattere ambientale, si prevede di dover sostenere per lo smaltimento di traversine e spezzoni di legno, residuati a seguito di interventi di rinnovamento delle linee, in giacenza presso svariati magazzini periferici, non più utilizzabili nell'uso originario e considerati "rifiuto tossico e nocivo".
Nel corso dell'anno 2003 il fondo è stato parzialmente utilizzato per far fronte agli oneri in questione, ed è stato incrementato sulla base della stima dei costi futuri da sostenere.
In particolare l'accantonamento dell'anno deriva dalla necessità di esecuzione di lavori su tratte inizialmente non segnalate, nelle quali si verificano condizioni operative diverse da quelle a suo tempo stimate in relazione a nuove esigenze di circolazione (riattivazione a 80 Km/h anziché 40 Km/h), accompagnate da un incremento del costo per effetto di adeguamento delle tariffe.

ENEL

Il fondo è relativo ad un contenzioso con l'ENEL. Nel 1992 l'ENEL applicò ad FS per i consumi elettrici un'addizionale tariffaria denominata "sovrapprezzo nuovi impianti". Ne è scaturito un contenzioso giudiziario con l'ENEL, risoltosi favorevolmente per FS nel 1999 in Corte di Appello e, successivamente, nel 2003 anche in Cassazione.
L'ENEL dal 2000 ha sospeso la fatturazione della citata addizionale, a seguito del contrario giudizio della Corte d'Appello, ma non ha annullato le fatture pregresse, in quanto rimanevano (e rimangono tuttora) formalmente in vigore le norme dell'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas che fanno obbligo ad RFI del pagamento del citato sovrapprezzo. Per questi motivi RFI ha da tempo impugnato le suddette norme dell'AEEG, dapprima nel 1997 dinanzi al TAR di Lombardia e, successivamente, nel 2000 ha proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.
Si confida che la recente sentenza della Cassazione induca a breve l'AEEG ad abolire il "sovrapprezzo nuovi impianti" per le forniture elettriche ad RFI.
Si è, peraltro, ritenuto opportuno in via prudenziale accantonare un importo relativo al probabile rischio derivante dalla richiesta di alcuni uffici dell'Amministrazione Finanziaria della suddivisione dei punti di calcolo del prelievo (contatori) dell'energia.

Minusvalenza complesso Porta Vittoria

Il fondo, istituito nell'anno 2001 e successivamente adeguato dal Collegio peritale, è a copertura della futura minusvalenza derivante dalla cessione immobiliare del complesso Porta Vittoria in Milano, per la quale al 31 dicembre 2003 non è stata ancora perfezionata la vendita. Ad oggi le aree comprese nel complesso oggetto di compravendita, date a suo tempo in consegna da FS a Metropolitana Milanese per la realizzazione del passante ferroviario, non sono state ancora riconsegnate,

il che, ovviamente, preclude qualsiasi ipotesi/processo di stipula del contratto definitivo.

Minusvalenze cespiti progetti di vendita

Il fondo è stato istituito a copertura delle future minusvalenze derivanti dalla vendita di cespiti non rientranti nel perimetro di scissione di Ferrovie Real Estate, per i quali non è stato ancora perfezionato il contratto di vendita.

Fondo per la valorizzazione

E' stato istituito a copertura di oneri connessi alla valorizzazione delle opere da dismettere al fine di consentirne la proficua collocazione sul mercato. Nella determinazione di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale.

A seguito di scissione del patrimonio, parte del suddetto fondo è stato trasferito a Ferrovie Real Estate, ed in fase di rideterminazione dei suddetti oneri si è provveduto ad effettuare un adeguamento dello stesso.

INAIL - anno 1999

A seguito di approfondimenti da parte della struttura competente, è emersa una passività potenziale nei confronti dell'INAIL per complessivi 8 milioni di euro per ricalcolo del premio relativo all'anno 1999. In proposito è stato appostato specifico fondo da parte del Collegio peritale e nell'esercizio 2003 è stato ulteriormente incrementato in considerazione del decorrere degli interessi.

Altri

Trattasi di fondi per rischi ed oneri di natura residuale. I principali accantonamenti sono relativi a:

- "Prestazioni continuative ex OPAFS" – fondo istituito a seguito della liquidazione del soppresso ente OPAFS per consentire la liquidazione, nei confronti degli orfani fino alla maggiore età, dei sussidi approvati entro il 31 maggio 1994. Il fondo viene utilizzato man mano che vengono erogati i sussidi.
- "Fine esercizio personale in mobilità presso Enti Pubblici" – fondo istituito a seguito di sentenze della Corte di Cassazione (n. 1426 – n. 3518 del 1996) che prevedevano il pagamento, per il periodo a carico di FS, del premio di fine esercizio al personale in mobilità presso enti pubblici.
- "Crediti immobilizzati – Riliquidazione indennità di buonuscita" – Tale posta è stata istituita a seguito della legge n. 87/94 che prevedeva la riliquidazione dell'indennità di buonuscita. La quota a carico di RFI non è certa nell'ammontare e, pertanto, a copertura di tale onere è stato a suo tempo effettuato l'accantonamento.

TFR da corrispondere al personale

La posta ammonta a € 1.182.140 mila con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 2002 di € 8.923 mila. Parte di tale fondo viene decrementata in quanto alcune quote del TFR vengono destinate al fondo pensione integrativo EUROFER per i dipendenti che hanno aderito a tale fondo, come anche si evince dalla movimentazione di seguito riportata.

Si compone di due fondi distinti: il "Fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato" e il "Fondo indennità di buonuscita".

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

La movimentazione del fondo è analizzata nella tabella che segue:

TFR	
Consistenza del fondo al 31.12.2002	**470.250**
Sub-totale	***470.250***
Incrementi	
Accantonamenti e rivalutazioni	84.965
Trasferimento da altre società del Gruppo FS	1.598
Altre variazioni	794
Sub-totale	***87.357***
Diminuzioni:	
Cessazione del rapporto	(19.514)
Anticipazioni al personale	(3.170)
Trasferimento ad altre società, pubbliche amm. ed enti	(912)
Anticipazione all'Erario delle imposte sulla rivalutazione	(1.625)
Versamento al Fondo EUROFER	(8.012)
Altre variazioni	(1.355)
Sub-totale	***(34.588)***
Consistenza del fondo al 31.12.2003	**523.019**

Fondo indennità buonuscita

Si tratta del fondo derivante dalla chiusura dell'OPAFS (comma 43 dell'articolo 1 della legge 24.12.1993, n. 537), l'ente pubblico preposto al pagamento della "indennità di buonuscita" in favore del personale ferroviario. Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995. Con il passaggio del personale al regime TFR il suddetto fondo è soggetto alla sola rivalutazione calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR ed in base agli accordi con le Organizzazioni Sindacali.

I movimenti dell'anno del predetto fondo sono stati i seguenti:

Fondo indennità di buonuscita	
Consistenza del fondo al 31.12.2002	**702.967**
Sub-totale	***702.967***
Incrementi	
Accantonamenti e rivalutazioni	20.828
Trasferimento da altre società del Gruppo FS	1.267
Anticipi recuperati	
Altre variazioni	853
Sub-totale	***22.948***
Diminuzioni:	
Cessazione del rapporto	(42.647)
Anticipazioni al personale	(19.862)
Trasferimento ad altre società, pubbliche amm. ed enti	(1.189)
Anticipazione all'Erario delle imposte sulla rivalutazione	(2.367)
Altre variazioni	(729)
Sub-totale	***(66.794)***
Consistenza del fondo al 31.12.2003	**659.121**

DEBITI

La posta ammonta a € 2.141.904 mila.
Il decremento è determinato principalmente dall'effetto combinato dell'aumento della voce relativa ai "Fornitori" (€ 49.515 mila), dalla riduzione dei "Debiti verso controllate" (€ 53.479 mila), dei "Debiti verso Controllante" (€ 51.691 mila), dei "Debiti tributari" (€ 50.325 mila) e dei "Debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti" (€ 12.397 mila). L'analisi di dettaglio viene di seguito riportata.

Debiti verso banche e verso altri finanziatori
Tale voce, ha subito un decremento di € 12.397 mila a seguito del rimborso di capitale nell'esercizio 2003 alla Cassa Depositi e Prestiti.
Nella tabella sono riportate le movimentazioni avvenute nell'esercizio 2003:

	Saldo al 31.12.2002	Rimborsi	Saldo al 31.12.2003
Debiti verso altri finanziatori			
– Anticipazioni C.DD.PP.	72.210	(12.397)	59.813
Totale	**72.210**	**(12.397)**	**59.813**

La quota parte del debito in scadenza oltre l'esercizio successivo (3 anni) ammonta a € 46.468 mila e si riferisce all'anticipazione ottenuta nel 1987 dalla C.DD.PP. di durata ventennale al tasso fisso dell'8%.

Acconti
La voce ammonta a € 81.653 mila con una variazione in diminuzione rispetto al 2002 di € 5.355 mila.
Gli importi più significativi che compongono la voce riguardano gli anticipi ricevuti da clienti per lavori da eseguire, per vendite di materiali e di beni patrimoniali da effettuare.

Debiti verso fornitori
L'analisi della voce è la seguente:

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Fornitori ordinari	953.390	873.757	79.633
Amministrazioni dello Stato ed altre amm. pubbliche	6.231	35.350	(29.119)
Altre aziende di trasporto	844	434	410
Società collegate indirette	18.514	19.923	(1.409)
Totale	**978.979**	**929.464**	**49.515**

Al fine di consentire una più efficace rappresentazione dei dati, sono state apportate delle riclassifiche che hanno interessato anche il 2002 ed in particolare il valore dei debiti per cessione crediti da fornitori ed il fatture da ricevere sono stati aggregati nella posta "Fornitori ordinari" e "Collegate indirette".
Come si evince dalla tabella i "Fornitori ordinari" esterni al Gruppo rappresentano la parte più rilevante. Il peso dei debiti verso società

collegate di gruppo sul totale della posta è infatti relativamente basso (2%).

Tutti debiti verso fornitori esposti risultano ovviamente esigibili entro l'esercizio.

I "Debiti verso fornitori ordinari" riguardano principalmente attività commerciale ed esprimono le rilevazioni contabili relative a fatture ricevute e da ricevere e ritenute a garanzia: queste ultime ammontano a € 41.471 mila e sono pari al 5% circa del debito verso fornitori ordinari. L'incremento dei debiti verso fornitori è dovuto principalmente ad un maggior volume di investimenti e ad un rallentamento del piano dei pagamenti. In controtendenza, invece, i debiti per cessione crediti da fornitori e per trattenute a garanzia, che registrano una riduzione rispettivamente di € 3.104 mila e di € 1.937 mila.

I "Debiti verso pubbliche amministrazioni" registrano un drastico decremento a dimostrazione di una riduzione dell'attività commerciale nei confronti delle stesse.

I "Debiti verso agenzie e altre aziende di trasporto", infine, risultano raddoppiati rispetto all'esercizio precedente e sono rappresentati totalmente da debiti verso la società CIT SpA specializzata in viaggi e turismo, su cui si appoggia la società anche per trasferte di lavoro.

I "Debiti verso le società collegate indirette" risultano in lieve decremento (€ 1.409 mila) rispetto all'esercizio precedente.

Tale riduzione è confermata per € 1.627 mila dalla corrispondente diminuzione dei debiti verso la società TSF, con cui RFI intrattiene rapporti di natura di outsourcing informatico, dall'azzeramento dei debiti verso CEMAT per € 7 mila, parzialmente compensati dal decremento dei debiti verso ISFORT (€ 226 mila) con cui RFI intrattiene rapporti commerciali relativi ad attività di formazione.

Debiti verso imprese controllate

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
TAV - Treno Alta Velocità SpA	22.415	75.895	(53.480)
Totale	**22.415**	**75.895**	**(53.480)**

La posta ammonta a € 22.415 mila ed è rappresentata integralmente da debiti verso la società TAV. Tali debiti sono quasi totalmente esigibili entro l'esercizio successivo.

I debiti a lungo sono costituiti da acconti pari a € 199 mila ricevuti dalla controllata TAV.

Per quanto riguarda il debito per il rimborso dei costi scaturenti dal quarto atto modificativo, l'importo si riferisce al residuo di quanto fatturato, nel corso del 2001, per il tratto funzionale Padova-Mestre della tratta Verona-Venezia ed il nodo di Venezia, secondo quanto stabilito nel quarto atto modificativo alla Convenzione. Il decremento del debito verso TAV è da ricollegarsi alla nuova modalità di copertura degli oneri finanziari (per i contributi in conto interessi) da parte della società con decorrenza 1° gennaio 2003, di cui già riferito nella Relazione sulla Gestione.

Debiti verso imprese collegate

I debiti verso società collegate si compongono come segue:

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Italcertifer ScpA	649	132	517
LTF Sas	0	250	(250)
Totale	**649**	**382**	**267**

Ammontano in totale a € 649 mila e registrano un aumento rispetto al 31 dicembre 2002 di € 267 mila, dovuto all'effetto differenziale tra la riduzione verso LTF per i decimi versati nel corso dell'esercizio 2003 (€ 250 mila) e da maggiori debiti di natura commerciale verso Itacertifer per la rimanente parte (€ 649 mila).

Debiti verso imprese controllanti

I debiti verso la società controllante Ferrovie dello Stato SpA ammontano a € 20.973 mila e si riferiscono a prestazioni di natura commerciale. La posta subisce un decremento di € 51.691 mila, dovuto principalmente al fatto di aver contratto un minor volume di debiti nel corso dell'esercizio 2003 ed aver effettuato un maggior volume di pagamenti.

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Ferrovie dello Stato SpA	20.973	72.664	(51.691)
Totale	**20.973**	**72.664**	**(51.691)**

Debiti tributari

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
IRAP	0	45.000	(45.000)
Ritenute alla fonte	39.323	38.477	846
Condono	0	6.406	(6.406)
Altre imposte	429	194	235
Totale	**39.752**	**90.077**	**(50.325)**

I debiti di natura tributaria riguardano le ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi, nonché l'imposta sostitutiva, in misura pari all'11% che, a decorrere dal 1° gennaio 2001, viene calcolata sull'ammontare della rivalutazione annua del Fondo TFR in base al DL n. 47/2000 e le altre imposte.

Inoltre, nella posta è stato chiuso il debito derivante dall'utilizzo della "Dichiarazione integrativa" (condono fiscale): nel 2003 la società ha aderito al condono fiscale presentando dichiarazione integrativa semplice ai soli fini IVA, versando peraltro il solo importo minimo richiesto dalla norma, pur non essendo evidente a causa dell'importo esiguo (€ 300), come ampiamente commentato nella Relazione sulla Gestione.

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Entro l'esercizio successivo:			
INPS - Fondo speciale	68.222	56.292	11.930
INPS - Fondo speciale legge n. 141/90	830	830	0
INPS	3.208	5.143	(1.935)
ENPAM	61	135	(74)
INAIL	6.025	6.025	0
IPSEMA	362	362	0
EUROFER	1.718	8.581	(6.863)
Debiti per contributi previdenziali su comp. da liquidare	24.099	24.303	(204)
Altri istituti	1.047	944	103
Totale	**105.572**	**102.615**	**2.957**
Oltre l'esercizio successivo:			
INAIL	126.532	132.557	(6.025)
IPSEMA	361	723	(362)
Totale	**126.893**	**133.280**	**(6.387)**
Totale generale	**232.465**	**235.895**	**(3.430)**

La voce accoglie, come evidenziato nella tabella, il debito per ritenute previdenziali a carico del personale e del datore di lavoro rimaste da versare, l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma non ancora liquidate, nonché i debiti per prepensionamenti ai sensi della legge n. 141/90 relativi agli oneri per contributi straordinari al Fondo speciale INPS. L'incremento dei debiti verso INPS Fondo speciale è correlato ovviamente all'aumento del costo di personale per il rinnovo contrattuale avvenuto nell'esercizio 2003 (descritto anche nella parte di Nota Integrativa relativa ai costi di personale) poiché, come detto, calcolato sulla base delle competenze al personale accertate.

I restanti debiti nei confronti dell'INAIL e dell'IPSEMA, in scadenza entro e oltre l'esercizio successivo, rappresentano i debiti residui per la riserva matematica relativa alle prestazioni antecedenti il trasferimento delle competenze assicurative (1° gennaio 1996); mentre entrambi mantengono per la quota esigibile entro l'esercizio successivo sostanzialmente la stessa consistenza del precedente esercizio, la quota oltre registra un notevole decremento (€ 6.025 mila) a causa del notevole ammontare di versamenti effettuati nell'esercizio 2003.

Rispetto alla chiusura del precedente esercizio si evidenzia il sostanziale decremento del debito verso il Fondo di previdenza complementare "EUROFER", istituito nell'anno 2001 e sottoscritto con verbale di accordo in data 20 dicembre 2002.

Al fondo contribuiscono i lavoratori ed il datore di lavoro in misura pari all'1% di alcune voci stipendiali (minimo tabellare, classi ed aumenti periodici, indennità integrativa speciale); inoltre viene versato al fondo anche una quota del TFR maturato annualmente.

Altri debiti

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Entro l'esercizio:			
Società consociate	411.911	379.936	31.975
Personale	153.918	152.561	1.357
Ferie non godute	90.481	91.294	(813)
Ministero dell'Economia e finanze	2.600	0	2.600
Pubbliche amministrazioni	480	1.344	(864)
Depositi cauzionali	8.397	8.306	91
Creditori diversi	32.250	76.213	(43.963)
Totale	**700.037**	**709.654**	**(9.617)**
Oltre l'esercizio:			
Società consociate	13	100	(87)
Depositi cauzionali	5.156	4.582	574
Personale	0	60	(60)
Totale	**5.169**	**4.742**	**427**
Totale generale	**705.206**	**714.396**	**(9.190)**

La posta ammonta a € 705.206 mila e registra rispetto all'esercizio precedente una diminuzione di € 9.190 mila. Tale posta risulta costituita principalmente da debiti verso "Società consociate", che ne rappresentano il 60% del valore complessivo, ed è quasi totalmente formata da debiti esigibili entro l'esercizio successivo.

I debiti verso "Società consociate" si compongono come segue:

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Centostazioni SpA	21.064	8.586	12.478
Ferrovie Real Estate SpA	20.964	0	20.964
Fercredit SpA	98.856	147.654	(48.798)
Grandi Stazioni SpA	16.523	45.670	(29.147)
Italferr SpA	72.455	85.311	(12.856)
Metropark SpA	1	21	(20)
Ferservizi SpA	29.681	28.888	793
Omniaexpress SpA	795	1.222	(427)
Serfer Srl	76	278	(202)
Passaggi SpA	133	540	(407)
Sita SpA	32	0	32
Sita Viaggi Srl	0	3	(3)
Sogin Srl	9	15	(6)
Trenitalia SpA	151.335	61.848	89.487
Totale	**411.924**	**380.036**	**31.888**

I debiti verso consociate hanno subito delle riclassifiche che hanno interessato anche il 2002, secondo una più corretta allocazione "per durata" dei conti: infatti si è ritenuto più corretto riclassificare come esigibili oltre l'esercizio successivo (€ 100 mila nell'esercizio 2002) alcune tipologie di debiti per la gestione patrimoniale.

La posta ammonta a € 411.924 mila e aumenta di circa € 31.888 mila rispetto all'esercizio precedente: tale incremento è principalmente la risultante di un decremento dei debiti verso Fercredit (€ 48.798 mila), verso Italferr (€ 12.856 mila), verso Grandi Stazioni (€ 29.147 mila) e

Ferservizi (€ 793 mila) e di un incremento dei debiti verso Trenitalia (€ 89.487 mila), verso Cento Stazioni (€ 12.478 mila) e verso Ferrovie Real Estate (€ 20.964 mila).

In particolare, vengono di seguito evidenziate le diverse tipologie di debito con le rispettive società consociate:

- i debiti verso Fercredit sono attribuibili in massima parte ad operazioni di factoring ovvero alla cessione dei crediti da parte dei fornitori di RFI ed in parte residuale ad operazioni di leasing e servizi di analisi finanziaria dei fornitori; la riduzione del debito totale verso Fercredit è funzione di una minore propensione alla cessione ma anche di una minore attività commerciale passiva da parte di RFI, evidenziata dalla riduzione del totale debiti verso fornitori rispetto all'esercizio precedente;
- i debiti verso Italferr sono riferibili in gran parte a progettazioni e direzione lavori. La riduzione consistente che si registra nell'anno 2003 è funzione della normale attività di evasione dello scaduto, non evidenziandosi, peraltro, alcuna riduzione dell'attività commerciale e di investimento nei confronti della società consociata rispetto ai dati di budget e all'esercizio precedente. Peraltro nel mese di aprile 2003 si è provveduto alla sottoscrizione del nuovo contratto, della durata di sei anni, per la fornitura di servizi di ingegneria relativi alla realizzazione di interventi infrastrutturali: tale sottoscrizione, avente effetto retroattivo all'1 gennaio 2003 sostituisce la precedente convenzione scaduta al 31 dicembre 2002. Tale nuovo contratto si caratterizza per la maggiore responsabilizzazione del fornitore Italferr in relazione a tempi e costi dei progetti, essendo prevista una erogazione di prestazioni di tipo "full service".
- i debiti verso Grandi Stazioni sono in massima parte relativi a rimborsi di oneri di conduzione e manutenzione dei complessi di stazione, ad indennità per mancata liberazione spazi nei complessi di stazione ed unità immobiliari cedute alla società nel 2001, a compensi relativi alla direzione lavori su interventi effettuati nei complessi di stazione, al rimborso di costi di manutenzione ordinaria e straordinaria rispettivamente effettuati nelle stazione di Roma Termini e a Genova in occasione dell'evento G8, alla quota per l'utilizzo di spazi di stazione a fini pubblicitari, al recupero compensazioni su canoni effettuate dal conduttore Cremonini SpA e ad interessi passivi. Il debito totale si riduce sensibilmente anche in funzione del pagamento di partite relative ad esercizi precedenti;
- i debiti verso Cento Stazioni sono relativi a contratti di gestione del patrimonio immobiliare strumentale; in particolare nel mese di marzo 2003 è stato sottoscritto un accordo integrativo del contratto del 27 giugno 2001 al fine di accelerare la realizzazione degli interventi programmati, che prevede l'esecuzione diretta (In House) delle prestazioni di ingegneria necessarie: in definitiva la società Cento Stazioni diviene "soggetto tecnico" (società di ingegneria) di RFI, svolgendo direttamente progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva oltre alla direzione lavori e a tutte le altre attività di project manager;

- i debiti verso Trenitalia sono rappresentati principalmente dai servizi di trasporto in conto diporto e servizio e da servizi di ingegneria della manutenzione e manutenzione ciclica;
- quelli con Ferservizi riguardano contratti di gestione del patrimonio immobiliare non strumentale e di service amministrativo/gestionale;
- i debiti verso Ferrovie Real Estate riguardano i rapporti commerciali relativi alla gestione immobiliare.

La variazione dei "Debiti verso il personale", precedentemente descritta è dovuta dall'aumento delle seguenti componenti:

- competenze maturate e non ancora liquidate nell'esercizio 2003 relative a fine esercizio, assegno personale pensionabile e premio per risultati (€ 3.263 mila);
- ritenute operate a titolo di indennità di malattia in misura superiore rispetto all'indennità effettivamente liquidata al personale (€ 700 mila).

Tali incrementi sono rafforzati dall'aumento del debito per indennità di buonuscita (€ 5.807 mila) e TFR (€ 3.415 mila) liquidati al personale cessato dal servizio durante l'esercizio 2003; invece risultano attenuati dal decremento dei debiti per indennità di buonuscita da liquidare relativa al personale ex OPAFS (€ 10.160 mila).

Il lieve decremento del debito per ferie maturate e non liquidate (€ 813 mila), come già precedentemente detto, è dovuto all'ammontare delle ferie ancora da usufruire da parte del personale di RFI al 31 dicembre 2003 rispetto a quelle al 31 dicembre 2002.

È da segnalare, inoltre, l'accensione del debito verso il ministero dell'Economia e delle finanze (€ 2.600 mila), relativo ad oneri non sostenuti dalla società per contributi previsti da Contratto di Programma per gli extra-costi di condotta ed adeguamento tecnologico infrastrutturale (K1 e K2), prevedibilmente non rendicontabili e, quindi, da conguagliare nei confronti del ministero per gli anni 2001 e 2002.

La voce "Creditori diversi" a sua volta si articola come segue:

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Fondo a gestione bilaterale	365	330	35
Introiti alloggi a riscatto	0	41.357	(41.357)
Gestione alloggi ferrovieri	1.266	7.799	(6.533)
Altri creditori diversi	30.619	26.727	3.892
Totale	**32.250**	**76.213**	**(43.963)**

I "Debiti verso creditori diversi" hanno subito una riclassifica che ha interessato anche il 2002, secondo una più corretta allocazione per natura dei conti: infatti si è ritenuto più corretto esporre il valore dei "Depositi cauzionali esigibili entro l'esercizio successivo" (€ 8.306 mila nell'esercizio 2002) separatamente dalla voce in oggetto, secondo quanto fatto per la quota esigibile oltre l'esercizio successivo.

Il decremento che si registra (€ 43.963 mila) è dovuto principalmente alla cancellazione delle partite di debito legate alla legge n. 605/66 (relativa al programma decennale di "provvidenze finanziarie ed assicurative" per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri) non più dovute in quanto le stesse non trovano più ambito di applicazione.

L'aumento degli "Altri creditori diversi" è, invece, determinato dai debiti verso le assicurazioni relativi a polizze stipulate a copertura dei rischi derivanti da contratti di appalto e dai debiti verso creditori diversi relativi a prestazioni rese per rapporti di collaborazione coordinata e continuativa.

RATEI E RISCONTI PASSIVI

La posta ammonta a € 461.879 mila con un decremento rispetto all'esercizio 2002 di € 52.007 mila.

	Saldo al 31.12.2003	Saldo al 31.12.2002	Differenza
Ratei passivi	4.200	4.712	(512)
Risconti passivi	457.679	509.174	(51.495)
Totale	**461.879**	**513.886**	**(52.007)**

I "Risconti passivi" sono principalmente relativi alle quote dei ricavi differiti derivanti:

- dalla cessione alla società Basictel (€ 114.093 mila) dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche di competenza dei futuri esercizi, il cui contratto, oggetto di ridefinizione ai sensi delle modifiche introdotte nella scrittura privata del 25 giugno 2003, ha durata di 30 anni. È il caso di rilevare, come si è riferito nella Relazione sulla Gestione, che tali crediti sono stati rettificati, in quanto si è verificata la condizione sospensiva cui era subordinata l'efficacia dell'atto;
- dalla cessione alla società IPSE 2000 (€ 240.000 mila) del diritto di selezionare ed utilizzare, fino al 31 dicembre 2016, n. 1.500 siti su cui installare antenne ed apparecchiature per la tecnologia UMTS;
- dal contributo concesso dallo Stato per ripristinare le opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte 1994 (€ 7.686 mila);
- dalla cessione alla società Infostrada (€ 10.329 mila) del diritto d'uso delle fibre inerti RFI, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altre parti della rete IS (Impianti di Segnalamento e Sicurezza della circolazione treni).

CONTI D'ORDINE

I Conti d'Ordine sono di seguito commentati:

1. Rischi

L'ammontare complessivo dei rischi per garanzie prestate a terzi, pari a € 5.807 mila è costituito da avalli a favore della consociata Fercredit per € 5.165 mila, a fronte di crediti ceduti da fornitori di RFI per i quali sussistono contestazioni con RFI medesima e da fideiussioni prestate a terzi per € 642 mila.

2. Impegni

Beni in leasing

Riguardano i canoni residui da pagare per beni in locazione finanziaria: € 22 mila.

Garanzie su prestiti contratti dalla controllata TAV

Riguardano le garanzie prestate ai sotto indicati istituti finanziari, per i prestiti a medio e lungo termine concessi alla società TAV:

- BEI per € 2.651.748 mila;
- Banca OPI-San Paolo IMI per € 500.000 mila;
- Westdeusche per € 500.000 mila;
- Merril Lynch per € 1.000.000 mila;
- DEXIA-CREDIOP per € 350.000 mila;
- Cassa Depositi e Prestiti per € 468.814 mila;
- Oneri finanziari per circa mille euro.

I debiti a medio e lungo termine verso banche contratti da TAV sono tutti assistiti da garanzie prestate da RFI all'istituto finanziatore. In particolare RFI ha assunto l'obbligo di pagare, in solido con TAV, (ai sensi dell'art. 1273 c.c.) quanto stabilito dai singoli contratti di finanziamento (in termine di capitale, interessi ed altri oneri di natura finanziaria); inoltre i finanziamenti risultano assistiti dalla garanzia dello Stato (azionista unico della Capogruppo Holding FS) ai sensi della legge n. 78/94.

Impegni di acquisto per servizi

Tra gli impegni quest'anno si evidenzia anche il valore degli impegni residui verso terzi contratti dalla controllata TAV al 31 dicembre 2003, relativi al nodo di Firenze per € 121.102 mila e alla tratta Firenze-Roma per € 4.998 mila, questi ultimi riguardanti interamente i rapporti della TAV con Italferr.

Tali impegni scaturiscono dalla Convenzione RFI/TAV del 9 dicembre 2003 che prevede la riconduzione nella responsabilità di RFI della committenza dell'intervento sul nodo di Firenze, le cui procedure, atte a formalizzare tutti gli adempimenti necessari per dare operatività al dettato negoziale, saranno completate entro sei mesi.

3. Beni di terzi in consegna

Altri beni di terzi

Riguardano il valore dei beni diversi in consegna: € 221 mila.

Fonti di finanziamento per aumenti di capitale sociale e contributi diversi per investimenti da realizzare

La copertura finanziaria degli investimenti si realizza per € 5.428.000 mila con fondi già provveduti e per € 17.918.000 mila con fondi da provvedere.

È opportuno segnalare che in sede di bilancio 2003 il contenuto della posta relativa agli Investimenti ed alle Fonti di finanziamento è stato rivistato.

Al riguardo si precisa, inoltre, che è stata anche effettuata per l'anno 2002 una riclassifica dalla posta relativa alle "Fonti di finanziamento da provvedere non ricomprese nel Contratto di Programma, ma stabilite con leggi" nella posta relativa alle "Somme da ricevere dallo Stato" per € 419.105 mila.

CONTO ECONOMICO

VALORE DELLA PRODUZIONE

Valore della produzione	2003	2002	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	834.653	860.524	(25.871)
Variazioni lavori in corso su ordinazione	0	0	0
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	355.849	382.790	(26.941)
Altri ricavi e proventi	3.533.975	3.537.747	(3.772)
Totale	**4.724.477**	**4.781.061**	**(56.584)**

La posta ammonta a € 4.724.477 mila e registra un decremento rispetto all'esercizio 2002 di € 56.584 mila.
Per un'analisi di dettaglio, si rimanda all'analisi delle singoli voci.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2003	2002	Variazioni
Pedaggio e prestazioni infrastrutturali	658.910	648.406	10.504
Navigazione	12.629	12.287	342
Vendite di materiali	2.108	14.513	(12.405)
Prestazioni a terzi	120.463	125.724	(5.261)
Altri ricavi	40.543	59.594	(19.051)
Totale	**834.653**	**860.524**	**(25.871)**

In questa posta "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" assumono rilevanza determinante i ricavi delle attività proprie del ramo d'azienda infrastruttura, quali il pedaggio.
Questi ultimi riguardano principalmente i rapporti con Trenitalia oltre che con Metronapoli ed altre imprese ferroviarie minori. Gli stessi rappresentano, al netto degli sconti, il 79% circa del totale dei ricavi della gestione caratteristica.
Le voci della sottostante tabella sono relative al corrispettivo pagato dalle Imprese Ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura nell'esercizio 2003.

Pedaggio ed altre prestazioni dell'infrastruttura	2003	2002	Variazioni
Pedaggio	511.509	501.189	10.320
Servizi di traghettamento	43.219	42.470	749
Servizi di manovra	14.139	15.093	(954)
Vendita trazione elettrica	90.043	89.654	389
Totale	**658.910**	**648.406**	**10.504**

L'incremento registrato nella voce "Pedaggio" per l'esercizio 2003 riflette l'aumento dei volumi di traffico, il riequilibrio nel carico della rete ed un minor sconto erogato per la variazione del mix di offerta (ovvero aver effettuato corse su tratte di rete con sconti differenziati).
In particolare si evidenzia che nei confronti di Trenitalia l'esercizio 2003 ha fatto registrare:
- un ricavo per pedaggio di € 751.104 mila;
- uno sconto di € 249.878 mila;
- un ricavo di € 89.037 mila per distribuzione di energia AT;
- un ricavo di € 43.219 mila per servizi di traghettamento;
- un ricavo di € 10.986 mila per servizi di manovra;
- un ricavo di € 3.150 mila per servizi di gestione terminali merci.

Come già precisato nella Relazione sulla Gestione, i ricavi intersocietari derivanti da introiti sul pedaggio verso Trenitalia rappresentano la voce più significativa dei ricavi del Conto Economico, la cui incidenza percentuale rispetto ai terzi è del 98,2%. L'aumento di tali ricavi è l'effetto di una maggiore produzione di treni-Km. Tuttavia, a causa del ritardo nell'adeguamento del canone al tasso d'inflazione programmato dell'1,4%, previsto per l'inizio del 2003 ma autorizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti solo a fine luglio, gli introiti da pedaggio si sono mantenuti su livelli previsti.

Nei confronti di Metronapoli si registrano ricavi per:

- pedaggio di € 8.527 mila con uno sconto di € 849 mila;
- distribuzione di energia AT di € 534 mila.

Nell'esercizio 2003 sono stati contabilizzati nei confronti del mercato esterno:

- ricavi per pedaggio per € 4.637 mila con uno sconto di € 2.032 mila;
- ricavi per distribuzione di energia AT per € 472 mila;
- ricavi per servizi di manovra per € 3 mila.

Anche se in misura contenuta, è da segnalare il lieve incremento dei ricavi per i servizi di traghettamento (€ 749 mila) dovuto alla richiesta di corse straordinarie verso le isole maggiori verificatesi nel corso del periodo estivo 2003.

Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	**2003**	**2002**	**Variazioni**
Vendite di:			
Materiali di scorta	1.312.	11.651	(10.339)
Pubblicazioni	585	456	129
Materiali diversi	211	2.406	(2.195)
Totale	**2.108**	**14.513**	**(12.405)**
Prestazioni a terzi			
Lavori e forniture	46.410	63.797	(17.387)
Corrispettivi binari di racc., staz. com. e tronchi confine	13.881	15.169	(1.288)
Canoni e noli di materiale rotabile ed di altro materiale	74	38	36
Prestazioni sanitarie	16.658	17.313	(655)
Altre prestazioni	43.440	29.407	14.033
Totale	**120.463**	**125.724**	**(5.261)**
Altri ricavi			
Rimborsi da terzi e ricavi diversi	39.239	58.888	(19.649)
Rimborsi dal personale	1.304	706	598
Totale	**40.543**	**59.594**	**(19.051)**
Totale generale	**163.114**	**199.831**	**(36.717)**

Nel complesso la posta "Ricavi per vendite e prestazioni a terzi" subisce una riduzione netta pari a € 36.717 mila, dovuta principalmente all'effetto combinato della diminuzione delle "Vendite di materiali di scorta" (€ 10.339 mila), dei "Lavori in conto terzi e servizi di ingegneria" verso TAV ed enti locali (€ 17.387 mila) e "Rimborsi da terzi e ricavi diversi" (€ 19.649 mila), come meglio specificato più avanti, e dell'aumento delle "Altre prestazioni" (€ 14.033 mila).

La variazione intervenuta nella voce "Vendita di materiale di scorta", pari ad un decremento di circa l'89% rispetto all'esercizio 2002, è funzione della varianza con cui si verificano le dismissioni di materiale in disuso: tale vendita non è di fatto costante negli anni poiché dipende dal materiale tolto d'opera non più utilizzabile destinato alla vendita. Infine è da notare che parte di tale decremento dipende dal cambio di criterio di contabilizzazione dei ricavi derivanti dalla vendita di materiale di scorta che nel corso dell'esercizio 2003 è stato portato nella voce "Prodotti accessori al servizio ferroviario" negli "Altri ricavi e proventi": a tal riguardo si veda nello specifico paragrafo di Nota Integrativa la corrispondente variazione in aumento di detta ultima voce.

Nelle "Prestazioni a terzi" la voce "Altre prestazioni" ha subito una riclassifica che ha interessato anche il 2002 che, secondo una più corretta allocazione per natura dei conti, rialloca i corsi professionali (€ 445 mila nel 2002) in tale posta dai "Rimborsi da terzi e ricavi diversi" degli "Altri ricavi" e gli indennizzi assicurativi (€ 434 mila nel 2002) da tale posta ai "Proventi diversi" degli "Altri proventi".

Tra le "Prestazioni a terzi" si è ritenuto opportuno mettere in evidenza le prestazioni sanitarie che ammontano a € 16.658 mila nell'esercizio 2003. Il peso percentuale delle prestazioni sanitarie erogate nei confronti delle società del Gruppo FS sul totale è del 54% (solo verso Trenitalia il valore di queste nell'esercizio 2003 è di € 8.429 mila). Peraltro è da evidenziare che le prestazioni sanitarie infragruppo si riducono rispetto all'esercizio 2002 di € 847 mila, rispetto, invece, ad una lieve crescita delle stesse verso il mercato esterno (€ 192 mila).

Più nel dettaglio, le prestazioni per "Lavori e forniture" si riducono con riferimento all'esercizio 2002 del 28% principalmente in funzione del forte decremento registrato nei ricavi verso TAV (€ 12.472 mila con una riduzione del 35%) a causa dei minori lavori per servizi di ingegneria commissionati rispetto all'esercizio 2002.

Tra le "Altre prestazioni" vengono ricomprese le seguenti tipologie:

- prestazioni rese dall'Istituto Sperimentale (€ 2.808 mila);
- servizi per attività di formazione ed acquisti di gruppo (€ 3.423 mila);
- prestazioni diverse (€ 37.208 mila)
- prestazioni legate all'attività Cesifer (€ 1.635 mila) relative al rilascio dei certificati di sicurezza delle imprese ferroviarie.

Nel complesso tale posta subisce un incremento di € 14.034 mila dovuto principalmente a ricavi derivanti dalla realizzazione di nuovi cavalcavia ed elettrodotti nell'Area Centro Nord. In tale voce figurano anche i ricavi derivanti dai canoni corrisposti dal Gestore della Rete di Trasmissione Nazionale per l'utilizzo di elettrodotti di alta tensione di proprietà della società, pari a € 2.635 mila per il 2003: nelle sopravvenienze per la competenza 2001 e 2002 sono stati registrati ricavi per la stessa natura pari ad € 4.898 mila.

All'interno di tale posta, inoltre, figurano nei confronti di società del Gruppo FS:

- ricavi per sperimentazioni, certificazioni e consulenze verso Italferr per € 1.431 mila;

– ricavi per "Servizi per acquisti" prestati a Trenitalia per € 1.009 mila;
– ricavi per "Servizi per acquisti" prestati a Ferservizi per € 1.926 mila;

Invece, sempre in merito a tale posta ma nei confronti del mercato esterno, si evidenziano minori ricavi (€ 1.288 mila) nei confronti delle ferrovie estere (francesi e svizzere) relativi a servizi erogati nelle stazioni di confine.

Nella posta "Rimborsi da terzi e ricavi diversi" si evidenziano:

– rimborsi per costi comuni di gestione degli uffici verso Grandi Stazioni (€ 7.885 mila);
– rimborsi per oneri Polfer verso Ferrovie dello Stato (€ 3.275 mila);
– rimborsi per servizi appaltati di pulizia per € 6.631 mila (di cui € 3.531 mila verso Cento Stazioni e € 3.019 mila verso Trenitalia);
– rimborsi del personale distaccato per € 10.883 mila (di cui € 6.747 verso Ferservizi, € 1.795 mila verso Trenitalia e € 1.019 mila verso Ferrovie dello Stato).

Il forte decremento che si registra nell'esercizio 2003 riguarda principalmente il riaddebito dei costi di pulizia, ovvero il fatto che il contratto dei servizi di pulizia è stato ricondotto alle singole società che utilizzano direttamente i suddetti servizi e quindi RFI non effettua più il ribaltamento di questi oneri a Trenitalia e Ferservizi. Analoga situazione si registra per il rimborso dei costi del personale distaccato (il dato relativo all'esercizio 2002 era comprensivo del ribaltamento oneri del personale Unità Tecnologie Materiale Rotabile trasferito a Trenitalia).

INCREMENTO IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI

	2003	2002	Variazioni
Materiali prelevati dalle scorte impiegati in invest.	190.418	217.946	(27.528)
Spese di personale, generali e di trasporto c/invest.	165.431	164.844	587
Totale	**355.849**	**382.790**	**(26.941)**

Dall'analisi della tabella trova conferma il decremento avuto dagli interventi di investimento, coerentemente col fatto che il Piano straordinario degli investimenti si trova nella sua fase conclusiva.

Più in dettaglio si rileva che la riduzione delle capitalizzazioni è riconducibile sia al blocco di alcuni progetti di sviluppo in relazione alla crisi/fallimento di alcune delle principali imprese fornitrici, sia ai minori interventi per investimenti di manutenzione straordinaria connessi allo slittamento della formalizzazione del contratto quadro dei lavori all'armamento.

È anche da notare che nel corso del 2003, anche a seguito dell'implementazione di un modulo informatico nuovo (PS2), che gestisce la contabilità degli investimenti della società, è stato inserito una nuova modalità di calcolo per la contabilizzazione delle capitalizzazioni del costo di personale, non più effettuato sui costi effettivi bensì su una tariffa standard.

Altri ricavi e proventi	**2003**	**2002**	**Variazioni**
Contributi dallo Stato, dall'UE e da altri			
– Contratto di Programma	382.100	1.452.892	(1.070.792)
– Altri	4.386	13.183	(8.797)
Totale	**386.486**	**1.466.075**	**(1.079.589)**
Proventi immobiliari			
– Locazione immobili	100.903	80.222	20.681
– Affitti di terreni	9.504	9.844	(340)
– Altre servitù	60.093	92.463	(32.370)
Totale	**170.500**	**182.529**	**(12.029)**
Utilizzo integrazione fondo ristrutturazione	**1.926.372**	**1.823.314**	**103.058**
Utilizzo fondo manutenzione ordinaria	**977.000**	**0**	**977.000**
Altri proventi			
– Prodotti accessori al servizio ferroviario	13.415	519	12.896
– Corrispettivi per attività comm.le nelle stazioni	0	0	0
– Proventi diversi	35.255	48.812	(13.557)
– Sopravven. attive per aggiornamento stime	14.990	6.297	8.693
– Pubblicità nelle stazioni e nei treni	9.957	10.201	(244)
Totale	**73.617**	**65.829**	**7.788**
Totale generale	**3.533.975**	**3.537.747**	**(3.772)**

Dall'analisi delle tabelle emerge con chiarezza che anche per l'esercizio 2003 il segmento di mercato interessato dall'attività di RFI è sostanzialmente caratterizzato da una spiccata prevalenza di rapporti, più che verso il mercato esterno, con lo Stato e con società del Gruppo FS, dato che:

- il progressivo allargamento al mercato esterno continua ad interessare volumi ridotti;
- i ricavi patrimoniali sono in gran parte relativi a rapporti con Ferservizi, con Grandi Stazioni e Cento Stazioni e – per la quota relativa al ribaltamento dell'indennità di occupazione spazi nelle grandi stazioni – verso Trenitalia e Ferrovie dello Stato, per effetto del fatto che il contratto con Grandi Stazioni è ancora visto unitariamente verso il Gruppo FS, con RFI come responsabile di contratto.

C'è da rilevare che la riduzione relativa alle "Altre servitù" dei proventi immobiliari risente dell'operazione di scissione immobiliare effettuata al 31 ottobre 2003 ed in parte al processo in itinere di liberazione spazi da parte di Trenitalia e Fersevizi all'interno delle grandi stazioni.

I contributi in conto esercizio da Contratto di Programma si riferiscono:

- agli extra costi di circolazione e di condotta (questi ultimi in termini di sconto alle aziende di trasporto);
- alle perdite del servizio traghetto con la Sardegna e la Sicilia;
- agli indennizzi per perdite finanziarie di cui all'art. 5 comma 5 DPR n. 277/98.

Per l'esercizio 2003, gli oneri di manutenzione ordinaria delle infrastrutture vengono coperti attraverso l'utilizzo dell'apposito fondo istituito in sede di recepimento delle risultanze della valutazione del patrimonio di RFI nel bilancio al 31 dicembre 2002, non essendo per l'esercizio 2003 questi erogati dallo Stato come contributi in conto esercizio. La legge finanziaria 2003, del 27.12.2002, n. 289, art. 75 comma 5 recita: *"il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è autorizzato a compensare l'onere*

relativo alla manutenzione dell'infrastruttura medesima anche attraverso l'utilizzo del fondo di ristrutturazione di cui all'art. 43, comma 5, della legge 23.12.98 n. 448".

Come indicato nella Relazione sulla Gestione, i contributi in conto esercizio per il 2003 sono stati iscritti in misura pari a quanto stabilito dalla legge finanziaria per l'anno 2003. Secondo quanto previsto dall'art. 17 del Contratto di Programma, la società deve presentare entro il 30 giugno 2004 apposita rendicontazione che attesti l'entità degli extra-costi di circolazione e di condotta sostenuti, nonché degli oneri concessori e tasse concessionali, al fine di determinare le eventuali differenze annuali rispetto ai contributi riconosciuti in via preventiva. Su tali basi saranno definiti con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti gli eventuali conguagli sulle somme già riconosciute per il 2003. I contributi suddetti sono stati quindi contabilizzati tenendo conto del sopramenzionato art. 17 del Contratto di Programma.

La flessione degli "Altri contributi" è dovuta sostanzialmente ad una minore imputazione dei ricavi nell'anno in corso relativi all'alluvione del Piemonte del 1994, in quanto i costi sostenuti a fronte di tale partita sono sensibilmente diminuiti rispetto all'anno precedente.

Nei "Proventi immobiliari" la voce "Altre servitù" ha subito una riclassifica che ha interessato anche il 2002 che, secondo una più corretta allocazione per natura dei conti, rialloca corrispettivi dalla locazione di fabbricati (€ 12.018 mila nel 2002) in tale posta dalla voce "Locazione immobili" ed i "Corrispettivi per attività commerciali nelle stazioni" (€ 124 mila nel 2002) dalla corrispondente voce degli "Altri proventi".

I proventi immobiliari sono relativi a rapporti con le seguenti società del Gruppo FS:

- Ferservizi per € 30.849 mila, di cui 12.266 mila per "Locazione immobili", € 4.227 mila per "affitto di terreni" e € 14.356 mila per "Altre servitù";
- Grandi Stazioni per € 23.191 mila, relativi esclusivamente a canoni di retrocessione;
- Cento Stazioni per € 8.798 mila, relativi esclusivamente a canoni di retrocessione;
- Trenitalia per € 10.718 mila, relativi ad oneri condominiali;
- Italferr per € 1.062 mila, relativi esclusivamente a canoni di locazione fabbricati non strumentali;
- Ferrovie dello Stato per € 5.022 mila, relativi esclusivamente a canoni di locazione fabbricati non strumentali;
- per la quota relativa al ribaltamento dell'indennità di occupazione spazi nelle grandi stazioni – verso Trenitalia per € 22.713 mila e verso Ferservizi per € 4.073 mila.

Il decremento netto dei proventi immobiliari (€ 12.029 mila) è determinato principalmente dalle seguenti variazioni:

- minori ricavi per indennità mancata liberazione immobili e oneri condominiali per minori rimborsi da parte di Trenitalia e Ferservizi per conto di Grandi Stazioni;
- minori ricavi per:

- mancata formalizzazione del contratto di building management con Ferservizi per la gestione degli uffici, comprensiva di una maggiorazione del canone relativa ai costi di manutenzione straordinaria che era stata accertata contabilmente nel 2002;
- operazione di scissione immobiliare;
- svuotamento palazzi compartimentali (Verona, Bologna e Torino);

– maggiori ricavi relativi ai canoni di retrocessione realizzati da Grandi Stazioni.

La riduzione delle "Altre servitù" è dovuta anche alla riduzione dei ricavi per diritti di passaggio ovvero al fatto di aver effettuato meno lavori per attraversamenti e parallelismi nell'esercizio 2003. In tale posta è ricompresa sia la quota del diritto d'uso di Infostrada di € 516 mila sia la quota del canone della società Basictel di € 4.260 mila (circa € 3.240 mila in meno rispetto all'esercizio precedente) per l'utilizzo di segmenti di linea: a tale riguardo si fa rinvio a quanto illustrato nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "I principali eventi dell'anno".

L'utilizzo dell'integrazione Fondo ristrutturazione ex lege n. 448/98

L'utilizzo dell'integrazione Fondo ristrutturazione – istituito in sede di redazione del bilancio relativo all'esercizio 2002 - è relativo alla sola copertura degli oneri di ammortamento, mentre la copertura delle minusvalenze derivanti da dismissioni – secondo modalità analoghe già adottate nei bilanci precedenti – è stata effettuata con un decremento diretto dell'Integrazione del fondo in parola.

L'utilizzo del Fondo manutenzione ordinaria

L'utilizzo del Fondo manutenzione ordinaria – istituito in sede di redazione del bilancio relativo all'esercizio 2002 - come sopra detto, è relativo alla totale copertura degli oneri di manutenzione ordinaria.

La determinazione dei suddetti oneri relativamente all'esercizio 2003 è stata effettuata con riferimento ai criteri di rendicontazione già adottati per il 2001 e 2002.

Altri proventi

Negli "Altri proventi" le voci "Corrispettivi per attività commerciali nelle stazioni" e "Proventi diversi" hanno subito delle riclassifiche che hanno interessato anche il 2002 che, secondo una più corretta allocazione per natura dei conti, riallocano specifici conti nei rispettivi dettagli dei "Ricavi per vendite e prestazioni" e dei "Proventi immobiliari", come già precedentemente esposto.

Tra questi ricavi è compresa la quota attribuita nell'esercizio 2003 del corrispettivo addebitato alla società IPSE per la concessione del diritto d'uso e godimento di 1.500 siti al fine di installare e mantenere antenne, impianti ed altri apparati per telecomunicazioni mobili con tecnologia UMTS. La relativa quota capitale e interessi è stata determinata in complessivi € 25.000 mila, di cui € 7.000 mila sono contabilizzati tra i "Proventi finanziari", sulla base dell'assunto contrattuale, ed in continuità con quanto effettuato in sede di redazione dei bilanci relativi agli esercizi precedenti.

Tale posta registra nel complesso, rispetto all'esercizio 2002, un aumento (€ 7.788 mila) dovuto all'effetto combinato del decremento dei "Proventi diversi" (€ 13.557 mila) e dell'aumento delle "Sopravvenienze della gestione caratteristica" (€ 8.693 mila) e dei "Prodotti accessori al servizio ferroviario" (€ 12.896 mila).
Il decremento dei "Proventi diversi" è dovuto principalmente al fatto che si sono ridotte le plusvalenze ordinarie (nel 2002 si era registrato un picco positivo a causa della vendita della stazione S. Pietro che ha generato una plusvalenza di € 14.217 mila); le sopravvenienze della gestione caratteristica risultano maggiori in quanto nell'esercizio 2003 si è registrata una eccedenza nella stima dell'IRAP 2002; infine l'incremento dei "Prodotti accessori al servizio ferroviario" è principalmente da ricondurre al cambio della procedura di contabilizzazione che nel corso dell'esercizio 2003 è stato portato a tale voce dai ricavi per vendite e prestazioni "Vendita di materiale di scorta", come già commentato in Nota Integrativa.
Infine c'è da rilevare che negli "Altri proventi" sono ricompresi i ricavi verso la Viacom SpA per la pubblicità nelle stazioni e sui treni che nell'esercizio 2003 sono stati pari a € 9.958 mila.

