

le risorse erogate dallo Stato al Gruppo FS, ammissibili per gli investimenti infrastrutturali, siano destinate in modo certo, chiaro e diretto a detti fini consentiti, con adeguata rappresentazione in bilancio e con distinzione dalla gestione ordinaria.

Merita segnalazione la circostanza che il Ministero dell'Economia e delle Finanze, interpellato sulla vicenda dalla Corte ai fini del referto al Parlamento, ha precisato che è in fase di analisi un nuovo schema di finanziamento che consenta di chiarire i rapporti economici tra le varie società del Gruppo FS e lo Stato e di gestire gli effetti complessivi sugli aggregati di finanza pubblica per la costruzione della rete AV/AC, in coerenza con le linee guide dell'Istituto europeo di statistica.

A fronte del rilevante e costante apporto finanziario pubblico, è da prender atto del positivo, crescente incremento degli investimenti del Gruppo, che hanno superato nel 2003 i 7,2 miliardi di Euro e nel 2004 gli 8,4 miliardi di Euro. Peraltro, nonostante l'aumento degli impieghi finanziari, non risultano ancora evidenti miglioramenti di rilievo, né per le linee Alta velocità/Alta capacità né per quel che riguarda la situazione delle linee per il Mezzogiorno ed i collegamenti tra la Capitale e la parte adriatica della Penisola.

Continuano a manifestarsi disfunzioni, specialmente per le linee regionali, sotto il profilo dei ritardi e della qualità del servizio, per il compiuto ed obiettivo monitoraggio delle quali non appaiono del tutto idonei gli strumenti apprestati ed utilizzati dalla Società, considerata la palese diversità di contesti che emerge tra le vicende negative riportate dagli organi di stampa ed i risultati sempre più positivi nel livello di soddisfazione del cliente, alla cui verifica la Società dichiara, nelle relazioni sulla gestione, di pervenire attraverso indagini periodiche sulla *"customer satisfaction"*.

A tal riguardo sarebbe opportuno che Ferrovie dello Stato SpA, in aggiunta alle campagne pubblicitarie che enfatizzano i risultati del Gruppo, pubblicizzasse in maniera adeguata anche l'impegno correttivo profuso in ordine ai diffusi, notori disservizi lamentati dall'utenza.

Con l'avanzamento del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario e l'attribuzione al soggetto gestore della rete infrastrutturale, in base alla normativa europea, di funzioni di carattere neutrale, finalizzate a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alla rete e alle attrezzature di servizio, si accentua la problematica della collocazione e dell'appartenenza di Rete

Ferroviaria italiana (R.F.I.) S.p.A. al Gruppo Ferrovie dello Stato, di cui fa parte anche Trenitalia S.p.A., titolare del servizio di trasporto ferroviario.

Se l'assetto determinatosi a seguito della riorganizzazione societaria del Gruppo F.S., con la realizzata, necessaria separazione giuridica del gestore della rete infrastrutturale, e cioè di R.F.I., non appare incompatibile – sul piano formale – con l'assetto strutturale e funzionale del sistema ferroviario nazionale stabilito dal d. l.vo n. 188 del 2003, sul piano sostanziale l'appartenenza di Rete Ferroviaria italiana al Gruppo, quale controllata di Ferrovie dello Stato SpA, insieme alla Società che gestisce il servizio di trasporto ferroviario, dà adito a valutazioni negative ai fini di una compiuta ed effettiva attuazione dei principi di liberalizzazione alla base della normativa europea. Emblematico, in proposito, appare l'orientamento assunto dall'Autorità garante della concorrenza, nella segnalazione del 7 agosto 2003, nella quale viene postulata la necessità di interventi volti a promuovere un'effettiva separazione tra l'attività di gestione dell'infrastruttura e quella di fornitura di servizi di trasporto.

Con riguardo alla proliferazione di soggetti conseguente dalla ristrutturazione societaria, permane l'esigenza di conformare al nuovo assetto il controllo della Corte dei conti, previsto dall'art. 100 della Costituzione, dalla legge n. 259 del 1958 e dalla normativa speciale di cui alla legge 17 maggio 1985, n. 210, dettata per l'Ente pubblico Ferrovie, trasformato in società per azioni nel 1993.

