

- il costo del lavoro ammonta a € 2.537,5 milioni (€ 2.513 milioni nel 2003), con una variazione in aumento di € 24,5 milioni, dovuta principalmente all'effetto dei maggiori oneri derivanti dal nuovo CCNL, pienamente operativo dal 2004;

- gli altri costi ammontano a € 2.168,9 milioni (€ 2.052,5 milioni nel 2003), con una variazione di € 116,4 milioni connessa principalmente all'aumento dei costi per servizi su cui ha avuto un peso particolare l'aumento dei costi per il pedaggio sull'infrastruttura di RFI S.p.A. (+€ 67,8 milioni) a fronte dell'innalzamento degli standard tecnologici e dell'aumento delle tracce orarie richieste.

L'indebitamento finanziario netto si incrementa passando da € 2.731 milioni a € 3.910,6 milioni, a fronte principalmente:

- del finanziamento bancario a lungo termine per € 400 milioni e dei tre finanziamenti a breve termine erogati da primari istituti bancari per € 300 milioni;

- della concessione di tre finanziamenti a lungo termine da parte della controllante per € 492,4 milioni per il rinnovo del materiale rotabile;

- della riduzione dei debiti verso la controllante derivanti dalla cessione del ramo d'azienda trasporto, a seguito della rinuncia da parte della stessa di una quota dei propri crediti e della loro trasformazione in capitale sociale (€ 303,6 milioni);

- delle minori disponibilità liquide e della variazione del saldo del c/c intersocietario verso la controllante.

Per quanto concerne i mezzi propri, la Società evidenzia, per il 2004, un incremento di circa € 24,1 milioni a fronte:

- dell'aumento del capitale sociale, deliberato dall'Assemblea dei soci del 21 dicembre 2004, per complessivi € 303,6 milioni; la medesima Assemblea ha altresì deliberato due aumenti di capitale sociale per un importo di € 151,8 milioni ciascuno. Il primo è stato sottoscritto nel gennaio 2005 dalla Capogruppo sempre mediante rinuncia ad una quota corrispondente del già citato credito;

- dell'iscrizione della perdita di periodo pari a € 327,7 milioni.

Per il settore della logistica integrata, **FS Cargo S.p.A.**, controllata da Trenitalia S.p.A., opera nella produzione, gestione e vendita di servizi di trasporto delle merci e della logistica integrata.

La società chiude il 2003 con una perdita netta di € 5,9 milioni ed il 2004 con una perdita netta di € 1,7 milioni.

Il risultato è da ascrivere principalmente alla gestione finanziaria che, pur mantenendosi negativo, nel 2004 presenta un miglioramento di € 4 milioni essenzialmente correlabile alle minori svalutazioni di partecipazioni operate nell'esercizio, a seguito dei risultati positivi raggiunti dalle società controllate.

Il margine operativo lordo presenta nel 2004 un incremento di € 0,9 milioni legato essenzialmente al contenimento dei costi operativi a cui, tra l'altro, si è aggiunto un lieve incremento dei ricavi aventi stessa natura.

Nonostante i minori proventi diversi registrati nel 2004 rispetto al 2003, il risultato operativo presenta un miglioramento rispetto al 2003 di € 0,6 milioni.

Al 31 dicembre 2004, la posizione finanziaria netta della società è positiva per € 10,7 milioni (€ 9,5 milioni al 31 dicembre 2003); va evidenziato che, durante l'esercizio, il finanziamento di € 5,4 milioni concesso da Trenitalia S.p.A. nel precedente periodo è stato trasformato in riserva per "versamento in conto futuro aumento di capitale" ed inoltre la società ha ricevuto un finanziamento dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. di € 5,5 milioni destinato a dotarla di adeguate risorse che le consentano di far fronte alle correlate esigenze della controllata Omnia Logistica S.p.A..

TAV S.p.A., controllata da RFI S.p.A., ha per scopo la progettazione e costruzione delle linee ed infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC).

L'attività della società è proseguita con l'avanzamento dei lavori sulla linea Torino – Milano – Napoli e sui relativi nodi e con lo sviluppo del progetto definitivo della tratta Milano – Verona e del cosiddetto Terzo Valico dei Giovi; per queste ultime tratte è stato firmato nel novembre 2004 il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per l'avvio dell'iter dei finanziamenti. Nell'esercizio 2004 è entrato a pieno regime il nuovo meccanismo di finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità da parte di Infrastrutture S.p.A. previsto dall'art. 75 della Legge Finanziaria 2003.

