



**Progetto di Bilancio
al 31 dicembre 2005**

- **del Gruppo Ferrovie dello Stato**
- **di Ferrovie dello Stato S.p.A.**

PAGINA BIANCA

**BILANCIO
2005****LA MISSION DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO**

*Noi realizziamo per i nostri Clienti opere e servizi
nel trasporto ferroviario e contribuiamo a sviluppare
per il Paese un grande progetto di mobilità e di logistica*

VALORI SUI QUALI SIAMO IMPEGNATI

*La qualità della vita e il successo dei nostri **Clienti***
*Lo sviluppo dell'**Impresa** nel rispetto dell'ambiente e del territorio*
*L'**Innovazione** riferimento costante per l'eccellenza*
*La **lealtà** e la **professionalità** al centro del nostro operare*

PAGINA BIANCA

INDICE

- **Organi sociali di Ferrovie dello Stato S.p.A. e Società di revisione**
- **Lettera del Presidente e Amministratore Delegato**

Il Gruppo nel 2005

- Risultati consolidati raggiunti nel 2005
- Principali eventi dell'anno
- Risorse umane
- Politica ambientale
- Rapporto con i clienti

Relazione sulla gestione

- Quadro macroeconomico
- Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale
- Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria del Gruppo
- Gestione finanziaria
- Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A.
- Rapporti di Ferrovie dello Stato S.p.A. con parti correlate
- Investimenti
- Attività di ricerca e sviluppo
- Azioni proprie della Capogruppo
- Altre informazioni:
 - Indagini e procedimenti giudiziari
 - Interventi/trasferimenti per il Gruppo di risorse pubbliche di competenza del 2005
 - Decreto legislativo 231/2001
 - Decreto legislativo 196/2003
 - Principi contabili internazionali

- Informazioni riguardanti le principali società che operano nel Gruppo:
 - Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria per società
 - Altre attività del Gruppo
- Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio
- Evoluzione prevedibile della gestione:
 - Prospettive dell'esercizio in corso e profili evolutivi
 - del Gruppo
 - di Ferrovie dello Stato S.p.A.
- Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato S.p.A.

**PROGETTO DI BILANCIO CONSOLIDATO
DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO
AL 31 DICEMBRE 2005**

Stato Patrimoniale e Conto Economico

- Stato Patrimoniale attivo
- Stato Patrimoniale passivo
- Conti d'ordine
- Conto Economico

Nota Integrativa

- Sezione 1: Contenuto e forma e del bilancio consolidato
 - Criteri generali
 - Area di consolidamento
 - Variazioni area di consolidamento
 - Metodi di consolidamento
 - Moneta di conto
 - Bilanci in valuta
 - Criteri di valutazione
 - Sezione 2: Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo
 - Sezione 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni
 - Sezione 4: Altre informazioni
- Allegato n. 1 - Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con il metodo integrale
- Allegato n. 2 - Elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto
- Allegato n. 3 - Elenco delle altre partecipazioni non consolidate
- Allegato n. 4 - Elenco delle imprese entrate nell'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento
- Allegato n. 5 - Mappa di consolidamento al 31 dicembre 2004
- Allegato n. 6 - Rendiconto finanziario

**PROGETTO DI BILANCIO DI ESERCIZIO DI
FERROVIE DELLO STATO S.p.A.
AL 31 DICEMBRE 2005**

Stato Patrimoniale e Conto Economico

- 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 n. 1 - Rendiconto finanziario

Organi sociali di Ferrovie dello Stato S.p.A. e Società di revisione**Consiglio di Amministrazione:****Presidente e Amministratore Delegato****Elio Cosimo Catania****Consiglieri****Luciano Canepa****Clemente Carta (*)****Roberto Ulissi****Stefano Zaninelli****Collegio Sindacale:****Presidente****Pompeo Cosimo Pepe****Sindaci effettivi****Roberto Polini****Santo Rosace****Sindaci supplenti****Roberto Ferranti****Cinzia Simeone****Società di revisione:****PRICEWATERHOUSE COOPERS S.p.A.**

(*) nominato, in sostituzione del Consigliere dimissionario Marco Staderini, per cooptazione dal Consiglio di Amministrazione del 13 giugno 2005 e confermato in carica dalla successiva Assemblée dei Soci del 23 giugno 2005

Lettera del Presidente e Amministratore Delegato

Gentili Azionisti,

il Vostro Gruppo, come spesso accade per le realtà complesse, si trova ad attraversare una fase particolare e delicata del suo percorso di sviluppo. Volendo sintetizzare, questa fase può essere caratterizzata da due momenti, uno operativo e uno di sostenibilità economico-finanziaria. La difficoltà nel trovare il giusto punto di equilibrio fra questi due aspetti è tanto più vera se si considera che Ferrovie dello Stato è una società per azioni e come tale deve rispondere a dettati normativi e vincoli di mercato e, nello stesso tempo, ha l'obbligo di garantire l'erogazione di un servizio di pubblica utilità che implica una considerevole mole di investimenti.