COSTI DELLA PRODUZIONE

La posta ammonta € 4.721.584 mila ed è relativa alle seguenti voci:

Costi della produzione	2003	2002	Variazioni
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	328.470	360.385	(31.915)
Servizi	691.899	672.170	19.729
Godimento beni di terzi	55.606	50.231	5.375
Personale			
– salari e stipendi	1.127.287	1.091.451	35.836
– oneri sociali	295.721	281.986	13.735
– trattamento di fine rapporto	105.793	105.771	22
– altri costi	1.135	18.422	(17.287)
Totale Costi di personale	**1.529.936**	**1.497.630**	**32.306**
Ammortamenti e svalutazioni:			
– immobilizzazioni immateriali	15.977	33.444	(17.467)
– immobilizzazioni materiali	1.910.395	1.789.870	120.525
– altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0	0
– svalutazioni crediti compresi nell'attivo circolante	9.926	9.223	703
Totale Ammortamenti e svalutazioni	**1.936.298**	**1.832.537**	**103.761**
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	47.229	42.612	4.617
Accantonamento per rischi e oneri	76.340	261.199	(184.859)
Altri accantonamenti	16.762	3.651	13.111
Oneri diversi di gestione	39.044	40.144	(1.100)
Totale generale	**4.721.584**	**4.760.559**	**(38.975)**

La posta registra una variazione in diminuzione pari a € 38.975 mila rispetto all'esercizio 2002. Tale decremento è sostanzialmente dovuto alla forte crescita degli "Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali" (conseguentemente alla variazione dei coefficienti di ammortamento se-

condo quanto già indicato nella Sezione 3 della Nota Integrativa), dei "Costi di personale" e dei "Costi per servizi", a fronte invece di un ridimensionamento degli "Accantonamenti per rischi ed oneri" e degli "Acquisti di materie prime".
Il dettaglio delle variazioni verificatesi nei costi di produzione è illustrato nelle tabelle che qui di seguito vengono esposte.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2003	2002	Variazioni
Acquisto di materiali	222.021	260.099	(38.078)
Energia elettrica per la trazione dei treni	76.500	74.315	2.185
Illuminazione e forza motrice	29.949	25.971	3.978
Totale	**328.470**	**360.385**	**(31.915)**

Per quanto attiene in particolare il magazzino, nel corso del 2003 si è registrato un livello complessivo di forniture, per entrate da ordini di materiali d'armamento e tecnologici, di circa € 165.000 mila, valore che risulta in diminuzione rispetto all'esercizio 2002 (€ 191.000 mila), per effetto di un calo registrato nelle richieste di materiali per l'esecuzione dei lavori. I consumi, infatti, sono stati pari a € 246.000 mila in flessione rispetto a quelli dell'esercizio precedente (€ 271.000 mila).
Il valore delle scorte dei materiali per infrastrutture (armamento e tecnologici) si attesta a € 141.000 mila ed in calo rispetto al valore di € 183.000 mila rilevato alla fine dell'anno precedente.
Tale notevole diminuzione è da ascrivere ad un migliore processo di razionalizzazione del ciclo di utilizzo dei materiali. In particolare si è consolidata la strategia legata all'invio diretto, soprattutto in prossimità dei tempi previsti per l'inizio dei lavori, dei materiali dai fornitori agli utilizzatori, evitando il passaggio per i magazzini nazionali.

Costi per servizi	2003	2002	Variazioni
Servizi e lavori appaltati			
– Pulizia, aut. sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri	130.717	159.956	(29.239)
– Servizi gest. Patrimonio immobiliare	80.471	89.344	(8.873)
– Servizi informatici in outsourcing	39.840	36.088	3.752
– Riparazioni e manutenzioni:	142.387	126.051	16.336
– Beni immobili	123.260	108.925	14.335
– Beni mobili	19.127	17.126	2.001
Totale servizi e lavori appaltati	**393.415**	**411.439**	**18.024**
Prestazioni diverse			
– Costi comuni di gruppo	39.752	13.502	26.250
– Utenze	33.844	32.809	1.035
– Servizi di mensa e ticket restaurant	29.221	29.008	213
– Premi assicurazioni	30.023	27.323	2.700
– Manutenzione eccezionale	24.517	24.649	(132)
– Contabilità e tesoreria	15.327	15.196	131
– Consulenze e prestazioni professionali	14.891	11.979	2.912
– Amministrazione del personale	13.589	12.945	644
– Concorsi e compensi ad altre ferrovie	12.222	12.157	65
– Facilities	9.537	12.746	(3.209)
– Pubblicità e marketing	9.402	7.993	1.409
– Polfer	8.432	6.987	1.445
– Servizi di Holding	7.707	0	7.707
– Spazi serviti	7.006	10.944	(3.938)
– Istruzione professionale	6.901	6.575	326
– Personale distaccato	6.150	6.498	(348)
– Viaggi e soggiorni	5.159	3.477	1.682
– Acquisto e realizzazione software	2.392	2.856	(464)
– Ferrhotel	2.290	1.128	1.162
– Prestazioni sanitarie	1.075	1.237	(162)
– Altre prestazioni	19.047	20.722	(1.675)
Totale prestazioni diverse	**298.484**	**260.731**	**37.753**
Totale generale	**691.899**	**672.170**	**19.729**

Nei "Costi per servizi" sono state apportate diverse riclassifiche che hanno interessato anche il 2002 che riallocano specifici conti secondo una più corretta allocazione per natura:

- i "Servizi a bordo navi traghetto" (€ 12 mila nel 2002) sono stati inseriti tra i servizi e lavori appaltati per "Pulizia, autoservizi sostitutivi, trasporti e spedizioni";
- la manutenzione della linea (€ 33 mila nel 2002) è stata riclassificata dalla manutenzione di "Beni mobili" a "Immobili";
- le spese condominiali e di riscaldamento (€ 2.184 mila nel 2002) sono state spostate nei "Servizi di gestione del patrimonio immobiliare" da "Fitti e spese accessorie di locali privati" della posta "Godimento beni di terzi";
- gli oneri per decoibentazione (€ 8 mila nel 2002) sono stati inseriti nelle "Altre prestazioni" delle "Prestazioni diverse" dagli "Altri oneri straordinari".

Per quanto attiene alla posta "Servizi e lavori appaltati", si evidenziano i rapporti intrattenuti con le società del Gruppo nel corso dell'esercizio 2003:

- servizi di gestione del patrimonio immobiliare:
  - € 40.710 mila verso Grandi Stazioni;
  - € 19.961 mila verso Ferservizi;
  - € 17.763 mila verso Cento Stazioni;
- servizi informatici:
  - € 26.307 mila verso TSF;
  - € 8.347 mila verso Ferservizi;
  - € 667 mila verso Ferrovie dello Stato;
- trasporti, spedizioni e servizi appaltati:
  - € 11.796 mila verso Trenitalia;
  - € 2.291 mila verso Italferr;
  - € 1.296 mila verso OmniaExpress;
- riparazione e manutenzione:
  - € 1.217 mila verso Trenitalia;
  - € 168 mila verso Ferservizi;
  - € 134 mila verso TSF.

C'è da rilevare che i costi per la gestione immobiliare che interessano quasi completamente i rapporti intercompany, si riducono rispetto all'esercizio 2002 di € 8.873 mila per l'effetto combinato di:

- minori costi verso Cento Stazioni per rimborso oneri condominiali per effetto della modifica della base di calcolo dei costi delle 103 stazioni dovuta alla presa in carico della società dei costi relativi alle utenze agevolate ed ai servizi di pulizia "interbinari";
- minori costi verso Ferservizi per spazi serviti a causa della mancata formalizzazione del relativo contratto;
- maggiori costi di utenze a causa del rallentamento del processo di gestione diretta dei costi per conto di Cento Stazioni;
- minori costi verso Grandi Stazioni per la diminuzione degli oneri condominiali e per la ridefinizione dei criteri di ripartizione delle superfici occupate;
- minori costi di fee per dismissioni e valorizzazioni per il blocco delle vendite immobiliari;
- minori costi per effetto del processo di scissione immobiliare.

Per quanto attiene alla posta "Prestazioni diverse", si evidenziano i rapporti intrattenuti con le società del gruppo nel corso dell'esercizio 2003:

- premi assicurativi (€ 30.004 mila) e Polfer (€ 8.432 mila) sono esclusivamente verso la Controllante Ferrovie dello Stato;
- pubblicità e marketing per € 40.080 mila verso Grandi Stazioni, per € 793 mila verso Cento Stazioni, per € 414 mila verso Ferservizi e per € 995 mila verso Trenitalia che trovano il corrispondente ricavo negli "Altri proventi" (come ribaltamento da Viacom SpA);
- "Servizi amministrativi generali di Gruppo" che si compongono secondo la seguente ripartizione:
  - attività di service amministrativo per € 38.504 mila verso Ferservizi;
  - servizi di trasporto per € 9.734 mila verso Trenitalia, di cui € 34.921 per diporto e € 4.813 di servizio;

- servizi comuni per € 7.750 mila verso Ferrovie dello Stato;
- servizi di ferrhotel per € 2.290 mila e di mense per € 1.325 mila verso Ferservizi;

– tra le "Altre prestazioni" inoltre si evidenziano:
- i costi per prestazioni di personale per € 5.587 mila verso Ferrovie dello Stato;
- costi per corsi di istruzione professionale per € 2.677 mila e costi per spazi serviti per € 7.006 mila verso Ferservizi.

La rilevante riduzione nell'esercizio 2003 dei costi per "Servizi di pulizia" è dovuta sostanzialmente all'avvenuta suddivisione dei contratti con le ditte fornitrici tra le varie società del Gruppo: RFI non dovrà più sostenere tali costi per conto di altre società del Gruppo (Trenitalia e Ferservizi nell'esercizio 2002) con successivo riaddebito alle stesse, ma ciascuna società sosterrà i costi di pulizia direttamente nei confronti dei fornitori terzi. È opportuno mettere in evidenza che, contestualmente, si è registrata una diminuzione del valore della produzione "Rimborsi da terzi e ricavi diversi", come illustrato nel commento alla specifica voce di Nota Integrativa.

C'è comunque da rilevare che una parte di tale riduzione di costi è determinata dallo slittamento nel perfezionamento delle procedure negoziali nei servizi appaltati; in parte invece è compensata da un aumento dei costi dovuto al rallentamento del processo di gestione diretta dei costi per conto di Cento Stazioni e dall'aumento dei costi di pulizia interbinari rimasti a carico della società, come già detto in precedenza.

Il decremento della voce "Servizi di gestione del patrimonio immobiliare" è determinato principalmente dalle seguenti variazioni:

– riduzione di costi verso Ferservizi a causa dello svuotamento di palazzi compartimentali (Verona, Bologna e Torino) e di fee per dismissioni e valorizzazioni per il blocco delle operazioni immobiliari;
– maggiori costi verso Cento Stazioni per la presa in gestione delle 103 stazioni a decorrere dal 1° gennaio 2003;
– minori costi verso Grandi Stazioni per oneri condominiali e ridefinizione dei criteri di ripartizione delle superfici occupate.

I costi per "Riparazioni e manutenzioni" sia dei beni immobili che mobili registrano una crescita di € 16.336 mila rispetto all'esercizio 2002, dovuta principalmente all'effetto combinato di minori costi derivanti dallo slittamento temporale nel perfezionamento di procedure negoziali per la realizzazione del piano di manutenzione della linea, che viene svolta con maggior peso a partire dalla fine dell'esercizio 2003, ed un incremento di costi dovuti a maggiori lavori di manutenzione effettuati.

Per quanto riguarda i "Servizi informatici in outsourcing" si rileva un incremento rispetto all'esercizio 2002 di € 3.752 mila. C'è da rilevare che a partire dal 2003 il rapporto di gestione di tale servizio per RFI non è più verso Ferrovie dello Stato in qualità di "provider" bensì direttamente con la società TSF, come già descritto nella Relazione sulla Gestione.

Tra le "Prestazioni diverse", che risultano nel complesso in aumento di € 37.753 mila, è da rilevare che nell'esercizio 2003 sono state eviden-

ziate alcune poste rilevanti che nel 2002 erano ricomprese nelle "Altre prestazioni", riclassificando analogamente anche l'esercizio precedente.
L'incremento dei costi per consulenze (€ 2.912 mila) riguarda principalmente il passaggio totale delle attività legali in materia di contenzioso civile, amministrativo e penale da Ferrovie dello Stato SpA ad RFI; l'altro aumento dei costi delle assicurazioni (€ 2.700 mila) riguarda invece l'aumento dei costi delle relative polizze.
L'incremento dei costi comuni di gruppo pari a € 26.250 mila è relativo principalmente ai servizi di trasporto ai dipendenti per servizio e per diporto verso Trenitalia, mentre quello dei servizi di holding pari a € 7.707 mila è relativo principalmente all'area legale, finanziaria e building management.
I costi relativi alla manutenzione eccezionale fanno parte dell'insieme di quegli interventi urgenti intesi a riparare danni di forza maggiore dovuti ad eventi eccezionali che escludono per loro natura la programmabilità. Parte di tali costi sono ricompresi nella voce "Riparazioni e manutenzioni" ed in parte riguardano anche impiego di materiali ed infatti l'onere complessivo riferito a tale attività nell'esercizio 2003 ammonta a € 39.745 mila a fronte di € 33.745 mila del 2002.

Godimento beni di terzi

Godimento beni di terzi	2003	2002	Variazioni
Fitti e spese accessorie di locali privati	25.794	30.512	(4.718)
Rimborso oneri condominiali	13.602	9.812	3.790
Canoni per utilizzo brevetti - marchi	9.722	1.432	8.290
Locazioni e noleggio beni strumentali e altri beni	1.402	33	1.369
Altri canoni e noli	5.086	8.442	(3.356)
Totale	**55.606**	**50.231**	**5.375**

La posta in oggetto ha subito delle riclassifiche che hanno interessato anche l'anno 2002 che, secondo una più corretta allocazione per natura dei conti, rialloca le spese condominiali e di riscaldamento (€ 2.184 mila nel 2002) "Servizi di gestione del patrimonio immobiliare" da "Fitti e spese accessorie di locali privati".
I costi per godimento beni di terzi risultano nel complesso aumentati di € 5.375 mila, principalmente per l'effetto composto dell'aumento degli oneri condominiali (€ 3.790 mila), dei costi per l'utilizzo del marchio FS (€ 8.290 mila) e della riduzione dei fitti e spese accessorie di locali privati (€ 4.718 mila) e degli altri canoni (€ 3.356 mila).
La posta "Fitti e spese accessorie di locali privati" è stata interessata nell'esercizio 2003 da una riclassifica, precedentemente indicata nel commento ai Costi per Servizi "Servizi di gestione del patrimonio immobiliare", relativa al "Rimborso degli oneri condominiali", effettuata rispetto al 2002. Sempre in tale posta sono da rilevare gli oneri pagati a Grandi Stazioni per fitti e spese accessorie di locali privati per € 37.516 mila e per gli ultimi due mesi del 2003 anche quelli pagati a Ferrovie Real Estate per € 1.312 mila.
Si precisa che nel corso dell'esercizio 2003 sono stati contabilizzati minori costi verso il ministero delle Comunicazioni per la concessione delle radiofrequenze e ciò è dovuto a:

- pagamento diretto dei canoni di competenza di Trenitalia a partire dal 2003;
- cambio del criterio di imputazione contabile del canone per l'utilizzo delle radiofrequenze: tale contabilizzazione negli anni precedenti avveniva a gennaio di ogni esercizio, per disposizione ministeriale a partire dall'esercizio 2003 tale ricavo viene registrato in due tranche.

Nella voce "Canoni per utilizzo brevetti" è ricompreso il canone per utilizzo del marchio verso la controllante Ferrovie dello Stato SpA (€ 9.722 mila).

Infine, nella voce "Locazione e noleggio beni strumentali", è ricompreso il costo del noleggio carri nei confronti di Trenitalia (€ 1.402 mila).

COSTI DI PERSONALE

Costi di personale	2003	2002	Variazioni
Retribuzioni	1.127.287	1.091.451	35.836
Oneri sociali	295.721	281.986	13.735
Trattamento fine rapporto	105.793	105.771	22
Altri costi	1.135	18.422	(17.287)
Totale	**1.529.936**	**1.497.630**	**32.306**

Il costo del personale presenta un incremento rispetto all'esercizio 2002 determinato principalmente dal rinnovo contrattuale avvenuto nel 2003 nonostante la diminuzione della consistenza media del personale correlata anche al ritardo nel processo di ingresso di nuovo personale (quadri ed impiegati).

Per i dettagli relativi alle consistenze del personale si fa rinvio al paragrafo "Dati sull'occupazione".

AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

Ammortamenti e svalutazioni	2003	2002	Variazioni
Immobilizzazioni immateriali	**15.977**	**33.444**	**(17.467)**
Immobilizzazioni materiali			
Terreni fabbricati e infrastrutture ferroviarie	1.867.487	1.734.720	132.767
Materiale rotabile, Navi traghetto e impianti industriali	7.592	20.741	(13.149)
Attrezzature industriali e commerciali	21.223	22.496	(1.273)
Altri beni	14.093	11.913	2.180
Totale Immobilizzazioni materiali	**1.910.395**	**1.789.870**	**120.525**
Totale Ammortamenti	**1.926.372**	**1.823.314**	**103.058**
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0	0
Svalutazione crediti compresi nell'attivo circolante	**9.926**	**9.223**	**703**
Totale generale	**1.936.298**	**1.832.537**	**103.761**

Gli ammortamenti e le svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante ammontano, complessivamente, a € 1.936.298 mila con un incremento di € 103.761 mila dovuto in massima parte alla variazione dei

coefficienti di ammortamento della categoria Infrastruttura ferroviaria, secondo quanto già indicato nella apposito paragrafo della Nota Integrativa. L'effetto sul conto economico 2003 di tale cambiamento nei coefficienti di ammortamento è pari a € 80.951 mila. L'incremento complessivo degli ammortamenti dell'esercizio è stato in parte compensato dall'effetto dell'operazione di scissione immobiliare che ha comportato un decremento del patrimonio immobiliare con conseguente riduzione di relativi ammortamenti.

L'ammortamento dei cespiti ha dato luogo a prelevamenti dall'integrazione fondo ristrutturazione appostato nella posta A.5 a) dei "Ricavi della produzione" per un importo pari al totale degli ammortamenti registrati nell'esercizio 2003. Per quanto riguarda le aliquote di ammortamento applicate si rimanda alla Sezione 3 - Criteri di valutazione della Nota Integrativa.

Il passaggio in esercizio degli interventi sull'infrastruttura ed in particolar modo la sistemazione dei principali nodi ferroviari, il raddoppio delle linee e la realizzazione di impianti tecnologici tesi al miglioramento della qualità del servizio e dei livelli di sicurezza della circolazione, hanno registrato incrementi che hanno comportato un aumento delle immobilizzazioni e di conseguenza l'aumento dei relativi ammortamenti.

Nell'esercizio 2003 è stato ritenuto necessario procedere ad accantonamenti per svalutazione dei crediti per tenere conto dei crediti ritenuti inesigibili come già commentato nei paragrafi di Nota Integrativa relativi alla voce "Crediti dell'attivo circolante".

ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI

Accantonamenti per rischi ed oneri	2003	2002	Variazioni
Accantonamenti per rischi ed oneri			
– Contenzioso	55.882	204.538	(148.656)
– Valorizzazioni	6.689	21.000	(14.311)
– Altri rischi	13.769	35.661	(21.892)
Totale Accantonamenti per rischi	**76.340**	**261.199**	**(184.859)**
Altri accantonamenti	16.762	3.651	13.111
Totale Altri Accantonamenti	**16.762**	**3.651**	**13.111**
Totale generale	**93.102**	**264.850**	**(171.748)**

La posta registra nel complesso una forte diminuzione rispetto all'esercizio 2002 corrispondente a € 171.748 mila. Tale variazione è dovuta soprattutto ai minori accantonamenti effettuati a fronte dei contenziosi civili (COSIAC, ENEL) sorti nel corso dell'esercizio precedente e per i quali è stato operato, già in sede di bilancio 2002, opportuno accantonamento. Per ulteriori dettagli si rimanda al commento di Nota Integrativa del passivo relativamente ai "Fondi per rischi ed oneri".

L'accantonamento effettuato in sede di bilancio 2003, pari a € 55.882 mila, tiene conto della stima delle ulteriori passività nei confronti dei terzi, a fronte di cause pendenti ed a fronte di vertenze non ancora scaturite in contenzioso giudiziale.

Negli "Altri accantonamenti" si rileva l'onere relativo alla minusvalenza che si verificherà al momento del perfezionamento degli atti di vendita di alcuni immobili non rientranti nel perimetro della scissione di Ferrovie Real Estate, come già indicato nella Relazione sulla Gestione; all'incremento del Fondo per INAIL anno 1999, all'adeguamento del Fondo per lo smaltimento delle traverse fessurate e all'accantonamento al Fondo imposte per contenziosi insorti nell'esercizio corrente.

ONERI DIVERSI DI GESTIONE

Oneri diversi di gestione	2003	2002	Variazioni
Costi diversi			
– Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	82	1.431	(1.349)
– Spese partecipazioni a mostre, fiere, ecc.	231	150	81
– Quote associative e contributi a enti vari	982	728	254
– Altri costi	16.564	16.037	527
Totale costi diversi	**17.859**	**18.346**	**(487)**
Oneri tributari			
– ICI	10.082	10.692	(610)
– Imposta di registro	106	25	81
– Altre imposte	10.997	11.081	(84)
Totale oneri tributari	**21.185**	**21.798**	**(613)**
Totale generale	**39.044**	**40.144**	**(1.100)**

L'andamento degli "Oneri diversi di gestione" risulta in linea con quello dell'esercizio precedente, registrando nel complesso una diminuzione di € 1.100 mila, dovuta alla riduzione delle "Minusvalenze da alienazione dei beni del ciclo produttivo" e alla diminuzione degli "Oneri tributari".

La riduzione delle "Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo" è giustificata dalla neutralizzazione di tali oneri della gestione caratteristica con l'integrazione del Fondo ristrutturazione ex lege n. 448/98 per € 3.154 mila: l'utilizzo del suddetto fondo viene comunque effettuato anche per gli oneri della stessa natura ma di parte straordinaria (€ 1.163 mila), come descritto nel commento di Nota Integrativa riguardante il fondo e gli oneri straordinari.

Negli "Altri costi", nonostante si verifichi nel complesso un lieve aumento (€ 527 mila), si registra una riduzione rispetto all'esercizio 2002 delle "Sopravvenienze della gestione caratteristica" pari a € 4.211 mila, per il fatto che nell'esercizio precedente in tale posta erano state registrate sopravvenienze passive per le prestazioni di servizio di trasporto ai dipendenti effettuato da Trenitalia. Vanno, altresì, menzionate le sopravvenienze passive generate dall'accordo modificativo al contratto Basictel, pari a € 7.182 mila relativi alla regolarizzazione del canone degli anni precedenti e € 1.234 mila per la rettifica della rivalutazione monetaria antecedente all'esercizio corrente.

La riduzione dell'ICI registrata nell'esercizio 2003 di € 610 mila è da ricondurre al trasferimento degli immobili della società avvenuta anche a seguito dell'operazione di scissione immobiliare.

Nelle "Altre Imposte" si evidenzia l'IVA indetraibile da pro-rata maturata nel corso del l'esercizio 2003, per € 4.673 mila, che trae origine dalle operazioni attive esenti e, principalmente, dalle attività di natura sanitaria. Il relativo importo si riduce di circa la metà rispetto all'esercizio 2002 in conseguenza della riduzione dal 2% all' 1% dell'indice di indetraibilità.

In linea di principio, infatti, il diritto alla detrazione dell'Imposta sul Valore Aggiunto è riconosciuto in misura limitata nei confronti dei soggetti che effettuano abitualmente operazioni attive in esenzione d'imposta ai sensi dell'art. 10 del DPR n. 633/72. Si tratta, in specie, di quelle operazioni alle quali lo Stato riconosce il particolare carattere di utilità sociale, oppure poste in essere per il raggiungimento di obiettivi di politica economica.

Pertanto, se alla determinazione del volume d'affari concorrono abitualmente sia operazioni attive che conferiscono il diritto alla detrazione sia operazioni attive esenti la detrazione dell'IVA sugli acquisti, stante il disposto dell'art. 19, quinto comma, del DPR n. 633/72, non può essere esercitata per intero ma applicando al totale dell'IVA relativa agli acquisti una percentuale di detraibilità, detta pro-rata, determinata in base al rapporto tra l'ammontare delle operazioni attive che danno diritto alla detrazione, effettuate nell'anno, e lo stesso ammontare aumentato delle operazioni esenti effettuate nell'anno medesimo.

Attualmente, in RFI SpA la parziale indetraibilità dell'IVA relativa agli acquisti di beni e servizi dipende, principalmente, dall'incidenza percentuale delle operazioni attive esenti afferenti le attività di natura sanitaria svolte dalla Direzione Sanità.

Alla luce di quanto sopra, considerato che in base all'Atto di Concessione di cui al DM 31.10.2000, n. 138T, rientrano tra gli obblighi del concessionario (RFI SpA) "*lo svolgimento delle attività di natura sanitaria affidate dalla vigente normativa*", risulta evidente che l'IVA indetraibile da pro-rata – atteso il carattere abituale di tali attività – rappresenta ormai un fenomeno "strutturale" per RFI SpA. Di conseguenza, l'importo di detta imposta non più "recuperabile" per effetto del citato meccanismo di detrazione rappresenta un "costo" relativo alla gestione.

Infine nelle altre imposte si evidenziano la tassa raccolta rifiuti solidi urbani per € 3.385 mila, la tassa di concessione governativa utenza TIM per € 1.652 mila, le tasse di circolazione per € 280 mila, l'imposta di bollo € 90 mila, altre imposte e tasse per € 917 mila (vidimazione libri contabili, occupazione spazi ed altro).

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

	2003	2002	Variazioni
Dividendi e altri proventi			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
– Altri	0	1	(1)
Totale da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	**0**	**1**	**(1)**
Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Altri			
– interessi su crediti verso:			
società controllate e collegate	0	0	0
società consociate	14	430	(416)
– Interessi su crediti verso clienti	208	721	(513)
– Interessi attivi su c/c bancari e postali	2.974	94	2.880
– Interessi di mora su crediti verso:			
società controllate e collegate	0	0	0
società consociate	0	2.553	(2.553)
Altri	5.563	2.657	2.906
– Utili su cambi	83	405	(322)
– Altri	7.527	7.512	15
Totale altri	**16.369**	**14.372**	**1.997**
Proventi finanziari			
Interessi attivi da imprese controllanti	15.256	19.464	(4.208)
Totale proventi finanziari	**31.625**	**33.837**	**(2.212)**
Oneri finanziari			
Interessi ed altri oneri			
– Perdite ed altri oneri	124	424	(300)
– Su debiti verso imprese controllate e collegate	0	0	0
– Su debiti verso imprese controllanti	129	970	(841)
– Su debiti verso fornitori	8	0	8
– Su debiti verso istituti finanziari	10.569	12.566	(1.997)
– Altri	6.692	7.204	(512)
Totale oneri finanziari	**17.522**	**21.164**	**(3.642)**
Totale generale	**14.103**	**12.673**	**1.430**

Nell'esercizio 2003 la gestione finanziaria netta della società riporta un risultato positivo di € 14.103 mila.

Come detto nella Relazione sulla Gestione, la gestione finanziaria è demandata alla Capogruppo, con la quale RFI intrattiene due c/c intersocietari: il secondo istituito in occasione della scissione di Ferrovie Real Estate, dedicato alla gestione della somma derivante dal prestito stipulato con la Banca OPI Gruppo San Paolo IMI.

Dalla gestione di detti conti correnti deriva un saldo di interessi finanziari attivo pari a € 13.323 mila, derivante dalla differenza tra gli interessi attivi per € 13.445 mila e gli interessi passivi per € 122 mila.

Nella voce interessi attivi da imprese controllanti sono ricompresi anche gli interessi maturati sull'IVA richiesta a rimborso per € 1.810 mila; tra gli interessi ed altri oneri su debiti verso controllanti sono invece ricompresi le commissioni passive su fidejussioni (€ 7 mila).

Tra gli "Altri proventi finanziari" vi sono interessi di mora che, occorre ricordare, sono completamente svalutati. Tale posta accoglie anche la

componente finanziaria relativa all'attualizzazione dei crediti di IPSE (€ 7.000 mila).

Si registra inoltre un aumento di interessi attivi su c/c bancari di € 2.880 mila rispetto all'esercizio 2002 dovuto agli interessi maturati sul conto corrente vincolato presso l'istituto San Paolo aperto nel gennaio 2003 al fine di consentire la gestione del contenzioso COSIAC.

Tra gli "Oneri finanziari" sono compresi gli interessi che la società è tenuta a sostenere sul 24,2706% del prestito Banca OPI SpA, già IMI, con scadenza 2004 trasferito al Tesoro fin dal 1997.

PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

Proventi ed oneri straordinari	2003	2002	Variazioni
Proventi straordinari			
Plusvalenze da alienazione	4.151	17.090	(12.939)
Utilizzo Fondo per esodi incentivati	15.852	0	15.852
Altri:			
– Sopravvenienze attive	97.569	93.246	4.323
– Recuperi e rimborsi al personale	731	2.095	(1.364)
– Diversi	16.838	38.614	(21.776)
Totale proventi straordinari	**135.141**	**151.045**	**(15.904)**
Oneri straordinari			
Minusvalenze da alienazione	19.150	2.994	16.156
Costi per esodi anticipati	15.852	0	15.852
Imposte esercizi precedenti	2.983	4.354	(1.371)
Altri:			
– Sopravvenienze passive	96.686	81.056	15.630
– Perdite per eliminazione cespiti	9.524	14.788	(5.264)
– Diversi	6.474	34.019	(27.545)
Totale oneri straordinari	**150.669**	**137.211**	**13.458**
Totale generale	**(15.528)**	**13.834**	**(29.362)**

Tra gli "Oneri straordinari" la voce "Imposte esercizi precedenti" ha subito una riclassifica che ha interessato anche il 2002 che, secondo una più corretta allocazione per natura dei conti, rialloca:

- gli oneri per condono (€ 6.401 mila nel 2002) da tale posta alla voce "Oneri straordinari diversi";
- gli oneri per decoibentazione (€ 8 mila nel 2002) dagli "Oneri straordinari diversi" alla voce "Altre prestazioni" delle "Prestazioni diverse".

La posta netta risulta in forte diminuzione (€ 29.362 mila) rispetto all'esercizio 2002 per l'effetto combinato della riduzione dei "Proventi straordinari" (€ 15.904 mila) e dell'incremento degli "Oneri straordinari" (€ 13.458 mila).

In tale posta c'è da rilevare il cambiamento nell'esposizione dei costi e dei relativi ricavi per esodi anticipati rispetto all'esercizio precedente: tali costi sono coperti dall'utilizzo di un apposito fondo rischi costituito in sede di perizia recepita nel bilancio 2002, ma nel 2003 vengono fatti transitare a conto economico assieme all'utilizzo.

Le "Sopravvenienze attive" dello scorso anno si riferivano principalmente alla risposta positiva all'istanza di interpello proposta all'Agenzia del-

le Entrate in merito all'imponibilità fiscale dell'utilizzo del Fondo di ristrutturazione ex lege n. 448/98 (€ 49.500 mila) ed agli indennizzi assicurativi (€ 11.220 mila). Nel corso del 2003 l'incremento della voce è riconducibile alla cancellazione delle partite di debito (€ 47.897 mila) ed all'iscrizione di partite di credito verso il personale (€ 5.976 mila) legate alla legge n. 605/66 inerente il programma decennale di "provvidenze finanziarie ed assicurative" per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri, come meglio descritto nel commento di Nota Integrativa della voce "Altri debiti".

Si evidenziano, inoltre, nella stessa posta € 5.226 mila relative a multe applicate ai fornitori per inadempienze contrattuali e € 4.035 mila per indennizzi assicurativi.

L'incremento delle "Sopravvenienze passive" deriva principalmente:

- dalla registrazione delle prestazioni di trasporto nei confronti di Trenitalia relative ad esercizi precedenti (€ 38.264 mila);
- dalla vendita di terreni alla regione Liguria ed oggetto di cessione alla società Ferrovie Real Estate, per il quale la società aveva già ricevuto dalla Regione degli acconti non trasferiti nell'atto di scissione (€ 19.150 mila);
- dalla regolazione dell'EDR 1995 per riadeguare il debito per competenze accessorie e relativi oneri altrimenti sottostimato;
- dalla regolarizzazione contabile di rimborsi IRPEG, ILOR e bollo virtuale relativi ad esercizi precedenti (€ 4.330 mila).

Le "Minusvalenze da alienazione" sono in parte state neutralizzate dall'utilizzo del fondo "Integrazione fondo ristrutturazione ex lege n. 448/98" per € 1.163 mila: l'utilizzo del suddetto fondo viene comunque effettuato anche per gli oneri della stessa natura ma di parte ordinaria (€ 3.154 mila), come descritto nel commento di Nota Integrativa riguardante il fondo e gli oneri diversi di gestione.

Tra gli "Oneri straordinari" si segnalano € 3.742 mila derivanti da accordi bonari sottoscritti da RFI con ditte appaltatrici di lavori a titolo di risarcimento danni, richiesti per maggiori oneri sostenuti, causati da fermo lavori (sospensioni), proroghe, ed altre cause dipendenti dall'appaltante (RFI).

Inoltre nel 2003 la società ha aderito al condono fiscale presentando dichiarazione integrativa semplice ai soli fini IVA, versando peraltro il solo importo minimo richiesto dalla norma, come ampiamente commentato nella Relazione sulla Gestione.

Per il 2001 ed il 2002 il conguaglio previsto dall'art. 17 del Contratto di Programma 2001-2005, relativo ai contributi per gli extra costi di condotta ed adeguamento tecnologico infrastrutturale (K1 e K2) ha determinato una sopravvenienza passiva di € 2.600 mila.

Le "Imposte esercizi precedenti" registrano una riduzione (€ 1.371 mila) principalmente dovuta sia alla tassa per la raccolta rifiuti (TARSU) che alla tassa occupazione spazi aree pubbliche (TOSAP): nel 2003 la prima tipologia di imposta registra un importo pari a € 927 mila e la seconda di € 606 mila.

IMPOSTE SUL REDDITO

Non è stato contabilizzato alcun importo a titolo di IRAP in quanto il Valore della Produzione Netta imponibile del periodo d'imposta 2003 è negativo.
L'esame delle voci di bilancio rilevanti ai fini della determinazione del tributo in oggetto ha evidenziato, infatti, un ammontare complessivo del "Valore della produzione" (A) inferiore ai corrispondenti "Costi della produzione" (B), determinando, in concreto, una base imponibile IRAP (A-B "Valore della produzione netta") negativa e, pertanto, nessun debito d'imposta.
Così pure non è stato contabilizzato alcun importo a titolo di IRPEG in considerazione del risultato fiscale negativo dell'esercizio 2003, che comporterà in sede di dichiarazione un incremento delle rilevanti perdite fiscali pregresse utilizzabili in diminuzione di eventuali redditi futuri, ai sensi delle disposizioni normative dettate dall'art. 102 del DPR 22.12.1986, n. 917.

ALTRE INFORMAZIONI

Dati sull'occupazione

La consistenza media del personale della società al 31 dicembre 2003 risulta così rappresentata:

Consistenza media	Esercizio 2003
Dirigenti	356
Quadri	7.399
Altro personale	29.065
Totale generale	**36.820**

DATI SIGNIFICATIVI DELLA CAPOGRUPPO FERROVIE DELLO STATO SpA E DEL GRUPPO FS

(valori in milioni di euro)

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO AL 31.12.2002

	FERROVIE DELLO STATO SpA	GRUPPO FS
ATTIVITÀ		
Capitale circolante netto gestionale	(105)	11
Altre attività nette	1.346	3.386
Capitale circolante netto	**1.241**	**3.397**
Immobilizzazioni tecniche	30	70.329
Partecipazioni	26.491	268
Fondi ristrutturazione e rettifica	0	(28.962)
Capitale netto immobilizzato	**26.521**	**41.635**
TFR	(24)	(3.234)
Altri fondi	(65)	(7.218)
Totale fondi	**(89)**	**(10.452)**
Totale capitale investito netto	**27.673**	**34.580**
COPERTURE		
Posizione finanziaria netta a breve	(79)	(1.383)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(1.530)	6.393
Posizione finanziaria netta	**(1.609)**	**5.010**
Mezzi propri	**29.282**	**29.570**
TOTALE COPERTURE	**27.673**	**34.580**

(valori in milioni di euro)

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO 2002

	FERROVIE DELLO STATO SpA	GRUPPO FS
Ricavi operativi	233	6.711
Capitalizzazioni - variazione rimanenze	0	920
Valore della produzione	**233**	**7.631**
Costo del lavoro	(52)	(4.352)
Altri costi	(234)	(2.546)
Costi operativi	**(286)**	**(6.898)**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**(53)**	**733**
Ammortamenti e accantonamenti netti	(62)	(745)
Saldo proventi/oneri diversi	13	90
Risultato Operativo	**(102)**	**78**
Saldo gestione finanziaria	181	140
Componenti straordinarie nette	(13)	36
Risultato Ante - Imposte	**66**	**254**
Imposte sul reddito	0	(177)
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	**66**	**77**

COMPENSI AD AMMINISTRATORI E SINDACI

Ai sensi di legge si evidenziano i compensi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale

Amministratori	179.390 euro
Sindaci	141.255 euro

Il presente bilancio, composto da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa corrisponde alle scritture contabili e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, nonché il risultato economico dell'esercizio.

Roma, 22 aprile 2004 Il Presidente

RENDICONTO FINANZIARIO

valori in migliaia di euro

	31.12.2003	31.12.2002
Disponibilità monetarie nette iniziali	**1.338.274**	**1.014.424**
Flusso monetario generato da attività di esercizio		
Utile (perdita) del periodo	1.468	2.010
Ammortamenti	1.926.372	2.145.121
Svalutazione di immobilizzazioni	0	0
Variazione netta fondo TFR	8.923	(13.222)
Variazione netta Fondi rischi ed oneri	(852.477)	16.720.240
Plus/Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(11.990)	(51.400)
Ricavi non monetari	(3.156.671)	(2.343.154)
Variazione rimanenze	42.842	57.757
Variazioni crediti commerciali e diversi	(141.957)	312.234
Variazione ratei e risconti attivi	256	(500)
Variazione debiti commerciali e diversi	(123.691)	(386.596)
Variazione ratei e risconti passivi	(52.007)	(44.807)
Totale	**(2.358.932)**	**16.397.683**
Flusso monetario generato da attività di investimento		
Investimenti in:		
– immobilizzazioni immateriali	(161.244)	(380.032)
– immobilizzazioni materiali	(2.059.923)	(1.981.975)
– partecipazioni	(10.608)	(5.022.877)
Decremento da scissione delle Immobilizzazioni	*2.800.336*	
Rettifica da perizia		*(17.942.415)*
Prezzo di realizzo cespiti dismessi	62.425	202.602
Variazione crediti finanziari	(429.837)	(4.200)
Totale	**201.149**	**(25.128.897)**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
Finanziamenti ricevuti	0	0
Rimborsi effettuati	(12.397)	(11.517)
Rimborsi ricevuti	0	3.900.296
Decremento da scissione dei finanziamenti concessi	*20.688*	
Conferimenti dei soci	3.933.837	4.242.609
Contributi in conto capitale	64.629	123.524
Assorbimento riserve	0	800.152
Decremento da scissione del capitale sociale	*(871.000)*	
Totale	**3.135.757**	**9.055.064**
Dividenti erogati	***0***	***0***
Flusso monetario complessivo del periodo	***977.975***	***323.850***
Disponibilità monetarie nette finali	**2.316.249**	**1.338.274**
di cui: saldo del c/c intersocietario	2.014.353	302.188

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

Signori Azionisti,
il bilancio d'esercizio per l'anno 2003, che il Consiglio di Amministrazione sottopone alla Vostra approvazione, evidenzia un utile di euro 1.467.871, che il Consiglio stesso propone di destinare a riserva legale per il 5% e di riportare a nuovo per l'importo residuo; il predetto documento contabile si riassume nei seguenti dati fondamentali, espressi in euro:

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO	
Immobilizzazioni	56.614.072.809
Attivo circolante	5.586.168.022
Ratei e risconti	369.844
TOTALE ATTIVO	**62.200.610.675**
PASSIVO	
Patrimonio netto	
Capitale sociale	26.756.202.833
Riserva legale	100.491
Riserva ex valutaz. definitiva patrimonio	887.352.096
Utili portati a nuovo	1.909.320
Utile dell'esercizio	1.467.871
Totale patrimonio netto	**27.647.032.611**
Fondi per rischi e oneri	30.766.604.433
TFR	1.182.140.076
Debiti	2.141.904.495
Ratei e risconti	462.929.050
TOTALE PASSIVO	**62.200.610.674**

CONTO ECONOMICO

Valore della produzione	4.723.427.057
Costi della produzione	4.720.534.405
Differenza tra valore e costi della produzione	2.892.652
Proventi e oneri finanziari	14.103.546
Rettifiche di valore di attività finanziarie	0
Proventi e oneri straordinari	(15.528.327)
Risultato ante imposte	1.467.871
Imposte dell'esercizio	0
UTILE DELL'ESERCIZIO	**1.467.871**

1. Fatti salienti dell'esercizio 2003

Il Consiglio di Amministrazione ha fornito, nella Relazione sulla Gestione, in ottemperanza alle disposizioni dell'art. 2428 c.c., ampie informazioni sull'attività della società nell'esercizio scorso, che è stato caratterizzato da alcuni fatti salienti.

a) L'art. 75 della legge 27.12.2002, n. 289 (legge finanziaria 2003) ha profondamente innovato riguardo alle modalità di finanziamento del sistema AV/AC, disponendo che "*Infrastrutture SpA finanzia prioritariamente, anche attraverso la costituzione di uno o più patrimoni separati, gli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità, anche al fine di ridurre la quota a carico dello Stato*".

Il medesimo provvedimento legislativo ha previsto altresì che lo Stato eroghi integrazioni commisurate alla parte del debito verso ISPA che RFI e TAV non sono in grado di rimborsare con i flussi di cassa derivanti dallo sfruttamento delle opere finanziate.

In applicazione della predetta norma, in data 23 dicembre 2003 è stato stipulato tra ISPA, RFI e TAV un contratto che stabilisce le modalità del finanziamento e gli obblighi delle parti.

In relazione alle nuove modalità di finanziamento del "sistema Alta Velocità/Alta Capacità", il 9 dicembre 2003 è stata sottoscritta da RFI e TAV una nuova Convenzione con la quale sono state apportate significative variazioni alla regolamentazione del rapporto risultante dalla Convenzione originaria del 24 settembre 1991 e dai vari atti modificativi succedutisi nel tempo.

Tra le novità di maggior rilievo spicca la previsione secondo cui TAV, una volta realizzate le opere, deve trasferirle a RFI che ne cura lo sfruttamento economico.

b) Allo scopo di accelerare il processo di valorizzazione e dismissione del patrimonio immobiliare di RFI, volto in via prioritaria all'acquisizione di risorse finanziarie da utilizzare per la realizzazione del piano degli investimenti, con conseguente riduzione degli oneri a carico dello Stato, si è dato corso ad una scissione parziale dell'azienda mediante il trasferimento di una parte del patrimonio immobiliare a favore di una società di nuova costituzione denominata "Ferrovie Real Estate". L'atto di scissione parziale è stato sottoscritto il 28 ottobre 2003.

c) Il capitale sociale, ridotto di 871 milioni di euro per effetto della scissione parziale sopra citata, è stato successivamente aumentato, raggiungendo a fine esercizio l'importo di circa 26,8 miliardi di euro.

d) L'impulso del Collegio alla regolarizzazione dei rapporti con il Dopolavoro Ferroviario, anche nell'ottica di una corretta ripartizione dei relativi oneri fra le società del Gruppo FS, ha conseguito la ridefinizione dei rapporti tramite la sottoscrizione di apposito contratto in cui sono stati previsti la volturazione al DLF di tutte le utenze in atto, l'accollo al sodalizio di tutti gli oneri di manutenzione riguardanti i cespiti in gestione, nonché la corresponsione di un canone annuo il cui valore di 5,7 milioni di euro è raggiunto in un arco temporale di sei anni – corrispondente alla durata del contratto – a decorrere dal 2003 (1,5 milioni di euro).

2. Il bilancio d'esercizio: aspetti generali

Il bilancio di esercizio dell'anno 2003, costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico e dalla Nota Integrativa, è stato redatto ai sensi

delle disposizioni di cui agli artt. 2423 e seguenti c.c. e secondo i criteri esposti nella Nota Integrativa stessa.

Quest'ultima riporta tutte le informazioni richieste dall'art. 2427 c.c. ed in particolare: i criteri di valutazione adottati, i movimenti delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, l'elenco delle partecipazioni.

- Giusta quanto prescritto dal comma 5 dell'art. 2423 ter c.c., tutte le appostazioni contabili sono state messe a confronto con quelle del bilancio chiuso al 31 dicembre 2002.
- La società, pur possedendo partecipazioni di controllo, non ha predisposto il bilancio consolidato, avvalendosi dell'esonero previsto dall'art. 27, comma 3, D. Lgs. n. 127/91; detto bilancio, infatti, verrà redatto dalla Controllante Ferrovie dello Stato SpA.

Il Collegio Sindacale ha informato l'esame del bilancio ai principi di comportamento raccomandati dal CNDC e, pertanto, ha fatto costante riferimento alle norme di legge che disciplinano il bilancio di esercizio, interpretate ed integrate dai principi contabili enunciati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri (CNDCR).

È stato verificato che nella redazione del bilancio:

- sono stati osservati i principi prescritti dall'art. 2423-bis c.c.;
- l'applicazione delle disposizioni in materia di redazione del bilancio è compatibile con la rappresentazione veritieria e corretta, sicché non si è resa necessaria l'applicazione di alcuna deroga ex art. 2423, comma 4, c.c.;
- sono stati applicati i criteri di valutazione conformi a quelli prescritti dall'art. 2426 c.c. e dettagliatamente descritti nella Nota Integrativa;
- le partecipazioni sono iscritte al costo rettificato per la ragione, specifica nella Nota Integrativa, di perdite permanenti di valore;
- i ratei e risconti sono iscritti sulla base della competenza temporale;
- gli ammortamenti sono stati calcolati secondo i criteri economico-tecnici illustrati nella Nota Integrativa. Il ridisegno delle modalità di gestione dei cespiti ha richiesto l'aumento delle aliquote di ammortamento nei settori delle infrastrutture ferroviarie e portuali e degli impianti industriali, che, a sua volta, ha comportato l'aumento degli ammortamenti di oltre 103 milioni di euro;
- i costi di ricerca e sviluppo aventi utilità pluriennale sono stati iscritti nell'attivo dello Stato Patrimoniale con il consenso del Collegio e sono ammortizzati entro un periodo non superiore a cinque anni.

Nel corso dell'esercizio il Collegio ha proceduto al controllo della contabilità e dell'amministrazione, nonché alla vigilanza sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo, partecipando alle riunioni dell'Assemblea e del Consiglio di Amministrazione ed effettuando le verifiche ai sensi dell'art. 2403 c.c. Sulla base dei controlli effettuati non sono risultate violazioni degli adempimenti civilistici, statutari, tributari e previdenziali. I risultati delle verifiche, delle ispezioni e dei controlli eseguiti sono stati verbalizzati nel corso di apposite sedute ed annotati nel libro delle adunanze e delle deliberazioni del Collegio Sindacale di cui all'art. 2421, n. 5 c.c. Tra i risultati del controllo effettuato è da segnalare l'individuazione dell'insussistenza del debito di 53,8 milioni di euro impu-

tato agli interventi ex lege n. 605/66, concernente provvidenze per l'attuazione di un programma decennale di costruzione e di acquisto di case per i ferrovieri.
In sede di chiusura, il Collegio Sindacale ha esaminato il progetto di bilancio anche per verificarne la corrispondenza con le scritture contabili.

3. Il risultato d'esercizio ed esame di taluni componenti

Il risultato dell'esercizio fa registrare un utile di 1.468 migliaia di euro, di poco inferiore a quello del precedente esercizio (2.010 migliaia di euro). La conferma dell'utile, che si manifesta pur in presenza di un MOL in forte contrazione (da 264 milioni di euro a 72,8 milioni di euro), è frutto in massima parte di una forte riduzione degli accantonamenti netti, che passano da 264,9 milioni di euro a 92,1 milioni di euro e dell'assenza di oneri per IRAP (che nel 2002 avevano pesato per 45 milioni di euro), cui fa riscontro, con effetto negativo, un sensibile decremento delle componenti straordinarie nette (-29,4 milioni di euro).
Il risultato è, tuttavia, da valutare positivamente perché maturato in un quadro congiunturale non favorevole che ha fatto registrare in Italia un incremento del PIL uguale a quello del 2002 (0,4%).
Per ciò che concerne il MOL il suo decremento è da attribuire soprattutto alla riduzione dei contributi statali, decurtati di quelli per la manutenzione ordinaria dell'infrastruttura, peraltro sostituiti, sotto il profilo economico, dall'utilizzo del fondo appositamente costituito in sede di recepimento nel bilancio 2002 della perizia di stima del valore della RFI SpA redatta dagli esperti nominati dal Presidente del Tribunale di Roma.
Inoltre sul MOL ha inciso negativamente anche la flessione di 26,9 milioni di euro del valore delle capitalizzazioni effettuate con lavorazioni interne e la contrazione dei ricavi delle vendite e delle altre prestazioni (-25,9 milioni di euro).
Sul versante dei costi emergono elementi positivi soprattutto per quanto riguarda la loro contrazione (31,9 milioni di euro) per le materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, connessa con il processo di razionalizzazione del ciclo di utilizzo dei materiali.
Il costo del personale subisce un incremento contenuto (+ 2,16%), in considerazione dell'impatto degli oneri derivanti dal CCNL.
Riguardo al conto patrimoniale, il Collegio, attraverso l'elaborazione trimestrale del "Margine di tesoreria", ha potuto valutare l'andamento finanziario della società, rilevando l'assenza di illiquidità. Tuttavia, dal rendiconto finanziario emerge un flusso monetario complessivo del periodo d'importo negativo (- 734,2 milioni di euro) che produce il ridimensionamento delle disponibilità monetarie nette finali di 301,9 milioni di euro rispetto all'importo iniziale di 1.036,1 milioni di euro. A tale ridimensionamento ha concorso la riduzione dei contributi in conto esercizio di 1.070,8 milioni di euro da porre in relazione al disposto dell'art. 75, comma 5, legge n. 289/2002 (legge finanziaria 2003), che autorizza il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria a compensare l'onere relativo alla manutenzione ordinaria dell'infrastruttura medesima anche attraverso l'utilizzo del fondo di ristrutturazione.

In proposito, il Collegio deve segnalare che se la sterilizzazione di quote ideali di costo (ammortamenti) non produce effetti negativi neanche sul piano finanziario qualora siano provvedute le risorse per gli investimenti, nel caso di costi che si traducono in spese, quale quello per la manutenzione ordinaria, la loro compensazione con utilizzo di fondi del passivo patrimoniale non produce, in medio periodo, ripercussioni negative sul conto economico ma contrae significativamente – 977 milioni di euro nell'esercizio 2003 – le disponibilità finanziarie.

4. Conclusioni

In data odierna si è tenuto con la società di revisione contabile PricewaterhouseCoopers SpA, cui è stata affidata la revisione contabile del bilancio, un incontro finalizzato al reciproco scambio di informazioni ed all'esame congiunto di taluni profili gestionali di maggior rilievo interessanti il bilancio 2003.

All'esito di tale incontro, constatato che lo stesso non ha fatto emergere profili di particolare rilievo ai fini delle proprie incombenze, il Collegio ritiene di poter concludere la presente relazione riservandosi di sottoporre ad opportuna valutazione ogni fatto di rilievo di cui dovesse eventualmente acquisire successiva cognizione, dandone informazione al competente organo assembleare.

Signori Azionisti,

alla luce di tutto quanto precede, il Collegio ritiene che il progetto di bilancio, come composto dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico e dalla Nota Integrativa, possa essere sottoposto alle positive determinazioni di competenza, unitamente alla proposta del Consiglio di Amministrazione relativa alla destinazione dell'utile di esercizio.

Roma, 7 aprile 2004

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Giancarlo SETTIMI
(Presidente)

Prof. Dott. Santo ROSACE
(Sindaco effettivo)

Prof. Avv. Serafino GATTI
(Sindaco effettivo)

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

PAGINA BIANCA

PRICEWATERHOUSECOOPERS

PricewaterhouseCoopers SpA

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE

All'Azionista della
Rete Ferroviaria Italiana SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA chiuso al 31 dicembre 2003. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli Amministratori della Rete Ferroviaria Italiana SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 22 aprile 2003.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2003 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.

4 Esponiamo i seguenti richiami di informativa:

4.1 Come indicato dagli Amministratori nella nota integrativa, il bilancio al 31 dicembre 2003 riflette gli effetti discendenti dalla perizia di valutazione ex articolo 2343 effettuata nel 2002 nell'ambito del conferimento di Rete Ferroviaria Italiana SpA dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA; in particolare, tra l'altro, nel passivo al 31 dicembre 2003 sono iscritti: i) il fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 (comprensivo della relativa integrazione effettuata in sede peritale) per 25,2 miliardi di Euro (28,1 miliardi di Euro al 31 dicembre 2002), il cui utilizzo a fronte degli ammortamenti è destinato a consentire, nell'ottica di quanto previsto dal Dlgs 188 dell'8 luglio 2003, che i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria presentino un tendenziale equilibrio tra i ricavi

Sede legale: Milano 20124 Via Vittor Pisani 20 Tel. 0267831 Fax 0266981433 Cap. Soc. 3.754.400,00 Euro i.v., C.F. e P. IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta all'Albo Consob – Altri uffici: **Ancona** 60123 Via Corridoni 2 Tel. 07136881 – **Bari** 70125 Viale della Repubblica 110 Tel. 0805429863 – **Bologna** 40122 Via delle Lame 111 Tel. 051526611 – **Brescia** 25124 Via Cefalonia 70 Tel. 0302219811 – **Firenze** 50129 Viale Milton 65 Tel. 0554627100 – **Genova** 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 – **Milano** 20122 Corso Europa 2 Tel. 0277851 – **Napoli** 80121 Piazza dei Martiri 30 Tel. 0817644441 – **Padova** 35137 Largo Europa 16 Tel. 0498762677 – **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 – **Parma** 43100 V.le Tanara 20/A Tel. 0521242848 – **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 – **Torino** 10129 Corso Montevecchio 37 Tel. 011556771 – **Trento** 38100 Via Manzoni 16 Tel. 0461237004 – **Treviso** 31100 Piazza Crispi 8 Tel. 0422542726 – **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 – **Udine** 33100 Via Marinoni 12 Tel. 043225789 – **Verona** 37122 Corso Porta Nuova 125 Tel. 0458002561

PRICEWATERHOUSECOOPERS

tipici ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura, al netto appunto degli ammortamenti; ii) il fondo oneri manutenzione ordinaria ed interessi intercalari per 4,2 miliardi di Euro (5,2 miliardi di Euro al 31 dicembre 2002) destinato, nell'attuale contesto regolamentare di riferimento, a fronteggiare oneri sia manutentivi che connessi all'avvio del sistema dell'Alta Velocità/Alta Capacità non altrimenti ristorati da contributi in conto esercizio.