Pur indirizzandosi sostanzialmente il riscontro della Corte, in coerenza con la *ratio* normativa, nei confronti di tutta l'attività del Gruppo (che è subentrato nel suo complesso, all'originario Ente considerato dalla legge), le Società che risultano doversi ritenere formalmente e direttamente sottoposte al controllo – in una corretta interpretazione delle norme – non possono che essere, da un lato, la Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA, a capitale totalmente pubblico, rientrante nell'ambito applicativo dell'art. 12 della legge n. 259 del 1958, che ha in parte ripreso il *nomen juris* della originaria unica Società ed è "preposta" al nucleo di attività privata o "commerciale" del Gruppo; dall'altro Rete Ferroviaria Italiana SpA, entità soggettiva derivata, per scissione, dall'originario ente assoggettato alla disciplina del controllo voluto dall'art. 19 della legge n. 210 del 1985, destinataria di contributi ordinari a carico del bilancio dello Stato e rimasta titolare delle funzioni di connotazione pubblicistica conferite al predetto Ente dalla legge speciale del 1985.

Della necessità giuridica di applicare il delineato sistema di controllo la Corte dei conti ha dato atto al Presidente del Consiglio dei Ministri ed al Ministro dell'Economia e delle Finanze nella già citata determinazione della Sezione controllo Enti n. 28 del 2004. A detto sistema appare ineludibile conformarsi, per conservare alla funzione di controllo affidata alla Magistratura contabile la potenzialità e l'efficacia normativamente volute, in una fase di trasformazione del Gruppo Ferrovie di particolare interesse per la Collettività.

A circa cinque anni dalla ristrutturazione societaria non emergono miglioramenti di rilievo nella gestione complessiva del Gruppo, che anzi, dopo i risultati positivi degli anni 2001 e 2002, appare in trend negativo con riguardo ai risultati d'esercizio per il 2003 e per il 2004.

Se infatti è da ritenere che vi sia stata una maggiore responsabilizzazione del *management* per i vari settori societari, non si colgono segnali significativi di maggiore economicità della gestione, né di una aumentata efficacia nel raggiungimento dei fini istituzionali.

Non risulta, a tutt'oggi, se sia stato adottato il Piano di impresa di cui all'art. 14, comma 5, del d. lgs. n. 188/2003 ed i risultati della gestione del Gruppo – sui quali si è diffusamente riferito nella trattazione che precede – sono in tendenziale peggioramento: si passa dall'utile netto consolidato di 31 milioni di Euro del 2003 (già in diminuzione rispetto ai 76 milioni di Euro del 2002) ai 124 milioni 600 mila Euro di perdita del 2004, connessa anche al risultato negativo delle gestioni extra operative (finanziaria, straordinaria e fiscale).

Nell'ambito dei ricavi delle vendite e prestazioni, in aumento per il 2004, il limitato incremento dei prodotti del traffico non riesce a compensare la crescita dei costi operativi.

Il costo complessivo del personale, nonostante la riduzione costantemente operata della consistenza numerica, è in aumento per il 2004 ed è da prevenire un appesantimento degli oneri per il futuro, in quanto il nuovo CCNL di settore ha agganciato la dinamica di crescita del costo a quella del settore industriale, per cui, nel nuovo contesto, è ipotizzabile una maggiore difficoltà per azioni di contenimento analoghe a quelle poste in essere nel periodo 2000-2002.

In considerazione dei risultati gestori non positivi del periodo, andrebbe anche sottoposta ad attenta verifica la adeguatezza ed efficacia del sistema incentivante e premiale che risulta adottato per la dirigenza e per il *management*.

Il costo dei servizi risulta in costante crescita nel quinquennio post-ristrutturazione societaria e il trend incrementale si è notevolmente accentuato nel biennio 2003-2004.

Si tratta di andamenti gestori da ponderare attentamente e che richiedono, evidentemente, una adeguata azione correttiva della Capogruppo e delle Società interessate.

In disparte la problematica degli aumenti tariffari - di cui Ferrovie dello Stato evidenzia da tempo la necessità - per i prodotti del traffico, che condizionano il livello di autonomia finanziaria del Gruppo, si avverte l'esigenza di un'offerta di servizi appropriata, sotto il profilo qualitativo e quantitativo, che consenta di pervenire ad una reale competitività in un mercato destinato ad essere accessibile, a breve, alle varie compagnie europee.