Nel corso del 2005 sul versante "operativo" abbiamo raggiunto importanti risultati, sulla scia del processo di miglioramento che avevamo avviato a partire dalla metà del 2004 e che mirava al raggiungimento dei livelli di efficienza, efficacia, rapidità di esecuzione e flessibilità necessari per competere sul mercato di riferimento e rilanciare la fase di sviluppo del Gruppo.

Notevoli progressi sono stati raggiunti in numerose aree, tra le quali:

- *il livello di sicurezza che ci pone ai vertici europei ed in continuo miglioramento, nonostante le tristi note di Crevalcore e di Roccasecca;*
- *la puntualità sia sul trasporto regionale che su quello a media – lunga percorrenza che nel 2006 è ai massimi storici (90/92%);*
- *la crescita del mercato passeggeri per la prima volta dopo 9 anni;*
- *l'attivazione nei tempi dei primi tratti di alta velocità nella storia del nostro Paese (Roma – Napoli e Torino – Novara);*
- *i nuovi servizi alla clientela;*
- *il livello e la qualità degli investimenti infrastrutturali, di tecnologia e per il materiale rotabile;*
- *l'efficientamento dei processi manutentivi, sia sulla rete che sul materiale rotabile;*
- *l'avanzamento dei lavori di riqualificazione delle stazioni nel rispetto dei tempi.*

Tutti i progressi raggiunti sono frutto degli sforzi e della professionalità delle nostre persone che, anche grazie ad un "nuovo" modo di lavorare, hanno creato un team più coeso e un'azienda più integrata.

Passando all'altra dimensione, quella economico – finanziario, nutriamo invece importanti preoccupazioni soprattutto in termini di prospettive future a causa:

- *degli investimenti e delle spese straordinarie per recuperare il deficit di qualità e manutentivo del materiale rotabile, accumulatosi negli ultimi anni, e che dovrà proseguire;*
- *del perdurante quadro di blocco tariffario che ci vede da tempo di gran lunga sotto la media europea e che ovviamente non ci consente di assorbire i necessari investimenti in qualità e ammodernamento;*

- dei tagli nei trasferimenti in conto economico ed in conto investimento, determinati dalla manovra di finanza pubblica 2006.

* * * *

Il conto economico consolidato dell'anno 2005 chiude con una perdita di € 465 milioni che si confronta con la perdita di € 125 milioni del 2004.

Sul lato dei ricavi da traffico registriamo una crescita sia sul fronte del traffico viaggiatori, grazie in particolare al potenziamento dell'offerta dei treni Eurostar sulla media - lunga percorrenza, che del traffico merci, quest'ultimo grazie all'acquisizione di nuove realtà operative nel settore. Complessivamente i ricavi operativi registrano una crescita del 2,3% che non è stata però sufficiente a compensare l'aumento dei costi in un quadro di recupero del debito di qualità accumulato nel tempo.

Il peggioramento del risultato netto rispetto al 2004 è principalmente connesso agli oneri derivanti dall'avvio del crash program sulla manutenzione dei rotabili e agli altri costi finalizzati al sostegno della qualità del servizio, oltre che all'incremento del costo del personale che sconta gli effetti del rinnovo del CCNL delle attività ferroviarie.

L'anno che si è chiuso è stato peraltro caratterizzato da due operazioni di natura contabile connesse al materiale rotabile.

Una, la svalutazione del magazzino di Trenitalia (€ 98 milioni), in vista della massiccia esclusione nel periodo 2005-2009 dal parco operativo dei rotabili tecnologicamente più antiquati in concomitanza dell'entrata in esercizio dei nuovi.

L'altra, la decisione, presa in aderenza alla prassi internazionale e a seguito della ristrutturazione del comparto manutentivo di Trenitalia, di non procedere più alla capitalizzazione delle manutenzioni cicliche del materiale rotabile. Quest'ultima operazione non ha prodotto effetti significativi sul risultato economico in considerazione dell'effetto dei minori ammortamenti sulle capitalizzazioni pregresse.