Gli Amministratori hanno indicato: i) di aver utilizzato nel 2003 il fondo oneri manutenzione ordinaria ed interessi intercalari per circa 1 miliardo di Euro (0,3 miliardi di Euro al 31 dicembre 2002) ed il fondo di ristrutturazione, come consentito dal Dlgs 188/2003, per ammortamenti pari a 1,9 miliardi di Euro (1,8 miliardi di Euro al 31 dicembre 2002) e ii) che la consistenza di quest'ultimo fondo al 31 dicembre 2003 (25,2 miliardi di Euro), tenuto conto del valore complessivo dell'infrastruttura a pari data (50,7 miliardi di Euro) e dei piani di investimento, consente di neutralizzare il costo prospettico degli ammortamenti in un'ottica di periodo medio - lungo.

4.2 Come indicato nella relazione sulla gestione, alcuni degli attuali e precedenti rappresentanti della Società e di una sua controllata risultano coinvolti in procedimenti giudiziari attualmente in corso. Nella relazione stessa si evidenzia che, con riferimento a tali procedimenti, allo stato non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a passività o perdite, né comunque elementi che possano apprezzabilmente interessare la situazione patrimoniale, economica e finanziaria della Società.

4.3 Come indicato nella nota integrativa, la Società si è avvalsa della facoltà prevista dalla legge di non predisporre il bilancio consolidato, pur in presenza di significative partecipazioni di controllo, in quanto controllata dalla Ferrovie dello Stato SpA che è tenuta alla redazione del bilancio consolidato. Copia del bilancio consolidato della controllante, della relazione sulla gestione e dell'organo di controllo saranno resi pubblici ai sensi di legge. Nella nota integrativa, nel capitolo "Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni", è stato indicato che dall'applicazione del metodo del patrimonio netto, nella valutazione delle partecipazioni, non sarebbero derivati significativi effetti sul bilancio d'esercizio.

Roma, 13 aprile 2004

PricewaterhouseCoopers SpA

Luciano Festa
(Revisore contabile)

RFI

BILANCIO DI ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2004

PAGINA BIANCA

INDICE

Organi sociali e Società di revisione

Lettera del presidente

Informazioni di carattere generale

Missione ed attività della società

Principali eventi dell'anno

Risorse umane

Politica ambientale

Rapporto con i clienti

Relazione sulla gestione

Quadro macroeconomico

Andamento dei mercati di riferimento

Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria

Investimenti

Attività di ricerca e sviluppo

Rapporti con parti correlate

Andamento economico delle società controllate

Azioni proprie

Altre informazioni:

Contenziosi, indagini e procedimenti giudiziari in corso

Decreto legislativo 231/2001

Decreto legislativo 196/2003

Informativa relativa all'articolo 2497 ter

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Evoluzione prevedibile della gestione

Proposta del Consiglio di Amministrazione

Prospetti contabili

Stato patrimoniale attivo

Stato patrimoniale passivo

Conti d'ordine

Conto economico

Nota integrativa

SEZIONE 1: Contenuto e forma del bilancio

SEZIONE 2: Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

SEZIONE 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

- Stato patrimoniale attivo
- Stato patrimoniale passivo
- Conti d'ordine
- Conto economico

SEZIONE 4: Altre informazioni

ALLEGATO – Rendiconto finanziario

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Consiglio di Amministrazione dal 17.4.2002 al 30.06.2004

Presidente	BERNINI Giorgio
Amministratore Delegato	MORETTI Mauro
Consiglieri	LO BOSCO Dario
	SOPRANO Vincenzo
	SPAZZADESCHI Gabriele

Consiglio di Amministrazione dal 30.06.2004 al 30.11.2004

Presidente	MASERA Rainer Stefano
Amministratore Delegato	MORETTI Mauro
Consiglieri	LO BOSCO Dario
	SOPRANO Vincenzo
	SPAZZADESCHI Gabriele

Consiglio di Amministrazione dal 30.11.2004 all'assemblea approvazione bilancio 31.12.2006

Presidente	MASERA Rainer Stefano
Amministratore Delegato	MORETTI Mauro
Consiglieri	LO BOSCO Dario
	SOPRANO Vincenzo
	BASILE Maurizio

Collegio sindacale dal 27.2.2002 all'approvazione del bilancio 2004

Presidente	SETTIMI Giancarlo
Sindaci effettivi	GATTI Serafino
	ROSACE Santo
Sindaci supplenti	BILOTTI Francesco
	LA CAVA Ugo

Società di Revisione:

PricewaterhouseCoopers S.p.A.

Signor Azionista,

l'esercizio 2004 si è caratterizzato, pur nelle difficoltà oggettive determinate da un contesto economico di crescita molto contenuta in Italia e da un quadro di riferimento normativo in profonda evoluzione, per una positiva continuità nel governo dei processi di *business*, nell'ottica di una loro ottimizzazione.

Anche nel 2004, RFI ha conseguito il pareggio di bilancio: in particolare, sia il risultato industriale (MOL, margine operativo lordo), sia il risultato netto sono positivi, rispettivamente per 1,4 milioni di euro e 310 mila euro. Tale obiettivo è stato raggiunto nonostante gli effetti negativi connessi, in primo luogo, alla riduzione per 75 milioni di Euro dei contributi da Contratto di Programma (disposta dal D.L. 11 luglio 2004 n. 168: "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica"); in secondo luogo, alla mancata revisione annuale del pedaggio secondo il tasso d'inflazione programmato (prevista, peraltro, dall'art. 17, comma 8, del D.lgs. 8 luglio 2003, n. 188); in terzo luogo, alla non ancora definitiva soluzione delle questioni originate dall'operazione di scissione deliberata dal Consiglio di amministrazione di RFI in data 26 giugno 2003: in particolare, nel 2004, RFI non ha potuto ricorrere, come precedentemente avvenuto, ai margini positivi generati dalla gestione del patrimonio immobiliare trasferito a Ferrovie Real Estate.

All'interno di tale scenario, nel 2004, il raggiungimento del pareggio di bilancio è principalmente riconducibile, da una parte, al proseguimento delle azioni di efficientamento gestionale ed alla ulteriore ottimizzazione dei processi produttivi ed industriali, già avviata da RFI nel corso degli esercizi precedenti e, dall'altra, ad un sensibile miglioramento delle componenti finanziarie (in particolare, all'incremento degli interessi sul conto corrente intersocietario) e straordinarie (dovuto, principalmente, ad una rivisitazione degli accantonamenti a fondo rischi). Va osservato che, nel corso dell'esercizio 2004, si è deciso di non utilizzare il Fondo oneri di manutenzione ordinaria al fine di neutralizzare quella quota dei costi di manutenzione dell'infrastruttura non coperta dai relativi contributi erogati dallo Stato (poiché percentualmente contenuta). In armonia con i principi di prudenza, si è ritenuto mantenere nel passivo dello stato patrimoniale di RFI l'ammontare relativo al Fondo in questione.

Gli investimenti infrastrutturali relativi all'esercizio 2004 hanno superato di circa 1.000 milioni di euro quelli del 2003, per un totale di 6.632 milioni di euro. Tale cifra è comprensiva degli investimenti relativi al programma Alta velocità/Alta capacità che ammontano a 4.247 milioni di euro, di cui 4.113 milioni di euro per l'asse Torino-Milano-Napoli.

L'ormai prossimo incremento di tutte le partite finanziarie al di sotto del MOL, connesso all'entrata in esercizio delle prime linee del sistema AV/AC, nonché possibili ulteriori riduzioni dei trasferimenti dello Stato a favore della nostra società e/o eventuali modifiche degli stessi a seguito delle decisioni Eurostat, rendono necessario che RFI metta in atto idonee strategie volte a contrastare eventuali impatti negativi derivanti dal verificarsi tali eventi. Tra di esse, si segnala, in primo luogo, la necessità di proseguire il percorso di efficientamento operativo già intrapreso negli ultimi anni. In secondo luogo, si rivela fondamentale utilizzare in modo efficace la leva dei ricavi, non solo attraverso l'adeguamento annuale, previsto per legge, del canone per l'utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria al tasso di inflazione programmata, ma anche diversificando le fonti di produzione dei ricavi stessi. In terzo luogo, lo sviluppo del programma AV/AC non può non spingere RFI a porre in essere le più opportune misure gestionali volte a neutralizzare l'impatto degli ammortamenti e degli interessi che matureranno sul servizio del debito contratto per la realizzazione della linea AV/AC. Al riguardo, si sottolinea che l'entrata in esercizio delle prime linee del sistema AV/AC, con i conseguenti incrementi delle immobilizzazioni, rende necessario monitorare con rinnovata attenzione l'evoluzione della struttura dei costi della nostra Società. In proposito, RFI sta effettuando, d'intesa con la Capogruppo e in collaborazione con i Ministeri competenti, tutti gli opportuni approfondimenti volti a determinare le misure più adatte (anche nel senso di un possibile riesame dei criteri e delle modalità di ammortamento di "attività" particolari quali le infrastrutture ferroviarie) a garantire l'equilibrio aziendale (sia dal punto di vista reddituale, sia sotto il profilo dei flussi monetari), anche nella più estesa attività operativo – gestionale che conseguirà all'avvio del sistema AV/AC. Infine, in vista del pieno conseguimento degli obiettivi economico-finanziari del progetto AV/AC, è necessario che RFI adotti misure sempre più efficaci per ridurre il rischio di incrementi dei costi e di slittamenti dei tempi di attivazione del progetto AV/AC stesso.

PAGINA BIANCA

INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

PAGINA BIANCA

MISSIONE ED ATTIVITA' DELLA SOCIETA'

RFI è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato preposta alla gestione dell'infrastruttura. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita con mezzi propri (ottenuti in passato tramite finanziamenti da terzi e, attualmente, tramite versamenti in conto capitale sociale dello Stato prima e di Ferrovie dello Stato dopo).

La Società rappresenta, quindi, a tutti gli effetti in via esclusiva il Gestore dell'infrastruttura nazionale.

Le principali attività correlate alla missione di RFI sono rappresentate da:

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- lo svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile ai fini della sicurezza della circolazione;
- il completamento del Programma AV/AC, anche attraverso la prosecuzione nel rapporto convenzionale con la Società controllata TAV S.p.A.;
- gli altri compiti attribuiti al Gestore dell'infrastruttura ai sensi della vigente normativa, quali ad esempio: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie, rilascio del certificato di sicurezza.

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

- garantire il coordinamento e la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete;
- sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali;
- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e le isole maggiori;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;
- coordinare le attività di ricerca dell'Istituto Sperimentale sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

Il Contratto di Programma

Nella seduta del 29 settembre 2004 il CIPE si è pronunciato in merito al Secondo e Terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, rispettivamente con delibera n. 22/2004 e 23/2004. Per quanto riguarda il primo atto, che ha concluso il lungo *iter* procedurale avviato ad inizio 2003, il CIPE ha dato autorizzazione al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di procedere alla stipula del Secondo *Addendum* con RFI, Gestore della rete. L'accordo verte principalmente su due argomenti fondamentali:

- ✓ la ripartizione delle risorse recate dalla Tabella D della legge n. 289/2002 (Finanziaria 2003), pari a euro 3.942 milioni;
- ✓ la revisione dei contenuti del Contratto per adeguarlo a quanto disposto dall'art. 75 della Legge Finanziaria 2003 in merito al finanziamento degli investimenti del sistema AV/AC.

Relativamente al Terzo *Addendum*, nell'esprimere parere favorevole subordinato al recepimento di alcune indicazioni, il Comitato ha invitato il Ministero vigilante a sottoporre la bozza esaminata alle competenti Commissioni parlamentari ed a sottoporre di nuovo al suo esame lo schema di *addendum* nel caso vengano richieste sostanziali modifiche dei contenuti del testo medesimo. Nel mese di dicembre 2004 le Commissioni di Camera e Senato hanno rilasciato parere favorevole con alcune osservazioni.

Il Decreto Legge 11 luglio 2004, n.168 recante le misure urgenti per il contenimento della spesa pubblica ha disposto la riduzione dell'autorizzazione di spesa per 75 milioni di euro relativa al cap.1541 del Contratto di Programma (tab.1). Pertanto per il 2004 la quota spettante ad RFI si è ridotta da euro 1.379 milioni a euro 1.304 milioni.

Rimane tuttora irrisolto il problema relativo al fabbisogno di cassa per manutenzione ordinaria dell'anno 2003.

La legge 27 dicembre 2002, n.289 – Legge Finanziaria 2003, all'art.75 - Interventi ferroviari – aveva consentito la neutralizzazione degli oneri di manutenzione dell'infrastruttura per il 2003 tramite l'utilizzo dell'apposito fondo in quanto l'erogazione di tali contributi doveva avvenire tramite aumenti di capitale sociale.

Inoltre per l'anno 2003 le risorse pubbliche previste per la manutenzione sono state ridotte (Decreto Ministero dell'Economia e delle Finanze del 21 dicembre 2003, capitolo 1541- Unità previsionale di base 3.1.2.8.) rispetto a quanto contrattualizzato nel Contratto di Programma 2001-2005 ed a quanto concordato in sede di prima Revisione, di un ammontare equivalente ai costi totali per la manutenzione ordinaria dell'infrastruttura (euro 1.119 milioni).

Il Piano di Priorità degli Investimenti

Nell'aprile 2004, in conformità a quanto previsto all'art. 6.3 del Contratto di Programma ed alla richiesta di anticipazione della sua elaborazione rispetto al consueto mese di giugno, è stato aggiornato il Piano di Priorità degli Investimenti (PPI), che costituisce lo strumento di programmazione pluriennale, annualmente rivisto, dei fabbisogni finanziari e di verifica del programma complessivo degli interventi sull'infrastruttura ferroviaria per conservazione, rinnovo e potenziamento delle linee e degli impianti.

In particolare, la nuova edizione del Piano, mantenendo continuità d'impostazione con la precedente versione in termini di obiettivi, articolazione nell'analisi dei progetti, dimensionamento dei fabbisogni e criteri di priorità, ha inteso rispondere alle richieste formulate dal CIPE in occasione dell'approvazione dell'aggiornamento 2003 (delibera n.103 del 13 novembre 2003) attraverso ulteriori contenuti aggiuntivi.

Nell'edizione del 2004, si è confermata l'impostazione strategica già delineata nel PPI precedente, che si traduce nelle seguenti azioni:

- ✓ configurazione della Rete per un'integrazione tra Sistema AV/AC e Rete convenzionale nella logica dei corridoi e dell'interoperabilità europea;
- ✓ focalizzazione degli investimenti sui nodi delle grandi aree metropolitane, in quanto elementi critici per l'efficiente funzionamento della rete e per lo sviluppo dei servizi;
- ✓ *upgrading* infrastrutturale e tecnologico delle linee e degli impianti per maggiori prestazioni (sia tecniche sia di qualità percepita dai clienti finali) e incremento dei livelli di sicurezza;
- ✓ nuove linee veloci e potenziamento della rete esistente nel Mezzogiorno per l'integrazione con le direttrici europee e lo sviluppo del traffico regionale.

In termini di risultati, l'aggiornamento del Piano delle Priorità del 2004 presenta un "monte investimenti" di 168,4 miliardi di euro, con un incremento rispetto alla versione del 2003 di oltre 3,4 miliardi (+2%). Tale piano complessivo viene coperto con risorse di natura pubblica per circa l'80% del valore totale, e per la restante quota attraverso risorse da reperire sul mercato dei capitali.

La pianificazione dei fabbisogni per l'avanzamento contrattuale dei progetti di investimento effettuata nel Piano di Priorità degli Investimenti con riferimento all'anno 2005 assomma a circa 19 miliardi di euro da coprire nella misura del 71% attraverso il ricorso a risorse pubbliche e per il restante 29% attraverso il ricorso al mercato dei capitali. La quota complessiva di risorse pubbliche si compone per il 77% di apporti al capitale sociale di RFI da stanziarsi con la Legge Finanziaria 2005, per il 19% da risorse di "Legge Obiettivo" e per la restante quota del 4% da Fondi dell'Unione Europea. In termini di ripartizione territoriale, il 42% dei fondi richiesti sarà destinato a progetti che interessano le regioni del Mezzogiorno.

Nella seduta del 20 dicembre 2004 il CIPE ha approvato l'aggiornamento per l'anno 2004, del Piano di Priorità degli Investimenti ferroviari previsto dal Contratto di Programma con RFI S.p.A. 2001-2005.

In particolare il CIPE:

- ✓ ha approvato il disegno complessivo di rete sotto il profilo tecnico trasportistico rappresentato nel Piano citato, anche con riferimento al Mezzogiorno, nonché la tempistica in via programmatica per la realizzazione del Piano;
- ✓ ha approvato, nell'ambito delle alternative presentate da RFI negli studi di fattibilità predisposti in attuazione di quanto richiesto con delibera n. 85/2002, le soluzioni di n. 7 progetti di investimento in quanto ritenute le più adeguate da un punto di vista tecnico trasportistico;
- ✓ ha rideterminato la dimensione finanziaria complessiva del Piano tenendo conto delle soluzioni progettuali dei 7 studi di fattibilità approvati, nonché delle delibere CIPE intervenute nell'ambito della procedura di Legge Obiettivo tra la presentazione del Piano delle Priorità da parte della Società (Aprile 2004) e la seduta del CIPE di approvazione del Piano stesso (20 dicembre 2004);
- ✓ ha fornito indicazioni per il prosieguo dell'attività programmatoria di RFI relativamente a, fra le principali: a) introduzione dello studio di fattibilità quale documento propedeutico alla progettazione; b) controllo degli incrementi delle stime e dei costi dei progetti; c) monitoraggio sull'attuazione degli investimenti inerenti il settore sicurezza.

Successivamente, la Legge n. 311 del 30 dicembre 2004 (Legge Finanziaria 2005) ha sostanzialmente recepito le richieste relative al fabbisogno di finanziamento per l'anno 2005 e stanziato fondi in aumento di capitale sociale di RFI, attraverso la controllante Ferrovie dello Stato, pari a euro 10.700 milioni (con una riduzione di euro 37 milioni rispetto alle richieste formulate con il Piano delle Priorità edizione 2004).

Il sistema Alta Velocità/Alta Capacità

Asse Torino-Milano-Napoli

Il nuovo modello di finanziamento introdotto con la Legge Finanziaria 2003 (Legge 27 dicembre 2002, n.289 – art. 75) ha inciso profondamente sulle caratteristiche economico e finanziarie del progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli. In particolare il suddetto art. 75 dispone che Infrastrutture S.p.A. (ISPA) *"finanzia prioritariamente, anche attraverso la costituzione di patrimoni separati, gli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità, anche al fine di ridurre la quota a carico dello Stato. Le risorse necessarie per i finanziamenti sono reperite sul mercato bancario e su quello dei capitali, secondo criteri di trasparenza ed economicità. Al fine di preservare l'equilibrio economico e finanziario del debito nei confronti di Infrastrutture S.p.A. è a carico dello Stato l'integrazione dell'onere per il servizio del debito nei confronti di Infrastrutture S.p.A. che non è adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico del Sistema alta velocità/alta capacità".*

Inoltre, nell'aprile del 2004 RFI ha aggiornato il *Dossier* di valutazione del progetto AV/AC TO-MI-NA, la cui precedente versione era già stata sottoposta all'esame del CIPE nella seduta del 31 gennaio 2003.

La revisione dell'analisi è stata sviluppata con l'obiettivo di valutare gli impatti economici e finanziari derivanti dall'evoluzione dello scenario normativo-contrattuale di riferimento e dalle modifiche registrate sulla stima dei tempi e dei costi. In particolare, sotto il profilo dell'assetto istituzionale, rilevano:

- ✓ le decisioni ministeriali assunte in merito alle modalità di erogazione dell'Integrazione dello Stato ex art.75 della Finanziaria 2003, da corrispondere sotto forma di aumento di capitale;
- ✓ la stipula della nuova convenzione tra RFI e TAV, perfezionata in data 9 dicembre 2003;
- ✓ la sottoscrizione del contratto di finanziamento *(Credit Facility Agreement)* del progetto tra RFI, TAV ed Infrastruttura S.p.A. (ISPA), siglato il 23 dicembre 2003.

Alla luce del mutato quadro di contesto, sono state esaminate diverse soluzioni e simulati gli effetti derivanti da differenti assunzioni in tema di: modalità di erogazione del contributo da parte dello Stato, modalità di ammortamento e profili di restituzione del debito. L'aggiornamento del *Dossier* di valutazione è stato trasmesso ai competenti Ministeri in ottemperanza a quanto previsto dal Contratto di Programma 2001-2005.

In particolare, la definizione delle modalità erogazione ed, in particolare, la natura del contributo dello Stato ai sensi del citato art. 75 della legge 289/03, è essenziale per le proiezioni del risultato economico di RFI. Infatti, la copertura degli ingenti oneri finanziari e degli ammortamenti, che già dai prossimi esercizi incideranno sui conti economici, dovrà, nei primi anni di esercizio delle tratte, essere assicurata dalla contribuzione dello Stato. Tale contribuzione, all'uopo, non potrà essere solo intesa a fornire i mezzi finanziari occorrenti ma anche a sollevare la Società, per quanto necessario, da tali oneri. In mancanza, nei primi anni di esercizio, i risultati economici saranno prevedibilmente largamente deficitari.

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.

In attuazione del Programma, è stato pubblicato da ISPA, presso il *Luxembourg Stock Exchange, l'Offering Circular*, tale documento, soggetto ad aggiornamento annuale, riassume tutte le caratteristiche tecniche, economiche e finanziarie del progetto AV/AC con evidenza dei soggetti coinvolti.

Le caratteristiche tecniche dei finanziamenti *"Project Loan Tranches"* sono riportate nella sezione relativa al finanziamento del progetto della controllata TAV della presente Relazione sulla Gestione.

Il resto del Sistema AC/AV: Terzo Valico dei Giovi tratta AC/AV Milano - Genova e Milano - Verona-Padova

A seguito della delibera CIPE del 29 settembre 2003 n. 78 (che nell'ambito del Primo Programma delle Opere Strategiche legge 443/2001, approvava la progettazione preliminare del Terzo Valico dei Giovi Linea AC/AV Milano-Genova) nel mese di marzo 2004 è stata eseguita una valutazione economica preliminare del progetto Terzo Valico dei Giovi confermata con un *Dossier* di Valutazione nell'ottobre 2004. Il documento è stato trasmesso ai competenti Ministeri in vista della successiva istruttoria al CIPE.

Nell'ottobre 2004 RFI ha elaborato anche il *Dossier* di valutazione dell'asse AV/AC Milano-Verona-Padova (Venezia) al fine di valutare la sostenibilità del progetto ed il complessivo impatto sui conti della Società. Il documento è stato trasmesso ai competenti Ministeri in vista della successiva istruttoria al CIPE.

In ambedue i *Dossier* è previsto l'intervento dello Stato, non solo a fronte delle esigenze finanziarie ma anche delle esigenze reddituali della Società, attraverso una contribuzione che sollevi la Società stessa da larga parte degli oneri finanziari e di ammortamento.

Con decreto congiunto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero delle Economia e delle Finanze del 24 novembre 2004 veniva deliberata l'estensione dello schema di finanziamento relativo all'Asse AC/AV Torino-Milano-Napoli ex articolo 75 anche alle opere del Terzo Valico dei Giovi – Tratta AC/AV Milano-Genova e delle tratte AC/AV Milano-Verona, incluso l'adeguamento del Nodo di Verona, autorizzando l'innalzamento del Contratto di Finanziamento sottoscritto tra RFI/TAV ed ISPA il 23 dicembre 2003 da 25 a 36 miliardi di euro.

Convenzione RFI-TAV del 9 dicembre 2003

La Convenzione del 9 dicembre 2003 stabilisce che TAV, in qualità di società di scopo, consegni a RFI le opere eseguite affinché quest'ultima, in qualità di Gestore dell'Infrastruttura, ne possa attuare il relativo sfruttamento economico. Il passaggio di proprietà delle opere da TAV a RFI avrà come conseguenza il trasferimento in capo a RFI di tutte le attività e passività di TAV connesse con l'opera in questione.

Con riguardo alla predetta Convenzione le parti contraenti hanno ravvisato la necessità di concordare una migliore formulazione di alcune clausole relativamente alla tratta Milano-Genova.

In particolare con scambio di note RFI/TAV del 19 marzo 2004 si è convenuto di eliminare la limitazione dell'oggetto della Convenzione del 9 dicembre 2003, rispetto alla Convenzione Originaria del 24 settembre 1991, al Terzo Valico dei Giovi piuttosto che alla tratta AC/AV Milano-Genova.

L'eliminazione di tale limitazione dalla Convenzione vigente è stata peraltro circoscritta convenendo le parti, con lo scambio di note citato, che a seguito della verifica dell'intero progetto di alta velocità effettuata dal Governo e dal Parlamento, ai sensi dell'art.2, comma 15, della Legge 23 dicembre 1996, n.662, la tratta Milano – Genova ha, allo stato, validità tecnico – economica limitatamente alla parte compresa tra l'immediato entroterra portuale di Genova (bivio Fegino) e Novi Ligure/Tortona (definita "Terzo Valico di Giovi"). Pertanto si è deciso

di non realizzare allo stato l'intera tratta Milano – Genova e di sviluppare solo il progetto del "Terzo Valico dei Giovi".

Si ricorda che la Convenzione prevede che TAV, in qualità di società di scopo, consegni a RFI le opere eseguite affinché quest'ultima, in qualità di Gestore dell'infrastruttura, ne possa attuare il relativo sfruttamento economico. Il passaggio di proprietà delle opere da TAV a RFI avrà come conseguenza il trasferimento in capo a RFI di tutte le attività e passività di TAV connesse con l'opera in questione. TAV sarà completamente liberata dalle sue obbligazioni ed RFI diverrà l'unico obbligato nei confronti di ISPA.

Nodo AV/AC di Bologna

Il 6 agosto 2004 è stato sottoscritto il 2^ Atto Integrativo alla Convenzione RFI/TAV del 9 dicembre 2003, disciplinante i rapporti tra RFI e TAV per la realizzazione degli interventi da adeguamento del Nodo AV/AC di Bologna. In tale Atto Integrativo, sono state recepite le clausole, atte a fronteggiare il rischio derivante da una insufficienza o da una discontinuità della provvista finanziaria, da reperirsi a cura di Infrastruttura S.p.A., come prescritto dall'art.75 della legge 289/2002. Detta clausola, con finalità analoghe a quelle predisposte con riguardo al 1^ Atto Integrativo alla Convenzione RFI/TAV relativo alla sub-tratta AV/AC Novara-Milano, sarà inserita negli appalti di importo superiore a euro 15 milioni, per i quali non sia stata ancora spedita la lettera d'invito, con la sola esclusione di contratti con Enti pubblici o privati proprietari e/o gestori di servizi interferenti.

La ristrutturazione del debito

In attuazione del Decreto congiunto del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24 novembre 2004 che stabiliva la riconduzione sotto l'alveo dell'articolo 75 dei prestiti già contratti da TAV ed assistiti dalla garanzia della Legge 78/94 nonché la loro ristrutturazione, TAV ed RFI hanno dato mandato ad ISPA per il rifinanziamento e la ristrutturazione del debito contratto da TAV per l'asse Torino-Milano-Napoli.
L'operazione di ristrutturazione ha l'obiettivo di allungare la durata media dei finanziamenti al fine di renderla più coerente al periodo di previsto utilizzo economico del progetto Alta Velocità/Alta Capacità e di sostituire la garanzia prevista dalla Legge n. 78/1994 (garanzia finale dello Stato) con il meccanismo previsto dall'art. 75 della sopra richiamata Legge Finanziaria 2003.

L'aumento del capitale sociale di TAV

In data 22 dicembre 2004 RFI ha sottoscritto per intero l'aumento di Capitale Sociale della controllata TAV per euro 108.008.829,18 deliberato dall'Assemblea Straordinaria del 25 giugno 2004, al fine di finanziare (in esecuzione a quanto previsto dalla modifica apportata al Contratto con ISPA) la quota degli interessi maturati ed in scadenza ai sensi del *Credit Facility Agreement* relativi ai tre *Project Loan Tranches* sottoscritti nel febbraio del 2004.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

- **Gennaio**

La partecipazione nella società Porta Sud

Il Consiglio di Amministrazione in data 28 gennaio 2004 ha approvato la proposta di costituzione di una Società di Trasformazione Urbana (STU) per la riqualificazione dello scalo merci ferroviario di Bergamo.
In data 16 giugno 2004 è stata costituita la società Porta Sud SpA con la sottoscrizione da parte di RFI di una quota pari al 40% del capitale sociale.
L'iniziativa è motivata dal fatto che la riqualificazione della stazione di Bergamo ed il trasferimento dello scalo merci, rivestono un'importanza strategica per RFI che ha in corso di realizzazione un insieme di investimenti di carattere strutturale che interessano sia il nodo di Milano sia le linee per le relazioni verso ovest.
La possibilità di liberare le aree attualmente occupate dallo scalo merci in tre fasi temporali distinte, è suscettibile di consentire la maturazione a favore della società di diritti edificatori significativi (350.000 mc), così come sancito nel protocollo d'intesa sottoscritto il 26 settembre 2001 fra Comune di Bergamo e Gruppo Ferrovie dello Stato (l'iniziativa, oltre ad RFI, coinvolge infatti anche Centostazioni e Ferservizi).
E' da sottolineare il ruolo portante di RFI attraverso l'impegno del Gruppo nella valorizzazione infrastrutturale della funzione intermodale (completamento degli investimenti per il potenziamento e/o ammodernamento del collegamento con Milano, diramazione verso l'aereoporto di Orio e collegamento con Malpensa, realizzazione di una nuova stazione con caratteristiche di Terminal intermodale con servizi aperti e integrati) e l'accettazione di una tempistica di riscossione dei valori immobiliari dilazionata nella scansione temporale delle fasi in modo da contemperare le esigenze di frazionamento dell'opera di trasformazione ferroviaria con le esigenze della STU.

Rail Net Europe

Nel gennaio del corrente anno *RailNetEurope* (RNE), collaborazione tra i gestori delle infrastrutture ferroviarie europee nata nel 2003, ha acquisito veste giuridica costituendosi in Associazione senza scopo di lucro con sede a Vienna. I membri di RNE sono 23 per un totale di 20 Paesi interessati.
Gli organi dell'Associazione sono l'Assemblea Generale, in cui sono rappresentati tutti i soci, ed il *Managing Board*, composto dal Presidente (nominato da RFI) e da due Vice Presidenti nominati rispettivamente da Banedanmark e ÖBB Infrastruktur.

- **Febbraio**

La partecipazione nella società Metropark

Il Consiglio di Amministrazione del 20 febbraio 2004 ha approvato l'acquisizione dell'intero pacchetto azionario di Metropark SpA. fino ad allora detenuto da Ferservizi S.p.A. per un corrispettivo pari al valore del patrimonio netto contabile della società, così come risultante dal bilancio di esercizio 2003 (euro 3.473.967).
L'acquisizione della società Metropark avvenuta in data 12 maggio 2004 consentirà ad RFI, attraverso il controllo diretto della società, di gestire la dotazione delle stazioni nonché delle aree metropolitane, in una logica di integrazione con la gestione dell'infrastruttura di idonei

parcheggi di interscambio al fine di migliorare la qualità ed il valore dei servizi aggiuntivi alla clientela finale e di mettere a reddito aree non pienamente valorizzate.
L'acquisizione della partecipazione renderà inoltre possibile un maggior coordinamento fra gli investimenti infrastrutturali previsti nei terminali viaggiatori e merci, di quelli finalizzati alla realizzazione ed alla gestione dei parcheggi e lo sfruttamento anche per limitati periodi temporali, delle aree momentaneamente disponibili e libere da lavori.

- **Marzo**

Il Piano annuale della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario per l'anno 2004

In ottemperanza a quanto disposto dal D.M. 138 T del 31 ottobre 2000 (art. 7, comma 2) ed in accordo con quanto previsto nella Disposizione n. 56/03 del 29 dicembre 2003, RFI come Gestore dell'Infrastruttura ha provveduto ad inviare all'Organismo di Vigilanza Ministeriale, entro il 31 marzo 2004, il Piano annuale della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario per l'anno 2004.
Il piano annuale è stato redatto secondo i seguenti macro-obiettivi:

- ✓ riduzione delle non conformità imputabili alla componente umana, tramite azioni nei settori di innovazione tecnologica, adeguamento normativo e formazione professionale;
- ✓ riduzione delle non conformità legate a esigenze nella manutenzione dell'infrastruttura e del materiale rotabile;
- ✓ proseguimento dell'attività di eliminazione delle discontinuità nell'attrezzaggio della rete con sistemi atti alla ripetizione dei segnali a bordo e di controllo della marcia dei treni;
- ✓ accelerazione dell'installazione nelle cabine di giuda delle apparecchiature di bordo per la ripetizione dei segnali ed il controllo della marcia dei treni;
- ✓ completamento dell'adozione del sistema di gestione della sicurezza.

- **Aprile**

La galleria di base del Brennero

In data 30 aprile 2004 è stato sottoscritto un Accordo tra i Ministri dei Trasporti della Repubblica d'Austria e della Repubblica Italiana, il quale ha tra l'altro definito il riassetto del veicolo societario da utilizzare per la prosecuzione del progetto per la progettazione e la realizzazione della galleria di base del Brennero. In particolare, si è stabilito di procedere alla trasformazione del GEIE BBT – il cui finanziamento è a carico di RFI per il 50% - nella società Europea BBT (*Brenner Basis Tunnel* SE), in coerenza con il nuovo Regolamento Europeo n.2157/01 in materia di diritto societario, entrato in vigore nella Repubblica d'Austria il giorno 8 ottobre 2004.
L'operazione è stata così articolata:

- costituzione di una Società di diritto italiano controllata al 100% da RFI (BBT S.p.A., costituita nel luglio 2004);
- costituzione di analoga società di diritto austriaco (BBT AG, costituita nel luglio del 2004);
- costituzione della Società europea con sede ad Innsbruck (costituzione avvenuta nel dicembre 2004);

Importi in milioni di euro

FASE II - PROGETTAZIONE	**90,00**
PARTE ITALIANA	24,50
PARTE AUSTRIACA	24,50
PARTE UE	41,00
FASE II - CUNICOLO ESPLORATIVO	**430,00**
PARTE ITALIANA	107,50
PARTE AUSTRIACA	107,50
PARTE UE	215,00
FASE III - REALIZZAZIONE	**3.980,00**
TOTALE	**4.500,00**

- fusione per incorporazione delle due società (BBT S.p.A. e BBT AG) nella BBT SE, conformemente al regolamento CE n.2157/2001 dell'8 ottobre 2001 avvenuta in data 16 dicembre 2004;
- contestuale scioglimento del GEIE BBT, essendo rimasta la SE come unico partecipante allo stesso e non potendo esistere un Gruppo Europeo di Interesse Economico con socio unico.

Conclusa la fase di costituzione del veicolo societario (BBT SE è stata inscritta il 16 dicembre 2004 nel Registro delle Imprese presso il Tribunale di Innsbruck al numero FN 251414b), si sta avviando l'attività di supporto a BBT SE per la selezione e nomina degli *Advisor* (finanziario e legale) e si dovrà consolidare il presidio dei risultati degli studi e delle analisi in relazione agli effetti per RFI.

La Fase I, il cui costo è stato pari a euro 18,5 milioni, è stata finalizzata alla redazione del progetto preliminare della galleria di base del Brennero.

Nella tabella seguente si riepilogano i principali impegni finanziari per la costruzione della galleria di base del Brennero relativamente alla Fase II e alla Fase III.

Interventi sul Capitale sociale

In data 22 aprile 2004 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato, in sede ordinaria, la destinazione del 5% dell'utile d'esercizio 2003, pari a euro 1.467.871, a riserva legale con riporto a nuovo dell'importo residuo.

In tale occasione, l'Assemblea ha anche deliberato l'apporto a titolo di futuri aumenti di capitale sociale di euro 2.555 mila, connesso alla realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.

Modifica statuto RFI

Il 22 aprile 2004 l'Assemblea straordinaria della società ha deliberato la modifica dello Statuto sociale di RFI al fine di compiere un primo adeguamento alla riforma del diritto societario (D.Lgs. n. 6/2003, recante "Riforma organica della disciplina delle società di capitali e società cooperative"). In tale sede è stato modificato l'oggetto della Società inserendo specifico riferimento al D.Lgs. n.188/2003 e più precisamente:

Art.4.1- La società ha per oggetto, ai sensi della Concessione rilasciata dal Ministro dei Trasporti in data 31 ottobre 2000 e del decreto legislativo n.188 del 2003 e successiva decretazione applicativa:....

- **Maggio**

LTF s.a.s. (collegata)

Il 5 maggio 2004 è stato firmato a Parigi dai due Ministri interessati un *Memorandum* di Intesa tra Italia e Francia per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. A seguito di tale evento il 18 maggio 2004 LTF ha dato avvio alla progettazione definitiva dell'opera, per un impegno complessivo di euro 32 milioni.

- **Giugno**

Costituzione Ente Unico di Accreditamento "Sistema Italiano di accreditamento- S.I.A.c."

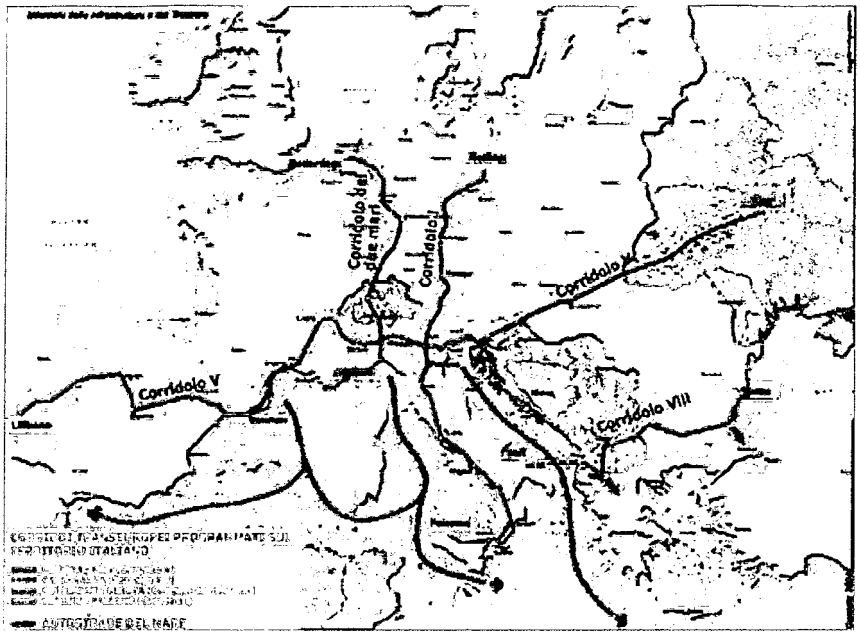
Nel mese di giugno si è costituito l'Ente Italiano di Accreditamento denominato "Sistema Italiano di accreditamento" (S.I.A.c.). Il S.I.A.c. è un'associazione con personalità giuridica, senza scopo di lucro che opera con il riconoscimento dello Stato e sotto la vigilanza del Ministero delle Attività Produttive ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n.34 che ha come scopo la vigilanza e il controllo sull'intero Sistema di Qualità.
L'organo responsabile della gestione dell'Ente è il Consiglio direttivo, composto, oltre che dal Presidente, da un rappresentante di ogni socio promotore e da un numero massimo di tre componenti eletti dall'Assemblea tra i candidati proposti dai soci ordinari.
Sono soci promotori dell'Ente (art. 6 dello statuto S.I.A.c.): le organizzazioni imprenditoriali, gli istituti metrologici primari, gli enti di normazione, gli enti pubblici e le loro forme associative nonché le società con struttura a rete di rilevante valenza nazionale nel settore delle *public utilities.*
Sono soci ordinari dell'Ente (art. 7 dello statuto S.I.A.c.): le pubbliche amministrazioni; le associazioni di categoria rappresentative di specifici comparti produttivi/di servizi e le società di rilevante valenza nazionale; le associazioni, enti, istituzioni di rilevante valenza nazionale che hanno finalità statutarie di studio, ricerca, diffusione della cultura di valutazione della conformità; le associazioni rappresentative a livello nazionale dei soggetti che utilizzano direttamente o indirettamente i servizi degli organismi accreditati quali destinatari finali; la federazione rappresentativa delle principali associazioni degli organismi accreditati.
RFI in quanto "Società a rete di rilevante valenza nazionale nel settore delle *public utilities*... (art.6 dello statuto S.I.A.c.)" è inserita nel direttivo dell'Ente Unico in quanto socio promotore.

Reti transeuropee di trasporto (TEN)

Le delegazioni dei rappresentanti del Consiglio, del Parlamento Europeo e della Commissione hanno raggiunto un accordo informale sulla Decisione per lo sviluppo delle TEN, che identifica 30 Progetti prioritari, tra cui i seguenti di interesse italiano:

- ✓ l'asse ferroviario Berlino – Palermo con l'inclusione del Ponte di Messina e la galleria del Brennero entrambi da completare entro il 2015;
- ✓ l'asse ferroviario Lione – Trieste – Budapest con l'inclusione della galleria del Moncenisio da completare entro il 2015-2017 e dei tratti Venezia-Ronchi Sud- Trieste-Divaca e Capodistria-Divaca-Liubliana da completare entro il 2015;
- ✓ il sistema Galileo, da completare entro il 2008;
- ✓ le Autostrade del mare per le tratte Mediterraneo Est e Mediterraneo Ovest.

L'accordo conferma l'introduzione della figura del Coordinatore europeo, che relazionerà sulla sua attività a Commissione, Consiglio e Parlamento Europeo, e della Dichiarazione di Interesse europeo, che nel caso di progetti prioritari non iniziati entro il 2010 o non completati entro un tempo ragionevole rispetto alla data prevista, potrà essere ritirata.



Accordi con le Ferrovie Federali Svizzere

La trasformazione del sistema ferroviario europeo ed il conseguente recepimento da parte degli stati membri della UE, delle direttive riguardanti la liberalizzazione dell'accesso, hanno imposto una complessa attività di rivisitazione normativa con l'obiettivo di trasformare le "*stazioni comuni*" in "*stazioni di collegamento reti*".
La trasformazione delle stazioni comuni in "*stazioni di collegamento reti*" ha come conseguenza lo spacchettamento delle attività svolte nell'ambito delle attuali stazioni comuni, la loro contrattualizzazione e il pagamento, mediante fatturazione, dei servizi effettivamente prestati.
Nello specifico per il contratto tra Italia e Svizzera, con riferimento alla stazione di Domodossola, alimentata dal traforo del Sempione, è stato istituito uno specifico Gruppo di Lavoro per il rinnovo della Convenzione/Concessione del Sempione in scadenza, al quale sono stati chiamati a collaborare i gestori delle infrastrutture nazionali dei due Stati. Nel Gruppo di lavoro sono state ricondotte anche le tematiche del superamento dell'organizzazione in Enti Comuni Internazionali con riferimento ai nuovi contratti tra RFI e le ferrovie federali svizzere.

- **Luglio**

SCISSIONE TAV

In adempimento agli impegni assunti con la Convenzione RFI-TAV del 9 dicembre 2003, in data 27 luglio è stato stipulato un atto di scissione parziale che ha previsto l'assegnazione ad RFI, quale beneficiaria, del ramo d'azienda scisso dalla società TAV composto dai "nodi di Firenze, Torino, Milano, Genova e Verona e dalla tratta Firenze-Roma".

Tra le poste oggetto di scissione è compresa anche la quota del debito contratto da TAV verso ISPA utilizzata per il finanziamento delle opere oggetto di scissione. Conseguentemente i relativi interessi passivi maturati dalla data di "tiraggio" delle risorse alla data di efficacia della scissione, oggetto di capitalizzazione, e pari a euro 1.181.105,47 sono rientrati nel perimetro di

scissione. L'operazione ha interessato la società TAV con un riduzione del proprio patrimono netto di € 166.567.404 di cui euro 147.010.339 quale capitale sociale ed euro 19.557.065 quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. Conseguentemente RFI ha ridotto il valore della partecipazione per la quota di capitale sociale suddetta ed i propri crediti immobilizzati per versamenti in conto futuri aumenti di capitale per il valore residuo. Con tale atto si è dato esecuzione alle deliberazioni del 25 giugno 2004 adottate dalle rispettive Assemblee straordinarie che hanno approvato il progetto di scissione redatto dai Consigli di Amministrazione di RFI (11 giugno) e di TAV (17 giugno).
Tale operazione si inserisce in un più ampio ambito di accordi negoziali fra le predette società sanciti nella Convenzione stipulata il 9 dicembre 2003 la quale attribuisce ad RFI la committenza dei nodi e della tratta oggetto di scissione al fine di consentire alla stessa RFI di realizzare in proprio i lavori e meglio gestire le interferenze con l'esercizio ferroviario convenzionale.
La scissione è stata fatta sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 giugno 2004 con effetto dal 1° gennaio 2004.

La scissione ha riguardato le voci riportate nel seguente prospetto:

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		incrementi da scissione
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		**0**
(di cui già richiamati)		
B) IMMOBILIZZAZIONI		
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI		
6) Immobilizzazioni in corso e acconti		56.493.985
Totale I		56.493.985
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI		
5) Immobilizzazioni in corso e acconti		151.236.435
Totale II		151.236.435
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE		
1) Partecipazioni in:		
a) Imprese controllate		(147.010.339)
	Totale 1)	(147.010.339)
2) Crediti:		
a) verso imprese controllate		
- esigibili entro l'esercizio successivo		(19.557.065)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		0
	Totale 2)	(19.557.065)
3) Altri titoli		0
4) Azioni proprie		0
Totale III		(166.567.404)
Totale B) Immobilizzazioni		**41.163.016**
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
I. RIMANENZE		
II. CREDITI		
2) Verso imprese controllate		
- esigibili entro l'esercizio successivo		(3.891.525)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		21.893.278
	Totale 2)	18.001.753
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI		
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE		
D) RATEI E RISCONTI		
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)		**59.164.769**

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	incrementi da scissione
A) PATRIMONIO NETTO	
B) FONDI PER RISCHI E ONERI	
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO	
D) DEBITI	
5) Debiti verso altri finanziatori	
- esigibili entro l'esercizio succesivo	
- esigibili oltre l'esercizio successivo	47.925.122
	47.925.122
7) Debiti verso fornitori	
- esigibili entro l'esercizio succesivo	903.667
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0
	903.667
14) Altri debiti	10.335.979
Totale D) Debiti	**59.164.768**
E) RATEI E RISCONTI	
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**59.164.768**

Decreto Legge 12 luglio 2004, n. 168 "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica"

Il 29 luglio 2004 è stato approvato definitivamente il D.L. 12 luglio 2004 n. 168, recante le misure urgenti per il contenimento della spesa pubblica.

L'art.1 al comma 6, e la Tab.1 riportano le riduzioni delle autorizzazioni di spesa che, per quanto riguarda il Gruppo Ferrovie dello Stato prevede:

- ✓ l'assegnazione di risorse per il trasporto combinato delle merci, attraverso l'attivazione del Fondo previsto dalla L.166/2002 (art.1, comma 13);
- ✓ la riduzione dell'autorizzazione di spesa per euro 75 milioni relativa al cap.1541 "somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato SpA o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'Infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via nave tra terminali ferroviari" (tab.1);
- ✓ il contenimento delle spese per consulenze entro il limite della spesa media sostenuta negli anni 2001-2002, ridotta del 15%, per le pubbliche amministrazioni e per le società controllate dallo Stato (art.1 comma9).

Per effetto di tale dispositivo normativo, la quota di Contratto di Programma complessiva per il 2004 spettante ad RFI si è ridotta da euro 1.379 milioni a euro 1.304 milioni.

- **Agosto**

Basictel S.p.A.

La società Basictel S.p.A. società già partecipata della Capogruppo Ferrovie dello Stato, ha notificato con atto del 7 agosto 2004 domanda di arbitrato, con contestuale nomina dell'arbitro di propria competenza, nell'ottica dell'instaurando procedimento arbitrale previsto dall'art.14 dell'accordo del 13 ottobre 2000. La controversia si riferisce alle vicende relative all'accordo, stipulato tra le parti in data 13 ottobre 2000, avente ad oggetto il diritto di uso esclusivo di posare e mantenere cavi a fibre ottiche per telecomunicazioni lungo la rete di trasmissione elettrica di RFI S.p.A., nonché il diritto ad utilizzare quanto installato e posato esclusivamente per lo svolgimento di servizi di telecomunicazione.
Oggetto della domanda di arbitrato è la richiesta di nullità del contratto per abuso da parte di RFI dello stato di dipendenza economica di Basictel, con richiesta di deduzione di un equo indennizzo fino alla dichiarazione di risoluzione del contratto per eccessiva onerosità sopravvenuta. In ulteriore subordine, è richiesta l'inesigibilità delle prestazioni pecuniarie previste dal contratto nonché la rinegoziazione del contratto per adeguarlo alle mutate condizioni del mercato.

Operazioni di *Project Financing* dirette (centri intermodali, stazioni AV/AC)

La ricerca di fonti alternative di finanziamento di progetti infrastrutturali, da sommare all'ormai consolidato ricorso alle risorse pubbliche, ha spinto RFI ad individuare tipologie di *asset* capaci di attrarre la partecipazione dei privati.
La costruzione e gestione di nuovi Terminali Intermodali, adeguati all'evoluzione della domanda di trasporto, offre l'opportunità per il montaggio di operazioni di *Project Financing* .
In tale logica, il 24 agosto 2004, RFI, ANAS e Autostrade per l'Italia hanno siglato una Lettera di intenti per avviare la valutazione di fattibilità del progetto finalizzato alla realizzazione ed alla gestione di tre Centri Intermodali nelle aree Nord-Ovest, Centro e Sud dell'Italia (individuati dall'Unità Tecnica Finanza di Progetto del CIPE nell'ambito degli studi pilota relativi a progetti infrastrutturali di rilevanza nazionale) e selezionato un *Advisor* economico e finanziario.

- **Settembre**

Modifica Statuto

In data 27 settembre 2004 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato la modifica dell'art.21 (punti 3 e 7) e l'aggiunta del punto 8 all'art.21 dello Statuto al fine di recepire le modifiche introdotte dalla riforma del diritto societario in ordine al ruolo dell'Organo di Controllo ed alla separazione tra il controllo contabile spettante ad un revisore o ad una società di revisione ed il controllo sull'amministrazione spettante al Collegio Sindacale.
Infine, ai sensi dell'art. 2364 del Codice Civile, primo comma, punto 2, l'Assemblea ha deliberato l'affidamento dell'incarico per il controllo contabile per gli esercizi 2004/2006 alla PricewaterhouseCoopers SpA..

Consolidato fiscale

Il 27 settembre 2004 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha deliberato di esercitare, congiuntamente con la propria Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA, l'opzione per il consolidato fiscale nazionale ai sensi degli articoli 117, comma 1 e 119, co. 1, lett.b), del D.P.R. n.917/1986 a partire dal periodo di imposta 2004. L'opzione ha la durata di tre esercizi sociali, non è revocabile e può essere rinnovata.

Tale operazione rappresenta l'unico evento dell'esercizio 2004 per il quale si possa ravvisare la fattispecie contemplata dall'art. 2497 ter del c.c. e trova la sua motivazione nel fatto che con l'ingresso di RFI S.p.A. nel consolidato, il Gruppo Ferrovie realizzerà un risparmio d'imposta derivante dall'utilizzo delle perdite fiscali conferite, nella gran parte, proprio da RFI, senza che alla Società possa da ciò derivare alcuno svantaggio.

- **Ottobre**

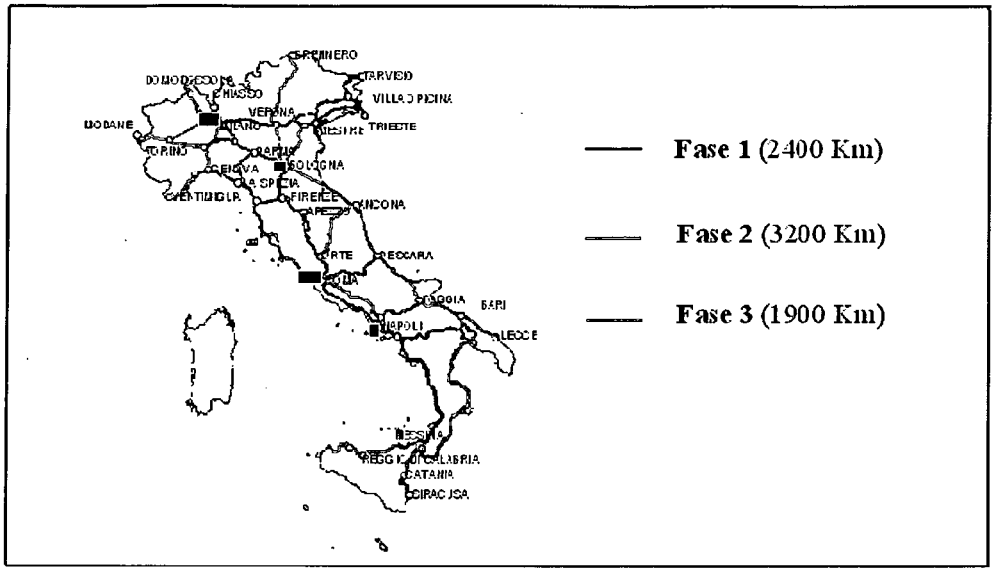
Consorzio Elettrico del Buthier

Il Consorzio Elettrico del Buthier è stato impegnato in una complessa vicenda giudiziaria contro la società ENEL S.p.A., originatasi a seguito della nazionalizzazione della rete elettrica. RFI quale consorziata insieme ad AEM Torino SpA e FINTECNA SpA ha approvato il Bilancio finale di liquidazione al 31 ottobre 2004 ed il piano di riparto a chiusura della liquidazione.