Il 2004, inoltre, è stato interessato dall'operazione di scissione parziale a favore della controllante RFI S.p.A. con la quale è stato ceduto il ramo d'azienda composto dai "nodi di Firenze, Torino, Milano, Genova e Verona e dalla tratta Firenze - Roma". Il valore del patrimonio netto trasferito ad RFI S.p.A. ammonta ad € 166.567.404 (€ 147.010.339 da capitale sociale ed € 19.557.065 da riserva per versamenti in conto futuro aumento di capitale).

Entrambi gli esercizi 2003-2004 chiudono in pareggio.

Le variazioni significative intervenute nelle poste di conto economico tra i due esercizi sono da ricollegarsi agli effetti della Convenzione stipulata tra TAV S.p.A. ed RFI S.p.A. il 9 dicembre 2003, che ha modificato sostanzialmente l'assetto dei rapporti tra le due società. Si ricorda che la nuova Convenzione stabilisce che a TAV S.p.A. venga affidata la sola progettazione e costruzione delle linee ed infrastrutture ferroviarie e non anche, come in precedenza, lo sfruttamento economico delle stesse, affidato ora in via esclusiva a RFI S.p.A.. In conseguenza le opere in corso di esecuzione per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità non sono più identificate, per TAV S.p.A., come beni destinati ad essere durevolmente utilizzati, ma come rimanenze fino ad ultimazione delle opere stesse e consegna a RFI S.p.A..

Le "capitalizzazioni - variazione delle rimanenze", che ammontano a € 4.663,6 milioni, rappresentano il differenziale tra tutti i costi-oneri e i ricavi-proventi sostenuti nell'esercizio: tutte le partite registrate nel periodo, infatti, sono riferibili alla realizzazione delle opere stesse. Tale ammontare si deve confrontare, per l'esercizio 2003, oltre che con la variazione delle rimanenze (€ 335,1 milioni) con l'incremento della voce "beni gratuitamente devolvibili" delle immobilizzazioni materiali (€ 3.379,7 milioni). Similmente, la variazione dei costi dipende dal fatto che dall'esercizio 2004 i costi per servizi e lavori appaltati (€ 4.188,1 milioni) non sono capitalizzati tra le immobilizzazioni ma sono imputati a conto economico.

La variazione del saldo della gestione finanziaria è collegata ai maggiori interessi passivi sui finanziamenti utilizzati a fronte della maggiore attività svolta nel corso dell'esercizio; lo stesso saldo include il differenziale negativo per € 110,8 milioni generato dai contratti di *Interest Rate Swaps* stipulati nei precedenti esercizi per coprirsi dal rischio di fluttuazione dei tassi di interesse su finanziamenti bancari. La Società evidenzia che l'attuale curva dei tassi di interesse genera un valore attuale dei differenziali futuri negativo per € 425 milioni. Di quest'ultimo ammontare, € 100 milioni sono relativi ai contratti di finanziamento, in essere al 31 dicembre 2004, e trasferiti nel mese di marzo 2005 ad Infrastrutture S.p.A., nell'ambito dell'operazione di ristrutturazione del debito contratto da TAV S.p.A., nei confronti del sistema bancario, ai sensi della legge n. 78/1994.

L'indebitamento finanziario netto cresce a € 12.227,7 milioni per l'effetto congiunto:

- della riduzione della posizione finanziaria netta a breve termine di € 2.360,5 milioni connessa principalmente al rimborso del finanziamento "Bridge Loan" concesso dalla Capogruppo;

- dell'incremento della posizione finanziaria netta a medio lungo termine di € 6.324,7 milioni collegato principalmente alla concessione da parte di Infrastrutture S.p.A. dei primi sei Project Loan Tranches.

La Società riferisce, con riferimento al primo Project Loan Tranche, che Infrastrutture S.p.A., su autorizzazione di TAV S.p.A. ed RFI S.p.A., "ha stipulato due "Forward Rate Swaps", per un capitale nozionale di € 500 milioni ciascuno, per la copertura del costo del rifinanziamento dal 2014 al 2024, fissando il tasso di interesse a circa il 5,7%. L'attuale curva dei tassi di interesse mostra un valore attuale dei differenziali futuri negativi per circa € 48 milioni."

Infine in relazione al patrimonio netto si evidenzia che lo stesso passa da € 5.827,5 milioni a € 6.129,5 milioni per effetto:

- dei decrementi per scissione per € 166,6 milioni;
- dell'aumento del capitale sociale deliberato dall'Assemblea straordinaria del 25 giugno 2004 per € 108 milioni (destinato a coprire quanto trattenuto da Infrastrutture S.p.A. sui primi tre project loan tranches a garanzia della prima cedola di interessi da corrispondere sui finanziamenti erogati);
- degli importi versati da RFI S.p.A. in conto futuro aumento di capitale sociale per € 360,6 milioni, di cui € 312,8 milioni destinati alla copertura degli interessi intercalari.