Per il costo dei servizi, i cui margini di flessibilità meritano indubbiamente una ulteriore verifica ai fini di un tentativo di contenimento, appare quanto mai opportuno un impegno globale delle Società del Gruppo per scelte di maggiore economicità che agevolino il superamento della attuale fase.

Ai risultati consolidati non positivi corrisponde un trend sfavorevole anche per Ferrovie dello Stato S.p.A. - Capogruppo - e soprattutto per Trenitalia SpA.

Ferrovie S.p.A., dopo l'utile di 113 milioni di euro conseguito per il 2003, registra, nel 2004, una perdita di 344 milioni 800 mila Euro, connessa principalmente al peggioramento del saldo della gestione finanziaria, ed in particolare alla svalutazione della partecipazione in Trenitalia S.p.A. per l'ammontare di 327 milioni 600 mila Euro, corrispondente alla perdita registrata dalla medesima controllata.

Trenitalia SpA, titolare dell'attività di trasporto passeggeri e merci, chiude entrambi gli esercizi in perdita (per 18,7 milioni di Euro nel 2003 e per 327,6 milioni di Euro nel 2004).

Il valore della produzione, in diminuzione per il 2003, ha un lieve recupero nel 2004, raggiungendo i 5.296 milioni di Euro, valore, peraltro più basso di quello toccato nel 2002 (5.362 milioni di Euro).

I risultati negativi sono da imputare principalmente ad una crescita dei costi operativi in misura più che proporzionale rispetto ai ricavi operativi ed all'incremento degli ammortamenti, per effetto degli investimenti destinati al rinnovo del materiale rotabile, e degli accantonamenti al fondo rischi ed oneri.

La Corte segnala nuovamente che l'andamento della gestione di Trenitalia, così come quello delle altre Società del Gruppo che più sono caratterizzate da rapporti con la clientela (quali Grandi Stazioni, Italcontainer,

SITA, FS Cargo) richiede una considerazione mirata e costante, in quanto da questi settori produttivi derivano gli effettivi ricavi dal mercato e dipende il futuro dell'intero Gruppo, che potrà crescere e svilupparsi nella misura in cui le attività commerciali saranno redditizie. E ciò vale ancor più in vista della liberalizzazione del servizio di trasporto ferroviario.

Rete Ferroviaria Italiana SpA, gestore della rete infrastrutturale, registra un utile netto di 1,5 milioni di euro per l'esercizio 2003 e di 0,3 milioni di Euro per l'esercizio 2004.

Di contro ad una flessione dei ricavi operativi (nel 2004 pari al 2,4%), imputabile principalmente alla riduzione dei ricavi da contributi da Stato ed altri Enti, si registra un incremento dei ricavi legati al traffico ferroviario ed un contenimento dei costi operativi, che nel 2004, dopo la crescita del 2003, ritornano ai livelli del 2002, nonostante l'aumento del costo del lavoro, dovuto per la maggior parte agli effetti economici di trascinamento del rinnovo contrattuale entrato in vigore nel corso del 2003.

La Società, sulla quale ricadono gli oneri di ammortamento per la rete infrastrutturale, ha dato atto che sta procedendo, anche in collaborazione con i Ministeri competenti, a tutti gli opportuni approfondimenti volti a determinare modalità idonee a garantire l'equilibrio aziendale (sia dal punto di vista reddituale che dei flussi monetari) anche nella rinnovata attività operativo gestionale che avrà luogo con l'avvio del sistema Alta velocità/Alta capacità. Si stanno valutando 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. E ciò anche con riguardo alle 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.

Per quanto riguarda l'attività di TAV SpA, controllata da RFI S.p.A. che chiude in pareggio entrambi gli esercizi, è da evidenziare che, in concomitanza con l'entrata a regime, nell'esercizio 2004, del nuovo meccanismo di finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità da parte di Infrastrutture S.p.A., di cui all'art. 75 della Legge Finanziaria 2003, è intervenuto un ennesimo mutamento del quadro normativo di riferimento, in quanto l'art. 1, comma 79, della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006), ha previsto la fusione per incorporazione di Infrastrutture SpA nella Cassa depositi e prestiti SpA, con effetto dal 1° gennaio 2006.

Ancora una volta si prende atto che la realizzazione del progetto Linee veloci sta procedendo con una differente tempistica per le varie tratte e i vari nodi e che sconta gli effetti delle diverse priorità attribuite dalla programmazione nazionale e regionale del settore, della differente priorità funzionale di parti del progetto rispetto ad altre, dei diversi tempi di definizione progettuale e di approvazione da parte degli enti centrali e locali, nonché delle criticità incontrate in corso d'opera.