GSM-R

Il 25 ottobre è stata messa in esercizio una prima fase della rete radiomobile GSM-R che comprende l'attivazione di tutte le centrali di commutazione di rete (Roma, Milano, Bologna e Napoli) e circa 400 impianti radio distribuiti lungo le direttrici ferroviarie Torino-Venezia e Milano Reggio-Calabria con la distribuzione a tutto il personale interessato di RFI di telefoni cellulari (oltre 12.000 apparati) per l'accesso ai vari servizi forniti dalla rete.
Il GSM-R trasmette su una banda in gamma 900 MHz riservata in Europa per le attività ferroviarie. A regime la rete GSM-R interesserà le linee e i nodi della rete commerciale gestita da RFI, per una estensione superiore a 7.500 km. Pur essendo un sistema utilizzato solo dal personale che lavora in ambito ferroviario, la rete è connessa in *roaming* con le reti GSM degli operatori pubblici per disporre di risorse alternative di comunicazione sulle aree non coperte dal sistema GSM-R.
La rete GSM-R assicura all'infrastruttura ferroviaria di RFI ed al suo personale un sistema di radiocomunicazione mobile in grado di soddisfare in modo efficiente ed integrato, su scala nazionale, tutte le esigenze di comunicazione voce e di trasmissione dati connesse con l'esercizio ferroviario, compreso il controllo, in sicurezza, della marcia dei treni. Il nuovo sistema garantirà servizi di comunicazione terra-treno, sia durante la circolazione normale che nei casi di emergenza.

Fig. 1: Estensione Rete GSM-R di RFI



- **Novembre**

Progetti di scissione immobiliare

Il 25 novembre il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato due progetti di scissione, resi necessari per ragioni di opportunità industriale, come meglio descritto nella parte della Relazione sulla gestione relativa al patrimonio:

1. Il primo dei due progetti concerne la scissione parziale di Ferrovie Real Estate S.p.A. (FRE), a favore di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per "le aree e gli immobili ricadenti negli ambiti delle Stazioni di Roma Tiburtina e Torino Porta Susa- Spina 1, Spina 2 e San Paolo e altri beni minori" .
2. Il secondo dei due progetti concerne la scissione parziale di RFI a favore di FRE, per gli ulteriori immobili definiti non (o non più) strumentali all'esercizio ferroviario.

L'operazione sarà perfezionata nel corso del 2005.

- **Dicembre**

Arbitrato TAV SpA/Consorzio COCIV

La procedura arbitrale attivata dal *General Contractor COCIV* nell'esercizio 2000 è stata impugnata da TAV ed il procedimento si è concluso il 29 giugno 2004 con l'emissione di un lodo in favore di COCIV.

RFI, di concerto con la Controllata TAV e la Capogruppo, e COCIV sono addivenuti alla sottoscrizione di un accordo transattivo che ha, tra l'altro, stabilito, oltre all'abbandono del giudizio, la corresponsione in favore del Consorzio dell'importo complessivo di euro 121,4 milioni.

In attuazione dell'articolo IV.1.2 della Convenzione RFI/TAV ed in attesa della piena operatività dello schema di finanziamento del Terzo Valico dei Giovi ex articolo 75, RFI ha

concesso a TAV un finanziamento a breve termine, per far fronte agli adempimenti derivanti dall'Accordo Transattivo di cui sopra.

Operazioni sul capitale sociale

In data 17 dicembre 2004, a seguito della stipula dell'*amendment* al *Credit Facility Agreement* è stato deliberato l'aumento di capitale sociale per l'importo di euro 109.929.175, con le seguenti modalità:

- ✓ sottoscrizione e versamento dall'unico socio Ferrovie dello Stato SpA dell'aumento di capitale sociale di RFI per euro 109.929.279 deliberato dall'assemblea straordinaria dei soci in data 25 giugno 2004 (la dichiarazione di aumento del capitale sociale da euro 26.756.202.833 ad euro 26.866.132.112 è stata depositata, in data 13 gennaio 2005, al Registro delle Imprese di Roma);
- ✓ aumento di capitale sociale da RFI alla controllata TAV per un importo pari a euro 108.008.829,19;
- ✓ versamento da RFI a TAV su delega di ISPA della quota parte degli interessi di sua competenza maturati sulla parte di debito derivante da scissione (euro 1.181.108,47) più quelli derivanti dal "tiraggio" contratto direttamente (euro 739.344,26) per un totale di euro 1.920.449,73, in modo da consentire così la restituzione a TAV degli interessi pagati in via anticipata ad ISPA.

Nodo di Roma

Nell'ambito del processo di razionalizzazione societaria del settore immobiliare, si è reso necessario procedere ad una ricognizione tecnico-amministrativa in capo alla società Ferservizi in ordine alle attività di valorizzazione svolte nel tempo da quest'ultima e dalla incorporata società Roma 2000.

A conclusione di tali attività ricognitive (avvenute nel mese di dicembre), effettuate congiuntamente tra RFI e Ferservizi, che hanno riguardato il patrimonio immobiliare non strumentale di Ferrovie dello Stato ubicato nel Comune di Roma, consistente nelle aree di stazione di San Pietro, Tiburtina, Ostiense, Trastevere e Quattro Venti, oltre ad altre aree, si è giunti alla completa identificazione dei prodotti tecnici nonché degli altri oneri sostenuti dalla società Ferservizi per lo svolgimento delle citate attività.

Accordo di Programma linea ferroviaria Pontremolese

Il 2 dicembre 2004 è stato firmato un Accordo di Programma per la linea ferroviaria Pontremolese tra RFI, Ferrovie dello Stato, Ministero delle Infrastrutture, Regioni Emilia, Liguria e Toscana, Autorità portuale di La Spezia e Comitato consultivo permanente per lo sviluppo delle Provincie di La Spezia, Massa e Parma. L'Accordo è finalizzato a disciplinare gli impegni dei soggetti sottoscrittori per la realizzazione e gestione del potenziamento della linea. Ad RFI compete il completamento delle progettazioni e l'attuazione delle residue opere di potenziamento. Il Ministero si impegna al reperimento delle risorse necessarie per la completa copertura finanziaria mentre le Regioni si impegnano all'acquisto di ulteriori tratte ai sensi del D.Lgs. 188/2003.

Regione Calabria

Il 17 dicembre 2004 è stata sottoscritta tra RFI, Ferrovie dello Stato e la Regione Calabria la Convenzione attuativa della Lettera d'Intenti dell'8 luglio 2004, finalizzata alla concreta attuazione degli impegni assunti dalle Parti. I contenuti dell'atto riguardano: la realizzazione di una serie di interventi infrastrutturali, per un importo pari a euro 47,7 milioni (progettazione variante Lamezia Terme - Settingiano e collegamento con l'aeroporto, metropolitana Villa S.Giovanni - Reggio Calabria, raccordo ferroviario Gioia Tauro, piazzali merci, sottopassi pedonali ecc.) la cui copertura finanziaria è a valere sulle risorse comunitarie e nazionali;

l'istituzione di una Commissione mista Regione/FS/RFI per individuare gli interventi prioritari relativi alla tratta Catanzaro Lido – Reggio Calabria della linea ionica; la riqualificazione di stazioni impresenziate, da cedere agli Enti locali in comodato d'uso.

Finanziaria 2005

Il 30 dicembre 2004 è stata pubblicata la legge n. 311 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" (Legge Finanziaria 2005) e il 31 dicembre è stato emanato il Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze: "Ripartizione in capitoli delle Unità revisionali di base relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2005". Lo stato di previsione di spesa del Ministero dell'economia e delle finanze, per la parte corrente, in corrispondenza dell'unità previsionale di base (u.p.b.) 3.1.2.8, cap. 1541 (Somma da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato SpA, o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari) reca risorse per euro 1.289,1 milioni. I contributi in conto esercizio stanziati non soddisfano interamente il fabbisogno finanziario destinato alla copertura degli oneri di parte corrente per l'anno 2005 di cui alle richieste di RFI presentate al Ministero dei Trasporti in sede di trasmissione del Piano d'impresa (pari a euro 1.485 milioni). Pertanto le risorse riconosciute ad RFI per l'anno 2005 risultano inferiori, per un importo pari a circa 196 milioni di euro. La tabella D della legge Finanziaria 2005 stanzia risorse pari a euro 10.700 milioni (capitolo 7122) quali nuovi apporti al capitale sociale di RFI (rifinanziamento della Legge n.662/96, Art 2.14) per la copertura del fabbisogno finanziario dell'anno 2005. Le relative richieste avanzate con il PPI 2004 ammontavano a euro 10.737 milioni. Vi è stato quindi un minore stanziamento di risorse di euro 37 milioni; tale situazione implica l'esigenza di modificare la ripartizione del fabbisogno così come riportata nel PPI 2004 ed approvata dal CIPE. Questa modifica dovrà essere concordata con il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti e validata dal CIPE in sede di approvazione del Quarto *Addendum* al Contratto di Programma 2001 – 2005.

RISORSE UMANE

Generalita'

Nel corso dell'anno, in maniera più intensa nel secondo semestre, è proseguita l'opera di contenimento degli organici in esito delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro con particolare riferimento al personale con più di 37 anni di servizio utile.
Inoltre, nell'ambito della gestione delle risorse umane si è dato ulteriore corso all'attuazione dei progetti tecnologici ed organizzativi rivolti all'incremento della produttività in particolare del personale della circolazione, nonché al riequilibrio professionale per la gestione delle eccedenze.
Sono state infine acquisite dal mercato professionalità nell'ambito delle Direzioni Compartimentali Infrastrutture nei profili di Capo Tecnico (11 unità) e di Operatore Qualificato/Specializzato (106 unità) e poste le basi per ulteriori ingressi nel 2005 per le esigenze di *turn over*, per la manutenzione delle nuove tecnologie e per l'attivazione delle nuove linee Alta Velocità.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1 gennaio 2004 – 31 dicembre 2004:

- consistenza del personale della Società Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2003: pari a n° 36.466 unità (di cui 364 Dirigenti e 36.102 Agenti 1^ - 9^);

- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2004: pari a n° 35.625 unità (di cui 363 Dirigenti e 35.262 Agenti 1^ - 9^).

Il saldo netto deriva da ingressi per 593 unità ed uscite per 1.434.

Il costo del lavoro

Relativamente al costo del lavoro, gli effetti economici di trascinamento dovuti alla *tranche* 2004 del nuovo CCNL, entrato in vigore il 1° agosto 2003, sono caratterizzati da un incremento della retribuzione fissa di euro 35 medi mensili (oltre oneri sociali) dal 1° luglio 2004 e da incrementi delle voci accessorie di euro 15 medi mensili ciascuno (oltre oneri sociali), decorrenti rispettivamente dal 1° gennaio e dal 1° settembre 2004.

La formazione

Le principali azioni formative realizzate da RFI nel corso del 2004 si riferiscono in particolare alle seguenti tematiche:

- formazione sullo sviluppo delle competenze manageriali;
- innovazioni tecnologiche e regolamentari, formazione propedeutica all'attivazione di nuovi impianti/sistemi;
- immissione in organico di nuove risorse: laureati, diplomati, ecc;
- presidio della sicurezza (di esercizio e del lavoro), anche con riferimento al personale delle Imprese Ferroviarie;
- formazione finalizzata al miglioramento delle attività manutentive;
- innovazione dei sistemi informatici di gestione;
- formazione continua e sostegno delle professionalità ferroviarie (circolazione e manutenzione);
- formazione propedeutica all'attivazione della tratta AltaCapacità/AltaVelocità Roma-Napoli;
- formazione a catalogo riferita a tematiche trasversali (*economics*, sviluppo competenze manageriali, ecc.).

Particolare attenzione è stata fornita agli interventi formativi rivolti all'aspetto istituzionale, agli aspetti di *business*, nonché nei confronti delle Imprese Ferroviarie.

La sicurezza sul lavoro

Sul versante dei rapporti istituzionali è in corso con il Ministero dell'Ambiente la stipula di un accordo di programma per la gestione delle traverse in legno impregnate con olio di creosoto tolte d'opera, e si sta collaborando, anche interfacciandosi con le Agenzie Regionali per la Protezione dell'Ambiente, all'adozione delle misure necessarie per far fronte alla procedura d'infrazione, aperta dalla Commissione UE nei confronti dell'Italia, per la non corretta applicazione della Direttiva 96/59/CE sullo smaltimento delle apparecchiature contenenti PCB. Non si prevedono sanzioni a carico della società in quanto il piano di smaltimento di tali apparecchiature è coerente con quanto disposto dal D.Lgs. 209/1999 che ha recepito la Direttiva 96/59/CE fissando il termine ultimo per il suddetto smaltimento al 31 dicembre 2010 (art.5.2).

Inoltre, nell'ambito della collaborazione intrapresa con il Consiglio Nazionale delle Ricerche, sono stati stipulati accordi finalizzati allo studio di problematiche ambientali legate alle attività svolte da RFI.

POLITICA AMBIENTALE

Inquinamento elettromagnetico

Nel corso del 2004 sono state eseguite indagini sull'intensità dei campi elettromagnetici in termini di valori globali e di componenti spettrali in ambienti di lavoro in cui sono presenti dispositivi elettrici e/o elettronici in relazione a eventuali problemi di esposizione del personale operante. Le determinazioni sono avvenute sia per i campi a frequenza industriale sia per quelli a radiofrequenza. Altre misurazioni sono state mirate ad accertare l'emissione di campi elettromagnetici da parte di videoterminali.

Inquinamento acustico e atmosferico

Sono stati conclusi alcuni progetti di risanamento acustico per ambiti territoriali adiacenti a linee ferroviarie, con particolare riguardo ai ricettori cosiddetti "sensibili".
Misurazioni acustiche sono state eseguite sia a seguito di proteste di cittadini per un presunto eccesso di rumore ambientale indotto dal traffico ferroviario sia quale monitoraggio ambientale *ante operam* relativo al potenziamento della linea ferroviaria Airuno-Lecco.
E' stata, infine, sottoposta a verifica l'efficacia di un sistema di riduzione del rumore generato dalle apparecchiature presenti in una Sottostazione elettrica e immesso nell'ambiente circostante dove sono presenti numerosi edifici residenziali.

Vibrazioni

Nel corso dell'anno 2004 sono state effettuate numerose indagini nel campo delle vibrazioni immesse dal transito dei convogli ferroviari.
Merita particolare menzione quella eseguita sulla linea Genova-Ventimiglia e quella sul territorio riguardante il compartimento di Venezia, entrambe per l'estensione delle casistiche indagate.
In collegamento con la precedente tematica è stata sviluppata la prima fase di un modello di calcolo previsionale e un sistema di monitoraggio per l'analisi degli armamenti antivibranti, ossia di quei dispositivi che riducono l'impatto vibrazionale della linea ferroviaria.

Inquinamento ambientale in ambito urbano

La sedicesima edizione dell'iniziativa Treno Verde ha consentito di determinare i livelli d'inquinamento acustico relativamente a 10 importanti centri urbani e metropolitani italiani. E' stata utilizzata una procedura di acquisizione ed elaborazione dei dati basata sul monitoraggio continuo per 72 ore in un punto di misura, con determinazione dei valori di livello equivalente continuo sui periodi diurno (06-22) e notturno (22-06), così come stabilito dalla vigente normativa nazionale. E' stato altresì monitorato l'inquinamento atmosferico utilizzando il Laboratorio Mobile per la Qualità dell'Aria dell'Istituto Sperimentale su cui sono presenti sofisticate apparecchiature in grado di determinare le concentrazioni dei più importanti inquinanti che si trovano in forma gassosa e di polveri, in ottemperanza ai dispositivi di legge che regolano la materia.

Attività ambientali inerenti le specifiche d'interoperabilità ferroviaria (STI)

E' stato avviato un progetto per la determinazione dell'emissione sonora dei rotabili ferroviari AV al fine di verificare la conformità alle prescrizioni delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI). Allo scopo sarà allestito un campo prova lungo la nuova linea Roma-Napoli.
Un ulteriore progetto riguarda la misurazione, sotto molteplici condizioni operative, dell'andamento nel tempo delle onde di pressione che si generano all'interno di una galleria percorsa da una treno ad alta velocità.

Ottica (illuminotecnica e colorimetria)

E' stata eseguita un'attività di prove e sperimentazioni su prototipi di fanali coda treno di tipo innovativo in cui la sorgente luminosa è costituita da un *array* di *led* in sostituzione di una lampada tubolare a scarica in un gas rarefatto. Particolare rilevanza ha avuto la condizione di visibilità dell'apparato in funzione della distanza dall'osservatore.

RAPPORTO CON I CLIENTI

Generalità

A seguito dell'emanazione del Decreto Legislativo n. 188 pubblicato sulla GU n. 170 del 24 luglio 2003, recante disposizioni di attuazione delle Direttive Europee 12-13-14/2001 sulla liberalizzazione del mercato ferroviario, si è proceduto alla redazione del nuovo Prospetto Informativo della Rete (PIR), giunto alla sua quarta edizione italiana ed alla prima europea così come recepita dal richiamato D.Lgs. 188/2003. La struttura redazionale e organizzativa del documento, concordata a livello europeo in *Rail Net Europe*, è omogenea fra tutte le infrastrutture europee dei paesi dell'UE; la sua validità va dal 14 dicembre 2003 e si estende fino al 10 dicembre 2005, in linea con il D.Lgs. 188 che prescrive che il PIR deve essere reso pubblico 12 mesi prima dell'orario a cui si riferisce.
Si è proceduto alla elaborazione dei contenuti tenendo conto sia dei ritorni di esperienza che dei contributi, suggerimenti, osservazioni e proposte pervenuti anche dalle Imprese ferroviarie titolari di licenza e delle Regioni/Province Autonome.

La qualità del servizio

La "Carta dei Servizi 2004 di RFI" riporta la dichiarazione di una serie di fattori di qualità, riguardanti l'attività caratteristica del Gestore dell'Infrastruttura.
Gli impegni dichiarati sono costituiti dal rispetto di un sistema di indicatori precisi e misurabili che sintetizzano il livello di servizio reso dall'azienda.
Le *performance* dell'azienda, misurate da tali indicatori, sono tenute periodicamente sotto controllo attraverso un monitoraggio interno (trimestrale), per la valutazione della qualità erogata, ed esterno per la valutazione della qualità percepita dai clienti (*Customer Satisfaction*), che per il 2004 è stato condotto dall'Istituto PRAGMA-IPSOS che conduce ricerche di mercato.
Oggetto del monitoraggio sono i servizi erogati nelle stazioni con la formulazione di una serie di indicatori che esplorano i seguenti fattori di qualità:

- ✓ sicurezza personale e patrimoniale in stazione;
- ✓ pulizia e condizioni igieniche (in stazione);
- ✓ *comfort* di viaggio (permanenza in stazione);
- ✓ servizi aggiuntivi a terra;
- ✓ servizi per viaggiatori diversamente abili (accessibilità in stazione);
- ✓ informazioni alla clientela;

è stato previsto anche lo studio del contenimento del disagio per le stazioni oggetto di *restyling* (Grandi Stazioni e Centostazioni).

Le stazioni monitorate appartengono alle seguenti categorie:

- ✓ Grandi Stazioni (n° 13);
- ✓ Stazioni Intermedie (n° 138 comprendenti tutte le 103 stazioni confluite nel *net-work* Centostazioni);

✓ Altre Stazioni (n° 744 impianti con frequentazione superiore a 200 viaggiatori al giorno).

Con questa scelta vengono monitorati gli impianti che riguardano circa il 95% della movimentazione di passeggeri della rete nazionale.

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

La sicurezza d'esercizio

Generalità

Nel 2004 sono stati registrati 70 incidenti "Tipici" UIC (*International Union of Railways*) rispetto ai 65 registrati nel 2003; si ricorda che l'incidente "Tipico" è quello che più fedelmente rappresenta la sicurezza del Sistema ferroviario in quanto registra eventi come le collisioni, i deragliamenti, gli incendi e gli investimenti di veicoli stradali ai Passaggi a livello.
Gli incidenti con responsabilità attribuita a Società del Gruppo Ferrovie dello Stato sono così suddivisi: su 70 incidenti "Tipici" UIC, 45 sono imputabili a responsabilità interne al Gruppo FS (contro i 37 registrati nel 2003).
Sono stati effettuati 22 interventi di *Audit* sulla sicurezza della circolazione ferroviaria e 19 di *Follow-up*. Dei 22 interventi di A*udit*, 9 hanno riguardato RFI e 11 la società Trenitalia, 1 la società "Del Fungo Giera " di Livorno, 1 la società "Metronapoli" di Napoli
E' stata inoltre emanata la Disposizione n. 49 del 16 dicembre 2004, con la quale è stato istituito l'Albo dei membri delle commissioni di inchiesta istituite in caso di incidenti o gravi inconvenienti di esercizio.
Sono stati effettuati una serie di incontri con gli incaricati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che hanno avuto per oggetto:

- ✓ l'analisi dei piano della sicurezza della circolazione dei treni, allo scopo di individuare possibili provvedimenti finalizzati ad incrementare l'efficacia della loro elaborazione e monitoraggio;
- ✓ l'analisi degli svii, con lo scopo di identificarne le principali cause e gli interventi correttivi da attuare per evitare che si verifichino.

Come per i casi analoghi le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società sono coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.

Sistemi di gestione della sicurezza

Come noto RFI esercita le proprie responsabilità di Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria in conformità a quanto previsto dal DM 138T del 31/10/2000 altrimenti detto "Atto di concessione". In particolare l'attuale quadro normativo impegna il Gestore dell'Infrastruttura ad assumere una logica strettamente commerciale nei servizi resi alle imprese Ferroviarie. A tal riguardo l'Atto di Concessione prevede specifici obblighi in capo al gestore dell'infrastruttura e fra quelli che riguardano il processo di gestione della circolazione ferroviaria si possono identificare:

- ✓ l'impegno da parte del Gestore dell'Infrastruttura a conformarsi ai principi di trasparenza, equità e non discriminazione nei confronti delle imprese Ferroviarie e dell'Organo di Vigilanza (Art.3, p.to c);

- ✓ rendere operativo il nuovo sistema automatico di rilevazione ed analisi della regolarità del servizio nonché delle cause che ne determinano gli eventuali scostamenti (Art.3 p.to e).

Per ottemperare a tali obblighi RFI:

- ✓ ha realizzato ed adottato un unico strumento di rendicontazione della produzione Piattaforma Integrata Circolazione (PIC)/*Reporting* Integrato Andamento Controllo Esercizio (RIACE) che consente di determinare gli effettivi risultati conseguiti sia dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria sia dalle Imprese Ferroviarie;
- ✓ ha progettato ed attuato un Sistema di Gestione della Sicurezza Informatica (SiGSI) relativo ai sistemi a supporto della gestione della circolazione; il sistema di gestione, è stato oggetto di notevoli modifiche organizzative e gestionali anche per recepire i nuovi *standard* riferibili alla recente edizione 2002 della norma BS 7799;
- ✓ ha conseguito la certificazione del SiGSI PIC/RIACE da parte di un Organismo di parte terza (TÜV Italia) rispetto allo *standard* BS 7799:2:2002.

Ad oggi RFI può vantare in Europa il più grande sistema di gestione della sicurezza conforme alla norma BS 7799:2:2002.

L'attività della Direzione Sanità

La Direzione Sanità di RFI svolge da sempre un'attività che è strettamente connessa con la sicurezza dell'esercizio ferroviario e fa riferimento ad un quadro normativo alquanto complesso da cui deriva un insieme di attribuzioni e funzioni in materia di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria. Tutte queste attività vengono estese all'intero comparto dei trasporti.

Nel corso del 2004 è stato dato impulso alla prevenzione ed al miglioramento dei livelli qualitativi sia nei rapporti interni con l'impresa ferroviaria sia in quelli con le strutture esterne, in relazione agli adempimenti previsti dalla legislazione vigente per quanto attiene al miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori (D.Lgs 626/94 e s.m.i.).

Durante il 2004 sono state rinnovate tutte le convenzioni in scadenza e concretizzate ulteriori forme di collaborazione con clienti di prestigio, quali il Ministero della Salute, l'ACEA S.p.A. etc. per la gestione delle problematiche afferenti alla figura del Medico Competente, nonché per la fornitura di prestazioni sanitarie nel settore della Medicina Legale e del Lavoro.

Certificazione Conformità

È stato ultimato il progetto IRIS per quanto riguarda le funzioni del sistema *tracing and tracking* dei treni sulle linee regionali con trasmissione delle informazioni al Sistema di Supporto per Dirigenti Centrali (SSDC) per la visualizzazione del grafico in tempo reale della linea Roma-Nettuno secondo le modalità standard di SSDC; nell'ambito dello stesso progetto è stato avviato, in collaborazione con l'Università di Tor Vergata, lo studio sul possibile utilizzo dei segnali satellitari (oggi GPS, in futuro GALILEO) anche all'interno delle gallerie ferroviarie per le funzioni di localizzazione (treni, squadre e mezzi di manutenzione).

E' stato avviato lo studio di fattibilità relativo all'uso della localizzazione satellitare in Sistema Controllo Marcia Treni (SCMT) ed *European Rail Traffic Management System* (ERTMS), per sostituire/integrare quella realizzata con le boe di posizione.

Lo studio comprende anche una parte relativa al possibile utilizzo della localizzazione satellitare per realizzare un sistema di "gestione" a basso costo per le linee a scarso traffico.

Per quanto concerne le attività della Certificazione, si è proceduto all'emissione di specifiche procedure che disciplinano i processi previsti per la Certificazione dei sottosistemi ferroviari ai fini dell'interoperabilità della rete AV nazionale ed è stata completata la redazione del documento "Linee Guida per la redazione del Registro dell'Infrastruttura".

Sono state ultimate le fasi intermedie relative alle attività di "Verifica CE" dei sottosistemi Energia, Infrastruttura e Comando-Controllo della linea AV/AC Roma –Napoli.
Sono state completate, relativamente al sottosistema di terra, le attività relative alla valutazione di sicurezza del nuovo sistema SCMT e quasi ultimate quelle relative al sistema ERTMS per le linee AV/AC. Sono state, inoltre, quasi ultimate le valutazioni di sicurezza dei sottosistemi di bordo SCMT ed ERTMS.

Certificati di sicurezza

Nel corso del 2004 sono stati rilasciati e/o estesi n. 22 Certificati di Sicurezza alle seguenti I.F.:

- ✓ Ferrovie Adriatico Sangritana srl (2 – estensione);
- ✓ Ferrovie Emilia Romagna srl;
- ✓ Sistemi Territoriali SpA;
- ✓ Ferrovie Nord Milano Trasporti srl;
- ✓ Ferrovie Nord Cargo srl;
- ✓ Del Fungo Giera Servizi Ferroviari SpA ;
- ✓ SBB Cargo Italia srl;
- ✓ Rail Traction Company SpA (3 - estensione);
- ✓ Serfer Servizi Ferroviari srl (estensione);
- ✓ Strade Ferrate del Mediterraneo srl (estensione);
- ✓ Hupac SpA (estensione);
- ✓ Azienda Consorziale Trasporti ACT (primo rilascio);
- ✓ Ferrovia Alifana e Benevento Napoli srl (primo rilascio).

Materiale rotabile

E' stata rilasciata la circolabilità dei seguenti rotabili di proprietà delle Imprese Ferroviarie:

- ✓ n°1 locomotiva *Diesel*;
- ✓ n°3 locomotive elettriche;
- ✓ n°10 Automotrici leggere;
- ✓ n°2 Semipilota;
- ✓ n°2 Vetture rimorchiate;
- ✓ n°4 Carri;
- ✓ n°3 Mezzi di opera

IL PEDAGGIO

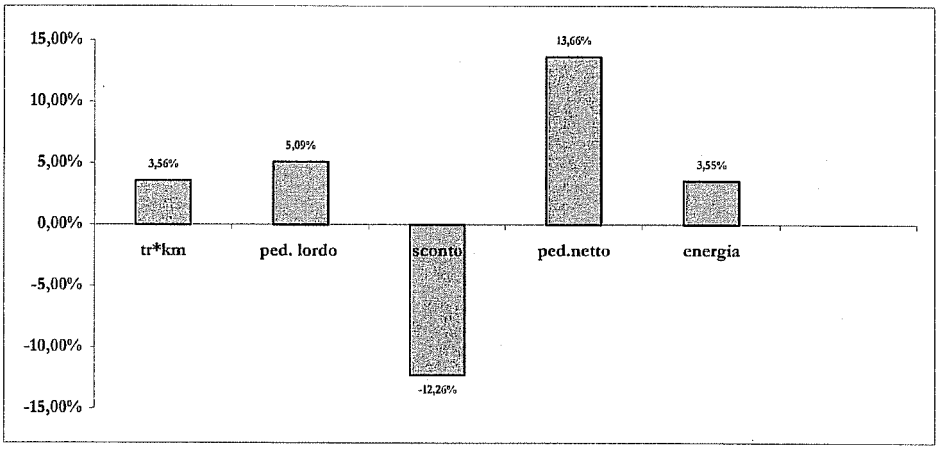
L'andamento dei ricavi risulta complessivamente superiore ai valori del 2003.
Come si evince dalla fig. 1, rispetto all'anno precedente si registra un aumento della produzione del 3,5%. I ricavi derivanti da introiti su pedaggio al lordo dello sconto vedono un +5,09% per un miglior *mix* qualitativo delle tracce assegnate rispetto all'anno precedente; lo sconto applicato è diminuito del 12,26% e di conseguenza il pedaggio netto ha subito un rialzo del 13,66%.
In questo contesto è da tener presente che:

- l'adeguamento delle tariffe al tasso di inflazione previsto da gennaio 2004 dell'1,7%, pur richiesto, non è stato deliberato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- è stato revocato dal 1° gennaio 2004 lo sconto ex DM 44T/2000 sulle linee che al 31 dicembre 2003 erano già attrezzate con il sistema SCMT;
- non è più previsto lo sconto ex DM 44T/2000 per il trasporto regionale, sulle linee ove è applicata la normativa cosiddetta "vigilante" con effetto economico a partire dal 1° gennaio 2004.

Tali sconti non sono più previsti per effetto dell'efficientamento dei sistemi di sicurezza della rete che, realizzando le condizioni per la guida dei treni con un solo agente in cabina,

comportano un maggior onere per le Imprese Ferroviarie ed un maggior onere in termini di costi per pedaggio a carico delle società clienti.

Fig. 1



Rapporti intersocietari

L'incidenza percentuale dei ricavi intersocietari del Gruppo FS sul totale degli introiti da pedaggio è pari al 97,9% contro il 98,2% del 2003. Questo a conferma che la quota Mercato verso le Imprese Ferroviarie terze al Gruppo è in costante evoluzione.
Rispetto all'anno precedente, per quanto riguarda il trasporto Passeggeri, il 2004 registra una maggiore produzione di treni-km, che, correlata a un miglior *mix* di offerta, ha portato a +2,89% il valore del pedaggio al lordo dello sconto e a + 12,51% il valore del pedaggio netto (tenuto conto del minor sconto applicato).
Per il Trasporto Regionale, la quota volumi è sensibilmente aumentata (+3,46%) e per le stesse ragioni di cui sopra registriamo un +4,38% di pedaggio lordo e un +11,43% di pedaggio netto (tenuto conto del minor sconto applicato).
Per il Trasporto Merci si conferma un sostanziale aumento della produzione (+5,89%), +9,54% di pedaggio lordo e +32,85% di pedaggio netto (tenuto conto del minor sconto applicato).

Rapporti con Terzi

I ricavi da pedaggio verso imprese terze, sono in costante evoluzione: la produzione, rispetto al 2003, ha fatto registrare un incremento dei volumi del 57% circa, e un +78% di ricavi da pedaggio lordo (86% netto). Tuttavia le previsioni iniziali sono state in parte disattese per una serie di fattori:

- non sono state computate fra le imprese terze, contrariamente alla previsione di inizio anno, le prestazioni rese a Cisalpino e GTT , in quanto contrattualizzate con Trenitalia per libera scelta delle imprese coinvolte;
- l'avvio dell'attività da parte di alcune imprese si è verificata con ritardo e con una produzione inizialmente inferiore a quella attesa;
- il mancato adeguamento del pedaggio al tasso di inflazione.

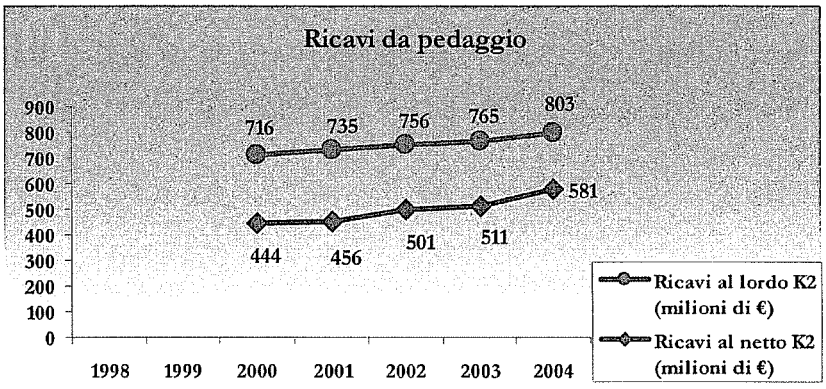
Servizi accessori alla circolazione (ex articolo 20 del D.Lgs. 188/2003)

Con la pubblicazione del Decreto Legislativo n. 188 sulla Gazzetta Ufficiale n. 170 del 24 luglio 2003 è stata resa operativa anche la rendicontazione di alcuni fra i "servizi accessori alla circolazione", indicati nell'art. 20 del D.Lgs. 188/2003 quali:

- sistemi informativi;
- programmazione e assistenza treni speciali;
- istradamenti;
- rifornimento idrico;
- preriscaldamento e climatizzazione;
- controllo merci pericolose e nocive;
- abilitazione stazioni.

Si procederà alla rendicontazione e alla valorizzazione economica degli altri servizi indicati nell'art. 20 D.Lgs. 188 successivamente all'emanazione del decreto attuativo che fisserà criteri, procedure e metodologia di calcolo dei corrispettivi (come da DM art.17.11).

Nella figura seguente sono rappresentati i ricavi totali derivanti dalla voce pedaggio, considerando gli stessi al lordo e al netto dello sconto.



PAGINA BIANCA

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

QUADRO MACROECONOMICO

IL CONTESTO ECONOMICO INTERNAZIONALE

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

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

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

L'economia italiana ha seguito l'andamento del ciclo europeo e, dopo un'evoluzione dei primi tre trimestri del 2004 su ritmi leggermente superiori alle aspettative ha mostrato segnali di rallentamento nell'ultimo trimestre; in media d'anno la crescita del Pil, sulla base delle stime preliminari diffuse dall'ISTAT sul prodotto lordo del 4° trimestre, è stata dell1,1%, vale a dire sette decimi di punto al di sotto dell'area dell'euro, ma otto decimi di punto superiore alla crescita del 2003.
Esportazioni e investimenti in costruzioni sono stati i motori della crescita del Pil nazionale del 2004, a fronte di un sostanziale ristagno dei consumi delle famiglie (+1,3%) e di una debole dinamica della produzione industriale che se nel dato grezzo cresce dello 0,7% sul 2003, con riferimento alla produzione industriale corretta sulla base delle giornate lavorative, mostra invece una flessione dello 0,4%.

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

Sul fronte dei prezzi al consumo, nonostante le forti pressioni al rialzo provenienti direttamente da fattori di origine internazionale, il 2004 ha visto una decisa frenata del tasso di inflazione che si è attestato al +2,2%, con un calo di 5 decimi di punto rispetto al 2003.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

LA LIBERALIZZAZIONE DEL MERCATO DI TRASPORTO SU FERRO

L'evoluzione della politica della concorrenza ha visto aumentare gli sforzi dell'Italia per l'eliminazione delle barriere alla concorrenza, soprattutto nei settori di pubblica utilità.

Nel quadro della liberalizzazione del mercato dei trasporti le licenze di trasporto ferroviario rilasciate dall'Autorità Ministeriale preposta a fine 2004 ammontavano a 34. Fra queste imprese titolari di licenza, la metà è anche in possesso del certificato di sicurezza rilasciato da Rete Ferroviaria Italiana Spa, mentre le imprese operanti sulla rete RFI, quelle cioè che hanno stipulato con RFI contratti di utilizzo di tracce orario, sono salite a 13.
Nel complesso nell'anno 2004 sulla rete di RFI hanno circolato 337,6 milioni di treni-km con un incremento del 3,7% sul 2003. I treni-km effettuati nel 2004 da operatori terzi rispetto al Gruppo FS, hanno sfiorato i 4,8 milioni con un incremento di quasi il 30% sull'anno precedente. Resta comunque ancora contenuta l'incidenza dei treni-km effettuati dagli operatori terzi rispetto al volume complessivo dei treni-km circolati sulla rete RFI (1,4%); tuttavia, l'incidenza dei treni-km effettuati da operatori terzi sale al 4% se si fa riferimento ai soli treni-km merci.

LO SCENARIO FERROVIARIO EUROPEO

In base ai dati di traffico provvisori del 2004 recentemente diffusi dall'UIC, la domanda di trasporto ferroviario nei Paesi dell'Unione Europea è stata nel complesso caratterizzata da una più intensa vivacità rispetto all'anno passato, facendo registrare una crescita dell'1,1% nei viaggiatori-km a fronte di una stasi riscontrata nel 2003, e un nuovo incremento nelle tonnellate-km dell'1,6% che va a consolidare il già positivo risultato dell'anno scorso (+1,3%).
Le singole imprese ferroviarie presentano tuttavia risultati di traffico abbastanza differenziati tra loro.

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

In particolare, nel comparto del traffico viaggiatori, Trenitalia chiude il 2004 con una crescita dei viaggiatori-km dello 0,8% rispetto al 2003, che risulta sostanzialmente in linea con la crescita media europea (+1,1% sul 2003). *Performance* di sviluppo sostenuto e ben superiori alla media europea si riscontrano per le ferrovie francesi, belghe e inglesi (rispettivamente del 3,8% del 5% e del 3%).
Per contro, la domanda viaggiatori si presenta in calo per le ferrovie polacche (-5,2%), slovacche (-3,9%), ungheresi (-2,1%) e spagnole (-1,6%).
Pressoché stazionari, invece, i volumi di traffico delle ferrovie austriache e tedesche, mentre in leggera crescita sono stati i viaggiatori-km trasportati dalle ferrovie ceche (+1,4%) e danesi (+2,2%).

Nel settore delle merci i risultati raggiunti dal Trenitalia nel 2004 mostrano un aumento (+3,7%) ben superiore alla media europea.
Risultati ancora più brillanti rispetto alla media UE si sono avuti per le ferrovie tedesche, austriache, ungheresi e belghe (rispettivamente del 4,7%, 6,7%, 7,5% e 5,4%) grazie anche alla

forte crescita del loro traffico internazionale; aumenti di traffico più modesti si sono avuti per le ferrovie polacche (+1%) e le ferrovie finlandesi (+0,6%).
In flessione, invece, i volumi del traffico merci delle ferrovie francesi (-3,7%), spagnole (-2,2%), slovacche (-4,3%) e ceche (-5,7%).

EVOLUZIONE DEI MERCATI DI RIFERIMENTO DELLE IMPRESE FERROVIARIE

La ripresa dell'attività economica ha avuto effetti positivi sul mercato dei trasporti.
Infatti, secondo l'ultima indagine congiunturale sul settore dei trasporti curata da Federtrasporto, nel 2004 la mobilità complessiva viaggiatori e merci è aumenta in quasi in tutti i principali comparti.
Il trasporto ferroviario di passeggeri cresce dello 0,8% grazie soprattutto al buon *trend* evolutivo dei viaggiatori-km che si muovono sulle brevi distanze (+2%).
Per quanto riguarda gli altri comparti, il 2004 chiude con un bilancio finale di nuove immatricolazioni di autovetture in crescita dello 0,5% sul 2003.
Le percorrenze degli autoveicoli leggeri in autostrada, crescono dell'1,6%.
Anche il traffico aereo di passeggeri nel 2004 è risultato in aumento, praticamente in tutti i principali aeroporti italiani. Infatti, nel 2004 i viaggiatori sono cresciuti nel complesso del 7%, con un marcato sviluppo del traffico internazionale (+13,5%) a fronte di una stasi nei volumi del traffico nazionale.
Anche per quanto riguarda il trasporto crocieristico nei porti italiani, il 2004 dovrebbe chiudere con una crescita complessiva dei viaggiatori del 4%.

Nel comparto merci, il traffico nel 2004 registra una positiva inversione di tendenza con un ritorno alla crescita delle tonnellate-km del 3,6%, grazie alla buona *performance* del traffico interno che si sviluppa del 9,3% a fronte di un calo del 2,1% nella componente internazionale.
La crescita delle tonnellate-km su ferro ha riguardato sia il trasporto combinato (+3,8%) che quello tradizionale (+3,5%).
Il 2004 presenta invece ancora più ombre che luci per quanto riguarda il trasporto merci su strada, anche se sulla base delle ultime previsioni della domanda il settore dovrebbe lentamente avviarsi verso una graduale ripresa.
In crescita nel 2004 sono state le nuove immatricolazioni dei veicoli commerciali (+3,3%), mentre le percorrenze autostradali dei veicoli pesanti, che sono una buona *proxi* dell'andamento del trasporto su gomma, segnano un aumento del 3,8% sul 2003.
Il trasporto aereo di merci con una crescita del 4% sul 2003 conferma il positivo *trend* in atto da diversi anni.
In aumento infine anche i volumi del traffico marittimo, ai quali hanno contribuito positivamente quasi tutti i principali porti italiani.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

Conto economico riclassificato

(in migliaia di euro)

	2004	2003	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**1.035.927**	**1.036.272**	**(345)**
- Ricavi da Traffico	754.498	671.540	82.958
- Altri ricavi	281.429	364.732	(83.303)
Ricavi da Stato e da altri Enti	**1.305.494**	**1.363.486**	**(57.992)**
Contratto di Programma	1.304.000	1.359.100	(55.100)
Altri contributi in conto esercizio	1.494	4.386	(2.892)
RICAVI OPERATIVI	**2.341.421**	**2.399.758**	**(58.337)**
Costo del lavoro	**(1.535.461)**	**(1.529.937)**	**(5.524)**
Altri costi	**(1.141.640)**	**(1.152.838)**	**11.198**
Capitalizzazioni - variazione rimanenze	**337.087**	**355.849**	**(18.762)**
Totale costi	**(2.340.014)**	**(2.326.926)**	**(13.088)**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**1.407**	**72.832**	**(71.425)**
Ammortamenti netti e svalutazioni cespiti	**(1.829.968)**	**(1.926.372)**	**96.404**
Utilizzo Fondi rettifica ammrtamenti	**1.829.968**	**1.926.372**	**(96.404)**
Accantonamenti netti e svalutazioni	**(150.051)**	**(103.027)**	**(47.024)**
Saldo proventi/oneri diversi	**115.428**	**33.088**	**82.340**
RISULTATO OPERATIVO	**(33.216)**	**2.893**	**(36.109)**
Saldo gestione finanziaria	**27.642**	**14.103**	**13.539**
Componenti straordinarie nette	**32.384**	**(15.528)**	**47.912**
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**26.810**	**1.468**	**25.342**
Imposte sul reddito	**(26.500)**	**0**	**(26.500)**
RISULTATO DEL PERIODO	**310**	**1.468**	**(1.158)**

Dall'analisi del conto economico riclassificato, si segnalano i seguenti fenomeni maggiormente significativi:

- ✓ per i ricavi delle vendite e delle prestazioni si registra un lieve decremento (euro 345 mila) determinato dall'effetto combinato di:
  - incremento dei ricavi da traffico (euro 82.958 mila) dovuto all'aumento dei volumi di traffico, al riequilibrio nel carico della rete e ad un minore sconto erogato per la variazione del mix di offerta (ovvero aver effettuato corse su tratte di rete con sconti differenziati);

- decremento degli altri ricavi (euro 83.303 mila) è dovuto principalmente alla riduzione dei proventi immobiliari (per effetto della scissione a favore di FRE) e dei servizi di pulizia;

✓ per i ricavi da contributi da Stato ed Enti, si registra un decremento di euro 57.992 mila principalmente imputabile alla riduzione dei contributi da Contratto di Programma a seguito della riduzione dell'autorizzazione di spesa prevista dal D. L. n. 168 dell'11.7.2004 "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" indicati nel capitolo 1541 della Finanziaria 2004;

✓ per il costo del lavoro si registra un incremento di euro 5.524 mila per effetto combinato dei seguenti fattori:

- un incremento relativo agli effetti economici di trascinamento del rinnovo contrattuale 2004, come descritto nel paragrafo delle "risorse umane";
- una riduzione della consistenza media pari a 783 addetti/quadri;
- una riduzione del costo medio unitario per addetto/quadro;

✓ per gli altri costi si registra un decremento di euro 11.198 mila dovuto all'effetto combinato di:

- un incremento degli acquisti di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci di euro 23.409 mila;
- un incremento dei costi per servizi di euro 9.822 mila;
- un decremento di euro 34.890 per la variazione delle rimanenze di materie prime;
- la variazione residua per oneri diversi di gestione al netto delle sopravvenienze passive della gestione caratteristica;

✓ per le capitalizzazioni si registra una diminuzione di euro 18.762 mila dovuta a minori capitalizzazioni del costo del lavoro in conseguenza del minor numero di ore attribuito agli interventi di investimento, dovuto sia alla riduzione delle consistenze del personale tecnico, sia ad una redistribuzione di attività tra manutenzione ordinaria e straordinaria C'è da notare che la quota inerente la capitalizzazione degli interessi sul prestito ISPA di euro 3.079 mila viene ricompresa nel saldo della gestione finanziaria;

✓ gli ammortamenti, e il corrispondente utilizzo dell'apposito fondo Integrazione e ristrutturazione ex lege 448/98, registrano un decremento di euro 96.404 mila determinato dall'azzeramento del coefficiente relativo alla categoria terreni e dall'operazione di scissione immobiliare;

✓ gli accantonamenti e le svalutazioni ammontano ad € 150.051 mila, subendo un incremento pari a euro 47.024 mila, e sono principalmente composti come di seguito riportato:

- euro 62.398 mila per contenzioso verso il personale principalmente a seguito del ricalcolo degli oneri contributivi;
- euro 78.000 mila per contenzioso ENEL;
- euro 2.200 mila per smaltimento traverse;
- euro 2.092 mila per contenzioso verso Ferservizi;
- euro 5.349 mila per adeguamento del fondo svalutazione;

✓ il saldo proventi ed oneri diversi registra un incremento per euro 82.340 mila determinato principalmente da:

- un incremento delle plusvalenze ordinarie per rilascio del fondo IDAFF (€ 33.994 mila) e INAIL (€ 21.251 mila);
- un incremento delle sopravvenienze attive ordinarie per maggiori vendite di materiali fuori uso;

- ✓ il saldo della gestione finanziaria registra un incremento pari a euro 13.539 mila dovuto agli interessi passivi sul prestito ISPA, capitalizzati sui nodi dell'AV/AC, al netto di quelli attivi per euro 3.079 mila e all'incremento degli interessi attivi sul c/c intersocietario determinato dall'aumento della giacenza media a seguito della maggiore liquidità acquisita con la scissione immobiliare;

- ✓ il saldo delle componenti straordinarie nette passa da un valore negativo di euro 15.528 mila del 2003 a uno positivo di euro 32.384 mila del 2004 determinato prevalentemente dall'effetto congiunto delle seguenti operazioni:
  - rilascio del fondo eccedente per debiti in contestazione verso ENEL (€ 9.000 mila) e chiusura della relativa quota parte di debito (€ 4.000 mila);
  - rilascio del fondo eccedente per la dismissione del compendio immobiliare di Porta Vittoria (€ 7.104 mila);
  - il valore residuo è l'effetto combinato di rettifiche contabili di costi e ricavi inerenti esercizi precedenti.

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 ricompresso 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 Finanza 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.

DISPONIBILITÀ DELL'INFRASTRUTTURA

A seguito della costruzione degli indicatori di *performance* dell'infrastruttura ferroviaria che valutano la durata delle anormalità responsabili del ritardo treni rispetto agli oggetti di manutenzione che compongono l'infrastruttura stessa, divisi per importanza di linea (Linea A, B, C, D[1]), 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 rincalzatrici 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 anormalità 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 HDSL, 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 deviata 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 traguarda 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 traghettati 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, ferrhotel, 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 rorabile; 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				
					Costi			Ricavi	
	Crediti *	Debiti *	Garanzie	Impegni	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 Cesareo 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 finanzi 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.

In particolare, come già segnalato in precedenza, sono stati stipulati tra TAV/RFI e ISPA i seguenti contratti aventi le caratteristiche riportate (importi in migliaia di euro):

Project Loan Tranche	Data stipula	Ammontare	Prezzo di emissione (1)	Aggio/(Disaggio) di emissione	Durata (in anni) (2)	Tasso annuo %	Tasso annuo Fisso/Variabile
PLT n. 1	05/02/2004	1.000.000	99,387	(6.130)	10	4,500%	Fisso
PLT n. 2	05/02/2004	750.000	97,368	(19.740)	15	2,250%	Variabile
PLT n. 3	05/02/2004	3.250.000	98,934	(34.645)	20	5,125%	Fisso
PLT n. 4	05/07/2004	1.000.000	99,466	(5.340)	30	5,200%	Fisso
PLT n. 5	29/09/2004	1.000.000	100,000	0	20	4,773%	Fisso
PLT n. 6	11/11/2004	500.000	104,952	24.760	30	5,200%	Fisso
Totale		**7.500.000**		**(41.095)**			

(1) Il prezzo di emissione si riferisce all'emissione sul mercato da parte di ISPA dei prestiti obbligazionari sottostanti ai finanziamenti.
Il disaggio e l'aggio conseguenti rappresentano costi e ricavi per la Società da ripartire pro-quota sulla base della durata dei rispettivi finanziamenti. così come previsto dagli stessi.

(2) Tali finanziamenti prevedono la possibilità alla scadenza, di essere rifinanziati con data inizio rimborso dal 2034 e data estinzione al 2061.

Tali disponibilità sono state utilizzate prioritariamente per estinguere i finanziamenti ponte, compreso il *Bridge Loan*, stipulati con la Capogruppo.

Dalle disponibilità complessive dei primi tre *Project Loan Tranches* è stata trattenuta da ISPA, così come contrattualmente previsto, una somma pari a circa euro 110 milioni (*cash riserve amount*) a garanzia della prima cedola degli interessi (maturità 31 luglio 2004 e scadenza 20 luglio 2004) da corrispondere sui finanziamenti erogati.

In data 17 dicembre 2004 è stato sottoscritto tra FS-RFI-TAV ed ISPA l'*Amendment* al *Credit Facility Agreement* che ha permesso, tramite l'aumento di capitale sociale deliberato dall'azionista unico RFI, di recuperare l'importo trattenuto da ISPA per far fronte al pagamento degli interessi da corrispondere alla prima *Payment Date* (20 luglio 2004).
A seguito di specifiche lettere di autorizzazione concesse da TAV ed RFI, ISPA ha stipulato due *Forward Rate Swaps* per capitale nozionale pari a euro 500 milioni cadauno, per la copertura del rischio del costo di rifinanziamento dal 2014 al 2024 del primo *Project Loan Tranche*, fissando lo stesso ad un tasso circa il 5,7%.
L'attuale proiezione della curva dei tassi di interesse genera un valore attuale dei differenziali futuri pari a circa € 48 milioni. Il realizzarsi di tali differenziali negativi, come peraltro di possibili differenziali positivi, è legato al futuro andamento dei tassi di interesse e sarà rilevato così come previsto dai corretti principi contabili per competenza, se e nella misura in cui si realizzeranno.
In data 17 dicembre, come segnalato in precedenza, a seguito di apposito Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze, TAV ed RFI hanno dato mandato ad ISPA per il rifinanziamento e la ristrutturazione del debito contratto dalla Società ai sensi della Legge n.78/94 (garanzia finale dello Stato) - con controparti bancarie, a tasso fisso ed a tasso variabile, e dei correlati contratti di copertura del tasso di interesse - prima della costituzione di ISPA stessa, soggetto che, ai sensi dell'art 75 della Legge Finanziaria 2003, è deputato a finanziare prioritariamente gli investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

RFI garantisce ai sensi dell'art.1936 e successivi del c.c. la somma massima di euro 2.941.000 mila, come rappresentato nella tabella dei rapporti finanziari della Società con la controllata nel valore totale delle garanzie prestate sui debiti verso banche ed altri istituti finanziari.
L'operazione di ristrutturazione ha l'obiettivo di allungare la durata media dei finanziamenti al fine di renderla più coerente al periodo di previsto utilizzo economico del progetto Alta Velocità/Alta Capacità comportando conseguentemente la sostituzione della garanzia prevista dalla Legge n. 78/1994 (garanzia finale dello Stato) con quanto previsto dall'art. 75 della sopra richiamata Legge Finanziaria (per la cui informativa si rinvia al paragrafo inerente il "Decreto Legge 12 luglio 2004, n. 168 "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica".
A tali finanziamenti si aggiungono i versamenti effettuati da RFI in conto futuro aumento del Capitale Sociale per la copertura degli interessi intercalari ammontati a euro 312,8 milioni.