Italferr S.p.A. è la società di servizi di ingegneria del Gruppo. L'attività prevalente è costituita dal presidio dell'area tecnologica, ingegneristica e di controllo della fase esecutiva degli investimenti nella rete ferroviaria.

Nel corso del 2004 la società ha proseguito, in un'ottica di semplificazione e di snellimento, il suo impegno in interventi e progetti organizzativi per accelerare gli investimenti pubblici nel settore delle infrastrutture ferroviarie. A tal fine sono stati compiuti importanti interventi di riorganizzazione societaria che hanno riguardato sia le strutture che i processi.

All'inizio dell'anno, è stato costituito il Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq, al quale partecipa con una quota del 20%. Il Consorzio ha lo scopo di elaborare, per conto del Ministero degli Affari Esteri, il Piano Nazionale dei Trasporti per l'Iraq.

Il 2003 si chiude con un utile di € 2,9 milioni, dopo ammortamenti per € 5,9 milioni ed imposte per € 10,6 milioni.

L'esercizio 2004 fa registrare un utile di € 9,2 milioni, dopo ammortamenti per € 8,7 milioni ed imposte per € 13,3 milioni.

Ferservizi S.p.A. è la società di servizi del Gruppo Ferrovie dello Stato. Le sue attività preminenti scaturiscono da specifici contratti stipulati con la controllante e con le altre Società del Gruppo, al fine di rendere servizi in campo amministrativo, informatico e gestionale.

Il 2004 è stato per Ferservizi S.p.A. il primo anno di attuazione del Piano di Impresa 2004 - 2008, il quale, nella sua impostazione generale, parte dal presupposto di ridisegnare il ruolo della società alla luce dei mutamenti intervenuti nel tempo rispetto alla missione originariamente assegnata ed in relazione al nuovo ruolo assunto come società che svolge servizi prioritariamente a favore del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Coerentemente con la nuova missione delineata, la Società, nel corso del 2004:

- ha ridotto il proprio capitale sociale da € 103.292.000,00 ad € 43.000.000,00 mediante rimborso all'unico socio, Ferrovie dello Stato S.p.A., di un importo pari ad € 60.292.000,00 e la conseguente riduzione del valore nominale di ciascuna delle 200.000 azioni da € 516,47 ad € 215,00;
- ha ceduto alla consociata Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. la partecipazione azionaria totalitaria detenuta in Metropark S.p.A.;
- ha ceduto alla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. l'intera quota di partecipazione detenuta, pari al 10% del capitale sociale ordinario, di Fercredit Servizi Finanziari S.p.A., nonché l'intera quota di partecipazione posseduta, pari all'8,999928%, del capitale sociale ordinario di Grandi Stazioni S.p.A.

La società chiude il 2003 con un utile di € 8,5 milioni per il rilevante apporto da parte della gestione finanziaria, in seguito alla distribuzione della riserva sovrapprezzo azioni di Grandi Stazioni S.p.A., per € 18 milioni.

L'esercizio 2004 fa registrare un utile netto di € 3,3 milioni, dopo ammortamenti e svalutazioni cespiti per € 3,5 milioni ed imposte per € 8 milioni.

Ferrovie Real Estate S.p.A. è la società del Gruppo - costituita per atto di scissione parziale da RFI S.p.A. del patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio ferroviario, registrato in data 31 ottobre 2003 - cui è affidata la valorizzazione, la vendita e la gestione economico/patrimoniale del patrimonio trasferito.

La società chiude l'esercizio 2004, (il primo operativo) con un risultato netto di € 185,5 milioni. Il margine operativo lordo, anch'esso positivo, si attesta a € 256,6 milioni.

GRANDI STAZIONI S.p.A. è la società che provvede alla gestione, riqualificazione e valorizzazione dei complessi immobiliari delle 13 maggiori stazioni della rete ferroviaria, in qualità di soggetto unico e in regime di locazione per la durata di 40 anni.

Nel mese di agosto 2004 sono stati pubblicati sulla G.U.R.I. (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana) ed inviati alla G.U.C.E. (Gazzetta Ufficiale Comunità Europea) i nuovi bandi di gara per:

- l'affidamento ad un contraente generale delle attività di progettazione definitiva e/o esecutiva, direzione lavori, realizzazione di interventi di adeguamento funzionale degli edifici delle stazioni ferroviarie di Genova Porta Principe e Brignole, Bologna Centrale, Firenze S. Maria Novella, Verona Porta Nuova, Venezia S. Lucia e Mestre, Palermo Centrale, Bari Centrale e delle infrastrutture complementari agli edifici delle suddette stazioni e di Milano Centrale, Torino Porta Nuova, Roma Termini e Napoli Centrale;
- l'appalto dei lavori di adeguamento funzionale del complesso immobiliare della stazione ferroviaria di Napoli Centrale;
- l'affidamento delle attività di progettazione esecutiva ed esecuzione degli interventi di adeguamento funzionale dei complessi immobiliari delle stazioni di Torino Porta Nuova e Milano Centrale.