* * * *

La situazione prospettica del Gruppo, risulta ancora più critica se si considera che sui conti economici dei prossimi anni graveranno maggiori costi per l'innalzamento della qualità dei servizi alla clientela e maggiori ammortamenti ed oneri finanziari conseguenti al piano d'investimenti per il materiale rotabile e per la rete AV/AC.

D'altra parte non possiamo arrestare il processo di miglioramento avviato, alla cui base ci sono ingenti investimenti in rete, tecnologie e materiale rotabile, che permetterà di chiudere i debiti di qualità e modernità che l'azienda si porta dietro da anni.

Tenuto conto della difficile situazione sopra descritta nel corso dei primi mesi del 2006 abbiamo aggiornato le linee guida del piano d'impresa che, assumendo il definirsi di un quadro tariffario e di finanza pubblica favorevole per il Gruppo, consentirà il raggiungimento della sostenibilità economica in termini di risultato operativo a partire dal 2010 ed in termini di risultato netto a partire dal 2012.

Detto piano si basa sull'attuazione delle seguenti linee strategiche:

- rafforzamento Gruppo Industriale Integrato;
- crescita bilanciata e selettiva;

- *specializzazione operativa;*
- *profondo taglio di costi/spese;*
- *selettività degli investimenti in rete e materiale rotabile;*
- *rafforzamento dei processi industriali;*
- *ulteriore efficienza nei processi di supporto;*

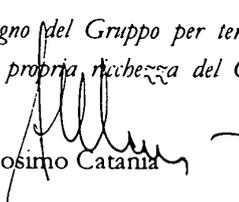
nel presupposto del verificarsi di tali variabili esogene:

- *incremento delle tariffe del trasporto passeggeri a media lunga percorrenza del 4% in media annua a partire dal 2007;*
- *ripristino di almeno 500 milioni di euro relativi ai trasferimenti pubblici in conto esercizio a partire dal 2007, in linea ai corrispettivi della media europea e peraltro dovuti al Gruppo FS in base ai contratti;*
- *interventi a sostegno del trasporto combinato;*
- *ripristino dei flussi di investimenti per la rete dal 2007, con effettiva erogazione in conto impianti delle risorse necessarie per la rete tradizionale e secondo il nuovo modello di finanziamento per il completamento dell'Alta Velocità;*
- *erogazione del differenziale costi-ricavi dell'Alta Velocità fino a che lo sviluppo della stessa non consentirà la restituzione delle risorse anticipate.*

Al venire meno delle assunzioni sopraindicate andrebbe a configurarsi uno scenario di particolare pesantezza sul piano delle azioni gestionali da porre in essere. Scenario che, ancorché doverosamente elaborato, si auspica fortemente di non dover prospettare, tenuto conto del rilevante impatto sociale sotteso (riduzione dei servizi e dei livelli occupazionali) in grado di compromettere lo sviluppo sostenibile della mobilità in Italia.

Sulla base di quanto suesposto, si ritiene che l'Azionista debba dare indicazioni soprattutto in riferimento alle modalità/strumenti per il finanziamento degli investimenti necessari al Gruppo, per garantire il livello di servizio alla clientela e per i quali il Gruppo stesso non ha possibilità di indebitamento autonomo.

Si garantisce, comunque, che proseguirà ancora più intenso l'impegno del Gruppo per tendere al risanamento, facendo leva sui due elementi, che restano la vera e propria ricchezza del Gruppo: sicurezza e risorse umane.


Elio Cosimo Catania

IL GRUPPO NEL 2005

PAGINA BIANCA

I RISULTATI CONSOLIDATI RAGGIUNTI NEL 2005

	(in milioni di euro)	
	2005	2004
Principali dati economici, patrimoniali e finanziari		
Ricavi operativi	6.875	6.718
Costi operativi	6.747	6.158
Margine operativo lordo	128	560
Risultato operativo	(374)	4
Risultato netto	(465)	(125)
Capitale investito netto	56.487	49.316
Patrimonio netto	38.539	35.998
Indebitamento finanziario netto	17.948	13.318
Debt/Equity	0,47	0,37
Investimenti tecnici del periodo	8.528	8.447
Flusso di cassa generato da attività di esercizio	316	1.062