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

Per quanto riguarda il resto del sistema, come già segnalato in precedenza, in data 15 dicembre RFI ha concesso un finanziamento pari a euro 132,3 milioni per far fronte agli adempimenti derivanti dalla transazione definita con il *General Contractor* COCIV della tratta Milano – Genova di cui si è ampiamente riportato.
Tale finanziamento, a tasso variabile, ha una durata di 3 mesi rinnovabile per ulteriori 3 mesi.

Inoltre si aggiungono i versamenti effettuati sempre da RFI in conto futuro aumento del Capitale Sociale ammontati a euro 47,8 milioni con i quali è stato ripristinato l'anticipo ad IRICAV DUE, *General Contractor* della tratta Verona - Padova.

Si riportano di seguito le caratteristiche qualitative dei finanziamenti concessi, in parte utilizzati:

Istituto finanziatore	Data accensione finanziamento		Ammontare del finanziamento	Tasso		Inizio rimborso (1^ rata) quota capitale	Inizio pre-ammortamento (solo interessi)	Data estinzione finanziamento
BEI	09/04/1998		361.520	Fisso al 5,44 %		30/09/2005	30/09/1998	31/03/2023
BEI	20/07/1998		258.228	Fisso al 5,26 %		20/07/2005	20/01/1999	20/07/2023
BEI	17/06/1999		1.000.000	Variabile	(4)	15/12/2006	15/09/1999	15/03/2024
BEI	14/07/2000		500.000	Stabilito in fase di erogazione	(7)	15/12/2008	15/12/2000	(1)
BEI	15/12/2000		32.000	Variabile	(4)	15/06/2008	15/06/2001	15/12/2025
BEI	28/12/2001		200.000	Stabilito in fase da erogazione	(7)	15/06/2010	15/06/2002	(1)
Merrill Lynch	18/01/2001	(6)	1.000.000	Variabile	(4)	18/04/2008	18/04/2001	18/01/2026
WDL	19/04/2001		250.000	Variabile	(4)	19/04/2005	10/12/2001	19/04/2009
Cassa Dep. e Prestiti	15/03/2001	(2)(9)	232.406	Fisso al 5,50%		30/06/2002	31/01/2002	31/12/2021
Banca OPI	18/09/2001		500.000	Variabile	(4)	18/03/2006	18/03/2002	18/09/2009
Cassa Dep. e Prestiti	12/11/2001	(3)(9)	250.000	Variabile	(4)	30/06/2004	31/01/2003	31/12/2023
WDL	14/02/2002		250.000	Variabile	(4)	14/02/2007	27/08/2002	14/02/2012
Dexia Crediop	15/05/2002		350.000	Variabile	(4)	15/05/2012	24/12/2002	15/05/2012
BEI	14/10/2002		300.000	Stabilito in fase da erogazione	(8)	15/06/2011	15/06/2003	(1)
SanPaolo-IMI	25/07/2003		130.000	Variabile		Revolving	(10)	24/01/2005
Totale			***5.614.154***					

(1) A trenta anni dalla data di ogni erogazione.

(2) La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione della Società (in data 5 aprile 2001, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di amministrazione dell'Istituto Finanziatore).

(3) La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione della Società (in data 29 gennaio 2002, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di amministrazione dell'Istituto Finanziatore).

(4) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso del debito.

(5) Il finanziamento è stato concesso a titolo di anticipazione dei crediti IVA chiesti a rimborso per gli anni 1998, 1999 e IV trimestre 2001 per l'importo complessivo di € 250 milioni.

(6) Finanziamento successivamente ceduto dalla Merrill Lynch alla Società Cartesio, con una operazione di cartolarizzazione in accordo alla Legge n.130/1999 .

(7) Fisso per ognuna delle tranches utilizzate.

(8) Fisso per le prime tre tranches, variabile per le successive.

(9) Finanziamento successivamente ceduto dalla Cassa DDPP alla CPG società di cartolarizzazione a.r.l., con una operazione di cartolarizzazione in accordo alla Legge n.130/1999 .

(10) Il finanziamento è stato concesso a titolo di anticipazione del credito IVA chiesto a rimborso per l'anno 2000 per l'importo di € 150,6 milioni.

Nel corso dei precedenti esercizi, la società TAV ha stipulato otto contratti di "Interest Rate Swap" al fine di coprirsi dai rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse. In particolare la società TAV ha trasformato l'indebitamento da tasso variabile a tasso fisso relativamente ai finanziamenti a lungo termine. La sottoscrizione di tali contratti è avvenuta, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, al fine di predefinire e stabilizzare, in un'ottica di lungo periodo l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Capacità/Alta Velocità in misura fissa e con l'obiettivo anche di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative.

Le caratteristiche qualitative e quantitative dei contratti sopra menzionati sono rappresentate nella seguente tabella.

Istituto Finanziatore	Capitale di riferimento	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso fisso
Interest rate Swaps:							
Banca OPI	500.000	JP Morgan	02/04/2002	18/03/2002	18/09/2009	EURIBOR	5,1120%
Merril Lynch	1.000.000	Morgan Stanley	08/04/2002	18/04/2002	18/01/2026	EURIBOR	5,4450%
West Landesbank	250.000	UBS Warburg	02/04/2002	10/06/2002	20/04/2009	EURIBOR	5,2075%
BEI	1.000.000	UBS Warburg	08/04/2002	15/06/2002	15/03/2024	EURIBOR	5,4830%
Dexia Crediop	350.000	Morgan Stanley	31/10/2002	24/12/2002	15/05/2012	EURIBOR	4,8080%
West Landesbank	250.000	Morgan Stanley	22/07/2002	27/08/2002	14/02/2012	EURIBOR	4,8150%
Cassa Dep. e Prest.	250.000	Credit Suisse First Boston	22/07/2002	31/12/2002	31/12/2023	EURIBOR	5,0450%
BEI	32.000	UBS Warburg	23/07/2002	15/12/2002	15/12/2025	EURIBOR	5,3060%
Totale interest rate swaps	***3.632.000***						

L'andamento dei tassi di interesse ha determinato, nell'esercizio, differenziali negativi contabilizzati nella voce "oneri finanziari" della partecipata TAV SpA di ammontare pari a € 110.769 mila.

L'attuale proiezione della curva dei tassi di interesse genera un valore attuale dei differenziali futuri di ammontare pari a circa € 425 milioni. Il realizzarsi di tali differenziali negativi, come peraltro di possibili differenziali positivi, è legato all'andamento futuro dei tassi di interesse e sarà rilevato in conformità ai principi contabili di generale accettazione, in quanto relativi a contratti di copertura, per competenza, se e nella misura in cui effettivamente si realizzeranno. Va rilevato che, con riferimento a tale indebitamento, nel mese di marzo 2005, in accordo al mandato conferito, congiuntamente da TAV/RFI ad ISPA per il rifinanziamento e la ristrutturazione del debito contratto ai sensi della Legge n.78/1994 e dei correlati contratti di copertura del tasso di interesse, è stato stipulato con ISPA la ristrutturazione di quattro finanziamenti in essere al 31 dicembre 2004 (per ulteriori informazioni si rinvia a quanto riportato nel paragrafo "Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio"). Dell'ammontare dei differenziali sopra riferito € 100 milioni è relativo ai contratti trasferiti. I residui contratti di copertura attualmente in essere dovranno ugualmente essere trasferiti nei prossimi mesi con analoghe finalità e modalità, inclusa la liberazione delle relative obbligazioni di TAV-RFI-FS.

Contributi Comunità Europea

Per ultimo si segnala che, nel corso dell'esercizio, la Società ha ricevuto a titolo di contributi a fondo perduto un totale di euro 48,9 milioni da parte della Comunità Europea (Fondi TEN). Tali contributi hanno interessato nell'ambito dei diversi programmi di cofinanziamento le seguenti tratte e/o nodi:

- ✓ la tratta Bologna - Firenze per euro 26,8 milioni, di cui euro 16 milioni nell'ambito del programma MIP (*Multi-indicative Annual Programme*);
- ✓ il nodo di Roma per euro 2,0 milioni nell'ambito del programma MIP (*Multi-indicative Annual Programme*);
- ✓ le opere tecnologiche (ERTMS) del tratto campano della tratta Roma – Napoli per euro 2,5 milioni;
- ✓ la tratta Milano – Torino (sub – tratta Novara – Milano) per euro 14 milioni;
- ✓ la tratta Milano – Verona per euro 2,1 milioni;
- ✓ la tratta Verona – Padova per euro 1,5 milioni.

Interventi sul Capitale Sociale

In data 22 dicembre RFI ha sottoscritto per intero l'aumento di Capitale Sociale per euro 108.008.829,18 deliberato dall'Assemblea Straordinaria del 25 giugno 2004, in esecuzione a quanto previsto dalla modifica apportata al Contratto con ISPA per il recupero della trattenuta effettuata dalla stessa sui primi tre *Project Loan Tranches* per far fronte al pagamento degli interessi da corrispondere alla prima *Payment Date* (20 luglio 2004).

Contenziosi, indagini e procedimenti giudiziari in corso

Evoluzione del contenzioso arbitrale

La procedura arbitrale attivata dal General Contractor COCIV nell'esercizio 2000, riguarda il riconoscimento dei maggiori oneri sostenuti e dei danni subiti per effetto dell'anomalo prolungamento del rapporto contrattuale ritenuto imputabile a presunte inadempienze della controllata TAV.

La Società oltre all'integrale rigetto delle avverse domande, aveva chiesto l'accertamento di inadempimenti del General Contractor ed il risarcimento dei conseguenti danni.

Il procedimento, nell'ambito del quale si è tra l'altro svolta consulenza tecnica d'ufficio, si è concluso in data 29 giugno 2004 con l'emissione del lodo con il quale è stato disposto il pagamento in favore di COCIV della somma di circa euro 133 milioni comprensivo di interessi e spese varie relative al giudizio ed al funzionamento del Collegio, come rappresentato nella tabella dei rapporti finanziari della Società con la controllata TAV nel valore dei crediti finanziari a breve.

Avverso tale lodo, di concerto con la Controllante e la Capogruppo, è stata proposta azione di impugnazione per nullità ex art. 828 Codice di Procedura Civile, a seguito della quale, in data 13 dicembre 2004 TAV e COCIV sono addivenuti alla sottoscrizione di un accordo transattivo che ha, tra l'altro, stabilito, oltre all'abbandono del giudizio, la corresponsione in favore del Consorzio dell'importo complessivo di euro 121,4 milioni.

Tale importo, versato il 15 dicembre 2004, è stato corrisposto ad integrale compenso delle prestazioni rese dal Consorzio ed a rimborso dei costi sostenuti da quest'ultimo in adempimento della Convenzione dalla sua stipula sino al 31 dicembre 1998 nonché nel periodo 1° gennaio 2001 - 13 ottobre 2002.

SELF SRL

La Società, che è stata costituita in data 7 aprile 2000 con capitale sociale di 50.000 Euro ha come scopo sociale l'attività di trasporto e trasmissione di energia elettrica sulla rete di proprietà RFI, nonché la valorizzazione della rete medesima.
In base al D.Lgs. 16 marzo 1999, n.79, la Società – per diventare operativa – dovrà ricevere da parte di RFI il conferimento degli elettrodotti ferroviari entrati a far parte della Rete di Trasmissione Nazionale. Pertanto l'attività della Società è ad oggi limitata alle normali spese di gestione.
Il bilancio della società al 31 dicembre 2004 si è chiuso con una perdita d'esercizio pari a euro 10.452 che, sommata alla perdita dell'esercizio precedente, porta ad un patrimonio netto pari a euro 30.727, configurandosi in tal modo la fattispecie prevista all'art.2446 c.c. pertanto si è provveduto a svalutare la partecipazione come meglio descritto nella nota integrativa.

METROPARK SPA

La Società Metropark SpA svolge un'attività di valorizzazione e riqualificazione del patrimonio di Rete Ferroviaria Italiana SpA, finalizzata a favorire l'accessibilità agli impianti di stazione, ed ha, quale oggetto sociale, l'analisi, lo studio, la progettazione, la realizzazione e la gestione di parcheggi su aree di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana SpA o di terzi.
Di rilevante valenza strategica per la Società è stata l'acquisizione, da parte di Rete Ferroviaria Italiana SpA, perfezionatasi nel mese di maggio del corrente anno, dell'intera partecipazione azionaria di Metropark SpA detenuta precedentemente da Ferservizi SpA.
Grazie a tale acquisizione la Società si pone in maniera più diretta e sinergica con il proprietario di *asset* con l'obiettivo dichiarato di incrementare la sua capacità di sviluppo nel network della sosta e dell'intermodalità.
I risultati aziendali confermano, con riferimento allo stesso periodo del 2003, un *trend* di crescita positivo (valore della produzione +20% circa).
Tale risultato è imputabile essenzialmente al miglior andamento dei ricavi, associato ad un efficientamento dei costi operativi e di struttura che si sono incrementati in maniera meno che proporzionale, rispetto allo scorso anno.
Non ultimo, in termini di valenza strategica, risulta essere l'incremento del volume della produzione, rappresentato dal portafoglio parcheggi gestito dalla Società; quest'ultimo elemento sottolinea il proseguimento della fase di sviluppo della Società con una sempre più marcata presenza e riconoscibilità del suo marchio sul mercato nazionale.
Al 31 dicembre 2004 risultano operativi n. 82 parcheggi con complessivi n. 11.571 posti auto, con un incremento rispettivamente di 11 e 1.644 rispetto al 2003 (considerando la trasformazione dei contratti di affitto di ramo d'azienda, i parcheggi in gestione diretta sono aumentati di 18 unità).

AZIONI PROPRIE

La società non è in possesso di azioni proprie o della controllante, ne' direttamente ne' tramite società fiduciaria o interposta persona, ai sensi dell'art 2357 del Codice Civile.

ALTRE INFORMAZIONI

Gestione finanziaria

La gestione finanziaria di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato, viene eseguita dalla Direzione Finanza della Capogruppo tramite lo strumento dei c/c intersocietari.

RFI intrattiene un conto corrente intersocietario con la Capogruppo, dedicato alle partite commerciali con le altre Società del gruppo, titolari anch'esse di c/c intersocietario, nonché agli incassi ed ai pagamenti nei confronti di terzi, gestiti con la procedura di "*cash pooling*", che prevede il riversamento giornaliero dei saldi valuta, positivi e negativi, dei c/c intestati a RFI sui c/c della Capogruppo.

Per maggior chiarezza, si riportano in sintesi i principali movimenti intercorsi nel 2004:

Conto corrente intersocietario

(valori in migliaia di euro)

31.12.04	01.01.04	FLUSSO	Movimenti principali esercizio 2004									
			Trenitalia	Ferservizi	TAV	Italferr	Fercredit	FS	Grandi Staz.	Altro (*)	CdP	Cap.Soc.
INCASSI			959.265	70.695	19.134	1.272	0	9.326	10.044	424.371	1.199.741	2.664.555
PAGAMENTI			(255.643)	(102.617)	(621.463)	(143.407)	(583.811)	(80.772)	(88.984)	(4.088.450)		
SALDO C/C	1.407.609	2.014.353	(606.744)	703.622	(31.922)	(602.329)	(142.135)	(583.811)	(71.446)	(78.940)	(3.664.079)	1.199.741	2.664.555

(*) compreso personale

Gli incassi sono relativi agli aumenti di capitale sociale, alle quote di parte corrente del Contratto di Programma (oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria, extra costi di condotta, oneri demaniali, navigazione, art.14.4 D.Lgs.188/2003) trasferite sul c/c intersocietario nel corso del 2004, proventi della gestione immobiliare da Ferservizi e Grandi Stazioni, pedaggio Trenitalia ed incassi diversi.

I pagamenti sono relativi agli esborsi a fornitori terzi e gruppo, al personale, interessi intercalari a TAV, *factoring* a Fercredit e altre partite minori.

Contenziosi, indagini e procedimenti giudiziari in corso

Indagini e procedimenti penali

Si segnala il procedimento penale n.683/97 R.G.N.R., pendente innanzi al Tribunale di Padova, a carico di un ex dipendente di Ferrovie dello Stato, Società di Trasporti e Servizi per azioni, per il quale è stata definita transattivamente, in data 7 gennaio 2005, la posizione processuale.

In relazione al procedimento penale n. 1988/96 R.G.N.R. – n. 1726 GIP, pendente innanzi il Tribunale di Perugia, sospeso in data 12 giugno 2003 dal Giudice dell'Udienza Preliminare al fine di rimettere alla Corte di Giustizia C.E. la questione relativa ai rapporti tra la nuova disciplina interna sul falso in bilancio e la nuova normativa europea, non ci sono sviluppi ulteriori e la prossima udienza è stata fissata per il 22 marzo 2005. In tale data l'udienza è stata nuovamente rinviata.

Nell'ambito del procedimento penale 3042/98 già 282/97 R.G.N.R., con riferimento allo stralcio relativo al c.d. Scalo di Fiorenza, si evidenzia che la sentenza di condanna, pronunciata dalla Corte di Appello di Milano nei confronti dell'ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato – Società di trasporti e servizi per azioni, è stata confermata dalla Suprema Corte di Cassazione, in data 20 gennaio 2003, circa la sussistenza degli elementi di colpevolezza per il reato di corruzione, mentre, ai soli fini della quantificazione della pena, la stessa ha rinviato alla Corte d'Appello per una riconsiderazione delle circostanze. Per la rideterminazione della pena solo nei confronti di taluni imputati, è stata fissata l'udienza innanzi alla Corte D'Appello di Milano per il giorno 23 febbraio 2005. In tale data l'udienza è stata nuovamente rinviata.

Nell'ambito del procedimento penale n. 4398/96R – 6268/98 – 16236/99 R.G.N.R. – 12221/99 GIP, pendente avanti il Tribunale di Roma, è stato emesso decreto di archiviazione lo scorso 29 aprile 2004 nei confronti di tutti gli attuali ed ex consiglieri e sindaci della TAV. Il giudizio procede nei confronti di una serie di imprenditori e rappresentanti politici estranei al Gruppo FS.

E' pendente avanti la procura di Milano un procedimento penale avente ad oggetto la sottrazione e l'indebito utilizzo di numerosi buoni pasto in danno di RFI che vede coinvolti alcuni dipendenti del Gruppo.

In relazione al procedimento penale n. 1363/03 già 282/97 a seguito della richiesta di rinvio a giudizio per il reato di truffa aggravata in danno di TAV e di FS da parte dell'ex Presidente e membro del CdA di FS, dell'ex AD di TAV e di un dirigente di Italferr - in relazione ai lavori per la realizzazione della tratta Milano–Genova dell'Alta Velocità - in data 19 aprile 2004, il giudice per l'udienza preliminare ha ritenuto sussistere la competenza territoriale del Tribunale di Genova ed ha trasmesso a quest'ultimo gli atti del processo. L'udienza preliminare è stata fissata per il 12 aprile 2005.

In merito al contenzioso avente oggetto il danno da reato sorto dal procedimento penale denominato "lenzuola d'oro", che traeva origine da una serie di contratti di appalto stipulati da Ferrovie dello Stato – Società di trasporti e servizi per azioni con la IDAFF I.C.G. SpA di Elio Graziano tra l'ottobre 1979 ed il luglio 1990, il procedimento si è concluso con sentenza di condanna degli imputati, che non hanno aderito a definizioni transattive del procedimento, per un importo, a quasi esclusivo titolo di danno morale di 12.780.795,68 euro oltre ad interessi. La decisione, non essendo ancora passata in giudicato, è suscettibile di impugnazione.

In relazione al procedimento penale R.G.N.R. 8191/01, pendente innanzi al Tribunale di Milano, in cui RFI si era costituita parte civile, per i fatti commessi in suo danno in riferimento ad alcuni contratti di dismissione di materiale ferroso nell'ambito del Magazzino Centrale di Milano Greco, è intervenuta sentenza di condanna degli imputati che non avevano richiesto riti alternativi. La Società ha ottenuto una provvisionale immediatamente esecutiva per euro 15.000.

La sentenza di condanna, emessa nei confronti degli imputati che avevano optato per il giudizio abbreviato, risulta essere stata impugnata. RFI, già costituita parte civile, proseguirà il giudizio.

Fermi restando gli accordi stragiudiziali già raggiunti con alcuni dei soggetti coinvolti nel processo, saranno inoltre intraprese azioni di recupero del credito da reato e di eventuali spese di costituzione e difesa non rifuse, nei confronti degli imputati patteggianti con i quali non sono state raggiunte transazioni.

Permane la costituzione di parte civile nei confronti degli imputati che non hanno rivolto offerte transattive o per i quali le stesse non sembravano accoglibili.
Risulta invece essere stata archiviata, per impossibilità a giungere all'identificazione dei responsabili, la querela contro ignoti presentata per il recupero degli ulteriori danni subiti dalla Società e non coperti dai capi d'imputazione.

Sono attualmente pendenti, rispettivamente innanzi al Tribunale di Roma e al Tribunale di Milano due ulteriori procedimenti penali per fatti connessi a quelli in questione.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti in Bilancio.

Evoluzione del contenzioso fiscale

Riguardo ai ricorsi avverso gli avvisi di accertamento in materia di concessioni governative si segnala che, in virtù delle modifiche introdotte dal DL 24 dicembre 2003, n. 335 alle disposizioni dettate dall'art. 16 della legge del 27 dicembre 2002, n. 289, in materia di chiusura delle liti fiscali pendenti, sono stati ulteriormente prorogati i termini di legge entro i quali l'Amministrazione Finanziaria può proporre appello in Commissione Tributaria Regionale.
Come già evidenziato nella relazione annuale al bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2003, nel periodo compreso tra ottobre e novembre 2003 l'Agenzia delle Entrate, Ufficio Roma 4, ha notificato ad RFI 85 atti di accertamento violazione e irrogazione sanzione in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari anno 2000, per un importo totale pari a euro 351.671,39 (tributo evaso euro 1.807,60; sanzioni euro 337.159,14; interessi euro 12.274,55; spese di notifica euro 430,10); i suddetti atti di accertamento sono stati oggetto di impugnativa.
A tale proposito, nel corso del 2004 l'Agenzia delle Entrate, Ufficio Roma 4, esaminati i ricorsi presentati da RFI ha disposto l'annullamento di:

- ✓ 54 atti parzialmente (data di notifica 21 giugno 2004);
- ✓ 30 atti totalmente (data di notifica 31 marzo 2004).

In quanto ritenuti errati ai sensi dell'art. 2, comma 1, del Decreto del Ministero delle Finanze 11 febbraio 1997, n. 37.
Con riferimento al ricorso presentato da Ferrovie dello Stato S.p.A. contro l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, per l'annullamento dell'avviso di accertamento n. 5323010105 relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1992 (Mod. 760/93), la controversia è stata discussa avanti alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma in data 23 giugno 2004. La sentenza di accoglimento parziale del ricorso è stata depositata in data 7 luglio 2004 ed il 7 ottobre è stato notificato l'atto di appello.

Con riferimento al ricorso presentato da Ferrovie dello Stato SpA contro l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, per l'annullamento dell'avviso di accertamento n. RCE 000010, relativo a imposta patrimoniale per l'anno di imposta 1994 (Mod. 760/95), in data 16 ottobre 2004 la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha depositato la sentenza n. 682/04/04 di estinzione del giudizio.

Relativamente, al ricorso presentato da Ferrovie dello Stato SpA contro l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, per l'annullamento dell'avviso di accertamento n. RCE 3000178, relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1994 (Mod. 760/95), in data 10 dicembre 2004 vi è stata la discussione avanti alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma; si è ancora in attesa della relativa sentenza.

Con riferimento al ricorso presentato da Ferrovie dello Stato S.p.A. contro l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, per l'annullamento dell'avviso di accertamento n. 5323011650, relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1993 (Mod. 760/94), si comunica che in data 4 aprile 2002 la controversia è stata discussa avanti la Commissione Tributaria Provinciale di Roma. La sentenza, n. 87/48/02, di pieno accoglimento del ricorso è stata depositata il 5 aprile 2002. In data 1° dicembre 2004 l'Ufficio ha notificato atto di appello contro tale sentenza e avverso tale atto di appello RFI si è costituita nel gennaio 2005.

Infine, con riferimento al contenzioso IVA relativo agli anni 1976, 1977, 1980 e 1981, si segnala che la Commissione Centrale di Roma in data 20 dicembre 2004 ha emesso le seguenti sentenze:

- ✓ avviso di rettifica n. 3777/81, anno 1976: sentenza n. 10845 di accoglimento parziale del ricorso dell'Ufficio;

- ✓ avviso di rettifica n. 782/82, anno 1977, avviso di rettifica n. 2071/82, anno 1980 e cartella esattoriale n. 3348151, anni 1977 e 1980: riunione dei ricorsi dell'Ufficio e sentenza n. 10844 con cui vengono respinti i ricorsi dell'Ufficio;
- ✓ avviso di rettifica n. 52434/87, anno 1981: sentenza n. 10846 con cui viene respinto il ricorso dell'Ufficio.

In data 20 dicembre 2004, sono stati notificati n.7 avvisi di accertamento ICI – per le annualità 1998-2003. Per i suddetti atti, emessi dal Comune di Valdossola in relazione all'imposta da questo ritenuta dovuta su una unità immobiliare censita con categoria catastale E/1 sono in fase di predisposizione i relativi ricorsi giurisdizionali.

Con riferimento a tali contenziosi sono stati previsti accantonamenti in bilancio, per la cui quantificazione si rimanda alla nota integrativa.

Decreto legislativo 231/2001

L'Organismo di Vigilanza, istituito in forza del predetto decreto, ha proceduto ad esaminare il modello organizzativo della società, valutandone l'idoneità a prevenire i reati contemplati nel decreto legislativo 231/2001 e la conformità alle "*Linee guida per la costruzione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo*" proposte da Confindustria.
Il 27 settembre 2004 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il "Modello Organizzativo e di Gestione" e lo Statuto che ne costituisce parte integrante.
Inoltre nell'ambito dello stesso contesto, sono state svolte nei confronti di ogni dirigente e quadro apicale, delle azioni formative/informative sui contenuti e le finalità del D.Lgs. 231/2001 e, in particolare, sui reati in esso contemplati che potrebbero insidiare i processi gestionali.

Decreto legislativo 196/2003

In relazione a quanto previsto dalla normativa relativa al trattamento dei dati personali effettuati con strumenti elettronici, si segnala la redazione del Documento Programmatico per la Sicurezza dei trattamenti dei dati personali.
Il documento, richiesto dal relativo vigente quadro normativo, è in fase di approvazione e prevede la realizzazione di alcune iniziative volte ad aumentare la cultura della sicurezza delle informazioni relative a soggetti terzi ed al personale dipendente. Entro il primo semestre 2005, per ottemperare ad esplicite richieste normative, sarà realizzato l'adeguamento di alcuni presidi di sicurezza, l'effettuazione di corsi di formazione del personale dipendente in merito alla tutela della *privacy* e la definizione di procedure organizzative di comportamento per normalizzare l'approccio alle tematiche afferenti i trattamenti dei dati personali.

Informativa relativa all'articolo 2497 ter

La norma recata all'art. 2497 ter del Codice Civile – in merito ad attività di direzione e coordinamento che siano state influenzate nell'esercizio dalla società che lo esercita – è entrata in vigore il 1° gennaio 2004. Pertanto questo primo anno di applicazione è stato influenzato dalla novità ivi introdotta, dalla dottrina non univoca e dalla mancanza di giurisprudenza in merito.
La Società, come detto in precedenza, nell'esercizio 2004, ha assunto decisioni da ricomprendere ai sensi dell'art. 2497 ter del Codice Civile, per quanto attiene al consolidato fiscale, fermo restando lo spirito di piena condivisione degli orientamenti della Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Incidente Ferroviario di Crevalcore

In data 7 gennaio 2005 si è verificato un grave scontro ferroviario presso la frazione Bolognina di Crevalcore (BO) sulla linea Bologna – Verona tra un treno merci e un convoglio passeggeri che ha provocato 17 morti. È in corso un'inchiesta giudiziaria per disastro ferroviario colposo e omicidio colposo, inoltre il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha disposto la nomina di una commissione di inchiesta.
Come per i casi analoghi le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società sono coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.

Transazione con la società VIA VAI S.p.A

È stata rappresentata da parte della società Ferservizi l'ipotesi di una scrittura privata da sottoscrivere a transazione e rinegoziazione delle pattuizioni del contratto del 5 dicembre 2000, stipulato tra l'allora Metropolis S.p.A. e Via Vai S.p.A per la realizzazione e gestione di una rete di punti vendita di quotidiani e periodici ubicati all'interno di alcune stazioni ferroviarie.
La rete suddetta è costituita da tre tipologie di edicole: edicole appartenenti al circuito della fallita società Coves; edicole con un precedente contratto ancora in corso; spazi disponibili. Le criticità nell'esecuzione del contratto si sono manifestate esclusivamente per le edicole c.d. ex Coves, in relazione alle quali, si è determinata una situazione di pagamenti parziali e di sofferenza economica da parte di Via Vai, per il periodo che va dall'inizio del contratto fino al 31 dicembre 2003.
L'esigenza è stata condivisa da RFI onde evitare l'insorgere di nuovi contenziosi e nuove situazioni di occupazione all'interno delle stazioni.
La transazione si propone di sanare il periodo che va dalla firma del contratto al 31 dicembre 2003, ripartendo in via equitativa (50%) tra RFI e Ferservizi il costo di 1 milione di euro oltre alla rinuncia di Ferservizi del 50% della *fee* che le sarebbe spettata.

Progetto Tiburtina – "Attuazione del Piano di assetto"

In attuazione degli indirizzi di Legge 15 dicembre 1990, n.396 (Interventi per Roma, Capitale della Repubblica), del rinnovo dell'assetto urbanistico-territoriale già oggetto di vari provvedimenti del Comune di Roma, nonché dello specifico accordo di approvazione del Piano di assetto dell'8 marzo 2000, si sta procedendo alla stipula di una Convenzione tra RFI e il Comune di Roma.
La Convenzione configura una serie di atti di particolare rilevanza e complessità, strettamente connessi alla attività di realizzazione da parte di RFI della Nuova Stazione Tiburtina.
Il collocamento sul mercato dei diritti edificatori maturati dagli Accordi stipulati con il Comune di Roma permetteranno di finanziare la parte di progetto non coperta dalle risorse pubbliche.
Si è provveduto alla selezione di un *Advisor* internazionale che ha concluso la prima delle due fasi in cui è articolato il progetto; appena sottoscritta con il Comune di Roma la Convenzione attuativa del Piano di Assetto, verranno poste in essere tutte le azioni per la definitiva valorizzazione.

Processo di riorganizzazione della terminalistica e sviluppo della logistica

A garanzia dell'adempimento delle attuali prescrizioni normative contenute nel D.Lgs. n. 188/2003, RFI sta riconfigurando il settore della terminalistica e della logistica. Il progetto allo studio, nell'ottica di un'efficiente gestione della rete nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione fra imprese ferroviarie, prevede la possibilità di creare una società di scopo al 100% di RFI.

Tale Società potrebbe svolgere direttamente il coordinamento ed il controllo del processo produttivo e commerciale sull'intera rete dei terminali e provvedere, inoltre, alla gestione dei servizi sul territorio attraverso proprie Società operative (c.d. "Network"), delle quali eventualmente potrebbe detenere la maggioranza assoluta delle azioni o quote.

L'individuazione dei "Network" avverrà in un'ottica di sistema a rete, valorizzando le sinergie di una gestione integrata, selezionando anzitutto i bacini strategicamente prioritari e tenendo conto, ai fini della struttura organizzativa, anche dei vari operatori già insediati e degli impegni contrattuali / societari, relativi al settore della terminalistica, precedentemente costituiti con e da Trenitalia, nei quali RFI potrebbe subentrare.

E' stato, pertanto, deciso di costituire, insieme con la Società Trenitalia, un Gruppo di Lavoro che definisca termini, modalità e condizioni dell'ipotizzato trasferimento delle quote di partecipazione detenute direttamente o indirettamente da Trenitalia nelle Società di gestione dei terminali merci.

Il primo esperimento di Network (ancora in fase di sviluppo) si sta concretizzando con la costituzione di una Società paritetica RFI – Consorzio ZAI che ha come scopo l'elaborazione di un progetto finalizzato alla realizzazione, allo sviluppo ed al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria destinata all'interscambio ferro – gomma e delle ulteriori infrastrutture al servizio della logistica nell'ambito del sistema dell'Interporto Quadrante Europa.

I possibili effetti dell'eventuale abrogazione dell'IRAP

Nel corso dell'esercizio la Società ha presentato all'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4 – istanza di rimborso di tutta l'Imposta Regionale sulle Attività Produttive (IRAP) versata nei periodi d'imposta a dal 2000 al 2004, per un ammontare complessivo pari a circa euro 185 milioni.

La richiesta di rimborso trova fondamento nella sostenuta incompatibilità dell'IRAP con le norme in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri europei relative alle imposta sulla cifra d'affari (Imposta sul Valore Aggiunto – IVA).

In particolare, l'IRAP si palesa quale tributo contrario alle disposizioni di cui all'art. 33 della VI Direttiva CE e, quindi, illegittimo. La questione di legittimità comunitaria dell'IRAP è attualmente pendente innanzi alla Corte di Giustizia Europea nella causa C-475/03.

Al riguardo, lo stesso Servizio Giuridico della Commissione Europea ha già avuto modo di affermare che l'art. 33 della VI Direttiva CE in materia di IVA *""osta all'introduzione e al mantenimento di un'imposta avente le caratteristiche dell'IRAP Italiana che colpisce in generale il valore della produzione netta derivante dall'esercizio di un'attività economica autonomamente organizzata e la cui base imponibile è determinata dalla differenza fra l'ammontare dei compensi percepiti dal soggetto passivo e l'ammontare dei costi dallo stesso sostenuti ed inerenti all'attività esercitata""* (Parere 9 marzo 2004).

A fronte della predetta istanza di rimborso, essendo decorso il termine di legge di 90 giorni per la formazione del silenzio rifiuto da parte dell'Agenzia delle Entrate, la Società, in data 17 marzo 2005, ha proposto ricorso giurisdizionale presso la Commissione Tributaria Provinciale di Roma. Il giudizio è tutt'ora pendente.

Sviluppi nel sistema di finanziamento al Progetto AC/AV

Aggiornamento annuale Offering Circular nell'ambito del Programma

Ai sensi della normativa regolamentare del Luxebourg Stock Exchange, presso cui sono quotate le Notes da emettersi nell'ambito del Programma, ISPA ha l'obbligo di aggiornare l'Offering Circular. RFI si è impegnata nel fornire le informazioni di propria competenza necessarie per tale aggiornamento; in relazione ai suddetti obblighi informativi, è in corso di redazione la versione aggiornata delle sezioni di propria competenza (descrizione di RFI e del Progetto AC/AV).

Ristrutturazione del Debito ex Legge 78/94

Il 4 marzo 2005 si è conclusa la prima tranche della ristrutturazione del debito (e dei correlati contratti di copertura del tasso di interesse) contratto da TAV per il finanziamento dell'Asse Torino-Milano-Napoli ante 2003 e garantito dalla legge n 78/94, che è pertanto passato sotto l'alveo dell'articolo 75. Tale operazione ha riguardato i debiti accesi da TAV originariamente con Dexia Crediop, WDL, Banca OPI, per un totale di euro 1.350.000.000. I risultati sono riassunti nella seguente tabella (importi in milioni di euro):

Istituto finanziatore originario	Ammontare finanziamento	Project Loan Tranche originato	Importo	Tasso fisso
Daxia Crediop	350	PLT n 7	350	5,024%
WDL 1	250	PLT n 8	250	4,8%
WDL 2	250	PLT n 9	250	5,024%
Banca Opi	500	PLT n 10	500	4,8825%

Con riferimento ai contratti di copertura del tasso d'interesse suddetti, sono stati stipulati appositi atti con le controparti, con liberazione di TAV/RFI/FS da tutte le relative obbligazioni.

Contemporaneamente la TAV SpA ha proceduto al rimborso anticipato dei vecchi finanziamenti al valore nominale mediante l'utilizzo delle risorse derivanti dai sotto citati Project Loans Tranches.

Quanto sopra non ha comportato oneri significativi sia con riferimento all'estinzione anticipata degli originari finanziamenti che con riferimento alla chiusura dei contratti di copertura.

Censimento patrimoniale

Nel corso del primo trimestre 2005 sono state definite le linee guida per la realizzazione del progetto "Gestione immobiliare", avente il duplice obiettivo di definire un nuovo modello di gestione amministrativa degli immobili integrato con i sistema contabile di Gruppo e con i processi operativi e di effettuare il censimento del patrimonio immobiliare.

Sono in fase di avanzata realizzazione le attività di disegno dei processi, necessarie ad assicurare il compimento delle direttive di gruppo, ed in particolare di assicurare:

- ✓ la redazione della progettazione di dettaglio e l'attivazione del modello comune di Gruppo dei processi di gestione degli immobili;
- ✓ la definizione delle regole, delle priorità e delle modalità esecutive del censimento del patrimonio immobiliare del Gruppo.

Contratto FS-IPSE 2000 – Evoluzione del rapporto contrattuale e ipotesi di transazione.

In data 9 marzo 2005 è stata formalizzata da IPSE la proposta di transazione secondo la quale IPSE rinuncia ad ogni diritto sull'infrastruttura di RFI, che in tal modo riacquista tutti i diritti attribuiti con il contratto a suo tempo concluso ad un prezzo convenuto pari a circa un terzo del valore complessivo del contratto a fronte del godimento di solo un quarto della durata del contratto.

A fronte dei riconoscimenti economici sopra indicati e della piena ripresa di disponibilità (ai fini dell'installazione di antenne per telefonia mobile) dell'infrastruttura ferroviaria da parte di RFI, con conseguente piena facoltà di avviare nuove analoghe iniziative di sfruttamento economico, IPSE ha chiesto di ottenere una sola annualità dei canoni dei contratti di locazione (aventi ad oggetto siti che sarebbero rientrati tra quelli oggetto del contratto con IPSE medesima) che RFI potrà concludere con soggetti diversi da TIM e Vodafone nei 36 mesi successivi alla stipula dell'atto di transazione. In proposito si osserva che l'eventuale adesione da parte di RFI/FS a tale richiesta darebbe luogo al riconoscimento a favore di IPSE di una posizione giuridica ben più limitata di quella astrattamente prevista in proposito dal contratto originario.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

La gestione di RFI si trova ad operare, come più volte evidenziato nella presente Informativa, in un settore in cui è forte l'evoluzione del contesto normativo, sia nazionale sia europeo.

L'attività della società proseguirà secondo le linee tracciate anche per il futuro, in coerenza con il ruolo affidatole; in particolare, la gestione di RFI sarà rivolta:

- ad assicurare un coerente sviluppo del sistema AV/AC, nelle logiche introdotte dalle rinnovate modalità di finanziamento dello stesso;

- ad incrementare i livelli di sicurezza e qualità nella circolazione, anche attraverso il consolidamento delle nuove tecnologie attivate nel corso dell'esercizio;

- ad adeguare la realtà societaria nel suo insieme alle esigenze poste dal nuovo quadro normativo delineato dal D.Lgs. 188/2003, anche alla luce delle indicazioni che emergeranno dalle disposizioni attuative;

- a valorizzare in maniera adeguata le potenzialità reddituali degli asset industriali e dei business collaterali (in particolare telecomunicazioni ed energia), anche attraverso la costituzione o l'effettivo avviamento di specifiche strutture societarie.

Peraltro, è da sottolineare che il quadro di riferimento è destinato a breve ad assumere connotati di sostanziale novità, la cui valutazione in termini di rischio/opportunità è al momento al centro dell'attenzione, derivanti in particolare dai seguenti fenomeni:

- perdurare degli interventi di finanza pubblica tesi a ridurre il contributo dello Stato agli oneri di parte corrente;

- possibili riflessi nei rapporti con i Ministeri – sia Azionista sia Vigilante – a seguito delle recenti decisioni assunte dall'Unione Europea (Eurostat) in ordine alla riclassifica degli apporti al patrimonio di RFI;

- prospettive di evoluzione della struttura dei costi (e degli oneri finanziari), con aspettative di crescita della parte immobilizzata, a seguito della ormai prossima acquisizione in esercizio delle prime linee del sistema AV/AC. In proposito la Società sta mettendo in atto, anche in collaborazione con i Ministeri competenti, tutti gli opportuni approfondimenti volti a determinare modalità atte a garantire l'equilibrio aziendale (sia dal punto di vista reddituale che dei flussi monetari) anche nella rinnovata attività operativo gestionale che avrò luogo con l'avvio del sistema AV/AC.

In tale ottica, nel prosieguo dell'attività della Società dovranno essere valutati gli strumenti che il quadro istituzionale e giuridico consentirà di utilizzare per assicurare il rispetto dell'art. 15 del D. Lgs. 8 luglio 2003, n. 188, in ordine al tendenziale equilibrio economico dei conti del gestore dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti. Ciò, in presenza di possibili nuove valutazioni che potrebbero essere assunte o in sede internazionale, o – ad esempio tramite il graduale passaggio all'utilizzo dei principi contabili internazionali IFRS – in sede nazionale, nonché in previsione di significativi incrementi nel valore dei cespiti derivanti dal progredire dei piani di investimento sulla rete tradizionale, con conseguente accelerazione nel depauperamento dei fondi di ristrutturazione.

PROPOSTA DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2004, evidenzia un utile netto di euro 310.281.

Si propone di destinare:

- un importo di euro 3.924,93 derivante dall'adeguamento delle partite monetarie in valuta estera al cambio del 31 dicembre 2004 e non realizzate alla suddetta data, alla riserva di allineamento cambi;
- il 5% dell'utile residuo alla riserva legale;
- il residuo importo ad utili da riportare a nuovo.

Roma, 4 aprile 2005

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

PAGINA BIANCA

PROSPETTI CONTABILI

PAGINA BIANCA

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		31.12.2004	31.12.2003	Differenze
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)		**0**	**0**	**0**
B) IMMOBILIZZAZIONI				
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI				
1) Costi di impianto e di ampliamento		0	0	0
2) Costi di ricerca, sviluppo e di pubblicità		16.067.827	13.292.420	2.775.407
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno		0	0	0
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		40.929.547	29.442.510	11.487.037
5) Avviamento		0	0	0
6) Immobilizzazioni in corso e acconti		598.893.679	488.539.118	110.354.561
7) Altre		65.006.953	67.549.692	(2.542.739)
Totale I		720.898.006	598.823.740	122.074.266
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI				
1) Terreni e fabbricati		43.639.342.973	44.259.449.841	(620.106.868)
2) Impianti e macchinario		65.086.102	64.150.009	936.093
3) Attrezzature industriali e commerciali		116.511.965	115.014.932	1.497.033
4) Altri beni		31.454.782	33.559.243	(2.104.461)
5) Immobilizzazioni in corso e acconti		6.659.305.264	5.644.188.232	1.015.117.032
Totale II		50.511.701.087	50.116.362.257	395.338.830
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate		5.201.168.027	5.236.724.016	(35.555.989)
b) Imprese collegate		69.714.756	37.110.000	32.604.756
c) Imprese controllanti		0	0	0
d) Altre imprese		49.286.059	21.326.874	27.959.185
	Totale 1)	5.320.168.841	5.295.160.890	25.007.951
2) Crediti:				
a) verso imprese controllate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		931.780.119	590.793.784	340.986.335
- esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0	0
		931.780.119	590.793.784	340.986.335
b) verso imprese collegate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0	0
		0	0	0
c) verso controllanti				
- esigibili entro l'esercizio successivo		0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0	0
		0	0	0
d) verso altri				
- esigibili entro l'esercizio successivo		2.129.982	2.131.985	(2.003)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		10.933.022	10.800.152	132.870
		13.063.003	12.932.137	130.866
	Totale 2)	944.843.122	603.725.921	341.117.201
3) Altri titoli		0	0	0
4) Azioni proprie		0	0	0
Totale III		6.265.011.964	5.898.886.811	366.125.153
Totale B) Immobilizzazioni		**57.497.611.056**	**56.614.072.808**	**883.538.248**
C) ATTIVO CIRCOLANTE				
I. RIMANENZE				
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo		138.610.142	152.631.341	(14.021.199)
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati		1.563.101	0	1.563.101
3) Lavori in corso su ordinazione		0	0	0
4) Prodotti finiti e merci		0	0	0
5) Acconti		169.214	923.241	(754.027)
6) Cespiti radiati da alienare		24.761	54.375	(29.614)
Totale I		140.367.218	153.608.957	(13.241.739)

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
II. CREDITI			
1) Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	282.492.334	269.381.950	13.110.384
- esigibili oltre l'esercizio successivo	316.743.967	341.173.800	(24.429.833)
	599.236.301	610.555.750	(11.319.449)
2) Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	205.642.601	22.151.598	183.491.003
- esigibili oltre l'esercizio successivo	21.893.278	0	21.893.278
	227.535.879	22.151.598	205.384.281
3) Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	513.169	671.658	(158.489)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	513.169	671.658	(158.489)
4) Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.904.585.850	2.339.062.655	(434.476.805)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	153.200.642	97.972.005	55.228.637
	2.057.786.492	2.437.034.661	(379.248.168)
4-*bis*) Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	9.770.351	42.176.269	(32.405.918)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	24.989	(24.989)
	9.770.351	42.201.258	(32.430.907)
4-*ter*) Imposte anticipate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	0	0	0
5) Verso altri			
a) altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	287.996.862	220.159.229	67.837.633
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	287.996.862	220.159.229	67.837.633
b) altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.815.800.582	1.797.888.975	17.911.607
- esigibili oltre l'esercizio successivo	103.067	0	103.067
	1.815.903.649	1.797.888.975	18.014.674
Totale 5)	2.103.900.512	2.018.048.204	85.852.307
Totale II	4.998.742.704	5.130.663.129	(131.920.425)
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
1) Partecipazioni in imprese controllate	0	0	0
2) Partecipazioni in imprese collegate	0	0	0
3) Partecipazioni inimprese controllanti	0	0	0
4) Altre partecipazioni	0	0	0
5) Azioni proprie	0	0	0
6) Altri titoli	0	0	0
Totale III	0	0	0
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1) Depositi bancari e postali	116.986.235	115.724.714	1.261.521
2) Assegni	13.192	85.845	(72.653)
3) Denaro e valori in cassa	283.665	300.675	(17.010)
4) C/C di tesoreria	483.458.841	185.784.702	297.674.139
Totale IV	600.741.933	301.895.936	298.845.997
Totale C) Attivo circolante	**5.739.851.854**	**5.586.168.022**	**153.683.833**
D) RATEI E RISCONTI			
I. RATEI	184.424	0	184.424
II. RISCONTI			
1) Disaggi su prestiti	0	0	0
2) Altri risconti	312.809	369.844	(57.035)
Totale D) Ratei e risconti	**497.233**	**369.844**	**127.389**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**63.237.960.143**	**62.200.610.674**	**1.037.349.469**

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2004	31.12.2003	Differenza
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE SOCIALE	26.756.202.833	26.756.202.833	0
II. RISERVA DA SOVRAPREZZO DELLE AZIONI	0	0	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE	0	0	0
IV. RISERVA LEGALE	173.885	100.491	73.394
V. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	0	0	0
VI. RISERVE STATUTARIE	0	0	0
VII. ALTRE RISERVE			
1. Versamento in conto futuri aumenti di capitale	2.554.625.649	0	2.554.625.649
1. Versamento in conto capitale	109.929.279	0	109.929.279
3. Var. 2002 DM 4.2.03 valut. Definitiva patrim	887.352.096	887.352.096	0
Totale VII Altre Riserve	3.551.907.024	887.352.096	2.664.554.928
VIII. UTILI (PERDITE) A NUOVO	3.303.797	1.909.320	1.394.477
IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	310.281	1.467.871	(1.157.590)
Totale A) Patrimonio Netto	**30.311.897.820**	**27.647.032.611**	**2.664.865.209**
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
1) Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	0	0	0
2) Per imposte	3.053.243	2.643.671	409.572
3) Fondo ristrutturazione industriale	0	0	0
4) Fondo di ristrutturazione ex lege 448/1998	19.277.049.011	19.277.049.011	0
5) Integrazione fondo di ristrutturazione ex lege 448/1998	4.126.238.047	6.007.029.633	(1.880.791.586)
6) Fondo per manutenzione ordinaria e interessi intercalari	4.243.191.538	4.243.191.538	0
7) Altri	1.194.639.809	1.237.740.425	(43.100.616)
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**28.844.171.648**	**30.767.654.278**	**(1.923.482.630)**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO	**1.198.340.244**	**1.182.140.076**	**16.200.168**
D) DEBITI			
1) Obbligazioni			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	0	0	0
2) Obbligazioni convertibili			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	0	0	0
3) Debiti verso soci per finanziamenti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	0	0	0
4) Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	0	0	0
5) Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	14.363.989	13.344.394	1.019.595
- esigibili oltre l'esercizio successivo	110.029.452	46.468.319	63.561.133
	124.393.441	59.812.713	64.580.728
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	65.933.296	81.652.978	(15.719.682)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	65.933.296	81.652.978	(15.719.682)

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2004	31.12.2003	Differenza
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.225.855.117	978.721.129	247.133.988
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	258.091	(258.091)
	1.225.855.117	978.979.220	246.875.897
8) Debiti rappresentati da titoli di credito			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	0	0	0
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	22.391.815	22.215.495	176.320
- esigibili oltre l'esercizio successivo	199.831	199.831	0
	22.591.646	22.415.326	176.320
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	784.762	648.727	136.035
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	784.762	648.727	136.035
11) Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	14.647.106	20.972.711	(6.325.605)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	14.647.106	20.972.711	(6.325.605)
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	39.186.450	39.751.690	(565.240)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	39.186.450	39.751.690	(565.240)
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	136.084.766	128.192.302	7.892.465
- esigibili oltre l'esercizio successivo	114.480.933	126.893.115	(12.412.182)
	250.565.700	255.085.417	(4.519.717)
14) Altri debiti			
a) verso imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	404.534.213	411.910.709	(7.376.496)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	13.004	13.004	0
	404.547.217	411.923.713	(7.376.495)
b) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	376.277.698	265.505.467	110.772.231
- esigibili oltre l'esercizio successivo	6.321.431	5.156.532	1.164.899
	382.599.129	270.661.999	111.937.130
Totale 14)	787.146.346	682.585.712	104.560.635
Totale D) Debiti	**2.531.103.864**	**2.141.904.493**	**389.199.371**
E) RATEI E RISCONTI			
I. RATEI	4.540.100	0	4.540.100
II. RISCONTI			
1) Aggi su prestiti	0	0	0
2) Altri risconti	347.906.467	461.879.214	(113.972.747)
Totale E) Ratei e risconti	**352.446.567**	**461.879.214**	**(109.432.647)**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**63.237.960.143**	**62.200.610.672**	**1.037.349.471**

(importi in euro)

Descrizione	31/12/2004	31/12/2003	Differenze
RISCHI			
Fidejussioni			
- a favore di imprese controllate	0	0	0
- a favore di imprese collegate	0	0	0
- a favore di controllanti	0	0	0
- a favore di altre imprese consociate	0	0	0
- a favore di altri	2.463.378	641.804	1.821.574
	2.463.378	**641.804**	**1.821.574**
Avalli			
- a favore di imprese controllate	0	0	0
- a favore di imprese collegate	0	0	0
- a favore di controllanti	0	0	0
- a favore di altre imprese consociate	5.164.569	5.164.569	0
- a favore di altri	0	0	0
	5.164.569	**5.164.569**	**0**
Altre garanzie personali			
- a favore di imprese controllate	8.521.366.618	5.470.563.543	3.050.803.075
- a favore di imprese collegate	0	0	0
- a favore di controllanti	0	0	0
- a favore di altre imprese consociate	0	0	0
- a favore di altri	0	0	0
	8.521.366.618	**5.470.563.543**	**3.050.803.075**
Altre garanzie reali			
- a favore di imprese controllate	0	0	0
- a favore di imprese collegate	0	0	0
- a favore di controllanti	0	0	0
- a favore di altre imprese consociate	0	0	0
- a favore di altri	0	22.027	(22.027)
	0	**22.027**	**(22.027)**
TOTALE	**8.528.994.565**	**5.476.391.943**	**3.052.602.622**
IMPEGNI			
Contratti ad esecuzione differita	0	0	0
Contratti derivati	0	0	0
Altri impegni	0	126.099.712	(126.099.712)
TOTALE	**0**	**126.099.712**	**(126.099.712)**
BENI DI TERZI IN CONSEGNA			
Pegni ricevuti	0	0	0
Cauzioni ricevute	0	0	0
Altri beni di terzi	220.728	220.728	0
TOTALE	**220.728**	**220.728**	**0**
ALTRI CONTI D'ORDINE			
Fonti di finanziamento per aumenti di capitale sociale e contributi diversi per investimenti da realizzare			
Somme da ricevere dallo Stato	16.454.000.000	17.918.000.000	(1.464.000.000)
Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	5.503.000.000	5.428.000.000	75.000.000
TOTALE	**21.957.000.000**	**23.346.000.000**	**(1.389.000.000)**
TOTALE CONTI D'ORDINE	**30.486.215.293**	**28.948.712.383**	**1.537.502.910**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2004	2003	Differenze
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) Prodotti del traffico viaggiatori - marittimo	14.101.283	12.629.561	1.471.722
b) Pedaggio e prestazioni infrastrutturali	740.397.012	658.909.999	81.487.013
c) Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	131.758.151	122.138.669	9.619.482
Totale 1)	886.256.446	793.678.229	92.578.217
2) VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI PRODOTTI IN CORSO DI LAVORAZIONE, SEMILAVORATI E FINITI			0
3) VARIAZIONE DEI LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE			0
4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERI	340.166.054	355.848.514	(15.682.460)
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio	1.305.494.105	386.486.390	919.007.715
- Contratto di Programma	1.304.000.000	382.100.000	921.900.000
- Altri	1.494.105	4.386.390	(2.892.285)
b) utilizzo integrazione fondo di ristrutturazione	1.830.781.760	1.926.372.277	(95.590.518)
c) utilizzo fondo manutenzione ordinaria	0	977.000.000	(977.000.000)
d) altri ricavi e proventi	271.027.027	285.091.483	(14.064.456)
Totale 5)	3.407.302.891	3.574.950.150	(167.647.259)
Totale A) Valore della produzione	**4.633.725.392**	**4.724.476.893**	**(90.751.501)**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	351.879.236	328.469.601	23.409.635
7) PER SERVIZI	666.782.373	656.959.720	9.822.653
8) PER GODIMENTO BENI DI TERZI	55.746.269	55.605.849	140.420
9) PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	1.133.125.716	1.127.287.428	5.838.288
b) oneri sociali	290.013.290	295.721.494	(5.708.204)
c) trattamento di fine rapporto	110.509.735	105.793.164	4.716.571
d) trattamento di quiescenza e simili	0	0	0
e) altri costi	1.812.344	1.134.769	677.575
Totale 9)	1.535.461.085	1.529.936.855	5.524.230
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	22.131.472	15.976.724	6.154.748
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.807.836.396	1.910.395.553	(102.559.157)
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0	0
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	5.349.110	9.925.538	(4.576.428)
Totale 10)	1.835.316.978	1.936.297.815	(100.980.837)
11) VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	12.338.510	47.229.054	(34.890.544)
12) ACCANTONAMENTI PER RISCHI	142.501.813	76.339.726	66.162.087
13) ALTRI ACCANTONAMENTI	2.200.000	16.761.610	(14.561.610)
14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE	61.635.202	73.984.011	(12.348.809)
Totale B) Costi della produzione	**4.663.861.467**	**4.721.584.241**	**(57.722.774)**
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	**(30.136.075)**	**2.892.652**	**(33.028.727)**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2004	2003	Differenze
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15) PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
- in imprese controllate	0	0	0
- in imprese collegate	0	0	0
- in altre imprese	0	0	0
Totale 15)	0	0	0
16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate	0	0	0
- da imprese collegate	0	0	0
- da controllanti	0	0	0
- da altri	25	312	(287)
totale a)	25	312	(287)
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
c) da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate	0	0	0
- da imprese collegate	127.823	0	127.823
- da controllanti	24.799.169	15.255.752	9.543.417
- da altri	15.899.985	16.286.503	(386.518)
totale d)	40.826.978	31.542.255	9.284.722
Totale 16)	40.827.003	31.542.567	9.284.435
17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
- verso imprese controllate	0	0	0
- verso imprese collegate	0	0	0
- verso controllanti	6.856	128.804	(121.948)
- verso altri	16.418.493	17.268.909	(850.416)
su debiti obbligazionari	0	0	0
su debiti verso Istituti finanziari	10.000.206	10.568.633	(568.427)
oneri finanziari diversi	6.418.287	6.700.276	(281.990)
Totale 17)	16.425.350	17.397.713	(972.364)
17 bis) Utili e (perdite) su cambi	190.091	(41.308)	231.399
Totale C) Proventi e oneri finanziari	**24.591.744**	**14.103.546**	**10.488.198**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18) RIVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	0	0	0
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Totale 18)	0	0	0
19) SVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	(28.446)	0	(28.446)
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Totale 19)	(28.446)	0	(28.446)
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	**(28.446)**	**0**	**(28.446)**

CONTO ECONOMICO	2004	2003	Differenze
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) PROVENTI STRAORDINARI			
a) plusvalenze da alienazioni	531.077	4.151.411	(3.620.334)
b) disinquinamento interferenze fiscali	0	0	0
c) utilizzo fondo per esodi incentivati	12.457.290	15.851.731	(3.394.441)
d) utilizzo fondo integrazione ex lege 448/98	50.009.827	0	50.009.827
e) altri proventi	78.281.563	115.137.570	(36.856.007)
Totale 20)	141.279.757	135.140.712	6.139.045
21) ONERI STRAORDINARI			
a) minusvalenze da alienazioni	51.051.375	19.150.293	31.901.082
b) imposte relative ad esercizi precedenti	5.484.097	2.983.284	2.500.813
c) oneri per esodi anticipati	12.457.290	15.851.731	(3.394.441)
d) disinquinamento interferenze fiscali	0	0	0
e) altri oneri	39.903.937	112.683.731	(72.779.794)
Totale 21)	108.896.699	150.669.039	(41.772.340)
Totale E) Proventi e oneri straordinari	**32.383.058**	**(15.528.327)**	**47.911.385**
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	**26.810.281**	**1.467.871**	**25.342.410**
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE			
a) imposte correnti	26.500.000	0	26.500.000
b) imposte differite	0	0	0
Totale 22)	26.500.000	0	26.500.000
Utile (perdita) dell'esercizio	**310.281**	**1.467.871**	**(1.157.590)**

NOTA INTEGRATIVA

PAGINA BIANCA

SEZIONE 1

Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2004, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, è costituito da: Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto Finanziario.