Nel mese di novembre 2004 è stato notificato a Grandi Stazioni S.p.A. ricorso giurisdizionale per l'annullamento del bando di gara "General Contractor", sopra menzionato da due imprese di costruzione unitamente all'ANCE (Associazione Nazionale Costruttori Edili). Successivamente nel mese di gennaio 2005 le parti hanno chiesto congiuntamente un rinvio dell'udienza, anche in relazione alla possibilità di composizione bonaria della vertenza, ed attualmente si è in attesa di fissazione di nuova udienza. Il procedimento di gara è attualmente sospeso.

Nel mese di aprile 2005 si è proceduto alle aggiudicazioni relative alle opere interne di Milano Centrale, Napoli Centrale, e Torino Porta Nuova, con contestuale affidamento dei servizi di conduzione e manutenzione per ogni singola stazione.

La società chiude l'esercizio 2004 con un risultato netto di circa € 13 milioni che si confronta con l'utile netto di € 13,8 milioni del precedente esercizio (-5,8%).

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

Il 2004 è stato il primo esercizio in cui la società ha curato appieno la gestione diretta dei 103 complessi immobiliari di stazione del network, la cui presa in carico dalla consociata RFI S.p.A. si era conclusa nel precedente esercizio.

Nell'esercizio è stata avviata la fase di valorizzazione commerciale di numerose stazioni dando corso alle gare d'appalto, alla successiva assegnazione dei lavori ad imprese esterne ed all'avvio dei lavori di restyling.

La società chiude con un risultato netto di € 2,5 milioni (€ 1,1 milioni nel 2003) con un miglioramento di € 1,4 milioni principalmente determinato dai risultati raggiunti nella gestione operativa.

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

La società chiude con un risultato netto di € 0,1 milioni, dopo imposte per € 3,8 milioni, contro un utile di € 5,2 milioni nell'esercizio 2003.

Il margine operativo lordo presenta una riduzione pari a € 10,9 milioni passando da un valore di € 19,6 milioni del 2003 a € 8,7 milioni del 2004 per l'aumento meno che proporzionale dei ricavi operativi (1,7%) rispetto ai costi della stessa natura (7,5%).

FERCREDIT S.p.A.

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

La società ha chiuso l'esercizio 2003 con un utile di 5,1 milioni di euro, dopo ammortamenti e accantonamenti per complessivi 10,9 milioni e imposte per 3,1 milioni.

Nel 2004, ha confermato il medesimo utile di € 5,1 milioni, dopo ammortamenti e accantonamenti per complessivi € 11,3 milioni ed imposte per €

3,4 milioni, grazie ad una dichiarata, attenta analisi degli impieghi ed al contenimento dei costi operativi.

Il risultato d'esercizio delle principali società del Gruppo ed i principali risultati ferroviari per il biennio, forniti da Ferrovie dello Stato SpA, sono sintetizzati nei prospetti che seguono.

RISULTATI D'ESERCIZIO DELLE MAGGIORI SOCIETÀ' DEL GRUPPO

In milioni di Euro

Società	Anno 2003	Anno 2004
	Utile o (perdita)	Utile o (perdita)
F. S. S.p.A.	113	(345)
RFI S.p.A.	1,5	0,3
Trenitalia S.p.A.	(18,7)	(327,7)
FS Cargo S.p.A.	(5,9)	(1,7)
Italcontainer S.p.A.	=	0,4
Omnia Logistica S.p.A.	(5,6)	(2,7)
Omniaexpress S.p.A.	=	1,5
Serfer s.r.l.	(1)	=
Nord Est Terminal	0,5	0,7
Ecolog S.p.A.	0,2	1
Cargo Chemical S.r.l.	0,3	0,2
TAV S.p.A.	=	=
Italferr S.p.A.	2,9	9,2
Ferservizi S.p.A.	8,5	3,3
Ferrovie Real Estate S.p.A.*		185,5
Grandi Stazioni S.p.A.	13,8	13
Centostazioni S.p.A.	1,1	2,5
SITA S.p.A.	5,2	0,1
FERCREDIT S.p.A.	5,1	5,1