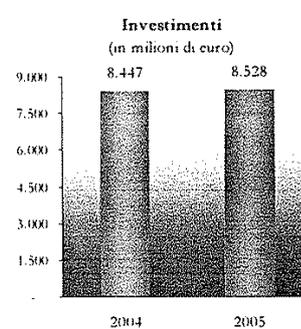
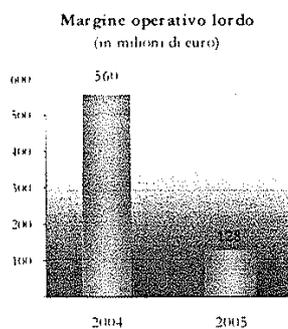
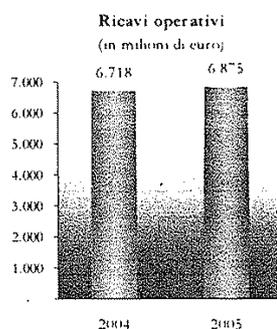
Principali dati operativi

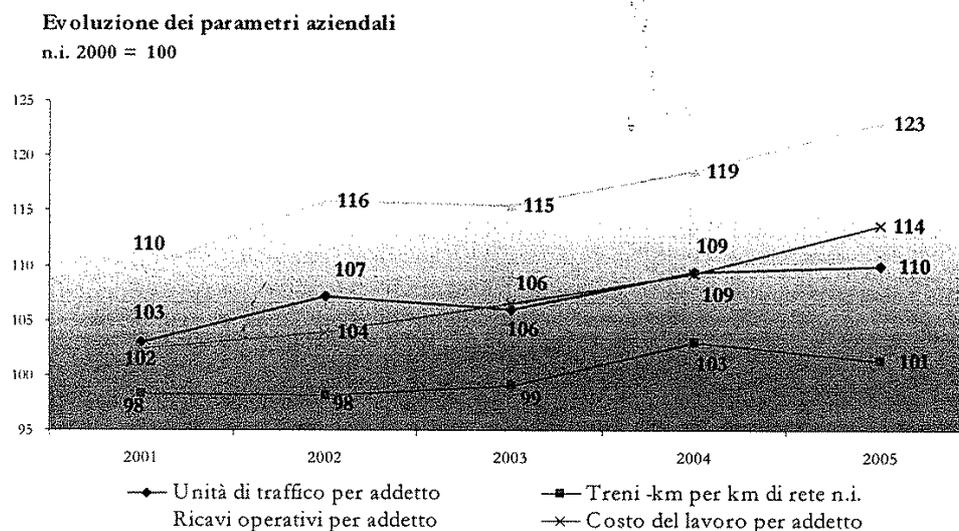
Lunghezza della rete ferroviaria (km)	16.225	15.915
Viaggiatori km (milioni) (1)	48.057	47.471
Tonnellate km (milioni) (2)	22.199	23.271
Dipendenti (3)	97.599	99.305

(1) Include il traffico su gomma

(2) Dato riferito al solo trasporto ferroviario

(3) Consistenza di fine periodo (società consolidate integralmente, compresa la Capogruppo)





PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

Gennaio

- Trenitalia S.p.A. esercita 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.

Febbraio

- FS Cargo S.p.A. perfeziona l'acquisto dell'intera quota (29%) di azioni di proprietà di Intercontainer - Interfrigo S.A., nel capitale sociale di Italcontainer S.p.A. Pertanto, FS Cargo S.p.A. detiene attualmente il 100% del capitale sociale di Italcontainer S.p.A.

Marzo

- In accordo al mandato conferito in data 17 dicembre 2004, a seguito di apposito Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze, da TAV S.p.A. ed RFI S.p.A. ad Infrastrutture S.p.A per il rifinanziamento e la ristrutturazione del debito contratto ai sensi della legge n. 78/94 con controparti bancarie, a tasso fisso ed a tasso variabile, e dei correlati contratti di copertura del tasso di interesse, è stata definita la ristrutturazione di quattro finanziamenti (stipulati con tre diversi Istituti finanziatori: due con West DL, uno con Banca Opi, uno con Dexia Crediop) per un ammontare

complessivo di € 1.350 milioni. Tale operazione ha comportato l'estinzione dei suddetti finanziamenti e la stipula di quattro nuovi Project Loan Tranche (n. 7-8-9-10) a tasso fisso con Infrastrutture S.p.A. per un ammontare complessivo pari al debito estinto, nonché il trasferimento alla stessa Infrastruttura S.p.A. dei contratti di copertura correlati. Si ricorda che l'operazione di ristrutturazione ha lo scopo di prolungare la durata media dei finanziamenti concessi dal sistema bancario per renderla maggiormente coerente con la durata prevista di utilizzo economico del progetto Alta Velocità/Alta Capacità.

- E' 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.