Non si è proceduto alla redazione di un bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto al 3°comma dell'art. 27 del Dlgs. 127/1991, in quanto tale bilancio verrà redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1.

Per quanto riguarda l'attività della società ed i fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rinvia alla Relazione sulla Gestione. Ad essa si rinvia anche per le informazioni di dettaglio sui rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte al controllo di queste ultime, altre parti correlate e collegate di controllate, nonché sui rapporti con la società che esercita l'attività di direzione e coordinamento e con le altre società che vi sono soggette.

I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

Il bilancio di esercizio è stato sottoposto a revisione contabile da parte della società PricewaterhouseCoopers SpA, la quale inoltre esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 bis del c.c..

Si informa, inoltre, che la società è soggetta alla direzione e coordinamento della capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.

SEZIONE 2

Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

Il bilancio di esercizio è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali e, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IFRS).

Le riclassifiche operate al 31 dicembre 2004 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dell'esercizio precedente ai sensi del comma 5 art. 2423 ter del codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio, contenuti nella successiva Sezione 3, è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi 2003.

I criteri di valutazione sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell' esercizio precedente ed a quelli adottati dalla Capogruppo.

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo di oneri accessori. Gli importi sono esposti al netto delle quote di ammortamento, che sono calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene. Se risultano di valore durevolmente inferiore al loro valore netto determinato come sopra quest'ultimo viene corrispondentemente svalutato.

I costi di ricerca e sviluppo, se di accertata utilità pluriennale, vengono iscritti nell'attivo, tra le immobilizzazioni immateriali, con il consenso del Collegio Sindacale e ammortizzati in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo di oneri accessori, come indicato nel precedente paragrafo.

Gli importi sono esposti al netto delle quote di ammortamento, che sono calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

Nel corso dell'esercizio 2004, a seguito dell'affinamento dell'attività ricognitiva, si è proceduto all'azzeramento dell'aliquota d'ammortamento relativa ai terreni strumentali (fino all'esercizio 2003 pari allo 0,5%).

L'effetto risultante da tale variazione nell'esercizio 2004 nel calcolo degli ammortamenti rispetto alle aliquote precedenti è evidenziato nella specifica parte di Nota integrativa.

E' intenzione della Società procedere ad un aggiornamento delle analisi economico-tecniche connesse alla determinazione della vita utile delle singole categorie di cespiti, al fine di assicurare un costante adeguamento delle aliquote di ammortamento alle specificità del gestore dell'infrastruttura.

Le quote annuali di ammortamento utilizzate sono, quindi, le seguenti:

Terreni e fabbricati	
Terreni patrimoniali	0,0%
Fabbricati civili strumentali	2,0%
Fabbricati industriali	2,0%
Fabbricati civili non strumentali	1,5%
Parcheggi	1,5%
Infrastrutture ferroviarie e portuali	
Terreni strumentali	0,0%
Corpo stradale	2,0%
Impianti fissi	3,5%
Impianti di distribuzione e trasporto	4,0%
Sovrastruttura linea	5,0%
Impianti di sicurezza e segnalamento	9,0%
Impianti di telecomunicazione e telematici	4,0%
Linee a fibre ottiche	4,0%
Sostegni e corpi illuminanti, paline, etc	4,0%
Impianti di distribuzione energia e riscaldamento carrozze	9,0%
Meccanismi fissi e speciali	6,0%
Costruzioni leggere	5,0%
Impianti idrici	4,0%
Impianti di depurazione	4,0%
Impianti fissi per navi traghetto	0,5%
Scorta tecnica per impianti tecnologici	6,0%
Scorta tecnica per impianti di armamento	2,0%
Materiale rotabile e navi traghetto	
Materiale rotabile	5,0%
Manutenzione incrementativa	20,0%
Scorta tecnica per materiale rotabile	5,0%

Navi traghetto	7,5%
Scorta tecnica per navi traghetto	7,5%

Impianti industriali

Macchinari e tecnologie d'officina	10,0%
Impianti fissi magazzini industriali serbatoi	4,0%
Magazzini industriali	2,0%

Attrezzatura industriale

Mezzi circolanti su strada	7,5%
Macchinari e attrezzatura	10,0%
Mezzi di carico	10,0%
Impianti di comunicazione	25,0%

Altri beni

Autoveicoli	20,0%
Mobili e arredi	12,0%
Macchine d'ufficio ordinarie	12,0%
Macchine d'ufficio elettroniche	20,0%
Telefoni cellulari	20,0%
Impianti specifici mense e ferrotel	12,0%
Attrezzature mense e ferrotel	25,0%
Impianti generici mense e ferrotel	8,0%
Attrezzatura varia e minuta	12,0%
Apparecchiatura sanitaria	12,5%

Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata una aliquota pari al 50% della aliquota ordinaria, salvo che per gli immobili, ai quali si applica sempre l'aliquota ordinaria.

Per i beni oggetto di rivalutazione, ai sensi dell'art. 55 della Legge 449/97, l'ammortamento sulla quota relativa alla rivalutazione è stato calcolato – in continuità con quanto effettuato a partire dal bilancio relativo all'esercizio 2002 - con riferimento al residuo della vita utile del singolo bene.

Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa, che vengono capitalizzate. I costi per lavori di manutenzione programmati periodicamente sul materiale rotabile di pertinenza dell'attività di gestione dell'infrastruttura vengono capitalizzati e ammortizzati in funzione del periodo intercorrente tra una manutenzione e l'altra.

Nelle immobilizzazioni materiali sono comprese le scorte tecniche che sono valutate ed ammortizzate con gli stessi criteri dei cespiti cui afferiscono.

Le immobilizzazioni che risultino di valore durevolmente inferiore rispetto a quello di libro vengono corrispondentemente svalutate.

La società non dispone di beni in leasing finanziario.

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni

Le partecipazioni sono valutate al costo, rettificato ove necessario per perdite permanenti di valore; tale minor valore non è mantenuto se negli esercizi successivi vengono meno le ragioni della rettifica effettuata. Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Rimanenze

Le giacenze di magazzino, costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione e per gli interventi di potenziamento e rinnovo dell'infrastruttura, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Al passivo è iscritto un fondo cautelativo a fronte delle presumibili perdite di valore del materiale a lenta movimentazione nel loro complesso.

I cespiti radiati da alienare sono iscritti al minor valore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo svalutazione crediti portato a diretta diminuzione degli stessi.

I debiti sono esposti al loro valore nominale.

Le somme che saranno dovute nei confronti dei ferrovieri in pensione a seguito della riliquidazione della indennità di buonuscita, da effettuare ai sensi della legge n. 87/1994, non sono rilevate tra le passività in quanto, come previsto dalla citata legge, interamente rimborsabili da parte del Tesoro.

I debiti per ferie maturate e non godute dal personale al 31 dicembre 2004 riflettono una stima di quanto da erogarsi a titolo di emolumenti ed oneri riflessi nel periodo di godimento delle ferie.

Si segnala, infine, che la classificazione temporale dei crediti e debiti (entro e oltre l'esercizio) fa riferimento al 31.12.2005.

Disponibilità liquide

Tali disponibilità sono iscritte al valore nominale; quelle in valuta dei Paesi non aderenti all'Euro sono adeguate al cambio al 31 dicembre 2004.

Ratei e risconti attivi e passivi

Sono calcolati con il criterio della competenza economica e temporale in applicazione del principio di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di esercizio.

Fondi per rischi ed oneri

In tale classe sono appostati gli stanziamenti atti a fronteggiare oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, al 31 dicembre 2004, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Fondi per imposte

Accolgono gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Fondo di ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n. 448 e relativo fondo integrativo

Il Fondo di ristrutturazione fu costituito in applicazione dell'art. 43, comma 5, della Legge 448/1998 e, fino al 31.12.2001, è stato utilizzato, previa autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura e di altri oneri di ristrutturazione.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI. Lo stesso è stato utilizzato nell'esercizio 2002, 2003 e 2004 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti.

Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art.5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art.15 del D.Lgs 8/7/03 n.188 che dispone: *"i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla*

riscossione dei canoni [...], e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro";

- all'attuale definizione tariffaria concepita "ex lege" come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di ricuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, tali fondi sono destinati in un'ottica di periodo medio lungo, a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile.

Fondo oneri di manutenzione ordinaria

Il fondo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali.

In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione della infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio.

In proposito, si ricorda che:

- per l'esercizio 2003, la Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge finanziaria 2003) ha previsto che non venissero erogati contributi in conto esercizio;

- con Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 "interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" (convertito in data 29 luglio 2004) all'art. 1, comma 6, è stata disposta la riduzione dell'autorizzazione di spesa per 75 milioni di euro relativa al cap. 1541 "somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato SpA o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'Infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via nave tra terminali ferroviari" (tab. 1);

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

Conseguentemente, ancorché si sia ritenuto di non procedere per l'esercizio 2004 ad utilizzi del fondo per la parte di costi di manutenzione sostenuti in misura eccedente i contributi riconosciuti dallo stato (in quanto percentualmente contenuta), si è ritenuto prudenziale mantenere nel passivo l'ammontare relativo al fondo in questione.

Fondo interessi intercalari

A causa dell'evolversi del contesto regolamentare di riferimento, nell'esercizio 2004 la Società non ha corrisposto a TAV contributi in conto esercizio per interessi intercalari e pertanto il fondo relativo non è stato utilizzato. L'evoluzione continua del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC non può far escludere che in futuro potranno essere sostenuti altri oneri comunque connessi all'avvio delle linee AV/AC (quali ad esempio gli oneri manutentivi). Conseguentemente si è ritenuto prudenzialmente di mantenere nel passivo l'ammontare relativo al fondo in questione.

Altri fondi

Accolgono stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare oneri e rischi di diversa natura, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamenti di fine rapporto

Il Fondo TFR di lavoro subordinato esprime il debito, a tale titolo, nei confronti del personale calcolato in conformità alle disposizioni di legge e ai vigenti contratti di lavoro.

Oltre al fondo per trattamento di fine rapporto dovuto, a partire dall'1.1.1996, a tutto il personale FS (legge n.297/1982), la voce include anche il fondo per *Indennità di buonuscita.*

Il Fondo indennità di buonuscita, costituito a seguito della soppressione dell'OPAFS, riflette il debito maturato nei confronti del personale per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31.12.1995. Poiché per accordo fra le parti sociali, il *Fondo Indennità di buonuscita* maturato al 31.12.1995 è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 del predetto art.2120 del Codice Civile, l'importo di tale rivalutazione è altresì incluso nel fondo.

Conti d'ordine

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito.

Gli impegni assunti sono iscritti in base ai contratti in essere alla fine dell'esercizio, non rientranti nel normale ciclo operativo e per la parte non ancora eseguita.

I beni di terzi presso l'impresa sono iscritti al valore nominale, in caso di titoli a reddito fisso non quotati; al valore corrente di mercato, in caso di beni, azioni o titoli a reddito fisso quotati; al valore desumibile dalla documentazione esistente negli altri casi.

Tra i conti d'ordine è altresì indicato il valore nozionale del capitale di riferimento dei contratti derivati a carattere speculativo.

Partite in moneta estera

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

L'eventuale utile non realizzato, al netto delle perdite non realizzate, generato dalla conversione in euro dei crediti e debiti in valuta estera al 31.12.2004 verrà accantonato, in sede di destinazione dell'utile, alla riserva di allineamento cambi non distribuibile fino all'effettivo realizzo.

Ricavi e costi

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi, nonché delle imposte connesse alla vendita di beni e prestazione di servizi. Anche i costi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi.

Contributi

Contributi in conto esercizio

Sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici e dalla UE vengono portati a riduzione del valore delle *Immobilizzazioni in corso e acconti.* Al momento del passaggio in esercizio dei cespiti, il valore cumulato dei contributi accordati sarà portato in riduzione del valore del cespite.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Non sono stati rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite a nuovo in mancanza dei necessari requisiti di certezza circa il loro realizzo previsti dal principio contabile n. 25 emesso dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

SEZIONE 3

ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

Gli investimenti dell'esercizio 2004, relativi principalmente alla ristrutturazione della infrastruttura ferroviaria, ammontano a € 2.458.537 mila, di cui € 86.996 mila relativi all'incremento delle immobilizzazioni immateriali dovute all'aumento dei lavori in corso e € 2.371.541 mila relativi agli investimenti delle immobilizzazioni materiali, così determinati:

- incremento immobilizzazioni materiali € 2.151.201 mila a cui vanno aggiunti i contributi conto impianti per € 249.068 mila;
- decremento degli acconti versati nell'esercizio (€ 28.728 mila).

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a € 720.898 mila con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 2003 di € 122.074 mila.

Tutti i costi sono ammortizzati in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario " (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTO ORIGINARIO					
	Valori al 31.12.2003	Incrementi	Decrementi	Incrementi da scissione	Trasferimenti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2004
Costi di impianto e di ampliamento	0	0	0	0	0	0
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	70.594	0	0	0	8.747	79.341
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	0	0	0	0	0	0
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	50.384	0	(101)	0	24.686	74.969
Avviamento	0	0	0	0	0	0
Immobilizzazioni in corso e acconti	488.539	86.996	(16.234)	56.494	(16.902)	598.893
Altre	149.963	0	0	0	6	149.969
TOTALE	**759.480**	**86.996**	**(16.335)**	**56.494**	**16.537**	**903.172**

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
	Valori al 31.12.2003	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	Valori al 31.12.2004
Costi di impianto ed ampliamento	0	0	0	0	0
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	57.302	5.971	0	0	63.273
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	0	0	0	0	0
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	20.941	13.612	(514)	0	34.039
Avviamento	0	0	0	0	0
Immobilizzazioni in corso e acconti	0	0	0	0	0
Altre	82.413	2.549	0	0	84.962
TOTALE GENERALE	**160.656**	**22.132**	**(514)**	**0**	**182.274**

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2003			31.12.2004		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Costi di impianto ed ampliamento	0	0	0	0	0	0
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	70.594	57.302	13.292	79.341	63.273	16.068
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	0	0	0	0	0	0
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	50.384	20.941	29.443	74.969	34.039	40.930
Immobilizzazioni in corso e acconti	488.539	0	488.539	598.893	0	598.893
Altre	149.963	82.413	67.550	149.969	84.962	65.007
TOTALE GENERALE	**759.480**	**160.656**	**598.824**	**903.172**	**182.274**	**720.898**

Gli incrementi dell'esercizio ammontano complessivamente a € 86.996 mila.
I valori iscritti nella voce "costi di ricerca e sviluppo" si riferiscono essenzialmente a studi e progetti con utilità pluriennale.
Le immobilizzazioni in corso e acconti sono relativi a progetti, studi e software in corso di realizzazione.
Nella voce "Altre immobilizzazioni" sono ricompresi i costi per migliorie su beni di terzi relative ad opere realizzate su beni comunali o del demanio.

Tra i "Decrementi" delle "Immobilizzazioni in corso e acconti" è ricompresa anche l'operazione di conferimento dei lavori in corso a BBT SpA per € 15.312 mila.

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a € 50.511.701 mila con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 2003 di € 395.339 mila.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	COSTO ORIGINARIO					
	Valori al 31.12.2003	Incrementi	Decrementi	Incrementi da scissione	Trasferimenti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2004
Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	62.236.548	446	(105.058)	0	1.229.858	63.361.794
Impianti e macchinario	325.056	0	(36)	0	8.861	333.881
Attrezzature industriali e commerciali	407.247	0	(2.280)	0	22.234	427.201
Altri beni	233.783	657	(6.650)	0	11.185	238.975
Immobilizzazioni in corso ed acconti	6.598.958	2.399.166	(19.034)	151.237	(1.288.675)	7.841.652
Contributi c/impianti	(869.101)	(249.068)	3.694	0	0	(1.114.475)
TOTALE GENERALE	**68.932.491**	**2.151.201**	**(129.364)**	**151.237**	**(16.537)**	**71.089.028**

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
	Valori al 31.12.2003	Incrementi	Dismissioni, decr. e variazioni	Riclassifiche	Valori al 31.12.2004
Terreni e fabbricati	17.977.097	1.765.213	(19.859)	0	19.722.451
Impianti e macchinario	260.906	8.205	(316)	0	268.795
Attrezzature industriali e commerciali	292.233	20.552	(2.095)	0	310.690
Altri beni	200.225	13.866	(6.570)	0	207.521
Immobilizzazioni in corso ed acconti	85.668	0	(17.798)	0	67.870
TOTALE GENERALE	**18.816.129**	**1.807.836**	**(46.638)**	**0**	**20.577.327**

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2003			31.12.2004		
	Costo originario	Fondo Amm.ti e Sval.	Valori netti	Costo originario	Fondo Amm.ti e Sval.	Valori netti
Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	62.236.548	17.977.097	44.259.451	63.361.794	19.722.451	43.639.343
Materiale rotabile, navi traghetto ed impianti industriali	325.056	260.906	64.150	333.881	268.795	65.086
Attrezzature industriali e commerciali	407.247	292.233	115.014	427.201	310.690	116.511
Altri beni	233.783	200.225	33.558	238.975	207.521	31.454
Immobilizzazioni in corso ed acconti	6.598.958	85.668	6.513.290	7.843.977	67.870	7.776.107
Contributi c/impianti	(869.101)	0	(869.101)	(1.116.800)	0	(1.116.800)
TOTALE GENERALE	**68.932.491**	**18.816.129**	**50.116.362**	**71.089.028**	**20.577.327**	**50.511.701**

La voce immobilizzazioni in corso ed acconti comprende anche le anticipazioni versate per la realizzazione di opere ferroviarie.

Tra i "Decrementi" dei "Contributi conto impianti" è ricompresa la quota dei contributi relativa ai lavori in corso conferiti a BBT SpA per € 2.325 mila.

Gli ammortamenti imputati nell'esercizio 2004 sono stati calcolati su tutti i cespiti ammortizzabili al 31 dicembre 2004, applicando le aliquote ritenute rappresentative della vita economico-tecnica dei beni, con le avvertenze di cui alla Sezione 3 "'Criteri di valutazione – Immobilizzazioni materiali".
Come già detto nella suddetta sezione, si è proceduto ad azzerare l'aliquota applicata ai terreni strumentali, ottenendo come effetto sugli ammortamenti nell'esercizio 2004 una diminuzione di circa € 80.000 mila rispetto al valore calcolato con le precedenti aliquote (si veda quanto riportato in apposita voce di nota integrativa relativa agli ammortamenti).
Per i beni già in esercizio, ancora inclusi tra le immobilizzazioni in corso in attesa di completare le necessarie formalità tecnico-amministrative in luogo degli ammortamenti è stato stanziato apposito fondo negli esercizi precedenti. Tale fondo al momento del trasferimento di detti beni ai cespiti viene riallocato ai relativi fondi ammortamento. Il fondo svalutazione immobilizzazioni in corso ed acconti al 31 dicembre 2004 risulta pari a € 67.870 mila.
Al 31 dicembre 2004 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'esclusione degli alloggi da alienare ai sensi della legge n. 560/93; per questi ultimi si evidenzia che sulla base di un piano di dismissione, in aderenza alla legge citata, è proseguita l'attività di vendita, avviata nel 1995, ai dipendenti aventi diritto.

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a € 6.265.012 mila con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 2003 di € 366.125 mila, da imputare alle variazioni intervenute nelle poste di seguito elencate.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

La voce ammonta a € 5.320.169 mila con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 2003 di € 25.008 mila.
Il valore di carico delle partecipazioni in società controllate e collegate, come esposto nelle tabelle successive di confronto col patrimonio netto, non sarebbe risultato diverso per valori significativi qualora fosse stato determinato in base al metodo del patrimonio netto.
Nelle pagine che seguono sono riportate le tabelle contenenti l'analisi delle partecipazioni e le variazioni intervenute nell'esercizio 2004; i valori di bilancio, esposti in tali tabelle, sono al netto delle svalutazioni operate direttamente o attraverso accantonamenti al Fondo rettificativo.

Nell'esercizio 2004 la voce partecipazioni ha subito considerevoli cambiamenti.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

Partecipazioni in imprese controllate	Valori al 31.12.2003	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO		Valori al 31.12.2004
		Incrementi	Scissione	
Costo originario				
SELF Srl	53	0		53
TAV SpA	5.236.673	108.009	(147.010)	5.197.672
Metropark SpA	0	3.474		3.474
Totale (a)	**5.236.726**	**111.483**	**(147.010)**	**5.201.199**
Svalutazioni dirette				
SELF Srl	0	0	0	0
TAV SpA	0	0	0	0
Metropark SpA	0	0	0	0
Totale (b)	**0**	**0**	**0**	**0**
Fondo svalutazione				
SELF Srl	2	29	0	31
TAV SpA	0	0	0	0
Metropark SpA	0	0	0	0
Totale (c)	**2**	**29**	**0**	**31**
Valore netto				
SELF Srl	51	(29)	0	22
TAV SpA	5.236.673	108.009	(147.010)	5.197.672
Metropark SpA	0	3.474	0	3.474
TOTALE (a - b - c)	**5.236.724**	**111.454**	**(147.010)**	**5.201.168**

La voce ammonta a € 5.201.168 mila e si è movimentata come segue:

La variazione in aumento è dovuta alla sottoscrizione del capitale sociale della società controllata TAV per € 108.009 mila ed all'acquisto della società Metropark per € 3.474 mila.

Nel corso dell'esercizio 2004 la società SELF, ha cumulato perdite per oltre un terzo del capitale sociale; conseguentemente, prudenzialmente, in applicazione dell'art. 2446 c.c. si è provveduto alla svalutazione della partecipazione per € 29 mila.

Inoltre, per effetto della scissione TAV e del conseguente incremento dell'attivo immobilizzato a seguito dell'acquisizione dei nodi di Firenze, Torino, Milano, Genova e Verona e dalla tratta Firenze-Roma, come ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione, è stata ridotta la partecipazione della controllata per € 147.010 mila.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

La voce ammonta a € 69.715 mila e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese collegate	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO				
	Valori al 31.12.2003	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	Valori al 31.12.2004
Costo originario					
Italcertifer ScpA	160	0	0	0	160
LTF Sas	500	19.450	0	36.450	56.400
Porta Sud SpA	0	48	0	0	48
BBT SE	0	13.107	0	0	13.107
Totale (a)	**660**	**32.605**	**0**	**36.450**	**69.715**
Svalutazioni dirette					
Italcertifer ScpA	0	0	0	0	0
LTF Sas	0	0	0	0	0
Porta Sud SpA	0	0	0	0	0
BBT SE	0	0	0	0	0
Totale (b)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Fondo svalutazione					
Italcertifer ScpA	0	0	0	0	0
LTF Sas	0	0	0	0	0
Porta Sud SpA	0	0	0	0	0
BBT SE	0	0	0	0	0
Totale (c)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Valore netto					
Italcertifer ScpA	160	0	0	0	160
LTF Sas	500	19.450	0	36.450	56.400
Porta Sud SpA	0	48	0	0	48
BBT SE	0	13.107	0	0	13.107
TOTALE (a - b - c)	**660**	**32.605**	**0**	**36.450**	**69.715**

Le variazioni in aumento per acquisti o sottoscrizioni hanno riguardato le seguenti società:

- la collegata Porta Sud per € 48 mila;
- la collegata BBT SE per € 13.107 mila.

La variazione relativa alla società LTF, pari a € 55.900 mila, è relativa alle sovvenzioni erogate per studi, ricognizioni e lavori preliminari del tratto internazionale della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino, ed è dovuta:

- per € 36.450 mila ad una riclassifica delle sovvenzioni di cui sopra precedentemente iscritte tra i crediti delle immobilizzazioni finanziarie;

- per € 19.450 mila al versamento della quota parte del fabbisogno periodico di competenza.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

La voce ammonta a € 49.285 mila e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in altre imprese	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO		
	Valori al 31.12.2003	Incrementi	Valori al 31.12.2004
Costo originario			
Consorzio Train	14	0	14
Isfort SpA	344	0	344
Cemim	82	0	82
Stretto di Messina SpA	20.968	27.959	48.927
Totale (a)	**21.408**	**27.959**	**49.367**
Svalutazioni dirette			
Consorzio Train	0	0	0
Isfort SpA	0	0	0
Cemim	0	0	0
Stretto di Messina SpA	0	0	0
Totale (b)	**0**	**0**	**0**
Fondo svalutazione			
Consorzio Train	0	0	0
Isfort SpA	0	0	0
Cemim	82	0	82
Stretto di Messina SpA	0	0	0
Totale (c)	**82**	**0**	**82**
Valore netto			
Consorzio Train	14	0	14
Isfort SpA	344	0	344
Cemim	0	0	0
Stretto di Messina SpA	20.968	27.959	48.927
TOTALE (a - b - c)	**21.326**	**27.959**	**49.285**

La variazione in aumento è dovuta alla sottoscrizione del capitale sociale della società partecipata minoritaria Stretto di Messina per € 27.959 mila.

Di seguito viene evidenziato il confronto tra i valori di carico delle partecipazioni e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

Società partecipate	Capitale sociale	Utile (perdita) di periodo	Patrimonio netto	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2004 (b)	Differenza (b)- (a)
Controllate:							
SELF Srl	50	(8)	22	100	22	22	0
TAV SpA	5.189.071	0	6.129.451	100	6.129.451	5.197.672	(931.779)
Metropark SpA	3.017	181	3.655	100	3.655	3.474	(181)
Totale	**5.192.138**	**173**	**6.133.128**		**6.133.128**	**5.201.168**	**(931.960)**
Collegate:							
Italcertifer ScpA	480	22	526	33,33	174	160	(14)
LTF Sas	1.000	57	119.325	50	59.663	56.400	(3.263)
Porta Sud SpA	120	(2)	118	40	47	48	1
BBT SE	240	0	26.214	50	13.107	13.107	0
Totale	**1.840**	**76**	**146.183**		**72.990**	**69.715**	**(3.276)**
TOTALE	**5.193.978**	**249**	**6.279.311**		**6.206.118**	**5.270.883**	**(935.236)**

La differenza di valore di carico della società TAV con la corrispondente frazione del patrimonio netto è da ricondurre esclusivamente ai versamenti in conto futuro aumento di capitale sociale effettuati a favore della società controllata e inclusi tra i crediti immobilizzati verso imprese controllate.

Si riporta di seguito l'elenco delle sedi legali delle società controllate e collegate.

Denominazione della società	Sede legale
Controllate:	
Metropark SpA	Via Gaeta, 15 - 00185 Roma
TAV SpA	Via Mantova, 24 - 00198 Roma
S.EL.F. SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Collegate:	
Italcertifer ScpA	V.le Spartaco Lavagnini, 58 - 50100 Firenze
LTF Sas	1091 Avenue de la Boisse - 73026 Chambery Cedex (France)
BBT SE	Grabenweg, 3 - A-6020 Innsbruck
Porta Sud SpA	Piazza Matteotti, 27 - Palazzo Frizzon 24121 Bergamo

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La voce ammonta a € 944.843 mila con una variazione in aumento di € 341.117 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese controllate

La voce ammonta a € 931.780 mila ed è così dettagliata:

Impresa	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
TAV SpA	931.780	590.794	340.986
TOTALE	**931.780**	**590.794**	**340.986**

L'importo di € 931.780 mila corrisponde al credito verso TAV per versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale: tale aumento avverrà entro l'esercizio 2005.
Gli incrementi dell'anno derivano per € 312.771 mila alla copertura degli interessi intercalari e per € 47.772 milioni alla restituzione dell'anticipazione per la tratta Verona-Padova. Inoltre a seguito della scissione, come già precedentemente esposto nella relazione sulla gestione, sono stati ridotti per € 19.557 mila i finanziamenti in conto futuri aumenti di capitale riferiti alla tratta ed ai nodi scissi.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri

La voce ammonta a € 13.063 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Esigibili entro l'esercizio successivo:			
Crediti verso il personale:			
- Contributi a carico del personale per riliquidazione indennità di buonuscita art. 2 L. 87/94	2.127	2.129	(2)
Depositi cauzionali	3	3	0
Totale	*2.130*	*2.132*	*(2)*
Esigibili oltre l'esercizio successivo:			
Crediti verso il personale:			
- Mutui ex OPAFS	117	98	19
Crediti verso altri:			
- Depositi cauzionali	8.651	8.537	114
- Crediti diversi	2.165	2165	(0)
Totale	*10.933*	*10.800*	*133*
TOTALE	**13.063**	**12.932**	**131**

I crediti verso il personale includono la residua parte di contributi a carico dei dipendenti per la riliquidazione della indennità di buonuscita, a fronte dei quali è appostato per pari importo

un apposito fondo nel passivo. Il saldo residuo al 31 dicembre 2004 di € 2.127 mila è relativo a recuperi ancora da effettuare tramite apposite trattenute mensili. Esistono incertezze sulla recuperabilità di detti crediti e, pertanto, si è provveduto ad effettuare, in sede di bilancio 2000, un accantonamento al Fondo rischi ed oneri-Altri rischi minori di pari importo.
I mutui ex OPAFS relativi a crediti nei confronti del personale FS per mutui e prestiti concessi dal suddetto Ente e successivamente trasferiti alla Società per effetto della soppressione dello stesso sono ancora da riscuotere per un residuo di € 117 mila. L'incremento della posta deriva da una regolazione contabile di una riclassifica effettuata nell'esercizio 2003.
Tra i crediti diversi risultano anche i versamenti effettuati allo Stretto di Messina in conto capitale infruttiferi, secondo quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione di RFI in data 16 novembre 2001:

- € 1.375 mila, in data 31 gennaio 2003 (riclassificato dalla posta "Partecipazioni")
- € 687 mila, in data 28 febbraio 2003.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

La posta ammonta a € 140.367 mila con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio 2003 di € 13.242 mila, riconducibile principalmente alla variazione dello stock di materie prime (€ 14.021 mila) e per la rimanente parte alla riduzione degli acconti (€ 754 mila) e dei cespiti radiati da alienare (€ 30 mila). Tale riduzione è parzialmente compensata dai prodotti in corso di lavorazione (€ 1.563 mila).

Descrizione		31.12.2004	31.12.2003	Differenza
Materie prime, sussidiarie e di consumo		141.610	158.131	(16.521)
Fondo svalutazione		(3.000)	(5.500)	2.500
	Valore netto	138.610	152.631	(14.021)
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati		1.563	0	1.563
Fondo svalutazione		0	0	0
	Valore netto	1.563	0	1.563
Lavori in corso su ordinazione		0	0	0
Fondo svalutazione		0	0	0
	Valore netto	0	0	0
Prodotti finiti e merci		0	0	0
Fondo svalutazione		0	0	0
	Valore netto	0	0	0
Acconti		169	923	(754)
Fondo svalutazione		0	0	0
	Valore netto	169	923	(754)
Cespiti radiati da alienare				
- Materiale rotabile		25	25	0
- Altre immobilizzazioni		0	30	(30)
Fondo svalutazione		0	0	0
	Valore netto	25	55	(30)
TOTALE		**140.367**	**153.609**	**(13.242)**

Materie prime, sussidiarie e di consumo

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 138.610 mila con una variazione in diminuzione di € 14.021 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

Le singole voci sono qui di seguito analizzate:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Uso comune	3.533	3.402	131
Navigazione	9.700	10.536	(836)
Armamento	51.104	58.987	(7.883)
Impianti elettrici	67.688	72.639	(4.951)
Materiale rotabile	77	91	(14)
Materiali destinati agli investimenti	9.508	12.476	(2.968)
	141.610	158.131	(16.521)
Fondo svalutazione	(3.000)	(5.500)	2.500
TOTALE	**138.610**	**152.631**	**(14.021)**

Il decremento della voce è attribuibile principalmente alla riduzione delle giacenze di materiale d'armamento, materiale per gli impianti elettrici, per gli investimenti e per la navigazione.
Tale riduzione è stata possibile anche a seguito della razionalizzazione e della risoluzione di alcune problematiche di obsolescenza, che hanno anche consentito di liberare spazi e volumetrie economiche da destinare alla gestione di materiali in quantità e tipologie congruenti e in linea con le effettive attuali necessità di utilizzo.
Ciò ha permesso di ottenere, oltre ad una notevole diminuzione del valore delle scorte, anche un maggiore potere di contrattazione nei confronti dei fornitori, garantendo una maggiore flessibilità nella definizione delle strategie di lottizzazione e nei termini di consegna dei materiali.
In apposito fondo del passivo sono stati iscritti accantonamenti ritenuti congrui per far fronte alle svalutazioni delle rimanenze a lenta movimentazione rispetto al valore di mercato: tali accantonamenti ammontano al 31.12.2004 a € 26.362 mila.
Nel corso dell'anno, secondo specifici provvedimenti sono state effettuate radiazioni di materiale di scorta (obsoleti, deteriorati, danneggiati, scaduti) non più utilizzabili nel normale ciclo produttivo dell'azienda, pari a circa 2.620 mila euro.

Si riporta nella tabella seguente la movimentazione dell'esercizio del fondo svalutazione rimanenze.

Fondo svalutazione rimanenze	Saldo al 31.12.2003	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2004
Materie prime, sussidiarie e di consumo	5.500		(2.620)		120	3.000
TOTALE	**5.500**	**0**	**(2.620)**	**0**	**120**	**3.000**

Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	1.563	0	1.563
	1.563	0	1.563
Fondo svalutazione	0	0	0
TOTALE	**1.563**	**0**	**1.563**

Nell'anno sono stati rilevati € 1.563 mila nella voce "Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati" a seguito della produzione di scambi ferroviari presso l'Officina di Pontassieve. Tali lavori sono stati commissionati dalle Strutture di RFI preposte al rinnovo, alla manutenzione ed al potenziamento della linea.

Cespiti radiati da alienare

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Materiale rotabile	25	25	0
Altre immobilizzazioni	0	30	(30)
	25	55	(30)
Fondo svalutazione	0	0	0
TOTALE	**25**	**55**	**(30)**

Trattasi di immobilizzazioni materiali che, a seguito di radiazione, sono state riclassificate tra le rimanenze, in attesa della vendita o in alternativa della rottamazione.
Nella voce "Altre immobilizzazioni" venivano compresi i materiali d'esercizio, già sospesi dall'ammortamento da diversi anni, sono stati venduti o rottamati.

Crediti

La posta ammonta a € 4.998.743 mila con una variazione in diminuzione di € 131.920 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

Crediti: Verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 599.236 mila e sono così dettagliati:

Descrizione		31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Clienti ordinari		664.578	664.408	170
Fondo svalutazione		(86.226)	(86.616)	390
	Valore netto	578.352	577.792	560
Amministrazioni dello Stato		36.764	44.043	(7.279)
Fondo svalutazione		(16.015)	(11.901)	(4.114)
	Valore netto	20.749	32.142	(11.393)
Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto		254	622	(368)
Fondo svalutazione		(119)	0	(119)
	Valore netto	135	622	(487)
TOTALE		**599.236**	**610.556**	**(11.320)**

Il decremento della posta (€ 11.320 mila) è la risultante della diminuzione delle voci "Amministrazioni dello Stato" (€ 11.393 mila) e "Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto" (€ 487 mila), parzialmente compensata dall'aumento della voce "Clienti Ordinari" (€ 560 mila).

I suddetti crediti verso mercato esterno risultano per la maggior parte esigibili oltre l'esercizio successivo.

I crediti verso clienti del gruppo (collegate indirette), pari ad € 11.121 mila, si riducono di € 11.524 mila rispetto all'esercizio precedente e risultano per intero esigibili entro l'esercizio successivo ed i più rappresentativi sono:

- i crediti verso Metronapoli relativi alla fatturazione del pedaggio (€ 8.256 mila);
- i crediti verso TSF per rapporti di tipo informatico (€ 365 mila).

La posta crediti verso Amministrazioni dello Stato ha subito un decremento dovuto in parte alla riduzione dei crediti ed in parte all'incremento del relativo fondo.

Infine c'è da notare che il decremento pari a € 487 mila relativo alle Ferrovie Estere registrato nell'esercizio 2004 riguarda principalmente i rapporti con le ferrovie francesi.

Si riporta nella tabella seguente la movimentazione dell'esercizio del fondo svalutazione crediti verso clienti.

Fondo svalutazione crediti verso clienti	Fondo al 31.12.2003	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Fondo al 31.12.2004
Clienti ordinari	86.616	10	(67)	0	(333)	86.226
Amministrazioni dello Stato	11.901	3.781	0	0	333	16.015
Ferrovie Estere	0	119	0	0	0	119
TOTALE	**98.517**	**3.910**	**(67)**	0	0	**102.360**

Per quanto riguarda la composizione e la movimentazione dei fondi svalutazione crediti sopra elencati, si specifica quanto segue:

1) la quota relativa ai clienti ordinari registra un decremento netto – rispetto all'esercizio precedente - di € 390 mila (compresi gli utilizzi per € 67 mila), così composto:

   a. per crediti commerciali

   si riduce di € 3.681 mila, sostanzialmente a fronte della riconsiderazione della inesigibilità stimata su alcuni crediti derivanti dalle vendite immobiliari rateali, che aveva determinato - negli esercizi passati - accantonamenti, oggi ritenuti non più necessari perché i crediti sono assistiti da garanzie reali. Come già evidenziato nel precedente esercizio, questi interventi derivano anche dagli approfondimenti di analisi in corso, consentiti da un processo di approntamento (e conseguente affinamento) degli strumenti informatici a supporto delle attività valutative in oggetto;

   b. per interessi di mora

   si incrementa di € 3.348 mila, per fronteggiare il rischio di inesigibilità dei correlati crediti imputati in bilancio per interessi di mora maturati ma non ancora liquidati.

2) La quota relativa alle pubbliche amministrazioni registra un incremento netto – rispetto all'esercizio precedente - di € 4.114 mila, così composto:

   a. per crediti commerciali

   si incrementa di € 2.641 mila, sostanzialmente a fronte della svalutazione totale di alcuni crediti sorti in anni remoti, che prudentemente si è ritenuto di non procrastinare oltre. Ciò, in mancanza di elementi certi su possibili incassi derivabili dalle attività di recupero dei crediti in oggetto; i quali, in ottemperanza ai principi della prudenza determinativa e della competenza economica, solo al momento dell'effettiva realizzazione dispiegheranno i loro effetti sul reddito d'esercizio.

   b. per interessi di mora

   si incrementa di € 1.473 mila, per fronteggiare il rischio di inesigibilità dei correlati crediti imputati in bilancio per interessi di mora maturati ma non ancora liquidati .

Crediti: Verso imprese controllate

La voce ammonta a € 227.536 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2004	Decremento da scissione	31.12.2003	Differenze
Commerciali				
TAV SpA	73.110	18.002	22.152	50.958
Metropark SpA	234	0	0	234
Finanziari:				
TAV SpA	132.299	0	0	132.299
Altri				
TAV SpA	21.893	0	0	21.893
TOTALE	**227.536**	**18.002**	**22.152**	**183.491**

L'incremento complessivo di € 205.150 mila verso la controllata TAV è dovuto:

- per € 50.958 mila a lavori in multicommittenza avviati sul nodo di Bologna, sul nodo di Napoli e sul nodo di Roma;
- per € 21.893 mila a crediti IVA trasferiti con la scissione avvenuta in data 27 luglio 2004, come già precedentemente esposto nella relazione sulla gestione;
- per € 132.299 mila alla erogazione di un finanziamento a fronte dell'accordo transattivo stipulato in data 13 dicembre 2004 tra la società TAV e il Consorzio Cociv, come meglio descritto nella relazione sulla gestione.

I crediti verso la controllata Metropark sono dovuti ai rapporti commerciali intrattenuti con la stessa.

Crediti: Verso imprese collegate

La voce ammonta a € 513 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Commerciali			
LTF Sas	124	590	(466)
BBT SE	269	0	269
Italcertifer Scpa	120	82	38
TOTALE	**513**	**672**	**(159)**

Il decremento della posta verso la società L.T.F. corrisponde quasi esclusivamente all'incasso avvenuto nel corso del primo semestre 2004 dei crediti commerciali.
I crediti verso la neo costituita società BBT SE sono dovuti ai rapporti commerciali intrattenuti con la stessa.

Crediti: Verso controllanti

La voce ammonta a € 2.057.786 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Commerciali	8.628	9.470	(842)
Finanziari:			
- c/c intersocietario	1.407.608	2.014.354	(606.746)
- finanziamenti	0	0	0
Altri			
- IVA	635.773	412.614	223.159
- diversi	5.777	597	5.180
TOTALE	**2.057.786**	**2.437.035**	**(379.249)**

La posta, univocamente riferita a Ferrovie dello Stato S.p.A., ammonta a € 2.057.786 mila e registra un decremento rispetto all'esercizio 2003 (€ 379.249 mila) principalmente riferito alla sua parte a breve, che contempla il saldo del conto corrente intersocietario.
La controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. effettua il servizio di Tesoreria di Gruppo attraverso cui le disponibilità/fabbisogni sui saldi dei conti correnti bancari e postali di RFI a fine giornata vengono azzerati ed il loro saldo, ovvero il totale dei movimenti della giornata, viene trasferito su un conto corrente della Capogruppo con contropartita, appunto, il conto corrente intersocietario fruttifero di RFI. Nel suddetto servizio di Tesoreria rientra anche la gestione di un conto corrente infruttifero che rappresenta quanto accreditato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per aumenti di capitale sociale e delle somme messe a disposizione dal Ministero in forza del Contratto di Programma: la quota ancora da trasferire nel sistema bancario viene rappresentata tra le disponibilità liquide della Società e trasferita nel conto corrente intersocietario secondo le specifiche esigenze della Società.

Il conto corrente intersocietario subisce nell'esercizio 2004 un decremento di € 606.746 mila, chiudendo con un saldo positivo pari a € 1.407.608 mila. Tale decremento è determinato principalmente da una minore disponibilità sul conto corrente intersocietario a seguito di pagamenti effettuati principalmente ai terzi ed alle Società del Gruppo: interessi intercalari a TAV, factoring a Fercredit, servizi di trasporto in conto diporto e servizio a Trenitalia.

Nel ricordare che RFI partecipa all'IVA di Gruppo, si rileva che l'incremento del credito per IVA verso la controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. (€ 223.159 mila) rispetto all'esercizio 2003, comprensivo anche degli interessi maturati sullo stesso (€ 2.555 mila), è in particolare determinato dal maggior volume delle operazioni passive oltre alla strutturale tendenza all'incremento del credito che caratterizza l'attività commerciale di RFI, determinata dai differenziali d'aliquota sulle operazioni imponibili.

Crediti: Crediti tributari

I crediti tributari, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 9.770 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
IVA	0	5	(5)
IRES	1.422	7.438	(6.016)
IRAP	8.233	34.733	(26.500)
Altre	115	25	90
Valore lordo	**9.770**	**42.201**	**(32.426)**
Fondo svalutazione	**0**	**0**	**0**
TOTALE	**9.770**	**42.201**	**(32.426)**

La voce trova specifica classificazione in bilancio in conformità alle disposizioni dettate dal Dlgs. 17.1.2003, n° 6, come modificato dal Dlgs 6.2.2004, n° 37 (Riforma del Diritto Societario).

Il decremento dell'IRES è principalmente relativo ad una regolazione contabile per credito di imposta derivante da maggiorazione dividendi 2001 delle società Grandi Stazioni e TSF, pari ad € 5.881 mila; il saldo residuo al 31.12.2004 riguarda le ritenute d'acconto subite negli esercizi precedenti, in quanto l'incremento dell'esercizio 2004, pari ad € 592 mila, è confluito nei crediti verso la controllante.

La posta crediti tributari per IRAP ha subito una riduzione pari ad € 26.500 rispetto all'esercizio precedente in quanto la posta ha trovato compensazione con il corrispondente debito verso l'Erario per IRAP di competenza dell'anno 2004.

Crediti: Verso altri

I crediti verso altri, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 2.103.901 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Imprese consociate	287.997	220.159	67.838
Personale	20.693	21.447	(754)
Ministero Economia e Finanza	1.754.425	1.745.531	8.894
Altre Amministrazioni dello Stato	1.042	1.092	(50)
Istituti previdenziali	5.668	5.804	(136)
Debitori diversi	44.184	32.683	11.501
Valore lordo	**2.114.009**	**2.026.716**	**87.293**
Fondo svalutazione	(10.108)	(8.668)	(1.440)
TOTALE	**2.103.901**	**2.018.048**	**85.853**

La voce registra nel corso dell'anno 2004 un incremento di € 85.853 mila. Tale movimentazione è dovuta all'effetto composto delle seguenti variazioni:

- l'incremento dei crediti verso le Imprese consociate (€ 67.838 mila), verso i Debitori diversi (€ 11.501 mila), verso il Ministero dell'Economia (€ 8.894 mila);
- il decremento dei crediti verso il Personale (€ 754 mila), dei crediti verso Istituti Previdenziali (€ 136 mila), nonché dalla riduzione dei crediti verso le Altre Amministrazioni dello Stato (€ 50 mila).

Tale posta ha subito una riclassifica inerente i crediti verso l'Erario, come diretta conseguenza delle modifiche agli schemi di bilancio, introdotte dal Dlgs. 17.1.2003, n° 6, che ha previsto nella struttura dello Stato Patrimoniale la voce specifica "crediti tributari" in precedenza allocata tra i "crediti verso altri".

I crediti più rilevanti verso Istituti previdenziali riguardano i crediti verso l'INAIL per le somme dei contributi versati anticipatamente per l'esercizio 2004 al netto dei contributi effettivamente dovuti per l'esercizio 2004 (€ 4.584 mila), ed i crediti verso INPS per sgravi fiscali per contributi personale navigante (€ 803 mila).

Si riporta nella tabella seguente la movimentazione dell'esercizio del fondo svalutazione crediti verso altri.