* Operativa dal 1° novembre 2003

Principali risultati ferroviari del biennio 2003-2004

		2004	2003	Variazione %
Lunghezza della rete FS esercitata	Km	15.915	15.965	-0,3
-di cui elettrificata	"	11.044	10.966	0,7
Personale Gruppo FS (a fine anno)	N°	99.305	100.784	-1,5
Unità Traffico prodotte dal Gruppo FS	mln.	70.742	69.545	1,7
Unità Traffico Gruppo FS per addetto	mgl	706	682	3,4
Viaggiatori-Km per ferrovia	"	45.577	45.222	0,8
-di cui Viaggi-Km media/lunga distanza	"	24.906	24.930	-0,1
-di cui Viaggi-Km trasporto regionale	"	20.672	20.291	1,9
Viaggiatori trasportati per ferrovia	"	504.351	497.936	1,3
-di cui Viaggiatori media/lunga distanza	"	69.298	67.605	2,5
-di cui Viaggiatori trasporto regionale	"	435.052	430.331	1,1
Tonnellate-Km trasportate per il mercato	mln	23.271	22.457	3,6
-di cui Tonn-Km per trasporto combinato	"	9.435	9.093	3,8
Tonnellate trasportate per il mercato	mgl	83.087	82.107	1,2
-di cui tonn per trasporto combinato	"	38.286	37.557	1,9
Treni-Km complessivi circolanti su rete FS	"	337.585	325.598	3,7
Treni-km circolati per km rete ferroviaria	"	21	20	4,0
Treni-km prodotti da TRENITALIA	"	332.279	321.493	3,4
-di cui treni-km Viaggiatori	"	260.056	255.584	1,7
-di cui Treni-km Merci	"	62.270	58.805	5,9
Puntualità media di tutti i treni viaggiatori	%	96	96	0,0
- fascia 0-15'				
-di cui treni regionali e metropolitani	"	97	97	0,0
Puntualità media treni merci fascia 0-60'	"	78	75	4,0
Numero incidenti classificati "tipici"	N°	72	65	10,8
Numero incidenti tipici per mln. treni-km	N°	0,21	0,20	6,8
N° viaggiatori morti in tutti gli incidenti ferroviari	N°	11	9	22,2
N° viaggiatori feriti in tutti gli incidenti ferroviari	N°	47	38	23,7

10.3 - ANALISI DI TALUNE POSTE DEL BILANCIO NEL PERIODO 2000-2004

La Corte ritiene di soffermarsi sull'andamento di talune poste del bilancio consolidato, a far tempo dalla ristrutturazione societaria, suscettibili di variazione positiva in rapporto ad una accorta attività gestoria delle Società.

Ci si riferisce, anzitutto, ai PRODOTTI DEL TRAFFICO VIAGGIATORI ed ai PRODOTTI DEL TRAFFICO MERCI che sono le poste più rilevanti nei "ricavi delle vendite e prestazioni" del conto economico e che dovrebbero progressivamente assicurare una maggiore autonomia finanziaria alla Società.

Nel periodo 2000-2004, sulla base di quanto riportato nelle note integrative, si riscontra il seguente andamento:

	<i>In migliaia di Euro</i>				
	2000	2001	2002	2003	2004
Prodotti del traffico viaggiatori					
Clientela ordinaria:					
Traffico interno	1.824.730	1.949.907	1.986.712	2.015.449	2.073.363
Traffico internazionale	217.084	236.467	261.905	231.318	211.919
Contratti di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	21.506	1.272.944	1.274.313	1.297.655	1.311.430
Prodotti del traffico merci					
Clientela ordinaria:					
Traffico interno	394.749	374.927	357.578	369.470	430.939
Traffico internazionale	342.630	400.097	398.876	389.340	403.588
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	1.612.962	527.044	480.563	480.563	480.563
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni					
	368.890	349.565	324.636	372.659	239.373

Prescindendo dai contratti di servizio pubblico con Enti Pubblici Territoriali³⁴ e dal contratto di servizio pubblico con lo Stato³⁵ (le cui variazioni sono riferibili alla entità dei servizi richiesti dai soggetti pubblici interessati a Trenitalia S.p.A.), si rileva che i ricavi da traffico interno viaggiatori registrano un moderato trend incrementale che la Capogruppo attribuisce prevalentemente al potenziamento dell'offerta, da parte di Trenitalia S.p.A., dei prodotti a più elevato valore aggiunto, offerta che riesce ad assorbire il trend negativo che si registra nelle vendite di prodotti notte e, in generale, nei viaggi a lunga percorrenza.