Aprile

- TAV S.p.A. ed RFI S.p.A. stipulano con Infrastrutture S.p.A. l'undicesimo Project Loan Tranche per un ammontare di € 700 milioni.
- In accordo al citato mandato del 17 dicembre 2004, conferito da TAV S.p.A. ed RFI S.p.A. ad Infrastrutture S.p.A. è stata definita la ristrutturazione di un ulteriore finanziamento contratto, ai sensi della Legge n. 78/94, con l'Istituto finanziatore Merrill Lynch per un ammontare complessivo di € 1.000 milioni. Tale operazione ha comportato la stipula del dodicesimo Project Loan Tranche a tasso fisso con Infrastrutture S.p.A. per un ammontare complessivo pari al debito estinto, nonché il trasferimento alla stessa Infrastruttura S.p.A. del relativo contratto di copertura.

Maggio

- RFI S.p.A. ed IPSE stipulano, a seguito del recesso attuato da IPSE, una transazione con la quale le società accettano il venir meno del contratto dalle stesse concluso nel 2000. A seguito della transazione RFI S.p.A. rientra nella piena disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria, con facoltà di avviare analoghe iniziative di sfruttamento economico.

Giugno

- Viene sottoscritto l'accordo per il rinnovo del biennio economico 2005-2006 del vigente CCNL del settore ferroviario. Sul versante economico, viene riconosciuto un incremento di € 100 mensili distribuiti su tre tranches a partire dal 1° settembre 2005 ed un importo una tantum di € 320 per i primi 8 mesi dell'anno.
- FS Cargo S.p.A. acquisisce dalla Saima Avandero S.p.A. una quota pari al 6,391% del capitale sociale della Cemmat S.p.A., corrispondente a n. 447.400 azioni del valore

nominale di 1 euro cadauna al prezzo complessivo di € 2.514.388. Pertanto FS Cargo S.p.A. diventa titolare del 47,644% della Cemat S.p.A.

- TAV S.p.A. ed RFI S.p.A. stipulano con Infrastrutture S.p.A. il tredicesimo e quattordicesimo Project Loan Tranche per un ammontare complessivo di € 400 milioni.

Luglio

- A seguito dell'approvazione del bilancio finale di liquidazione della società Logistica Mediterranea Cargo SA, Trenitalia S.p.A. effettua il versamento della quota di spettanza pari a € 314.812,52.
- Viene sottoscritto l'Atto di scissione parziale tra Ferrovie Real Estate S.p.A. ed RFI S.p.A. con il quale sono retrocessi ad RFI S.p.A. taluni immobili e lavori in corso ricadenti negli ambiti delle stazioni di Roma Tiburtina e di Torino S. Paolo, trasferiti a Ferrovie Real Estate S.p.A. con la scissione del 28 ottobre 2003 e risultati, invece, non correlati al patrimonio della stessa Ferrovie Real Estate S.p.A. La scissione, con effetti dal 25 luglio 2005, ha comportato un aumento di capitale sociale di RFI S.p.A. di € 121.378.304 ed una riduzione di pari importo per Ferrovie Real Estate S.p.A.
- Viene siglato un accordo tra i soci della TX Logistik AG per l'acquisto da parte di Trenitalia S.p.A. delle azioni sufficienti ad acquisire il pacchetto di maggioranza della società (dal 15% al 51%). L'accordo prevedeva, come condizione sospensiva, l'ottenimento del nullaosta da parte delle Autorità Antitrust italiana e tedesca. Nel mese di agosto sono stati ottenuti entrambi i nullaosta per cui si è proceduto al perfezionamento dell'accordo nel seguente modo:
 - sottoscrizione integrale, da parte di Trenitalia S.p.A., dell'aumento di capitale sociale di € 114.425 rappresentato da 22.885 nuove azioni del valore nominale di 5 euro ciascuna ed aventi un sovrapprezzo unitario di € 170;
 - acquisto, da parte di Trenitalia S.p.A., di 1.144 azioni da uno degli attuali soci per un controvalore di € 1.900 mila.
- Grandi Stazioni S.p.A. sottoscrive e versa l'aumento di capitale, pari a 79.920.000 corone ceche (circa € 2.681,8 mila) verso la sua controllata estera Grandi Stazioni Ceska Republika S.r.o. L'aumento di capitale, finalizzato all'ingresso di nuovi soci, ha portato alla riduzione della percentuale di partecipazione dal 100% al 51%.
- Nell'ambito del progetto di riorganizzazione della terminalistica e sviluppo della logistica condotto da RFI S.p.A., viene costituita la società Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A. partecipata al 50% da RFI S.p.A. stessa e per il restante 50% dal Consorzio per la Zona Agricolo Industriale di Verona. La società è dotata di un capitale sociale di € 300.000.