Fondo svalutazione crediti verso altri	Saldo al 31.12.2003	Accantonamenti	Utilizzi	Saldo al 31.12.2004
Fondo Svalutazione Crediti verso Altri	8.668	1.440	0	10.108
TOTALE	**8.668**	**1.440**	**0**	**10.108**

Si evidenzia di seguito il dettaglio degli altri crediti verso consociate:

Crediti verso consociate per natura	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Commerciali			
Italcontainer SpA	50	1	49
Omnia Express SpA	19	19	0
Omnia Logistica SpA	11	9	2
Serfer Srl	122	151	(29)
Ferport Srl	1	2	(1)
Ferport Napoli Srl	11	0	11
Ferservizi SpA	11.991	17.223	(5.232)
Passaggi	0	6	(6)
Cargo Chemical	1	0	1
Grandi Stazioni SpA	28.312	8.421	19.891
Cento Stazioni SpA	33.026	20.251	12.775
Metropark SpA	0	33	(33)
Fercredit SpA	39	61	(22)
Italferr SpA	873	1.681	(808)
Sogin Srl	89	89	0
Sita SpA	344	305	39
Trenitalia SpA	207.148	171.264	35.884
Ferrovie Real Estate Srl	5.407	288	5.119
	287.444	**219.804**	**67.640**
Altri			
Trenitalia SpA	255	90	165
Sogin Srl	2	2	0
Italferr SpA	192	122	70
Cento Stazioni SpA	2	2	0
Ferrovie Real Estate Srl	3	0	3
Ferservizi SpA	99	139	(40)
	553	**355**	**198**
TOTALE	**287.997**	**220.159**	**67.838**

I saldi al 31.12.04 sono da attribuire prevalentemente a rapporti di natura commerciale. La posta ammonta a € 287.997 mila con una variazione rispetto al 2003 di € 67.838 mila.
Tale variazione è dovuta:

- all'incremento verso la società consociata Trenitalia (€ 36.048 mila) per il conguaglio del servizio di pedaggio ed il servizio di trasporto;
- al decremento dei crediti verso Ferservizi (€ 5.272 mila) derivanti dal fatto che il contratto per i servizi di pulizia è stato ricondotto alla società stessa che li utilizza e quindi RFI non effettua più il ribaltamento di tali oneri;
- all'incremento dei crediti verso Grandi Stazioni (€ 19.891 mila) e Centostazioni (€ 12.775 mila) dovuto ai maggiori canoni di retrocessione realizzati dalle due società grazie ad un più efficiente utilizzo degli spazi commerciali di stazione, come commentato nella parte di Nota Integrativa riguardante i Proventi Immobiliari;
- all'incremento dei crediti verso Ferrovie Real Estate (€ 5.123 mila) per i lavori di manutenzione effettuati da RFI sui beni transitati alla stessa con la scissione.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze sono di seguito analizzati:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Somme dovute da Contr. Progr. relative ad esercizi precedenti per conguagli e ritenute per personale in mobilità	20.614	20.614	0
Somme dovute in forza del CdP	1.733.694	1.724.693	9.001
Legge 87/94	118	224	(106)
TOTALE	**1.754.426**	**1.745.531**	**8.895**

I crediti per "Somme dovute da Contratto di programma relative ad esercizi precedenti per conguagli e ritenute per personale in mobilità" si riferiscono alla riduzione delle somme dovute dallo Stato in forza del Contratto di Programma, operate in corrispondenza degli oneri relativi al personale trasferito ad altri enti della Pubblica Amministrazione. A fronte di tali crediti è iscritto un fondo a copertura dei rischi del mancato incasso di tali somme dovute.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per le somme dovute in forza del Contratto di Programma sono relativi:

- ✓ ai crediti relativi all'esercizio 2000 (€ 1.449.628 mila);
- ✓ ai crediti relativi all'esercizio 2001 (€ 154.937 mila);
- ✓ ai crediti relativi all'esercizio 2004 (€ 120.029 mila) comprensivi della quota relativa al conguaglio positivo per l'anno 2003 dei contributi per extra costi circolazione (K1) ed extra costi condotta (K2), pari ad € 9.100 mila, che sarà in ogni caso recuperato compensandolo con i conguagli negativi evidenziati tra gli altri debiti.

Si segnala che la voce sconta gli effetti della riduzione (pari a € 75.000 mila) disposta dal D.L. n. 168 dell'11.7.2004 "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" ai contributi previsti al capitolo 1541 dalla Legge Finanziaria 2004, già citata nella Relazione sulla Gestione. Ulteriori dettagli sono riportati nel commento della voce di Conto Economico "Altri ricavi e proventi".
Nel corso dell'anno, inoltre, sono stati incassati crediti scaduti allo stesso titolo di competenza dell'anno 2002 e 2003 (€ 120.129 mila).
I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze legge 87/94 riguardano le somme anticipate dalla Società per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita ai dipendenti in quiescenza dal 1984 al 1994. Il decremento di € 106 mila, rilevato nel 2004 rispetto all'esercizio 2003, è dovuto a somme rimborsate dal Ministero relative al saldo del credito a tutto il 2003.
Le somme residue per la legge 87/94 sono già state richieste al Ministero dell'Economia.

La voce Debitori diversi si articola come segue:

Debitori diversi	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	23.059	1.124	21.935
IVA c/acquisti in sospensione	1.566	8.136	(6.570)
Crediti verso Compagnie assicur. per indennizzi liq.	2.249	2.327	(78)
Ricavi non fatturati	763	777	(14)
Crediti in corso di recupero	208	3.438	(3.230)
Altri crediti non commerciali	16.338	16.881	(543)
Totale Debitori diversi	**44.183**	**32.683**	**11.500**

Tale posta nel corso dell'esercizio 2004 ha registrato un incremento netto di € 11.500 mila, dovuto principalmente all'incremento degli Acconti a fornitori per prestazioni correnti (€ 21.935 mila), parzialmente compensato dalla riduzione dell'IVA c/acquisti in sospensione (€ 6.570 mila), dei crediti in corso di recupero (€ 3.230 mila), dei crediti verso le compagnie assicuratrici per gli indennizzi assicurativi (€ 78 mila), dei crediti per ricavi non fatturati (€ 14 mila). Il Fondo svalutazione crediti è stato incrementato (€ 3.535 mila).
L'incremento della voce Acconti a fornitori per prestazioni correnti è dovuto principalmente ad anticipi ricevuti da fornitori per i crediti già ceduti a Fercredit.
Il decremento dell'IVA c/acquisti in sospensione è determinato dalla regolazione contabile delle partite in sospeso con la società IDAFF (€ 6.570 mila), di cui si fa rimando al Passivo della Nota Integrativa – Fondo Rischi ed Oneri.

I Fondi svalutazione crediti, nel loro complesso, hanno avuto la seguente movimentazione:

Fondi al 31.12.2003	**107.186**
Utilizzi	(67)
Accantonamenti	5.349
Fondi al 31.12.2004	**112.468**

I fondi sono stati utilizzati per le perdite su crediti subite nell'esercizio 2004 e reintegrati in base alla stima complessiva dei crediti ritenuti inesigibili.

Crediti in valuta estera

Si espongono di seguito i crediti in moneta estera espressi all'unità della valuta di riferimento:

Crediti	CHF	GBP
Commerciali		
- Gruppo	0	0
- Terzi	1.290.147	368
TOTALE	**1.290.147**	**368**

I crediti in valuta estera derivano da operazioni di natura commerciale intrattenute con la Svizzera e la Gran Bretagna ed hanno generato esigue differenze di cambio: utili per € 21 mila e perdite per € 17 mila.

Disponibilità liquide

La voce ammonta a € 600.742 mila con una variazione in aumento di € 298.846 mila rispetto al 31 dicembre 2003. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Depositi bancari e postali	116.986	115.725	1.261
Assegni	13	86	(73)
Denaro e valori in cassa	284	300	(16)
Conti correnti di tesoreria	483.459	185.785	297.674
TOTALE	**600.742**	**301.896**	**298.846**

L'incremento complessivo della posta è dovuto principalmente al sostanziale incremento della consistenza del conto corrente di Tesoreria: tale ammontare rappresenta il valore dei versamenti effettuati dal Ministero dell'Economia e Finanze relativi al Contratto di Programma 2004 e transitati, nel corso dell'anno 2004 sul conto corrente intersocietario al momento degli utilizzi.
La gestione della finanza e della tesoreria sono affidate alla Capogruppo tramite c/c intersocietari ad eccezione di alcuni conti correnti bancari intestati ad RFI.
Nei depositi bancari e postali sono compresi fondi vincolati a particolari destinazioni:

- € 544 mila destinati alla realizzazione di opere infrastrutturali finanziate dalla ex Cassa per il Mezzogiorno;
- € 116.271 mila a fronte di pignoramenti disposti dall'Autorità Giudiziaria.

Infine, si mettono in evidenza € 34.170 la relativi a pignoramenti notificati alle banche relativi a contenziosi di natura giuslavoristica, che non hanno dato origine a vincoli di indisponibilità.

RATEI E RISCONTI ATTIVI

La voce ammonta a € 497 mila con una variazione in aumento di € 127 mila rispetto al 31 dicembre 2003. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenza
RATEI ATTIVI			
Interessi attivi	127	0	127
Altri ratei attivi	57	0	57
	184	0	184
RISCONTI ATTIVI			
Fitti passivi	0	217	(217)
Altri	313	153	160
	313	370	(57)
TOTALE	**497**	**370**	**127**

L'importo riguarda ratei attivi per circa € 184 mila, di cui interessi attivi per € 127 mila generati dal finanziamento a TAV per la tratta Milano–Genova; altri ratei per € 57 mila, relativi ad interessi attivi derivanti dal finanziamento ISPA nel periodo 1.7 - 31.12.2004.

I risconti attivi ammontano ad € 313 mila e sono relativi a contratti di locazione, per circa € 71 mila inerenti a canoni di occupazione spazi demaniali, ed il rimanente per spese condominiali, spese di manutenzione ed abbonamenti.

STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

PATRIMONIO NETTO

La posta ammonta a € 30.311.898 mila, con una variazione in aumento di € 2.664.865 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

L'incremento del Patrimonio Netto è determinato:

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2003	Destinazione del risultato dell'esercizio	Incrementi	Risultato d'esercizio	Saldo al 31.12.2004
Capitale sociale	26.756.203				26.756.203
Riserva legale	100	74			174
Altre riserve:					
- Det. Min.4.2.03 valut. def. Patrimonio	887.352				887.352
-Versamenti in conto futuro aumento di capitale			2.554.626		2.554.626
-Versamenti in conto aumento di capitale			109.929		109.929
Utili (perdite) portati a nuovo	1.910	1.394			3.304
Utile (perdita) di periodo	1.468	(1.468)		310	310
TOTALE	**27.647.033**	**0**	**2.664.555**	**310**	**30.311.898**

- ✓ per € 2.554.626 mila dall'apporto della Controllante a titolo di futuri aumenti di capitale sociale;
- ✓ per € 109.929 mila dal versamento in conto aumento di capitale, deliberato dall'Assemblea Straordinaria di Ferrovie dello Stato in data 25.06.2004, interamente versato e sottoscritto in data 17.12.2004, ma depositato al Registro delle Imprese in data 13.01.2005 finalizzati alla realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.

Inoltre, l'Assemblea ordinaria della Società del 22.04.2004 ha deliberato la destinazione dell'utile del bilancio 2003, pari ad € 1.467.871, secondo quanto segue:

- ➢ il 5% dell'utile a riserva legale;
- ➢ a nuovo l'importo residuo.

Nel seguente prospetto è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio Netto, nonché la loro utilizzazione nei tre precedenti esercizi (2001, 2002 e 2003).

Origine	Importi al 31.12.2004 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di b	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti*			
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Riduzione capitale da scissione
Capitale	26.756.203					(1.472.510)		(4.751.975)
Riserve di capitale:								
- Det. Min.4.2.03 valut. def. Patrimonio	887.352		887.352			(800.153)		
Riserve di utili:								
Riserva legale	174	174						
Altre Riserve								
-Versamenti in conto futuro aumento di capitale	2.554.626		2.554.626					
-Versamenti in conto aumento di capitale	109.929		109.929					
Utili (perdite) portati a nuovo	3.304		3.304					
TOTALE	**30.311.588**	**174**	**3.555.211**			**(2.272.663)**		**(4.751.975)**

(*) 2001-2002-2003

Le utilizzazioni effettuate negli esercizi di cui trattasi sono relative a

- copertura perdite:
  - € 1.472.510 mila - utilizzo di capitale sociale nell'esercizio 2001 per ripianamento delle perdite al 31 dicembre 1999;
  - € 800.153 mila - utilizzo nell'esercizio 2003 della riserva istituita nel 2002 con perizia per copertura delle perdite pregresse;
- incrementi/riduzioni capitale da scissione:
  - € 4.571.975 mila - riduzione di capitale sociale per scissione da Ferrovie dello Stato avvenuta nel 2001 (€ 3.880.975 mila) e per scissione Ferrovie Real Estate (€ 871.000 mila) avvenuta nel 2003.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

La posta ammonta a € 28.844.171 mila con una variazione in diminuzione di € 1.923.483 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

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

Descrizione	Saldo al 31.12.2003	Accantonamenti	Utilizzi	Riduzione fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2004
Per imposte	2.644	409				3.053
Fondo di ristrutturazione ex lege 448/1998	19.277.049					19.277.049
Integr. f.do di ristrutturazione ex lege 448/1998	6.007.030		(1.880.792)			4.126.238
Fondo per manutenzione ord. e interessi intercalari	4.243.191					4.243.191
Altri	1.237.740	144.776	(114.648)	(73.105)	(123)	1.194.640
TOTALE	**30.767.654**	**145.185**	**(1.995.440)**	**(73.105)**	**(123)**	**28.844.171**

Fondo Imposte

Il fondo ammonta € 3.053 mila con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 2003 di € 409 mila, come meglio dettagliato di seguito:

Descrizione	Saldo al 31.12.2003	Accantonamenti	Utilizzi	Riduzione fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2004
Contenzioso	610	13				623
I.C.I.	2.034	396				2.430
TOTALE	**2.644**	**409**	**0**	**0**	**0**	**3.053**

Contenzioso

Il fondo al 31.12.2004 ammonta ad € 3.053 mila, relativi a

- € 258 mila per il contenzioso riguardante cinque avvisi di accertamento di tasse di concessioni governative verso i quali RFI aveva interposto ricorso e per il quale ancora pendono e sono stati ulteriormente prorogati i termini di legge entro i quali l'Amministrazione Finanziaria può proporre appello in Commissione Tributaria Regionale;
- € 352 mila, relativi a 85 atti di accertamento violazione e irrogazione sanzione in materia di tasse di concessione governativa sui telefoni cellulari anno 2000, notificati alla Società tra ottobre e novembre 2003 dall'Agenzia delle Entrate, Ufficio Roma 4, relativi a tardivi e mancati pagamenti della suddetta tassa. Tali atti di accertamento sono stati impugnati, notificando, tra dicembre 2003 e gennaio 2004, distinti ricorsi alla suddetta Agenzia;
- € 5 mila, notificati nel corso dell'esercizio 2004, relativi a 3 atti di accertamento per violazione ed irrogazione di sanzioni in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari relativi all'anno 2001, avverso i quali è stato proposto ricorso in data 20.5.2004 presso la Commissione Provinciale di Roma;

- € 8 mila, notificati nel corso dell'esercizio 2004, relativi a 6 atti di accertamento di violazione ed irrogazione sanzioni in materia di tasse e concessioni governative sui servizi telefonici cellulari e radiomobili per l'anno 2001, oggetto di ricorsi ad oggi ancora pendenti presso la competente Commissione Tributaria Provinciale di Roma.

ICI

In sede di bilancio 2002 è stato prudenzialmente accantonato un importo pari alla stima dell'eventuale imposta dovuta sulle unità immobiliari di stazione a seguito della manifestata intenzione, da parte di enti territoriali, di attività volte all'accertamento della stessa.
In data 20.12.2004 sono stati notificati n. 7 avvisi di accertamento ICI – per le annualità 1998-2003 – a fronte dei quali è stata accantonata una passività che ammonta a circa € 396 mila.

Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo Fondo integrativo

Il fondo di ristrutturazione fu costituito in attuazione dell'art. 43 della legge 448/98, per € 26.038.086 mila, di cui € 9.188.941 mila, già riflessi nel bilancio al 31.12.1998, nei limiti delle riserve esistenti e € 16.849.145 mila stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere rispettivamente sugli esercizi 1998, 1999, 2000 e 2001 tale Fondo è stato utilizzato, come consentito dal DPR 277/98, per complessive € 3.909.014 mila, a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda infrastruttura.

È stato inoltre utilizzato nel 2000 per la copertura della minusvalenza di € 2.742.386 mila derivanti dalla cessione del compendio aziendale costituente l'Azienda "trasporto" alla Società Trenitalia.

Nel 2001 è stato altresì utilizzato per la copertura di costi per esodi incentivati non coperti dal fondo di ristrutturazione industriale ora azzerato.

Tali utilizzi del fondo sono stati effettuati in conformità alle modalità di utilizzo stabilite dall'Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e successive e previa specifica autorizzazione dell'azionista in sede assembleare.

Al 31 dicembre 2004, il fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 è pari a € 19.277.049 mila.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI. Lo stesso è stato utilizzato nell'esercizio 2004, analogamente a quanto fatto negli esercizi 2002 e 2003, per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni dei cespiti e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi come di seguito dettagliato:

- € 1.829.968 mila per la copertura degli oneri relativi agli ammortamenti delle immobilizzazioni;

- € 50.824 mila riguarda la copertura di minusvalenze ordinarie (€ 814 mila) e straordinarie (€ 50.010 mila) derivanti da radiazioni di cespiti, di cui € 37.990 mila riguardanti quelli riconsegnati alle Capitanerie di Porto di Venezia e Taranto. Al riguardo si precisa che per tali cespiti il fondo è stato utilizzato al netto dell'indennizzo a titolo di rimborso delle spese incrementative effettuate sugli immobili (€ 1.041 mila).

Descrizione	Saldo al 31.12.2003	Accantonamenti	Utilizzi	Riduzione fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2004
Integrazione Fondo di ristrutturazione 448/98	6.007.030		(1.880.792)			4.126.238
TOTALE	**6.007.030**	**0**	**(1.880.792)**	**0**	**0**	**4.126.238**

Fondo oneri per manutenzione ordinaria e fondo interessi intercalari

Nel ricordare che nel corso dell'esercizio il fondo non è stato movimentato, si rimanda per ogni approfondimento a quanto riportato nella Sezione 2 "Criteri di valutazione di bilancio e criteri di redazione" della presente Nota Integrativa.

Fondo per manutenzione ordinaria e fondo interessi intercalari	
Saldo 31.12.2003	4.243.192
Utilizzi	0
Saldo 31.12.2004	**4.243.192**

Altri fondi

Si evidenzia il dettaglio degli altri fondi:

Descrizione	Saldo al 31.12.2003	Accantonamenti (1)	Utilizzi	Riduzione fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2004
Competenze al personale da definire	1.238	5		(6)	(3)	1.234
Partite relative a crediti nei confronti del Tesoro:						0
- personale in mobilità c/o Enti pubblici territ.	20.614					20.614
T.F.R. medici fiduciari	765	71	(37)	(2)		797
Adeguamento Valore scorte	26.481				(119)	26.362
Contenzioso nei confronti						0
- del personale	208.192	62.398	(77.507)	(12.423)		180.660
- dei terzi	730.952	11	(2.709)	(43.009)		685.245
Oneri ristrutturazione (Incentivi al Personale)	79.650		(12.457)			67.193
Fondo sostituzione e smaltimento traverse	14.455	2.200	(12.165)			4.490
ENEL	65.519	78.000				143.519
Valorizzazioni	58.038		(1.004)			57.034
INAIL Anno 1999	10.000			(10.000)		0
Minusvalenza Porta Vittoria	15.534		(8.430)	(7.104)		0
Altri rischi minori	6.302	2.092	(333)	(569)		7.492
TOTALE	**1.237.740**	**144.777**	**(114.642)**	**(73.113)**	**(122)**	**1.194.640**

(1) di cui 144.701 migliaia di euro per accantonamenti per rischi ed altri accantonamenti e 76 migliaia di euro in altre voci di conto economico

Tale posta si riferisce alle seguenti fattispecie:

Competenze al personale da definire

Nel corso dell'anno 2004 il fondo è stato movimentato soltanto per la posta relativa all'"Integrazione polizza INA addetti ai servizi".

Personale in mobilità presso Enti pubblici territoriali

Il fondo è a fronte dei crediti iscritti nell'attivo circolante, in misura pari alle riduzioni delle somme dovute dallo Stato per i Contratti di programma e di Servizio pubblico, operate in corrispondenza degli oneri relativi al personale trasferito ad altri Enti della Pubblica Amministrazione.

Il fondo residuo rappresenta l'ammontare dei crediti tuttora iscritti in bilancio, in base alla legge 448/98.

TFR Medici Fiduciari

Il Fondo trattamento di fine rapporto, detto premio di operosità è previsto dall'art. 25 del regolamento dei medici fiduciari delle Ferrovie dello Stato. Tali medici presidiano gli impianti e svolgono attività di consulenza medica, di aiuto medico e compiti SSN. Essi emettono fattura mensile e, ove previsto, calcolano il premio di operosità che sarà erogato alla fine del rapporto del medico con la società. Nel corso dell'esercizio il conto si incrementa con gli accantonamenti fatti a seguito delle fatture emesse e si decrementa con le uscite dei medici ed il termine del loro rapporto contrattuale con RFI .

Fondo adeguamento valore scorte

Il fondo riflette quanto ritenuto necessario per far fronte alle presumibili perdite di valore dei materiali in giacenza a lenta movimentazione nel loro complesso. Il fondo è stato parzialmente "utilizzato/riclassificato" a seguito di un incremento della consistenza del fondo svalutazione scorte, in conseguenza della stima delle scorte da radiare e da svalutare nel corso del 2005.

Fondi relativi al contenzioso del personale e dei terzi

Il fondo relativo al contenzioso verso il personale, costituito dall'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti preture del lavoro riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali.
I fondi sono a copertura anche degli oneri che si dovessero manifestare per cause imputabili alla gestione pregressa, per il personale trasferito alla Società Trenitalia, alla beneficiaria Ferrovie dello Stato, alla Società Ferservizi, ed alla Società Italferr.
Il fondo relativo al contenzioso verso il personale è stato in parte incrementato a fronte della copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze nei confronti del personale, ed in parte decrementato a seguito di rilascio di fondi eccedenti (rendite a tutto il 31.12.95 per infortuni e malattie professionali per € 1.142 mila, indennità di cessazione personale navigante per € 30 mila, INPS per personale navigante per € 7.000 mila, INAIL contestazione premi 1996/1997 per € 11.251 mila), nonché a seguito del ricalcolo degli oneri contributivi sulla sorte del contenzione lavoro, a seguito di un approfondimento delle relative stime.
In sede di bilancio 2004, inoltre, è stato istituito in via prudenziale, nella posta contenzioso lavoro, il fondo "IPSEMA Personale Navigante", pari ad € 4.635 mila, a seguito di un ricalcolo della base imponibile relativa ai contributi per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro del personale navigante.
Per quanto riguarda i terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori.
Il fondo è stato in parte "utilizzato" per i costi sostenuti nell'anno ed è stato in parte decrementato per il rilascio di fondi compresi nella posta "debiti in contestazione", relativi al contenzioso IDAFF (€ 33.994 mila) a seguito della definizione della vertenza in corso, ed ENEL (9.015 mila) a seguito di una riallocazione del valore della soccombenza in un'unica specifica posta.
La revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi ha confermato la congruità del fondo e pertanto non sono stati effettuati ulteriori accantonamenti.

Oneri di ristrutturazione

Il fondo, già costituito in sede di recepimento della perizia nel bilancio 2002 sulla base degli esodi incentivati previsti dal piano d'impresa 2001-2005, è stato movimentato per gli utilizzi a fronte degli oneri sostenuti a tale titolo verificatisi nell'esercizio, come anche descritto nella Sezione dedicata alla gestione straordinaria del Conto Economico della presente Nota Integrativa.

Fondo sostituzione e smaltimento traverse

Il fondo è a fronte del prevedibile costo relativo alla completa sostituzione delle traversine comprensivo dell'onere che, per esigenze di carattere ambientale, si prevede di dover sostenere per lo smaltimento di traversine e spezzoni di legno, residuati a seguito di interventi di rinnovamento delle linee, in giacenza presso svariati magazzini periferici, non più utilizzabili nell'uso originario e considerati "rifiuto tossico e nocivo".
Infatti, sono stati rilevati difetti tecnici di costruzione in numerose traversine in cemento armato precompresso (fessurate sia sulla parte superiore che su quella inferiore) acquistate in due serie di contratti, rispettivamente del 1984 e del 1991
Nel corso dell'anno 2004 il fondo è stato parzialmente utilizzato per far fronte agli oneri in questione, ed è stato incrementato sulla base della stima dei costi futuri da sostenere.

ENEL

Il fondo è relativo ad un contenzioso con l'ENEL. Nel 1992 l'ENEL applicò ad FS per i consumi elettrici un'addizionale tariffaria denominata "sovrapprezzo nuovi impianti". Ne è scaturito un contenzioso giudiziario con l'ENEL, risoltosi favorevolmente per FS nel 1999 in Corte di Appello e, successivamente, nel 2003 anche in Cassazione.
L'ENEL dal 2000 ha sospeso la fatturazione della citata addizionale, a seguito del contrario giudizio della Corte d'Appello, ma non ha annullato le fatture pregresse, in quanto rimanevano (e rimangono tuttora) formalmente in vigore le norme dell'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas che fanno obbligo ad RFI del pagamento del citato sovrapprezzo. Per questi motivi RFI ha da tempo impugnato le suddette norme dell'A.E.E.G., dapprima nel 1997 dinanzi al TAR di Lombardia e, successivamente, nel 2000 ha proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.
Anche confidando che la recente sentenza della Cassazione induca a breve l'A.E.E.G. ad abolire il "sovrapprezzo nuovi impianti" per le forniture elettriche ad RFI, prudenzialmente ed in continuità con quanto effettuato negli esercizi precedenti – si è ritenuto opportuno accantonare un importo (€ 78.000 mila) al fine anche di poter far fronte al probabile rischio derivante dalla richiesta di articolare in modo diverso le modalità di calcolo del prelievo dell'energia.

L'ENEL, inoltre, potrebbe rivalersi nei confronti della Società relativamente alla maggiore imposta eventualmente dovuta in caso di contestazione da parte degli Uffici Tecnici di Finanza dell'attuale modalità di applicazione dell'addizionale provinciale sull'imposta erariale di consumo sull'energia elettrica, che considera l'utenza ferroviaria come "unica fornitura elettrica" ancorché l'energia sia assorbita da RFI in alcune centinaia di "punti di prelievo" su tutto il territorio nazionale. Al fine di risolvere il dubbio interpretativo di cui sopra, la Società in data 23 gennaio 2004 RFI ha rivolto un formale quesito al Ministero dell'Economia e delle Finanze - Ufficio del Federalismo Fiscale per il quale ad oggi si è ancora in attesa di risposta.

Fondo per la valorizzazione

E' stato istituito a copertura di oneri connessi alla valorizzazione delle opere da dismettere al fine di consentirne la proficua collocazione sul mercato. Nella determinazione di tale

accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale.

INAIL Anno 1999

Il fondo è stato istituito a seguito di una passività potenziale emersa nei confronti dell'INAIL per complessivi 8 milioni di euro per ricalcolo del premio relativo all'anno 1999. In proposito è stato appostato specifico fondo da parte del Collegio Peritale e nell'esercizio 2003 è stato ulteriormente incrementato in considerazione del decorrere degli interessi.
In sede di bilancio 2004 il fondo è stato rilasciato a seguito della conclusione favorevole della vertenza, come già commentato nel contenzioso del lavoro.

Minusvalenza complesso Porta Vittoria

Il fondo è stato istituito nell'anno 2001 e successivamente adeguato dal Collegio Peritale a copertura della prevista minusvalenza derivante dalla cessione immobiliare del complesso Porta Vittoria in Milano.
Il 24.9.2004 è stato stipulato l'atto di compravendita del compendio immobiliare con la Società Imbonati che ha generato minusvalenze pari ad € 8.431 mila, determinando in tal modo il rilascio del fondo eccedente pari ad € 7.104 mila.

Altri Rischi Minori

Trattasi di fondi per rischi ed oneri di natura residuale.
I principali accantonamenti sono relativi a:

- "Fine esercizio personale in mobilità presso Enti Pubblici" – Fondo istituito nel 1996 a seguito di sentenze della Corte di Cassazione (1426 – 3518 del 1996) che prevedevano il pagamento del Premio di Fine Esercizio al personale FS trasferito in mobilità presso Enti Pubblici.
In sede di bilancio 2004 il fondo è stato rilasciato in quanto non risulta più movimentato dal 2002 e non si prevedono sentenze sfavorevoli per la Società.

- "TFR Personale in mobilità" - Istituito per consentire il trasferimento agli Enti di destinazione del TFR maturato tra il 1.1.1996 e la data di avvio in mobilità del personale interessato.

- "Crediti immobilizzati – Riliquidazione indennità di buonuscita" – Tale posta è stata istituita a seguito della L.87/94 che prevedeva la riliquidazione dell'indennità di buonuscita. La quota a carico di RFI non è certa nell'ammontare e, pertanto, a copertura di tale onere è stato a suo tempo effettuato l'accantonamento.

- "Prestazioni continuative ex OPAFS" – Fondo istituito a seguito della liquidazione del soppresso Ente OPAFS per consentire la liquidazione, nei confronti degli orfani fino alla maggiore età, dei sussidi approvati entro il 31.5.94. Il fondo viene utilizzato man mano che vengono erogati i sussidi.

- "Minusvalenze cespiti progetti di vendita" - Il fondo è stato istituito a copertura delle future minusvalenze derivanti dalla vendita di cespiti non rientranti nel perimetro di scissione di Ferrovie Real Estate, per i quali non è stato ancora perfezionato il contratto di vendita.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO

La posta ammonta a € 1.198.340 mila con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 2003 di € 16.200 mila. Parte di tale fondo viene decrementata in quanto alcune quote del TFR vengono destinate al fondo pensione integrativo EUROFER per i dipendenti che hanno aderito a tale fondo, come anche si evince dalla movimentazione di seguito riportata.
Si compone di due fondi distinti: il Fondo "Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato" e il Fondo "Indennità di buonuscita".

Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nel periodo.

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato	
Consistenza del fondo al 31.12.2003	**523.019**
Incrementi:	
Accantonamenti e Rivalutazioni	92.944
Trasferimento da altre società del Gruppo FS	1.511
Altri	239
	94.694
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(18.753)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(5.705)
Trasferimenti ad altre società, pubbliche amministrazioni e enti	(986)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(1.571)
Versamento al fondo EUROFER	(9.297)
Altri	(1.024)
	(37.336)
Consistenza del fondo al 31.12.2004	**580.377**

Fondo indennità buonuscita

Fondo Indennità di Buonuscita	
Consistenza del fondo al 31.12.2003	**659.121**
Incrementi:	
Accantonamenti e Rivalutazioni	17.565
Trasferimento da altre società del Gruppo FS	1.446
Altri	280
	19.291
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(33.999)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(23.388)
Trasferimenti ad altre società, pubbliche amministrazioni e enti	(924)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(1.931)
Altri	(206)
	(60.448)
Consistenza del fondo al 31.12.2004	**617.964**

Si tratta del fondo derivante dalla chiusura dell'OPAFS (comma 43 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 1993, n. 537), l'Ente pubblico preposto al pagamento della *«indennità di buonuscita»* in favore del personale ferroviario. Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31/12/1995. Con il passaggio del personale al regime TFR il suddetto fondo è soggetto alla sola rivalutazione calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR ed in base agli accordi con le Organizzazioni Sindacali.

DEBITI

La posta ammonta a € 2.513.104 mila con una variazione in aumento di € 389.199 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

L'aumento è determinato dall'effetto combinato dell'aumento della voce relativa ai fornitori (€ 246.876 mila), agli altri debiti (€ 104.561 mila), ai debiti verso altri finanziatori (€ 64.581 mila), ai debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale (18.101 mila), ai debiti verso imprese controllate (€ 176 mila), ai debiti verso imprese collegate (€ 136 mila), in parte compensato dalla riduzione dei debiti verso la Controllante (€ 6.326 mila) dagli acconti (€ 15.720 mila), dai debiti tributari (€ 565 mila).

L'analisi di dettaglio viene di seguito riportata.

Debiti: Debiti verso altri finanziatori

Tale voce, ha subito un incremento di € 64.580 mila a seguito del finanziamento ISPA, per il quale si fa rimando alla Relazione sulla gestione, parzialmente compensato dal rimborso di capitale nell'esercizio 2004 alla Cassa Depositi e Prestiti.

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Debiti verso altri finanziatori			
- Anticipazioni C.DD.PP.	46.468	59.813	(13.345)
- ISPA	77.925	0	77.925
TOTALE	**124.393**	**59.813**	**64.580**

Al 31.12.2004 il debito ammonta a € 124.393 mila, di cui € 110.029 mila si riferisce alla quota parte in scadenza oltre l'esercizio successivo. Essa è così ripartita:

- € 32.104 mila relativa all'anticipazione ottenuta nel 1987 dalla C.DD.PP di durata ventennale al tasso fisso dell'8% in scadenza oltre l'esercizio successivo (2 anni);
- € 77.925 mila inerente al finanziamento ISPA, interamente in scadenza oltre l'esercizio successivo.

A seguito dell'operazione di scissione con la controllata TAV, come già precedentemente esposto, sono stati trasferiti ad RFI € 47.925 mila di debiti verso ISPA precedentemente contratti da TAV per la realizzazione dei nodi e la tratta oggetto di scissione.

Debiti: Acconti

La voce ammonta a € 65.933 mila con una variazione in diminuzione rispetto al 2003 di € 15.720 mila.
Gli importi più significativi che compongono la voce riguardano gli anticipi ricevuti da clienti per lavori da eseguire, per vendite di materiali e di beni patrimoniali da effettuare.

Debiti: Debiti verso fornitori

La voce ammonta a € 1.225.855 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Fornitori ordinari	1.186.170	953.390	232.780
Amministrazioni dello Stato	6.589	6.231	358
Altre aziende di trasporto	923	844	79
Società collegate di gruppo	32.173	18.514	13.659
TOTALE	**1.225.855**	**978.979**	**246.876**

Come si evince dalla tabella i fornitori ordinari esterni al gruppo rappresentano la parte più rilevante. Il peso dei debiti verso società collegate di gruppo sul totale della posta è infatti relativamente basso (2,6%).
Tutti i debiti verso fornitori esposti, risultano ovviamente esigibili entro l'esercizio.

I debiti verso fornitori ordinari riguardano principalmente attività commerciale ed esprimono le rilevazioni contabili relative a fatture ricevute e da ricevere e ritenute a garanzia: queste ultime ammontano a € 36.458 mila e sono pari al 5% circa del debito verso fornitori ordinari. L'incremento dei debiti verso fornitori è dovuto principalmente ad un aumento del volume di rapporti commerciali per spese correnti e ad un rallentamento del piano dei pagamenti, come si evince dalla movimentazione del conto corrente intersocietario illustrato nella Relazione sulla Gestione. In controtendenza, invece, i debiti per trattenute a garanzia, che registrano una riduzione di € 5.013 mila.

A seguito dell'operazione di scissione con la controllata TAV, come già precedentemente esposto, sono stati trasferiti ad RFI € 904 mila di debiti per attività che hanno interessato i nodi e la tratta oggetto di scissione.

I debiti verso Pubbliche Amministrazioni registrano un lieve incremento a dimostrazione di un aumento dell'attività commerciale nei confronti delle stesse.

I debiti verso le società collegate indirette risultano in aumento (€ 13.658 mila) rispetto all'esercizio precedente.

Tale incremento è confermato per € 13.654 mila dall'aumento dei debiti verso la società TSF con cui RFI intrattiene rapporti di natura di *outsourcing* informatico, dall'aumento dei debiti verso CEMAT per € 56 mila, parzialmente compensati dal decremento dei debiti verso ISFORT (€ 51 mila) con cui RFI intrattiene rapporti commerciali relativi ad attività di formazione.

Debiti: Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a € 22.592 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Commerciali			
TAV SpA	22.592	22.415	177
Metropark SpA	0	0	0
Altri:			
TAV SpA	0	0	0
Metropark SpA	0	0	0
TOTALE	**22.592**	**22.415**	**177**

La posta ammonta a € 22.592 mila ed e' rappresentata integralmente da debiti verso la società TAV. Tali debiti sono quasi totalmente esigibili entro l'esercizio successivo.

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni ammonta a € 199 mila ed è riferito ad acconti ricevuti dalla controllata TAV.

Debiti: Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a € 785 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Commerciali			
Italcertifer ScpA	637	537	100
Porta Sud SpA	0	0	0
Altri:			
Italcertifer ScpA	112	112	0
Porta Sud SpA	36	0	36
TOTALE	**785**	**649**	**136**

Ammontano in totale a € 785 mila e registrano un aumento rispetto al 31.12.03 di € 136 mila, dovuto a maggiori debiti di natura commerciale verso Italcertifer per € 100 mila euro.
Gli altri debiti verso collegate si riferiscono per € 112 mila ai decimi da versare alla società Italcertifer e per € 36 mila ai decimi da versare alla società neo costituita Porta Sud preposta alla riqualificazione dello scalo merci ferroviario di Bergamo al fine di favorirne l'integrazione nel tessuto urbano cittadino, come anche meglio descritto nelle informazioni sulla Gestione.

Debiti: Debiti verso controllanti

La voce ammonta a € 14.647 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Commerciali	14.543	20.257	(5.714)
Altri	104	716	(612)
TOTALE	**14.647**	**20.973**	**(6.326)**

I debiti verso la società controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. ammontano a € 14.647 mila e si riferiscono a prestazioni di natura commerciale. La posta subisce un decremento di € 6.326 mila, dovuto principalmente al fatto di aver contratto un minor volume di debiti nel corso dell'esercizio 2004 ed aver effettuato un maggior volume di pagamenti.

Debiti: Debiti tributari

La voce ammonta a € 39.186 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Ritenute alla fonte	39.047	39.323	(276)
Altre	139	429	(290)
TOTALE	**39.186**	**39.752**	**(566)**

I debiti di natura tributaria riguardano le ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi, nonché l'imposta sostitutiva, in misura pari all'11% che, a decorrere dal 1° gennaio 2001, viene calcolata sull'ammontare della rivalutazione annua del Fondo TFR in base al D.L. 47/2000 e le altre imposte.
Gli altri debiti tributari (€ 139 mila) riguardano altri debiti minori (bolli e condoni).
Si precisa, altresì, che il debito per IRAP relativo all'anno 2004, pari ad € 26.500 mila, è stato compensato con il corrispondente credito IRAP.

Debiti: Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a € 250.566 mila, con un decremento rispetto al 2003 pari a € 4.519, ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
INPS	6.682	3.208	3.474
INPS - FONDO SPECIALE	71.781	68.222	3.559
INPS - FONDO SPECIALE legge 141/90	100	830	(730)
ENPAM	47	61	(14)
INAIL	126.533	132.557	(6.024)
IPSEMA	1.512	723	789
EUROFER	1.863	1.718	145
Debiti per contributi su competenze da liquidare	41.038	46.719	(5.681)
Altri	1.010	1.047	(37)
TOTALE	**250.566**	**255.085**	**(4.519)**

La voce accoglie, come evidenziato nella tabella, il debito per ritenute previdenziali a carico del personale e del datore di lavoro rimaste da versare, l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma non ancora liquidate, nonché i debiti per prepensionamenti ai sensi della legge n.141/1990 relativi agli oneri per contributi straordinari al Fondo Speciale INPS. Il decremento dei debiti verso INPS Fondo Speciale è correlato alla base di calcolo delle competenze al personale a cui si riferisce, che al 31.12.2004 comprendono anche la 13^ mensilità (versate a gennaio 2005).

I restanti debiti nei confronti dell'INAIL e dell'IPSEMA, in scadenza entro e oltre l'esercizio successivo, rappresentano i debiti residui per la riserva matematica relativa alle prestazioni antecedenti il trasferimento delle competenze assicurative (1° gennaio 1996); mentre entrambi mantengono per la quota esigibile entro l'esercizio successivo sostanzialmente la stessa consistenza del precedente esercizio, la quota oltre registra un notevole decremento a causa del consistente ammontare di versamenti effettuati nell'esercizio 2004.

Il debito verso il Fondo di previdenza complementare "Eurofer", istituito nel 2001 e sottoscritto con verbale di accordo il 20.12.02, è rimasto sostanzialmente invariato rispetto al 2003 (incremento pari ad € 145 mila).
Al Fondo contribuiscono i lavoratori ed il datore di lavoro in misura pari all'1% di alcune voci stipendiali (minimo tabellare, classi ed aumenti periodici, indennità integrativa speciale); inoltre viene versato al Fondo anche una quota del TFR maturato annualmente.

Infine nell'esercizio 2004 la voce "Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale" è stata oggetto di riclassifica che, secondo una più corretta allocazione per natura dei conti, rialloca, anche per l'esercizio 2003, nella posta "Debiti per contributi su competenze da liquidare" la quota dei debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale relativa alle ferie maturate e non godute (€ 22.620 mila nell'esercizio 2003), precedentemente ricompresa nella posta "Personale per ferie non godute" della voce "Altri debiti".

Debiti: Altri debiti

La posta ammonta a € 787.146 mila, registra rispetto all'esercizio precedente un incremento di € 104.560 mila, ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Personale	157.361	153.918	3.443
Personale per ferie non godute	54.999	67.861	(12.862)
Ministero Economia e Finanze	84.183	2.600	81.583
Compensi per organi sociali	0	57	(57)
Pubbliche Amministrazioni	479	480	(1)
Depositi cauzionali	13.835	13.553	282
Imprese consociate	404.547	411.924	(7.377)
Creditori diversi	71.742	32.193	39.549
TOTALE	**787.146**	**682.586**	**104.560**

Tale posta risulta costituita principalmente da debiti verso il Personale, verso le imprese consociate, verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, ed è quasi totalmente formata da debiti esigibili entro l'esercizio successivo.

Il debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze è costituito da:

- € 2.600 mila, conguaglio negativo per contributi extra costi circolazione (K1) per gli anni 2001 – 2002.
- € 76.418 mila, conguaglio negativo per contributi stanziati per oneri demaniali relativo all'anno 2002. Tali contributi sono riconosciuti soltanto per gli oneri effettivamente sostenuti e, secondo quanto previsto dall'art. 17 del Contratto di Programma, "*Le eventuali differenze annuali tra l'ammontare: a) degli oneri concessori e per tasse concessionali derivanti dall'uso di beni demaniali.....entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello di riferimento...*" sono soggette a rendicontazione.
- € 5.165 mila, conguaglio negativo per art. 5 DPR 277/98, relativo alla copertura delle perdite finanziarie derivanti al Gestore dell'Infrastruttura dalla vendita di capacità ad un canone che non copre i costi di circolazione, perché destinata a servizi nell'interesse della collettività.

Il decremento del debito verso il personale per ferie non godute è dovuto ad una riduzione dell'importo accantonato a tale titolo a seguito del ricalcolo delle ferie effettivamente maturate dal personale, compreso i dirigenti. Tale posta ha inoltre subito una riclassifica come meglio descritto nel commento relativo ai "Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale".
L'aumento della voce "Altri creditori diversi" è, invece, determinato principalmente dall'iscrizione dei debiti per decimi da versare alla partecipata Stretto di Messina in conto aumento di capitale (€ 27.959 mila), dall'incremento dei debiti verso le assicurazioni relativi a polizze stipulate a copertura dei rischi derivanti da contratti di appalto.

Natura	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Commerciali			
Omnia Express SpA	990	795	195
Serfer Srl	25	76	(51)
Ferservizi SpA	44.065	28.843	15.222
Passaggi	180	133	47
Grandi Stazioni SpA	31.804	16.511	15.293
Cento Stazioni SpA	43.933	21.064	22.869
Fercredit SpA	171.035	98.821	72.214
Italferr SpA	76.706	72.410	4.296
Sogin Srl	9	9	0
Metropark SpA	0	1	(1)
Sita SpA	2	32	(30)
Trenitalia SpA	29.368	150.637	(121.269)
Ferrovie Real Estate Srl	4.270	1.814	2.456
	402.387	391.146	11.241
Altri			
Ferservizi SpA	814	838	(24)
Grandi Stazioni SpA	12	12	0
Fercredit SpA	21	35	(14)
Italferr SpA	377	45	332
Ferrovie Real Estate Srl	25	19.150	(19.125)
Trenitalia SpA	911	698	213
	2.160	20.778	(18.618)
TOTALE	**404.547**	**411.924**	**(7.377)**

La posta ammonta a € 404.547 mila e subisce una riduzione di circa € 7.377 mila rispetto all'esercizio 2003: tale decremento è principalmente la risultante di un decremento dei debiti verso Trenitalia (€ 121.269 mila), verso Ferrovie Real Estate (€ 16.669 mila) e di un incremento dei debiti verso Italferr (€4.296), verso Fercredit (€ 72.200 mila), verso Grandi Stazioni (€ 15.293 mila), verso Cento Stazioni (€ 22.869 mila) e verso Ferservizi (€ 15.198 mila).

In particolare, vengono di seguito evidenziate le diverse tipologie di debito con le rispettive società consociate:

- i debiti verso Italferr sono riferibili in gran parte a progettazioni e direzione lavori. L'incremento che si registra nel 2004 è dovuto per € 10.336 mila all'operazione di scissione con la controllata TAV, di cui già precedentemente esposto, e per la restante parte alle maggiori attività svolte;
- i debiti verso Fercredit sono attribuibili in massima parte ad operazioni di *factoring* ovvero alla cessione dei crediti da parte dei fornitori di RFI e servizi di analisi finanziaria dei fornitori; l'incremento del debito totale verso Fercredit è funzione delle maggiori cessioni, evidenziata anche dall'incremento dei debiti verso fornitori rispetto all'esercizio 2003, e da un incremento delle attività commerciali passive verso RFI;
- la riduzione dei debiti verso Ferrovie Real Estate riguarda i rapporti commerciali relativi alla gestione immobiliare;
- l'incremento dei debiti verso Grandi Stazioni è in massima parte ascrivibile a rimborsi di oneri di conduzione e manutenzione dei complessi di stazione, ad indennità per mancata liberazione spazi nei complessi di stazione ed unità immobiliari cedute alla società nel 2001, a compensi relativi alla direzione lavori su interventi effettuati nei complessi di stazione, al rimborso di costi di manutenzione ordinaria e straordinaria rispettivamente effettuati nelle stazione di Roma Termini e a Genova in occasione dell'evento G8, alla quota per l'utilizzo di spazi di stazione a fini pubblicitari, al

recupero compensazioni su canoni effettuate dal conduttore Cremonini Spa e ad interessi passivi;

- i debiti verso Trenitalia sono rappresentati principalmente dai servizi di trasporto in conto diporto e servizio e da servizi di ingegneria della manutenzione e manutenzione ciclica. Il forte decremento rispetto all'esercizio 2003 è dovuto principalmente al pagamento di quanto dovuto da RFI dal 2002 al 2004 per i servizi di trasporto in conto diporto e servizio;
- i debiti verso Cento Stazioni sono relativi a contratti di gestione del patrimonio immobiliare strumentale. L'incremento dei debiti rispetto all'esercizio 2003 è dovuto sia a maggiori oneri condominiali sia al forte impulso che è stato dato alle progettazioni e direzione lavori sui complessi di stazione;
- i debiti verso Ferservizi riguardano sia le attività relative ai contratti di gestione del patrimonio immobiliare, sia tutta una serie di servizi (amministrativi, informatici e telematici, formazione, *facility* e *building management*,...). L'incremento dei debiti rispetto all'esercizio precedente è dovuto principalmente alla chiusura delle attività di cognizione relative alle operazioni effettuate negli anni precedenti relativamente al "Nodo di Roma", come analiticamente descritto nella Relazione sulla Gestione.

Debiti in valuta

Si espongono di seguito i debiti in moneta estera espressi all'unità della valuta di riferimento:

Debiti	CHF	GBP
Commerciali		
- Gruppo	0	0
- terzi	5.888.853	60.250
TOTALE	**5.888.853**	**60.250**

I debiti in valuta estera sono relativi a rapporti di natura commerciale intrattenuti con terzi in Svizzera e Gran Bretagna. Gli stessi hanno generato differenze di cambio di modesto importo: utili e perdite ciascuna pari a circa € 20 mila.

RATEI E RISCONTI PASSIVI

La voce ammonta a € 352.447 mila con una variazione in diminuzione di € 109.455 mila rispetto al 31 dicembre 2003. Essa è così dettagliata:

Dettaglio	31.12.2004	31.12.2003	Differenza
RATEI PASSIVI			
Interessi passivi	1.685	1.201	484
Altri	2.855	2.999	(144)
	4.540	4.200	340
RISCONTI PASSIVI			
Fitti attivi	573	578	(5)
Altri	347.333	457.101	(109.768)
	347.906	457.679	(109.773)
TOTALE	**352.446**	**461.879**	**(109.433)**

I risconti passivi sono principalmente relativi alle quote dei ricavi differiti derivanti:

- dalla cessione alla Società Basictel (€109.833 mila) dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche di competenza dei futuri esercizi, il cui contratto, oggetto di ridefinizione ai sensi delle modifiche introdotte nella scrittura privata del 25 giugno 2003, ha durata di 30 anni. Tali crediti sono stati rettificati, in quanto si è verificata la condizione sospensiva cui era subordinata l'efficacia dell'atto;
- dalla cessione alla Società IPSE 2000 (€ 215.000 mila) del diritto di selezionare ed utilizzare, fino al 31.12.2016, 1.500 siti su cui installare antenne ed apparecchiature per la tecnologia UMTS;
- dal contributo concesso dallo Stato per ripristinare le opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte 1994 (€ 6.585 mila);
- dalla cessione alla Società Infostrada (€ 9.813 mila) del diritto d'uso delle fibre inerti RFI, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altre parti della rete IS (Impianti di Segnalamento e Sicurezza della circolazione Treni).

CONTI D'ORDINE

I conti d'ordine comprendono principalmente:

- fideiussioni per un ammontare di € 2.463 mila, riferite a fideiussioni prestate a favore di terzi;
- avalli per un ammontare di € 5.165 mila, riferite ad avalli in favore di terzi;
- altre garanzie personali per un ammontare di € 8.521.367 mila;
- beni di terzi in consegna pari ad € 221 mila;
- altri conti d'ordine, relativi a "Somme da ricevere dallo Stato", pari ad € 16.454.000 mila e "Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi" pari ad € 5.503.000 mila.

La posta "Altre garanzie personali" si riferisce a garanzie prestate alla controllata TAV per € 5.580.696 mila sui debiti verso banche e per € 2.940.671 mila sul debito ISPA.

Le garanzie sui debiti verso banche riguardano i sotto indicati Istituti Finanziari, per i prestiti a medio e lungo termine concessi alla Società TAV:

- BEI per € 2.651.748 mila;
- Banca OPI per € 500.000 mila;
- Merril Lynch per € 1.000.000 mila;
- DEXIA -CREDIOP per € 350.000 mila;
- Cassa Depositi e Prestiti per € 448.944 mila;
- Westdeutsche Landesbank per € 500.000 mila;
- San Paolo IMI per € 130.000 mila.
- Commissioni mancato utilizzo € 4 mila.

I debiti a medio e lungo termine verso banche contratti da TAV sono tutti assistiti da garanzie prestate da RFI all'Istituto Finanziatore. In particolare RFI ha assunto l'obbligo di pagare, in solido con TAV, ai sensi dell'art. 1273 del Codice Civile, quanto stabilito dai singoli contratti di finanziamento (in termine di capitale, interessi ed altri oneri di natura finanziaria); inoltre i finanziamenti risultano assistiti dalla garanzia dello Stato (azionista unico della Capogruppo) ai sensi della Legge n. 78/1994.

RFI, inoltre, garantisce ISPA, ai sensi dell'art. 1936 e successivi del Codice Civile, dell'adempimento delle obbligazioni di pagamento di TAV fino alla somma massima di € 2.940.671 mila.

La posta relativa agli "Impegni", già valorizzata nel bilancio 2003 per il valore degli impegni residui verso terzi contratti dalla controllata TAV, relativi al Nodo di Firenze e alla tratta Firenze-Roma, in sede di bilancio 2004 è stata azzerata.
Difatti, a seguito dell'operazione di scissione avvenuta il 27.7.2004, tali impegni residui hanno trovato collocazione in parte nel "perimetro di scissione" (prestazioni rese) ed in parte nelle prestazioni residue sui contratti, con i fornitori, ceduti da TAV a RFI.

La copertura finanziaria degli investimenti si realizza per € 5.503.000 mila con fondi già provveduti e per € 16.454.000 mila con fondi da provvedere.
Il decremento della posta "Somme da ricevere dallo Stato", pari ad € 1.464.000, è dovuto all'aumento delle erogazioni correlato all'aumento di capitale sociale, ed è in parte compensato dal contestuale aumento delle risorse disponibili.

CONTO ECONOMICO

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

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione ammonta a € 4.633.725 mila, con una variazione in diminuzione di € 90.752 mila rispetto all'esercizio 2003, e risulta così composto:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	886.256	793.678	92.578
Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	0	0	0
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	340.166	355.849	(15.683)
Altri ricavi e proventi	3.407.303	3.574.950	(167.647)
TOTALE	**4.633.725**	**4.724.477**	**(90.752)**

Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a € 886.256 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Pedaggio e prestazioni infrastrutturali	740.397	658.910	81.487
Navigazione	14.101	12.629	1.472
Vendite di materiali	3.094	2.108	986
Prestazioni a terzi	128.664	120.031	8.633
TOTALE	**886.256**	**793.678**	**92.578**

Nella posta "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" assumono rilevanza determinante i ricavi delle attività proprie del ramo d'azienda infrastruttura, quali il pedaggio.
Questi ultimi riguardano principalmente i rapporti con Trenitalia oltre che con Metronapoli e Serfer. Gli stessi rappresentano, al netto degli sconti, l'84% circa del totale dei ricavi della gestione caratteristica.

In particolare le voci della sottostante tabella sono relative al corrispettivo pagato dalle Imprese Ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura nell'esercizio 2004.

Descrizione	2004	2003	Differenze
Pedaggio	581.465	511.509	69.956
Servizi di traghettamento	43.972	43.219	753
Servizi di manovra	21.771	14.139	7.632
Vendita trazione elettrica	93.189	90.043	3.146
TOTALE	**740.397**	**658.910**	**81.487**

La voce "Pedaggio ed altre prestazioni dell'infrastruttura" registra nell'esercizio 2004 un incremento netto pari ad € 81.487 rispetto all'esercizio 2003. Tale variazione è imputabile principalmente ai seguenti incrementi:

- ✓ € 69.956 mila relativi al "Pedaggio" riflettono l'aumento dei volumi di traffico, il riequilibrio nel carico della rete ed un minore sconto erogato per la variazione del mix di offerta (ovvero aver effettuato corse su tratte di rete con sconti differenziati);
- ✓ € 3.146 mila relativi all'"Energia Elettrica per la Trazione" sono correlati all'incremento del "Pedaggio" sopra descritto;
- ✓ € 7.632 mila relativi ai "Servizi di Manovra" sono relativi alla corretta attribuzione dei costi per i servizi forniti principalmente a Trenitalia per le operazioni connesse al traghettamento dei treni merci e passeggeri per la Sicilia e la Sardegna

Per la prima volta, sono stati contabilizzati alcuni dei servizi non inclusi in pedaggio (art. 20 comma 2, 5 e 6 del D.Lgs. 188/2003), facenti parte del cap. 6.3 del PIR (Prospetto Informativo della Rete), quali: istradamenti, treni speciali, trasporti merci pericolose (servizi obbligatori), rifornimento idrico (servizi complementari), fornitura informazioni complementari – collegamenti Mercurio, Riace (servizi ausiliari), preriscaldamento e climatizzazione treni viaggiatori (servizi complementari). L'ammontare dei servizi suddetti è pari ad € 4.558 mila.