Sul traffico viaggiatori internazionali - nonostante l'incremento del traffico verso l'Europa dell'Est, le campagne promozionali e i nuovi accordi commerciali - influiscono negativamente la congiuntura economica internazionale e la competizione sempre più aggressiva delle Compagnie aeree "low cost" sulle lunghe distanze.

Anche il trend incrementale del settore trasporto merci è modesto; per il traffico internazionale si è confermato, nel 2004, il miglior risultato risalente al 2001; mentre, per il traffico interno, l'incremento registrato nel 2004 è da riferire, per più di 40 milioni di Euro, alle prestazioni "straordinarie" effettuate da Ecolog S.p.A. nei confronti del Commissario di Governo delegato per l'Emergenza Rifiuti Regione Campania.

Indipendentemente dagli aumenti tariffari di cui Ferrovie dello Stato evidenzia da tempo la necessità, si tratta, comunque, di risultati da ponderare attentamente, in quanto richiedono, evidentemente, una adeguata azione della Capogruppo e di Trenitalia, principalmente con un'offerta di servizi appropriata sotto il profilo qualitativo e quantitativo, diretta ad acquisire nuova clientela ed a fidelizzare quella esistente, per essere realmente concorrenziali in un mercato destinato ad essere accessibile, a breve, alle varie compagnie europee.

Merita, poi, rilievo, nell'ambito dei costi della produzione, la voce SERVIZI - una delle poche voci di costo non totalmente rigida - che risulta costantemente in aumento dal 2000 e che non è possibile verificare se i Consigli di

³⁴ La voce comprende i corrispettivi delle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto resi da Trenitalia S.p.A., 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 ed i corrispettivi derivanti dai contratti per servizi aggiuntivi sottoscritti con gli enti locali; i corrispettivi dalle Regioni per i servizi di trasporto effettuati da Sita S.p.A.

³⁵ Tali contributi risultano iscritti in base a quanto stanziato con legge di bilancio dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, così come indicato nei rispettivi capitoli di competenza, a favore di Trenitalia S.p.A. per gli obblighi tariffari e di servizio. In particolare, i contributi per il trasporto viaggiatori sono relativi al Contratto di Servizio Pubblico con le Regioni a statuto speciale, che rimangono fuori dal disposto del DPCM del 16 novembre 2000, e al servizio viaggiatori notturno per agevolazioni e gratuità tariffarie per determinate categorie di viaggiatori.

Amministrazione della Capogruppo e delle Società interessate abbiano valutato appieno, in tutte le implicazioni e nei margini di variabilità consentiti.

L'andamento della voce nel periodo 2000-2004, con riguardo ai dati delle note integrative di ciascun esercizio, è il seguente:

	<i>In migliaia di Euro</i>				
	2000	2001	2002	2003	2004
Servizi e lavori appaltati per pulizia, servizi sostitutivi ed altri	<u>535.143</u>	<u>510.103</u>	<u>497.360</u>	<u>472.629</u>	<u>527.243</u>
Manutenzioni e riparazioni per beni immobili e beni mobili	<u>197.026</u>	<u>231.421</u>	<u>260.478</u>	<u>321.522</u>	<u>348.310</u>
Concorsi e compensi ad altre ferrovie	<u>45.118</u>	<u>50.644</u>	<u>38.803</u>	<u>48.599</u>	<u>38.816</u>
Consulenze e Prestazioni professionali	<u>62.986</u>	<u>90.575</u>	<u>94.736</u>	<u>95.091</u>	<u>83.989</u>
Prestazioni personale in prestito	<u>5.395</u>	<u>9.285</u>	<u>1.158</u>	<u>2.211</u>	<u>1.246</u>
Utenze	<u>61.094</u>	<u>64.598</u>	<u>75.893</u>	<u>83.055</u>	<u>79.581</u>
Premi assicurativi	<u>43.922</u>	<u>50.233</u>	<u>58.535</u>	<u>64.579</u>	<u>68.963</u>
Spese postali e postelegrafoniche	<u>3.372</u>	<u>3.252</u>	<u>3.477</u>	<u>3.538</u>	<u>2.273</u>
Software	<u>107.408</u>	<u>114.688</u>	<u>108.383</u>	<u>106.671</u>	<u>128.780</u>
Carrozze letto e ristorazione	<u>44.616</u>	<u>64.245</u>	<u>48.409</u>	<u>46.235</u>	<u>47.888</u>
Provvigioni	<u>53.404</u>	<u>82.288</u>	<u>87.968</u>	<u>81.456</u>	<u>75.910</u>
Pubblicità e marketing	<u>34.690</u>	<u>37.945</u>	<u>38.221</u>	<u>36.505</u>	<u>35.951</u>
Prestazioni Genio Ferrovieri *	<u>7.380</u>	<u>2.721</u>	<u>2.290</u>	<u>1.946</u>	
Prestazioni Polfer*	<u>4.072</u>	<u>3.761</u>	<u>4.005</u>	<u>3.805</u>	
Compensi organi sociali	<u>3.044</u>	<u>3.531</u>	<u>4.045</u>	<u>4.489</u>	<u>10.467</u>
Istruzione professionale	<u>7.195</u>	<u>9.355</u>	<u>8.061</u>	<u>14.044</u>	<u>13.222</u>
Buoni pasto e mense	<u>73.387</u>	<u>68.923</u>	<u>72.126</u>	<u>73.577</u>	<u>69.535</u>
Viaggi e soggiorno	<u>19.040</u>	<u>20.096</u>	<u>22.528</u>	<u>33.155</u>	<u>44.108</u>
Altre prestazioni di terzi	<u>127.299</u>	<u>153.319</u>	<u>155.802</u>	<u>117.184</u>	<u>165.517</u>
Totale	<u>1.435.591</u>	<u>1.570.983</u>	<u>1.582.278</u>	<u>1.610.291</u>	<u>1.741.799</u>