In particolare si evidenzia che nei confronti di Trenitalia l'esercizio 2004 ha fatto registrare:

- un ricavo per pedaggio di € 787.603 mila;
- uno sconto di € 218.005 mila;
- un ricavo di € 91.933 mila per distribuzione di energia AT;
- un ricavo di € 43.972 mila per servizi di traghettamento;
- un ricavo di € 10.678 mila per servizi di manovra;
- un ricavo di € 1.850 mila per servizi di gestione terminali merci;
- un ricavo di € 4.332 mila per servizi accessori alla circolazione.

In merito ai ricavi per servizi di gestione terminali merci, si segnala che gli stessi risultano in flessione rispetto all'anno precedente (€ 3.150 mila), in quanto, a far data dal 1 ottobre 2003 è stato risolto il contratto 85/2003 tra RFI e Trenitalia, in base al quale la gestione di 61 scali merci e la relativa fatturazione è stata affidata alla Divisione Cargo di Trenitalia. Dalla suddetta data tutte le detenzioni di aree e fabbricati ferroviari interni agli scali merci vengono gestiti da Ferservizi - Area Servizi Immobiliari.
I ricavi intersocietari derivanti da introiti sul pedaggio verso Trenitalia rappresentano la voce più significativa dei ricavi del conto economico, la cui incidenza percentuale rispetto ai terzi è del 97,4%. Nonostante il mancato adeguamento del canone al tasso d'inflazione programmato dell'1,7%, previsto per l'inizio del 2004, si è registrato un aumento di tali ricavi per effetto di una maggiore produzione di treni-Km.

Nei confronti di Metronapoli si registrano ricavi per :

- pedaggio di € 8.256 mila con uno sconto di € 787 mila;
- distribuzione di energia AT di € 510 mila.

Nell'esercizio 2004 sono stati contabilizzati nei confronti del mercato esterno:

- ricavi per pedaggio per € 7.692 mila con uno sconto di € 2.907 mila;
- ricavi per distribuzione di energia AT per € 719 mila;
- ricavi per servizi di manovra e di gestione terminali merci per € 3.420 mila;
- un ricavo di € 216 mila per servizi accessori alla circolazione.

I ricavi da pedaggio verso imprese terze, sempre in costante evoluzione, sono passati da € 2.516 mila dell'esercizio 2003, al netto degli sconti, a € 4.785 mila dell'esercizio 2004, con una variazione di € 2.269 mila.

La variazione della "gestione terminali merci" verso il mercato esterno, pari a € 3.418 mila ricompresa nella voce "servizi di manovra", risente sia della regolarizzazione diretta con il mercato di occupazione spazi di fatto già esistenti lo scorso anno ma disciplinati dal contratto quadro con Trenitalia, sia della stipula di nuovi contratti.

Anche la voce "Servizi di traghettamento" registra nel corso del 2004 un lieve incremento pari ad € 753 mila rispetto al 2003 riconducibile principalmente al fatto di aver aumentato il numero dei punti vendita delle corse per le isole maggiori nonché le tariffe applicate sul traghettamento degli autoveicoli.

Gli altri ricavi delle vendite e prestazioni sono così costituiti:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Vendite di:			0
Materiali di scorta	2.256	1.312	944
Pubblicazioni	835	585	250
Materiali diversi	3	211	(208)
	3.094	2.108	986
Prestazioni a terzi			0
Lavori e forniture	85.840	46.410	39.430
Corrispettivi binari di racc., staz. com. e tronchi confine	6.218	13.881	(7.663)
Canoni e noli di materiale rotabile e di altro materiale	374	74	300
Prestazioni sanitarie	18.146	16.658	1.488
Altre prestazioni	18.086	43.008	(24.922)
	128.664	120.031	8.633
TOTALE	**131.758**	**122.139**	**9.619**

Nel complesso la posta "Altri ricavi delle vendite e prestazioni" subisce un incremento netto pari a € 9.619 mila, dovuto principalmente all'effetto congiunto dell'incremento dei "lavori e forniture" (€ 39.430 mila), della diminuzione delle "altre prestazioni" (€ 24.922 mila) e del decremento dei "corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni e tronchi di confine" (€ 7.663 mila).

Nell'esercizio 2004 gli "Altri ricavi delle vendite e prestazioni" hanno subito una riclassifica che, secondo una più corretta allocazione per natura dei conti, rialloca, anche per l'esercizio

2003, i "Ricavi per rimborsi diversi, servizi di pulizia ed utenze" (€ 40.543 mila nell'esercizio 2003) tra i "Proventi diversi" nella posta "Altri ricavi e proventi". Analogamente anche i "Ricavi per attività di formazione", nell'esercizio precedente classificati tra le "Altre prestazioni" (€ 432 mila nell'esercizio 2003), sono stati riallocati nella posta "Proventi diversi" tra gli "Altri ricavi e proventi".

Le prestazioni per "Lavori e forniture" si incrementano con riferimento all'esercizio 2003 dell'85% principalmente a causa di un consistente incremento dei ricavi verso TAV per maggiori prestazioni commissionate e a sua volta appaltate a terzi.

Il decremento dei "corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni e tronchi di confine" (pari a € 7.663 mila) è principalmente imputabile alla stipula della convenzione con la stazione di confine con la Svizzera, a seguito della quale le prestazioni di circolazione erogate in tali impianti vengono remunerate direttamente con il prezzo di pedaggio e quindi ricomprese nella relativa voce di ricavo .

Tra le "Prestazioni a terzi" si ritiene opportuno mettere in evidenza le prestazioni sanitarie che nell'esercizio 2004 ammontano a € 18.146 mila. Il peso percentuale delle prestazioni sanitarie erogate nei confronti delle società del Gruppo FS sul totale è del 51% (solo verso Trenitalia il valore di queste nell'esercizio 2004 è di € 8.877 mila). Peraltro è da evidenziare che le prestazioni sanitarie infragruppo si incrementano rispetto all'esercizio 2003 di € 544 mila, mentre quelle verso il mercato esterno aumentano di € 944 mila.

Tra le "Altre prestazioni" vengono ricomprese le seguenti tipologie:

- prestazioni rese dall'Istituto Sperimentale (€ 1.331 mila);
- rimborsi di costi sostenuti per altre società del Gruppo (€ 1.429 mila);
- prestazioni diverse (€ 15.247 mila).

Nel complesso tale posta subisce un decremento di € 24.922 mila dovuto principalmente alla realizzazione di nuovi cavalcavia ed elettrodotti dell'Area Centro Nord effettuati nell'anno precedente. In tale voce figurano anche i ricavi derivanti dai canoni corrisposti dal Gestore della Rete di Trasmissione Nazionale per l'utilizzo di elettrodotti di alta tensione di proprietà della Società.

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a € 340.166 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Materiali	173.460	190.418	(16.958)
Oneri finanziari	3.079	0	3.079
Costi interni	163.627	165.431	(1.804)
TOTALE	**340.166**	**355.849**	**(15.683)**

Il decremento della voce per materiali, pari a € 16.958 mila, e per costi interni, pari a € 1.804 mila, è principalmente dovuto a minori capitalizzazioni del costo del lavoro in conseguenza del minor numero di ore attribuito agli interventi di investimento, dovuto sia alla riduzione delle consistenze del personale tecnico, sia ad una redistribuzione di attività tra manutenzione ordinaria e straordinaria.

Tale decremento è parzialmente compensato dall'incremento di € 3.079 per oneri finanziari è riconducibile alla capitalizzazione degli interessi passivi sul finanziamento ISPA, finalizzato alla realizzazione della parte di infrastruttura ferroviaria per il sistema AV/AC acquisita da RFI con la scissione TAV analiticamente descritta nella Relazione sulla gestione.
La capitalizzazione di tali interessi passivi avviene al netto sia degli interessi attivi maturati sul conto ISPA, dove confluiscono i ricavi derivanti dalle emissioni di Notes o dalla sottoscrizione di Fundings Loans, sia degli interessi attivi maturati sui tiraggi dei prestiti ISPA accreditati sul c/c intersocietario intestato a RFI.

Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a € 3.407.303 mila ed è così dettagliata :

Descrizione	2004	2003	Differenze
Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali			
Contratto di Programma	1.303.999	382.100	921.899
Altri	1.495	4.386	(2.891)
	1.305.494	386.486	919.008
Proventi immobiliari			
Locazione immobili	26.925	74.118	(47.193)
Affitti di terreni	9.173	9.504	(331)
Altre	74.732	60.093	14.639
	110.830	143.715	(32.885)
Utilizzo integrazione fondo ristrutturazione	1.830.782	1.926.372	(95.590)
Utilizzo fondo manutenzione ordinaria	0	977.000	(977.000)
Altri			
Prodotti accessori al traffico ferroviario	231	402	(171)
Sopravvenienze attive della gestione caratteristica	74.022	14.990	59.032
Pubblicità nelle stazioni e nei treni	7.238	9.957	(2.719)
Proventi diversi	78.706	116.028	(37.322)
	160.197	141.377	18.820
TOTALE	**3.407.303**	**3.574.950**	**(167.647)**

Anche per l'esercizio 2004 il segmento di mercato interessato dall'attività di RFI è sostanzialmente caratterizzato da una spiccata prevalenza dei rapporti con lo Stato e con le Società del Gruppo FS, più che verso il mercato esterno, dato che:
• il progressivo allargamento al mercato esterno continua ad interessare volumi ridotti;
• i ricavi patrimoniali sono in gran parte relativi a rapporti con Ferservizi, Grandi Stazioni, Centostazioni, Trenitalia, Metropark e Ferrovie dello Stato.

I contributi in conto esercizio da Contratto di Programma sono erogati a copertura:

- degli oneri di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura, ovvero i costi sostenuti per la manutenzione della rete (compresa anche la manutenzione eccezionale);
- degli extra costi di condotta (K2), ovvero dello sconto praticato alle aziende di trasporto a causa del ritardo nell'adeguamento dell'infrastruttura alle esigenze delle Imprese Ferroviarie di utilizzare il macchinista unico sulle linee;
- degli oneri demaniali, ovvero dei costi relativi agli oneri concessori ed alle tasse concessionali derivanti dall'uso di beni demaniali;

- delle perdite del servizio traghetto con la Sardegna e la Sicilia;
- dei contributi relativi all'art. 14.4 D.Lgs n. 188/2003 per la riduzione dei costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso.

I contributi in conto esercizio per il 2004 sono stati iscritti in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria per l'anno 2004, al netto del tagli operato dal Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica, ampiamente riportato nella Relazione sulla gestione.
Secondo quanto previsto dall'art. 17 del Contratto di Programma, la Società deve presentare entro il 30 giugno 2005 apposita rendicontazione che attesti l'entità degli extra-costi di condotta sostenuti, nonché degli oneri concessori e tasse concessionali, al fine di determinare le eventuali differenze annuali rispetto ai contributi riconosciuti in via preventiva. Su tali basi saranno definiti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti gli eventuali conguagli sulle somme già riconosciute per il 2004. I contributi suddetti sono stati quindi contabilizzati tenendo conto del sopramenzionato art. 17 del Contratto di Programma, con il reintegro, rispetto all'esercizio precedente, dei contributi per la manutenzione della rete: ai fini della valutazione dell'incremento che si registra nell'esercizio 2004, lo stesso deve essere messo in relazione con la diminuzione dell'utilizzo fondo manutenzione ordinaria, come più avanti meglio descritto.

La flessione degli "Altri contributi" è dovuta sostanzialmente ad una minore imputazione dei ricavi nell'esercizio 2004 relativi all'Alluvione del Piemonte del 1994 (riduzione di € 3.010 mila), in quanto i costi sostenuti a fronte di tale partita sono sensibilmente diminuiti rispetto all'esercizio precedente.

Il decremento netto dei "Proventi immobiliari" (€ 32.885 mila) è determinato principalmente dalle seguenti variazioni:

- minori ricavi per "indennità mancata liberazione immobili" e oneri condominiali relativi ai rimborsi da parte di Trenitalia e Ferservizi per conto di Grandi Stazioni, tale posta trova correlazione nei minori costi verso Grandi Stazioni dovuti alla modifica di trattamento contabile attuata al fine di evitare che il conto economico di RFI sia interessato da partite aventi esclusivo carattere patrimoniale (debiti verso Grandi Stazioni, crediti verso le altre Società utilizzatrici degli spazi). Ciò, in attesa della riconduzione del rapporto contrattuale alle singole Società utilizzatrici, con contestuale cessazione del ribaltamento degli oneri sostenuti da RFI come unica interfaccia di Grandi Stazioni;
- minori ricavi per le locazioni degli immobili a seguito dell'operazione di scissione immobiliare avvenuta il 31 ottobre 2003;
- maggiori ricavi relativi ai canoni di retrocessione realizzati da Grandi Stazioni e Centostazioni per un più efficiente utilizzo degli spazi commerciali nelle stazioni.

I "Proventi immobiliari" sono relativi a rapporti con le seguenti società del Gruppo FS:

- Ferservizi per € 12.022 mila, di cui € 1.573 mila per "locazione immobili", € 3.743 mila per "affitto di terreni" e € 6.706 mila per "altri";
- Grandi Stazioni per € 24.661 mila, relativi esclusivamente a "canoni di retrocessione";
- Centostazioni per € 9.599, di cui € 8.723 mila per "canoni di retrocessione" ed € 876 per canoni diversi;
- Trenitalia per € 7.345 mila, relativi a canoni di locazione immobili;
- Italferr per € 635 mila, relativi esclusivamente a "canoni di locazione fabbricati non strumentali";

- Ferrovie dello Stato per € 1.722 mila, relativi esclusivamente a "canoni di locazione fabbricati";
- Metropark per € 547 mila, di cui € 421 mila relativi alla locazione delle aree strumentali e € 126 mila relativi ad affitto di aree non strumentali.

Il decremento dei "Proventi immobiliari" verso società del Gruppo è parzialmente compensato dall'incremento dei ricavi per gli accordi di interconnessione sul sistema GSM-R stipulati con Vodafone (€ 14.241 mila), TIM (€ 2.370 mila) e Telecom (€ 14 mila). In particolare tali ricavi si riferiscono alla concessione a titolo oneroso del diritto d'uso e godimento di aree lungo linea per il posizionamento delle stazioni radio (siti) e accesso del segnale della rete dei tre gestori agli impianti di amplificazione del segnale radioelettrico della rete GSM-R all'interno delle gallerie ferroviarie. Infine in tale posta è ricompresa sia la quota del diritto d'uso di Infostrada di € 516 mila sia la quota del canone della società Basictel di € 4.260 mila per l'utilizzo di segmenti di linea.

L'utilizzo dell'Integrazione Fondo Ristrutturazione ex lege 448/98

L'utilizzo dell'Integrazione Fondo ristrutturazione – istituito in sede di redazione del bilancio relativo all'esercizio 2002 - è relativo alla copertura degli oneri di ammortamento e delle minusvalenze da dismissione cespiti.

L'utilizzo del Fondo Manutenzione Ordinaria

Per l'esercizio 2004 si è ritenuto di non procedere ad alcun utilizzo del Fondo Manutenzione Ordinaria, istituito in sede di redazione del bilancio relativo all'esercizio 2002.

Altri proventi

Tale posta ha subito nell'esercizio 2004 alcune riclassifiche che, secondo una più corretta allocazione per natura dei conti, ha determinato le seguenti variazioni relative all'esercizio 2003:

- i ricavi derivanti dalla "vendita del materiale fuori uso" (€ 13.013 mila) sono stati riclassificati da "Prodotti accessori al traffico ferroviario" ai "Proventi diversi";
- come precedentemente detto tra i "Proventi diversi" sono stati ricompresi i ricavi derivanti dall'attività di formazione (€ 432 mila), "Ricavi per rimborsi diversi, servizi di pulizia ed utenze" (€ 40.543 mila).

La variazione positiva degli Altri proventi (€ 18.820 mila) è principalmente determinata da due fattori:

- il generarsi di sopravvenienze attive per il rilascio del fondo rischi IDAFF (per € 33.994 mila) e del fondo rischi INAIL (per € 21.251 mila), a seguito della definizione e regolarizzazione di tutte le posizioni aperte avvenuta a fine anno con il pagamento all'Istituto di € 12.973 mila;
- una riduzione dei ricavi relativi a "Ricavi per rimborsi diversi, servizi di pulizia ed utenze" riconducibile ai seguenti motivi:
  - i ricavi per riaddebito dei costi di pulizia, si riducono di € 4.062 mila in conseguenza del fatto che il contratto dei servizi di pulizia è stato ricondotto alle singole Società utilizzatrici del suddetto servizio, pertanto RFI non effettua più il ribaltamento di questi oneri a Trenitalia e Ferservizi;
  - analoga situazione si registra relativamente ai rimborsi per costi comuni di gestione che si riducono di € 7.299 mila a seguito della cessione dei contratti di servizio da RFI a Centostazioni;
  - minori rimborsi e ricavi diversi relativi al mercato per € 2.807 mila;

- infine il rimborso dei costi del personale distaccato registra una riduzione, pari a € 3.177 mila, per effetto del rientro di personale distaccato principalmente presso Ferservizi.

Tra gli Altri proventi è compresa la quota attribuita nell'esercizio 2004 del corrispettivo addebitato alla Società Ipse per la concessione del diritto d'uso e godimento di 1.500 siti al fine di installare e mantenere antenne, impianti ed altri apparati per telecomunicazioni mobili con tecnologia UMTS. La relativa quota capitale e interessi è stata determinata per il primo semestre 2004 in complessive € 25.000 mila, di cui € 7.000 mila sono contabilizzati tra i proventi finanziari, sulla base dell'assunto contrattuale, in continuità con quanto effettuato in sede di redazione dei bilanci relativi agli esercizi precedenti ed in coerenza con l'esito della transazione intervenuta con detta Società di cui si è dato notizia nella Relazione sulla gestione.

Infine c'è da rilevare che negli "Altri proventi" sono ricompresi i ricavi verso la Viacom SpA per la pubblicità nelle stazioni e sui treni che nell'esercizio 2004 sono stati pari a € 7.238 mila, con una diminuzione pari ad € 2.720 mila. Tale variazione è imputabile al fatto che la convenzione con la società Viacom SpA, in capo a RFI per tutte le società del Gruppo, è scaduta il 30 giugno 2004 e per il secondo semestre 2004, in attesa del completamento della procedura di gara per l'aggiudicazione del nuovo affidamento, sono stati stipulati singoli contratti per ciascuna società del Gruppo.

COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi della produzione ammontano a € 4.663.861 mila con una variazione in diminuzione di € 57.723 mila rispetto all'esercizio 2003.

Essi risultano così composti:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	351.879	328.470	23.409
Servizi	666.782	656.960	9.822
Godimento beni di terzi	55.746	55.606	140
Personale	1.535.461	1.529.936	5.525
Ammortamenti e svalutazioni	1.829.968	1.926.372	(96.404)
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	5.349	9.926	(4.577)
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	12.339	47.229	(34.890)
Accantonamenti per rischi	142.502	76.340	66.162
Altri accantonamenti	2.200	16.761	(14.561)
Oneri diversi di gestione	61.635	73.984	(12.349)
TOTALE	**4.663.861**	**4.721.584**	**(57.723)**

Tale decremento e' sostanzialmente dovuto alla forte diminuzione degli "ammortamenti delle immobilizzazioni materiali" (conseguentemente all'azzeramento del coefficiente di ammortamento dei terreni ed al decremento da scissione immobiliare, secondo quanto già indicato nella Sezione 3 della Nota Integrativa), della "Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo", degli "altri accantonamenti" e degli "oneri diversi di gestione" a fronte invece di un aumento degli "accantonamenti per rischi ed oneri", degli "acquisti di materie prime" e dei "costi per servizi".

Il dettaglio delle voci che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a € 351.879 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Acquisto di materiali	243.797	222.021	21.776
Energia elettrica per la trazione dei treni	80.000	76.500	3.500
Illuminazione e forza motrice	28.082	29.949	(1.867)
TOTALE	**351.879**	**328.470**	**23.409**

Gli acquisti di materiali effettuati nell'esercizio 2004 sono relativi agli acquisti per il magazzino per € 192.372 mila, con una crescita rispetto all'esercizio 2003 di € 26.311 mila, e agli acquisti in conto esercizio per € 51.425 mila, con un decremento di € 4.535 mila rispetto all'esercizio precedente.
In particolare per quanto attiene gli acquisti per il magazzino, nel corso del 2004 si è registrato un livello complessivo di forniture, per entrate da ordini di materiali d'armamento e tecnologici, di circa € 174.000 mila, valore che risulta in aumento rispetto all'esercizio 2003 (€ 165.000 mila), per effetto di un aumento registrato nelle richieste di materiali per l'esecuzione dei lavori. I consumi sono stati pari a € 218.000 mila a conferma del trend in diminuzione negli ultimi anni (€ 246.000 mila nel 2003 e € 271.000 nel 2002).
Tuttavia la razionalizzazione di consumi e acquisti ha garantito l'obiettivo di riduzione delle rimanenze, come peraltro si evince dal commento della voce Rimanenze nell'apposita voce di Stato Patrimoniale.

Servizi

La voce ammonta a € 666.782 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Servizi e lavori appaltati:			
- Pulizia, aut. sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri	136.574	130.717	5.857
- Servizi gest. Patrimonio immobiliare	76.926	80.471	(3.545)
- Servizi informatici in outsourcing	13.733	39.840	(26.107)
Totale servizi e lavori appaltati	**227.233**	**251.028**	**(23.795)**
Manutenzioni e riparazioni			
- Beni immobili	117.894	123.260	(5.366)
- Beni mobili	18.839	19.127	(288)
Totale manutenzioni e riparazioni	**136.733**	**142.387**	**(5.654)**
Prestazioni diverse:			
- Consulenze	6.491	4.214	2.277
- Prestazioni professionali	15.393	10.677	4.716
- Servizi di mensa e ticket restaurant	27.305	29.221	(1.916)
- Contratto di outsourcing	26.840	0	26.840
- Personale distaccato	5.752	6.150	(398)
- Utenze	33.230	33.844	(614)
- Premi assicurazioni	31.652	30.023	1.629
- Manutenzione eccczionale	24.110	24.517	(407)
- Contabilità e tesoreria	14.355	15.327	(972)
- Amministrazione del personale	12.227	13.589	(1.362)
- Concorsi e compensi ad altre ferrovie	7.174	12.222	(5.048)
- Facilities	7.437	9.537	(2.100)
- Pubblicità e marketing	6.723	9.402	(2.679)
- Polfer	9.390	8.432	958
- Servizi di Holding	7.598	7.707	(109)
- Spazi serviti	5.431	7.006	(1.575)
- Istruzione professionale	5.980	6.901	(921)
- Ferrhotel	2.249	2.290	(41)
- Viaggi e soggiorni	15.403	9.972	5.431
- Altre prestazioni	38.076	22.514	15.562
Totale prestazioni diverse	**302.816**	**263.545**	**39.271**
TOTALE	**666.782**	**656.960**	**9.822**

Nei "Costi per servizi" sono state apportate delle riclassifiche che hanno interessato anche l'esercizio 2003, al fine di riallocare specifici conti secondo una più corretta classificazione per natura; più in dettaglio queste hanno riguardato:

- il "contributo al trasporto gratuito dei titolari della carta di libera circolazione" (pari a € 34.921 mila) è stato riallocato dalle "altre prestazioni" in una voce specifica tra gli "oneri diversi di gestione";
- il "contributo al trasporto per motivi di servizio dei titolari della carta di libera circolazione" (€ 4.813 mila) è stato riallocato dalle "altre prestazioni" nei "viaggi e soggiorni".

Anche i costi per "servizi informatici in *outsourcing*", nell'esercizio precedente classificati tra i "Servizi e lavori appaltati" nella voce "Costi per servizi", nell'esercizio 2004 sono stati classificati tra le "prestazioni diverse", all'interno della stessa voce.

Si evidenzia di seguito un dettaglio della posta "Servizi e lavori appaltati" relativamente ai rapporti intrattenuti con le società del Gruppo nel corso dell'esercizio 2004:

- ✓ servizi di gestione del patrimonio immobiliare:
  - € 42.826 mila verso Grandi Stazioni;
  - € 14.078 mila verso Ferservizi;
  - € 19.776 mila verso Centostazioni;
- ✓ servizi informatici:
  - € 29.393 mila verso T.S.F.;
  - € 7.424 mila verso Ferservizi;
- ✓ trasporti, spedizioni e servizi appaltati:
  - € 7.730 mila verso Trenitalia;
  - € 1.541 mila verso Italferr;
  - € 1.104 mila verso Omnia Express;
  - € 33 mila verso Ferrovie dello Stato;
  - € 78 mila verso Sogin.
- ✓ riparazione e manutenzione:
  - € 1.270 mila verso Trenitalia;
  - € 20 mila verso Ferservizi;
  - € 42 mila verso T.S.F..

L'incremento della voce "Pulizia, autoservizi sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri" pari a € 5.857 mila è la risultante dell' incremento dei servizi e lavori appaltati a terzi (sgombero neve), dell'aumento dei costi per stampa orari e della riduzione dei servizi di pulizia e del servizio di trasporto e spedizione verso imprese del Gruppo.
In particolare la rilevante riduzione, già evidenziata nel primo semestre 2004, dei costi per "Servizi di pulizia" è dovuta sostanzialmente all'avvenuta suddivisione dei contratti con le ditte fornitrici tra le varie società del Gruppo: RFI non sostiene più tali costi per conto di altre società del Gruppo (Trenitalia e Ferservizi nell'esercizio 2003) con successivo riaddebito alle stesse, ma ciascuna società sostiene i costi di pulizia direttamente nei confronti dei fornitori terzi. E' opportuno mettere in evidenza che, contestualmente, si è registrata una diminuzione del Valore della produzione "Ricavi per rimborsi diversi, servizi di pulizia ed utenze", come illustrato nel commento alla specifica voce di Nota integrativa.
C'è comunque da rilevare che una parte di tale riduzione di costi è determinata dallo slittamento nel perfezionamento delle procedure negoziali nei servizi appaltati, una parte invece è compensata da un aumento dei costi dovuto al rallentamento del processo di gestione

diretta dei costi per conto di Centostazioni e dall'aumento dei costi di pulizia interbinari rimaste a carico della Società.

La riduzione dei costi per servizi di trasporto e spedizione, pari a € 4.127 mila, è determinata dall'incremento della quota dei costi sostenuti verso Trenitalia relativa ad investimenti.

Il decremento della voce "Servizi di gestione del patrimonio immobiliare" pari a € 3.545 mila rispetto all'esercizio 2003 è determinato principalmente dalle seguenti variazioni:

- minori costi per € 7.568 mila verso Ferservizi per effetto della scissione parziale del patrimonio di RFI a favore della Società Ferrovie Real Estate, relativamente alla gestione immobiliare del patrimonio ed alle *fee* connesse alle dismissioni e valorizzazioni immobiliari;
- maggiori costi per € 2.013 mila verso Centostazioni da attribuirsi ad un aumento degli oneri condominiali.

I costi per "Riparazioni e manutenzioni" sia dei beni mobili che immobili registrano una diminuzione complessivamente pari a € 5.654 mila rispetto all'esercizio 2003 sono principalmente relativi ai lavori di manutenzione effettuati sulla flotta di proprietà della Società che presta servizio merci e passeggeri verso le isole maggiori (navi traghetto Garibaldi, Iginia, Garba, etc.).

L'andamento dei costi relativi ai servizi informatici in *outsourcing* risulta sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente, con una variazione positiva complessivamente pari a € 722 mila. C'è da rilevare che a partire dal 2003 il rapporto di gestione di tale servizio per RFI non è più verso Ferrovie dello Stato in qualità di "*provider*" bensì direttamente con la società TSF, come già descritto nella Relazione sulla Gestione.

L'incremento dei costi per consulenze (€ 2.277 mila) e per prestazioni professionali (€ 4.716 mila) riguarda principalmente il completamente del passaggio delle attività legali in materia di contenzioso civile, amministrativo e penale da Ferrovie dello Stato SpA ad RFI, già avviato nel 2003; l'aumento dei costi delle assicurazioni (€ 1.629 mila) riguarda invece i costi delle relative polizze.

I costi relativi alla manutenzione eccezionale, pari a € 24.110, fanno parte dell'insieme di quegli interventi urgenti intesi alla sola riparazione dei danni di forza maggiore dovuti ad eventi eccezionali che escludono per loro natura la programmabilità. Ove nel corso di tali interventi vengano effettuate anche attività di rinnovo/miglioria, la quota relativa a queste ultime viene capitalizzata. Parte di tali costi anche nel 2004 sono ricompresi nella voce "Riparazioni e Manutenzioni" ed in parte riguardavano anche impiego di materiali per un onere complessivo pari a € 25.820.

Il decremento che si registra per la posta "Concorsi e compensi ad altre ferrovie" (€ 5.048 mila) relativo ai servizi erogati nelle stazioni di confine, è da mettere in relazione alla corrispondente diminuzione dei corrispondenti ricavi verso le ferrovie estere, come già commentato nell'apposita voce degli "Altri ricavi e proventi".

Nella posta "Viaggi e soggiorni", come sopradetto, è ricompresso l'onere per il "contributo al trasporto per motivi di servizio dei titolari di carta di libera circolazione", pari a € 4.813 mila.

Per quanto attiene alla posta "Prestazioni diverse", si evidenziano di seguito i rapporti intrattenuti con le società del Gruppo nel corso dell'esercizio 2004:

- ✓ premi assicurativi – per € 31.633 mila - e Polfer – per € 9.384 mila - sono esclusivamente verso la controllante Ferrovie dello Stato;
- ✓ riduzione della posta *"Facilities"* pari a € 2.100 mila a seguito della razionalizzazione del processo di ribaltamento dei costi da parte di Ferservizi;
- ✓ pubblicità e *marketing* per € 1.806 mila verso Grandi Stazioni, per € 357 mila verso Centostazioni, per € 4 mila verso ISFORT, per € 7 mila verso Ferservizi e per € 325 mila verso Trenitalia che trovano il corrispondente ricavo negli "altri proventi" (come ribaltamento da Viacom SpA);
- ✓ "Servizi Amministrativi Generali di Gruppo" che si compongono secondo la seguente ripartizione:
  - o attività di service amministrativo per € 34.038 mila verso Ferservizi;
  - o servizi comuni per € 7.684 mila verso Ferrovie dello Stato;
  - o servizi di ferrotel per € 2.249 mila e di mense per € 1.070 mila verso Ferservizi;
- ✓ tra le "altre prestazioni" inoltre si evidenziano:
  - o i costi per prestazioni di personale per € 5.052 mila verso Ferrovie dello Stato;
  - o costi per corsi di istruzione professionale per € 1.683 mila e costi per spazi serviti per € 5.320 mila verso Ferservizi.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a € 55.746 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Fitti e spese accessorie di locali privati	18.843	25.794	(6.951)
Rimborso oneri condominiali	0	13.602	(13.602)
Canoni per utilizzo brevetti - marchi	9.475	9.722	(247)
Locazioni e noleggio beni strumentali e altri beni	1.786	1.402	384
Altri canoni e noli	25.642	5.086	20.556
TOTALE	**55.746**	**55.606**	**140**

I costi per "Godimento di beni di terzi" risultano nel complesso stabili con un aumento di € 140 mila, principalmente per l'effetto composto della riduzione generalizzata di tutte le voci che compongono tale posta ad eccezione dell'aumento degli altri canoni (€ 20.556 mila).

Nella posta "Fitti e spese accessorie di locali privati" sono da rilevare gli oneri verso Grandi Stazioni per € 10.134 mila, i costi verso Ferrovie Real Estate per € 8.168 mila, relativi all'affitto per l'uso dei locali ceduti con la scissione, ed in minima parte quelli verso Trenitalia (€ 5 mila).

Il "Rimborso degli oneri condominiali" nel 2004 risulta completamente azzerato per effetto del mutato trattamento contabile verso Grandi Stazioni citato nella voce "Altri ricavi e proventi" della presente Nota integrativa.

La voce "Canoni per utilizzo brevetti" è relativa al canone per l'utilizzo del marchio verso la controllante Ferrovie dello Stato (€ 9.475 mila).

Inoltre, nella voce "Locazione e noleggio beni strumentali", è registrato il costo del noleggio carri nei confronti di Trenitalia (€ 1.767 mila).

Infine, tra gli "Altri canoni e noli" si evidenzia un incremento pari a € 20.556 mila relativo principalmente ai costi dei sistemi di segnalamento e telecomunicazioni corrisposti al Ministero delle Comunicazioni per la concessione delle radiofrequenze (GSM-R) e alle Società Vodafone e TIM, per i servizi di *roaming* nazionale offerti ad integrazione della rete GSM-R: tali costi sono da mettere in relazione al corrispondente aumento di ricavi registrato tra le "Altre servitù" per i nuovi accordi fatti con i gestori telefonici, come anche commentato nella suddetta voce della presente Nota Integrativa.

Personale

La voce ammonta a € 1.535.461 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Salari e stipendi	1.133.126	1.127.287	5.839
Oneri sociali	290.013	295.721	-5.708
Trattamento di fine rapporto	110.510	105.793	4.717
Trattamento di quiescienza e simili			
Altri costi	1.812	1.135	677
TOTALE	**1.535.461**	**1.529.936**	**5.525**

Il costo del personale presenta un incremento rispetto all'esercizio 2003 determinato principalmente dal rinnovo contrattuale avvenuto nel corso dell'esercizio precedente nonostante la diminuzione della consistenza media del personale correlata anche al ritardo nel processo di ingresso di nuovo personale (quadri ed impiegati).
Per i dettagli relativi alle consistenze del personale si fa rinvio al paragrafo "Dati sull'occupazione".
La riduzione degli oneri sociali rispetto allo scorso esercizio è legata prevalentemente alla riduzione delle aliquote INAIL passate dal 26,26‰ al 24,24‰.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a € 1.835.316 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	22.131	15.977	6.154
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.807.836	1.910.395	(102.559)
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0	0
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	5.349	9.926	(4.577)
TOTALE	**1.835.316**	**1.936.298**	**(100.982)**

Gli ammortamenti e le svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante ammontano, complessivamente a € 1.835.316 mila con un decremento di € 100.982 mila dovuto in massima parte all'azzeramento del coefficiente di ammortamento della categoria Terreni strumentali, secondo quanto già indicato nell'apposito paragrafo della Nota Integrativa, nonché per effetto dell'operazione di scissione immobiliare che ha comportato un decremento del patrimonio immobiliare con conseguente riduzione dei relativi ammortamenti.
L'effetto sul conto economico 2004 di tale cambiamento nei coefficienti di ammortamento è pari a circa € 80.000 mila: si precisa che tale variazione non ha alcun impatto sul risultato d'esercizio in quanto il valore degli ammortamenti viene neutralizzato con l'utilizzo dell'integrazione fondo ristrutturazione, come già commentato nell'apposito paragrafo della Nota Integrativa.
L'ammortamento dei cespiti ha dato luogo a prelevamenti dall'integrazione fondo ristrutturazione appostato nella posta A.5 a) dei Ricavi della produzione per un importo pari al totale degli ammortamenti registrati nell'esercizio 2004. Per quanto riguarda le aliquote di ammortamento applicate si rimanda alla sezione 3 Criteri di valutazione della Nota integrativa.

Nell'esercizio 2004 è stato ritenuto necessario procedere ad accantonamenti per svalutazione dei crediti per tenere conto di crediti ritenuti inesigibili come già commentato nei paragrafi di Nota Integrativa relativi alla voce Crediti dell'attivo circolante.

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

La voce ammonta a € 12.339 mila con un decremento di € 34.890 mila imputabile principalmente al decremento delle giacenze, come più ampiamente detto nel commento di Nota Integrativa dell'Attivo relativamente alle Rimanenze.

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a € 144.702 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Accantonamenti per rischi			
- Contenzioso	62.399	55.882	6.517
- Valorizzazioni	0	6.689	(6.689)
- Altri rischi	80.103	13.769	66.334
	142.502	76.340	66.162
Altri accantonamenti			
- Altri oneri	2.200	16.762	(14.562)
	2.200	16.762	(14.562)
TOTALE	**144.702**	**93.102**	**51.600**

La posta registra nel complesso un'incremento rispetto all'esercizio 2003 corrispondente a € 51.600 mila. Tale variazione è dovuta soprattutto ai maggiori accantonamenti effettuati a fronte del contenzioso del lavoro (€ 57.763 mila) e del contenzioso con l'ENEL (€ 78.000 mila).
Per ulteriori dettagli si rimanda al commento di Nota Integrativa del Passivo relativamente ai Fondi per Rischi ed Oneri.

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a € 61.635 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	814	83	731
- Spese partecipazione a mostre, fiere, ecc...	19	231	(212)
- Quote associative e contributi ad Enti vari	681	982	(301)
- Contributo trasporto gratuito titolari CLC	38.264	34.939	3.325
- Sopravvenienze passive della gestione caratteristica	5.928	9.328	(3.400)
- Altri costi	1.696	7.236	(5.540)
	47.402	52.799	(5.397)
Oneri tributari			
- ICI	3.711	10.082	(6.371)
- Imposta di registro	178	106	72
- Altre imposte	10.344	10.997	(653)
	14.233	21.185	(6.952)
TOTALE	**61.635**	**73.984**	**(12.349)**

Gli "Oneri diversi di gestione" presentano una riduzione rispetto all'esercizio precedente pari a € 12.349 mila dovuta alla riduzione dei "costi diversi" per € 5.397 mila e degli "oneri tributari" per € 6.952 mila.

La voce "Costi diversi" ha subito una riclassifica che ha interessato anche l'esercizio 2003 che, come già descritto nel commento dei "costi per servizi", rialloca il contributo al trasporto gratuito dei titolari della carta di libera circolazione (€ 34.939 mila) in un'apposita voce dalla posta "oneri diversi di gestione". In particolare tale onere per l'esercizio 2004 ammonta a € 38.264 mila.

Il saldo della posta "Sopravvenienze passive della gestione caratteristica" è dovuto sostanzialmente all'aggiornamento della stima per gli anni 2002 e 2003 degli oneri relativi alle stazioni comuni con le ferrovie estere, nonché ai costi per contributi INAIL relativi agli oneri per danno biologico per gli anni dal 2000 al 2002.

Si evidenzia che gli oneri derivanti dalle minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo pari ad € 814 mila trovano copertura nell'utilizzo del fondo integrazione ex lege 448/98, come meglio commentato in apposita voce di Nota Integrativa tra i Fondi Rischi ed Oneri.

La riduzione dell'I.C.I. registrata nell'esercizio 2004 di € 6.371 mila è da ricondurre al trasferimento degli immobili della Società avvenuta a seguito dell'operazione di scissione immobiliare.

Nelle "Altre Imposte" si evidenzia l'IVA indetraibile da pro-rata maturata nell'esercizio 2004, per € 4.827 mila, che trae origine dalle operazioni attive esenti e, principalmente, dalle attività di natura sanitaria.

Infine nelle altre imposte si evidenziano la tassa raccolta rifiuti solidi urbani per € 2.524 mila, la tassa di concessione governativa utenza TIM per € 2.031 mila, le tasse di circolazione per € 116 mila, l'imposta di bollo € 66 mila, altre imposte e tasse per € 779 mila (vidimazione libri contabili, occupazione spazi ed altro).

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

I proventi e oneri finanziari ammontano complessivamente a € 24.592 mila con una variazione in aumento di € 10.489 mila rispetto all'esercizio 2003. Essi risultano così composti:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Proventi finanziari			
Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate e collegte	0	0	0
- in altre imprese	0	0	0
	0	0	0
Altri proventi finanziari			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da imprese controllate e collegate	0	0	0
- da imprese controllanti	0	0	0
- altri	0	0	0
	0	0	0
Da titoli inscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Da titoli inscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Proventi diversi dai precedenti			
- da imprese controllate e collegate	128	0	128
- da imprese consociate	0	14	(14)
- da imprese controllanti	24.799	15.256	9.543
- da altri			
- interessi attivi su c/c bancari e postali	2.192	2.974	(782)
- interessi attivi su pronti c/termine	0	0	0
- interessi di mora	5.274	5.563	(289)
- interessi su crediti	149	208	(59)
- diversi	8.285	7.527	758
	40.827	31.542	9.285
Totale proventi finanziari	**40.827**	**31.542**	**9.285**
Oneri finanziari			
Interessi ed altri oneri finanziari			
- verso imprese controllate e collegate	0	0	0
- verso imprese controllanti	7	129	(122)
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	0	0	0
- su debiti verso istituti finanziari	10.000	10.569	(569)
- diversi	6.418	6.700	(282)
Totale oneri finanziari	**16.425**	**17.398**	**(973)**
Utili e (perdite) su cambi	**190**	**(41)**	**231**
Saldo della gestione finanziaria	**24.592**	**14.103**	**10.489**

Come detto nella Relazione sulla Gestione, la gestione finanziaria è demandata alla Capogruppo, con la quale RFI intrattiene un c/c intersocietario.

Dalla gestione di detto conto corrente deriva un attivo pari a € 24.792 mila, derivante dalla differenza tra gli interessi attivi per € 24.799 mila e gli interessi passivi per € 7 mila. L'incremento registrato nel 2004 degli interessi attivi maturati sul c/c intersocietario è dovuto all'incremento della giacenza media derivante essenzialmente dalla disponibilità della liquidità connessa al prestito OPI Gruppo San Paolo IMI acquisita in occasione della scissione immobiliare del 2003.
Nella voce interessi attivi da imprese controllanti sono ricompresi anche gli interessi maturati sull'IVA richiesta a rimborso per € 2.555 mila; tra gli interessi ed altri oneri su debiti verso controllanti sono invece ricompresi le commissioni passive su fidejussioni (€ 7 mila).

Tra gli "Altri proventi finanziari" vi sono interessi di mora per € 5.274 mila. Tale posta accoglie anche la componente finanziaria relativa all'attualizzazione dei crediti di IPSE (€ 7.000 mila) ed interessi attivi su depositi bancari e postali (€ 2.191 mila) principalmente maturati sul conto corrente acceso presso l'Istituto S. Paolo di Torino.

Tra gli oneri finanziari sono compresi:

- gli interessi che la Società ha sostenuto sul 24,2706% del prestito Banca OPI SpA, già IMI, scaduto il 15 giugno 2004 trasferito al Tesoro fin dal 1997, pari a € 2.154 mila;
- gli interessi passivi sul finanziamento ISPA, pari a € 3.605 mila, capitalizzati al netto degli interessi attivi relativi all'operazione in oggetto (€ 526 mila), come descritto nella voce "Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni" della presente Nota Integrativa;
- interessi passivi relativi al mutuo acceso presso la Cassa Depositi e Prestiti, pari a € 4.240 mila.

Si evidenzia che il saldo netto degli utili e perdite su cambi al 31.12.2004 presenta un utile pari a € 190 mila, di cui € 4 mila relativo all'utile non realizzato sui crediti e debiti in valuta che andrà destinato a specifica riserva di patrimonio netto.

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

La voce "Rettifiche di valore di attività finanziarie" accoglie esclusivamente l'accantonamento a fondo svalutazione partecipazioni, per € 29 mila, effettuato a fronte delle perdite della controllata SELF, come meglio descritto nel paragrafo delle Immobilizzazioni finanziarie della Stato Patrimoniale Attivo.

PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

I proventi e oneri straordinari ammontano complessivamente a € 32.383 mila con una variazione in aumento di € 47.911 mila rispetto all'esercizio 2003. Essi risultano così composti:

Descrizione	2004	2003	Differenze
PROVENTI STRAORDINARI			
- Plusvalenze da alienazioni	531	4.151	(3.620)
- Utilizzo fondo per esodi incentivati	12.457	15.852	(3.395)
- Utilizzo fondo integrazione ex lege 448/98	50.010	0	50.010
- Sopravvenienze attive	63.226	97.569	(34.343)
- Recuperi e rimborsi al personale	637	731	(94)
- Altri	14.418	16.838	(2.420)
TOTALE PROVENTI STRAORDINARI	141.279	135.141	6.138
ONERI STRAORDINARI			
- Minusvalenze da alienazioni	51.051	28.674	22.377
- Oneri per esodi incentivati	12.457	15.852	(3.395)
- Imposte esercizi precedenti	5.484	2.983	2.501
- Sopravvenienze passive	39.337	96.686	(57.349)
- Altri	567	6.474	(5.907)
TOTALE ONERI STRAORDINARI	108.896	150.669	(41.773)
TOTALE	**32.383**	**(15.528)**	**47.911**

La posta netta risulta in forte incremento (€ 47.911 mila) rispetto all'esercizio 2003 per l'effetto combinato della lieve crescita dei Proventi straordinari (€ 6.138 mila) e del forte decremento degli Oneri straordinari (€ 41.773 mila).

In tale posta è da rilevare che la differenza rispetto all'esercizio 2003 è da ascrivere alla variazione del trattamento contabile praticato, al fine di accrescere la completezza dell'informazione, per quanto riguarda le minusvalenze derivanti dalla vendita e radiazione dei cespiti e l'utilizzo fondo integrazione ex lege 448/98.
Tra le suddette minusvalenze sono ricomprese le dismissioni derivanti dall'intervenuta riconsegna nel corso dell'esercizio 2004 alle Capitanerie di Porto di Venezia e Taranto di immobili per € 37.990 mila.

Le "Sopravvenienze attive" nel corso del 2004 hanno riguardato:

- il rilascio del fondo accantonato per debiti in contestazione per Enel (€ 9.000 mila) per le fatture ante 1997 e la relativa quota parte di debito (€ 4.000 mila);
- il rilascio del fondo accantonato in previsione della minusvalenza connessa alla dismissione del complesso di Porta Vittoria a Milano, per la quota sovrastimata (€ 7.104 mila) derivante dall'effettivo valore di vendita realizzato nel 2004;
- maggiori costi (€ 17.000 mila) e minori ricavi (€ 7.000 mila) accertati negli esercizi precedenti;
- contributi c/terzi (€ 8.000 mila) riguardante esercizi precedenti, indennizzi assicurativi (€ 4.000 mila), multe e penalità a fornitori (€ 3.000 mila);

- altre voci minori.

Le plusvalenze derivanti da alienazioni pari ad € 531 mila riguardano principalmente la vendita di terreni.

Le "Sopravvenienze passive" (€ 39.337 mila) riguardano principalmente rettifiche contabili inerenti contabilizzazioni di esercizi precedenti (€ 13.000 mila), rettifiche di stima per utenze varie (€ 6.000 mila), pagamento delle pensioni agli assuntori (€ 4.000 mila), ed altre voci minori.
Tra gli oneri straordinari si segnalano € 3.000 mila derivanti da accordi bonari sottoscritti da RFI con ditte appaltatrici di lavori a titolo di risarcimento danni, richiesti per maggiori oneri sostenuti, causati da fermo lavori (sospensioni), proroghe, ed altre cause dipendenti dall'Appaltante (RFI).

Le minusvalenze da alienazione, pari a € 51.051 mila, sono state neutralizzate dall'utilizzo del Fondo "Integrazione Fondo ristrutturazione 448/98" pari ad € 50.010 mila al netto dell'indennizzo ricevuto dalla Capitaneria di Porto di Venezia a titolo di rimborso delle spese incrementative effettuate sugli immobili (€ 1.041 mila) iscritto nella voce Altri ricavi e proventi.
Le "Imposte esercizi precedenti" pari ad € 5.484 mila sono principalmente riconducibili alla tassa per la raccolta rifiuti (TARSU), alla tassa occupazione spazi aree pubbliche (TOSAP) ed all'ICI.

IMPOSTE SUL REDDITO

Nell'esercizio 2004 sono stati contabilizzati € 26.500 mila per IRAP, in quanto il valore della produzione netta imponibile è positivo. Detta variazione è da ascriversi, essenzialmente, alla diversa modalità di trattamento fiscale dei contributi in conto esercizio, imputati nel corso dell'esercizio 2004 a copertura delle spese di manutenzione ordinaria, rispetto all'utilizzo dello specifico fondo stanziato allo stesso titolo nell'esercizio 2003.

SEZIONE 4

ALTRE INFORMAZIONI

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti ammonta a 36.044 unità ed è così ripartito per categoria:

PERSONALE	2004	2003	Differenze
Dirigenti	363	356	7
Quadri	7.406	7.399	7
Altro personale	28.275	29.065	(790)
TOTALE	**36.044**	**36.820**	**(776)**

Compensi ad amministratori e sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni.

PERCIPIENTI	2004	2003	Differenze
Amministratori	323	179	144
Sindaci	104	141	(37)
TOTALE	**427**	**320**	**107**

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della controllante Ferrovie dello Stato SpA, esposti nel seguente prospetto riepilogativo, richiesto dall'articolo 2497-bis del Codice Civile, sono stati estratti dal relativo bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003.

Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato SPA (controllante) al 31 dicembre 2003, nonché del risultato economico conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio che, corredato della relazione della società di revisione, è disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

STATO PATRIMONIALE	**31.12.2003**	**31.12.2002**
ATTIVO:		
B) Immobilizzazioni	33.193.655	28.050.710
C) Attivo circolante	7.412.441	2.986.390
D) Ratei e risconti	3.606	224
TOTALE	**40.609.702**	**31.037.324**

PASSIVO:		
A) Patrimonio Netto:	33.328.786	29.282.093
Capitale	*33.120.316*	*29.186.480*
Riserve	*95.612*	*29.365*
Utile (perdita) dell'esercizio	*112.858*	*66.248*
B) Fondi per rischi e oneri	102.785	65.127
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	23.294	23.697
D) Debiti	7.151.804	1.666.377
E) Ratei e risconti	3.033	30
TOTALE	**40.609.702,00**	**31.037.324**

GARANZIE, IMPEGNI E ALTRI RISCHI	1.948.419	856.253

CONTO ECONOMICO	**2003**	**2002**
A) Valore della produzione	152.432	247.216
B) Costi della produzione	270.001	348.918
C) Proventi e oneri finanziari	226.003	181.688
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	(19.953)	(289)
E) Proventi e oneri straordinari	27.777	(13.449)
Imposte sul reddito dell'esercizio	(3.400)	0
Utile (perdita) dell'esercizio	112.858	66.248

Rendiconto finanziario

(valori in migliaia di euro)	31 dicembre 2004	31 dicembre 2003
Disponibilità monetarie nette iniziali	**2.316.249**	**1.338.274**
Flusso monetario generato da attività di esercizio		
Utile (perdita) del periodo	310	1.468
Ammortamenti	1.829.968	1.926.372
Svalutazione di immobilizzazioni	0	0
Variazione netta fondo T.F.R.	16.200	8.923
Variazione netta Fondi Rischi ed oneri	71.957	(852.477)
Plus/Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	4.553	(11.990)
Ricavi non monetari	(1.995.440)	(3.156.671)
Variazione rimanenze	13.242	42.842
Variazione crediti commerciali e diversi	(474.824)	(141.957)
Variazione ratei e risconti attivi	(127)	256
Variazione debiti commerciali e diversi	324.619	(123.691)
Variazione ratei e risconti passivi	(109.433)	(52.007)
Totale	**(318.975)**	**(2.358.932)**
Flusso monetario generato da attività di investimento		
Investimenti in:		
- immobilizzazioni immateriali	(103.533)	(161.244)
Incremento da scissione TAV delle Immobilizzazioni immateriali	*(56.494)*	
- immobilizzazioni materiali	(2.400.269)	(2.059.923)
Incremento da scissione TAV delle Immobilizzazioni materiali	*(151.237)*	
- partecipazioni	(172.018)	(10.608)
Decremento da scissione della Partecipazione TAV	*147.010*	
Decremento da scissione delle Immobilizzazioni		*2.800.336*
Prezzo di realizzo cespiti dismessi	114.225	62.425
Variazione crediti finanziari	(360.674)	(429.837)
Decremento da scissione TAV dei Crediti Finanziari	*19.557*	
Totale	**(2.963.433)**	**201.149**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
Finanziamenti ricevuti	30.000	0
Incremento da scissione TAV dei Finanziamenti Concessi	*47.925*	
Rimborsi effettuati	(13.344)	(12.397)
Rimborsi ricevuti	0	0
Decremento da scissione dei Finanziamenti Concessi		*20.688*
Conferimenti dei soci	2.664.555	3.933.837
Contributi in conto capitale	245.375	64.629
Assorbimento riserve	0	0
Decremento da scissione del Capitale Sociale		*(871.000)*
Totale	**2.974.511**	**3.135.757**
Dividendi erogati	0	0
Flusso monetario complessivo del periodo	**(307.898)**	**977.975**
Disponibilità monetarie nette finali	**2.008.351**	**2.316.249**
di cui: saldo del c/c intersocietario	1.407.609	2.014.353