*Nel conto economico per l'esercizio 2004 ricompresa nelle altre prestazioni di terzi.

L'incremento della voce - che nei costi della produzione è la terza per entità, dopo i costi del personale e gli ammortamenti e svalutazioni - è pari nel quinquennio post-ristrutturazione societaria a 286,4 milioni di Euro ed il trend incrementale si è notevolmente accentuato nel biennio 2003-2004.

E' da notare che la genericità ed ampiezza delle categorie di oneri che costituiscono la posta non consentono di avere adeguata conoscenza della specifica destinazione delle risorse e non agevolano in alcun modo l'intervento, che pur sarebbe opportuno, dell'Organo gestorio, diretto al contenimento dei costi per la parte flessibile.

Si consideri, al riguardo, che la voce SOFTWARE accoglie: costi per il servizio di gestione dei sistemi contabili; acquisto o realizzazione di software aventi utilità non superiore all'esercizio; costi per servizi informatici relativi al pre-esercizio ed all'esercizio di procedure applicative; servizi di application server e gestione del back up; gestione stampe di massa, disaster recovery ed assistenza (help desk); manutenzione hardware e software; utilizzo della rete di trasmissione dati, gestione della trasmissione dati e gestione delle reti locali.

La voce VIAGGI E SOGGIORNO accoglie i costi per spese di trasporto, ristorazione, pernottamento ed altre spese accessorie, sostenute dal personale dipendente in trasferta durante lo svolgimento dell'attività lavorativa.

La voce PROVVIGIONI accoglie i costi per compensi, spettanti alle agenzie di viaggio (italiane ed estere) ed agli altri punti vendita, per la vendita dei biglietti di viaggio.

La voce PRESTAZIONI PROFESSIONALI, dal bilancio 2004 separata dalla voce CONSULENZE, comprende i costi per le prestazioni rese da professionisti (onorari a legali esterni per la difesa in giudizio, costi per prestazioni notarili, costi per selezione del personale, compensi dei collegi di conciliazione e arbitrati, costi per le prestazioni dei collaudatori, compensi a società di revisione, costi relativi a contratti a progetto, rimborsi spese contratti a progetto, lavoratori autonomi occasionali, costi per consulenze tecniche di parte nei procedimenti giudiziari).

La voce ALTRE PRESTAZIONI DI TERZI comprende: compensi e rimborsi spese a stagisti, lavoratori interinali e borsisti; prestazioni per la stampa orari, biglietti, pubblicazioni; Genio ferrovieri e Polfer (dal bilancio 2004); servizi per la gestione della contabilità e delle paghe; prestazioni sanitarie di medicina legale e

medicina ambientale, visite di idoneità, visite fiscali, visite periodiche dei dipendenti, etc.; servizi accessori alla circolazione.

Per le consulenze della Capogruppo è comunque da segnalare che la Società si è conformata, nel rispetto della direttiva emanata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, ai principi stabiliti dall'art. 1, comma 9, del decreto legge 12 luglio 2004, n. 168, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2004, n. 191, registrando nel 2004 costi per studi e incarichi di consulenza conferiti a soggetti estranei alla Società in misura inferiore al costo annuo mediamente sostenuto nel biennio 2001/2002, ridotto del 15 %.

Da quanto sopra riportato, appare possibile un tentativo di graduazione degli oneri secondo un ordine di priorità, in una accorta azione di limitazione dei costi, anche in considerazione del fatto che i medesimi possono ritenersi connessi solo in parte ad esigenze indifferibili.

E', in definitiva, da verificare se vi siano economie da operare per accentuare una politica di contenimento della spesa, in questa fase particolarmente opportuna.

11. I RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI DELLA GESTIONE DI FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

11.1 – NOTAZIONI GENERALI

Ferrovie dello Stato S.p.A., come più volte riferito, è stata costituita il 15 dicembre 2000 con la denominazione sociale di "Ferrovie dello Stato Holding S.r.l."; è stata successivamente trasformata in Ferrovie dello Stato S.p.A. (delibera assembleare del 13 luglio 2001) ed è divenuta operativa dal 1° luglio 2001, con funzioni di Capogruppo.

FS SpA, che ha il ruolo di holding industriale, è titolare delle funzioni di direzione strategica, di indirizzo gestionale, di *governance* per le società operative, e cura istituzionalmente la gestione accentrata di alcune aree di maggiore interesse (finanza, relazioni istituzionali, management).

Si riportano qui di seguito i principali elementi relativi alla gestione, desumibili dal bilancio di esercizio, rinviando alle parti successive l'esame più analitico del conto economico e dello stato patrimoniale.

Sintesi dati bilancio Ferrovie dello Stato S.p.A

(importi in migliaia di euro)

	2002	2003	2004
Valore della produzione	247.216	152.432	163.380
Costi della produzione prima degli amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed altri	274.863	188.687	194.004
Margine del valore della produzione prima degli amm.ti svalutazioni	-27.647	-36.255	-30.624
Amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed oneri diversi di gestione	74.055	81.314	27.723
Margine del valore della produzione	-101.702	-117.569	-58.347
Proventi ed oneri finanziari	181.688	226.003	31.242
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-289	-19.953	-327.674
Proventi ed oneri straordinari	-13.449	27.777	12.725
Risultato prima delle imposte	66.248	116.258	-342.054
Imposte sul reddito d'esercizio	0	3.400	2.800
Utile (Perdita) di esercizio	66.248	112.858	-344.854

L'esercizio 2003 si chiude con un utile netto di € 113 milioni.

Tra i fatti di rilievo caratterizzanti l'esercizio possono segnalarsi:

- la cessione ad Albacom SpA, avvenuta nel mese di Dicembre 2003, della residua quota del capitale sociale della Basicel SpA, pari al 40% del medesimo, ancora detenuta da Ferrovie dello Stato SpA;
- la scissione parziale della controllata RFI SpA mediante la costituzione di una nuova società denominata Ferrovie Real Estate Srl, successivamente trasformata in società per azioni; l'operazione ha comportato il trasferimento del patrimonio immobiliare non strumentale di RFI alla società beneficiaria, cui è stato affidato il compito di procedere alla valorizzazione e dismissione del medesimo, allo scopo di reperire risorse finanziarie da destinare alla realizzazione degli investimenti di RFI medesima.

Il margine lordo del valore della produzione risulta negativo per 36 milioni di Euro, con un peggioramento rispetto al 2002 dovuto al decremento del valore della produzione non compensato da una riduzione proporzionale dei costi, nell'ambito dei quali incide l'incremento del costo del lavoro, per effetto delle maggiori consistenze medie di personale e del rinnovo del CCNL.

Il risultato d'esercizio positivo è dovuto, quindi, ai proventi finanziari che beneficiano, in particolare, della plusvalenza realizzata dalla surricordata cessione della Società Basicel.

Il bilancio dell'esercizio 2004 evidenzia una perdita di € 345 milioni, connessa essenzialmente al peggioramento del saldo della gestione finanziaria.

Il risultato negativo rinviene in particolare dalla svalutazione della partecipazione in Trenitalia S.p.A. per l'ammontare di 327,7 milioni di Euro corrispondente alla perdita registrata dalla predetta società controllata, nonché dalla riduzione dei proventi finanziari di cui aveva beneficiato l'esercizio 2003 per effetto della plusvalenza realizzata dalla ripetuta vendita della Basicel SpA (per € 55 milioni) e dalla distribuzione della riserva da sovrapprezzo azioni da parte della controllata Grandi stazioni SpA (Euro 72 milioni).

Il margine del valore della produzione rimane negativo, con un andamento sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente.

I ricavi operativi - principalmente relativi a servizi di consulenza e assistenza resi alle società del Gruppo, riaddebiti di costi alle stesse ed a canoni per utilizzo del marchio - crescono di circa il 2% rispetto al 2003.

In aumento anche i costi operativi (+1% rispetto al 2003), che includono principalmente costi per servizi, parzialmente riaddebitati alle società del Gruppo, e costi del personale che crescono essenzialmente per effetto