Ad. G. De Gironimo



PAGINA BIANCA

INDICE

Organi sociali e Società di revisione

Lettera del Presidente e Amministratore Delegato

Il Gruppo nel 2003

- I risultati consolidati raggiunti nel 2003
- I principali eventi dell'anno
- Le risorse umane
- La politica ambientale
- Il rapporto con i clienti

Relazione sulla gestione

- Il quadro macroeconomico
- L'andamento del traffico ferroviario nazionale ed il mercato di riferimento
- Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo
- Evoluzione prevedibile della gestione del Gruppo
- Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria ed evoluzione prevedibile della gestione di Ferrovie dello Stato S.p.A.
- Rapporti di Ferrovie dello Stato S.p.A. con società controllate, collegate e con altre parti correlate
- Gli investimenti
- Le attività di ricerca e sviluppo
- I fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio
- Azioni proprie della Capogruppo
- Altre informazioni:
 - Indagini e procedimenti giudiziari
 - Decreto legislativo 231/2001
 - Decreto legislativo 196/2003
 - Sanatoria fiscale 2003
 - Interventi/trasferimenti di risorse pubbliche per il Gruppo
- Informazioni riguardanti le principali società che operano nel Gruppo:
 - Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria per società
 - Dati significativi
 - Altre attività del Gruppo
- Proposta di destinazione dell'utile dell'esercizio

Bilancio consolidato DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO al 31 dicembre 2003**Stato Patrimoniale e Conto Economico**

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

Nota Integrativa

- Sezione 1: Presentazione del bilancio consolidato
- Sezione 2: Forma e contenuto 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 3: Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione di gruppo
- Sezione 4: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni
- Sezione 5: Altre informazioni

Allegato n. 1 - Elenco delle società consolidate con il metodo integrale

Allegato n. 2 - Elenco delle società consolidate con il metodo del patrimonio netto

Allegato n. 3 - Elenco delle altre partecipazioni in società controllate e collegate non consolidate

Allegato n. 4 - Società entrate nell'area di consolidamento

Allegato n. 5 - Società uscite dall'area di consolidamento

Allegato n. 6 - Mappa di consolidamento al 31 dicembre 2003

Allegato n. 7 - Rendiconto finanziario

Relazione del Collegio Sindacale**Relazione della Società di Revisione**

BILANCIO DI ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A. AL 31 DICEMBRE 2003

Stato Patrimoniale 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 valutazione
- Sezione 4: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni
 - Stato patrimoniale attivo
 - Stato patrimoniale passivo
 - Conti d'ordine
 - Conto economico
- Sezione 5: Altre informazioni

Allegato n. 1 - Rendiconto finanziario

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione della Società di Revisione

PAGINA BIANCA

ORGANI SOCIALI DI FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

Consiglio di Amministrazione

Presidente e Amministratore Delegato

CIMOLI Ing. Giancarlo

Consiglieri

SAPELLI Prof. Giulio

SCOCA Prof. Franco Gaetano

SEBASTIANI Prof. Mario

ULISSI Avv. Roberto

Collegio Sindacale

Presidente

VINCENTI Dott. Mario

Sindaci effettivi

GALIMBERTI Prof. Sergio

ROSACE Prof. Santo

Sindaci supplenti

SCHINIGOI Dott. Pietro

FERRANTI Dott. Roberto

Società di Revisione

PRICEWATERHOUSE COOPERS S.p.A.

PAGINA BIANCA

Al termine di un esercizio particolarmente complesso per la concomitanza di numerosi fattori critici, le Ferrovie dello Stato sono riuscite nel 2003 a chiudere ancora in utile il bilancio, così come era avvenuto nei due anni precedenti.

Si tratta di un risultato che conferma la validità delle scelte compiute negli ultimi anni: il Gruppo, nel suo acquisito assetto societario e nella sua rinnovata organizzazione, è stato infatti in grado di affrontare un contesto particolarmente sfavorevole sia sotto il profilo della congiuntura economica, sia sotto quello della regolamentazione tariffaria e della concorrenza tra operatori ferroviari e tra le diverse modalità di trasporto.

Questi elementi di difficoltà, che si sono aggiunti al previsto incremento del costo del lavoro legato al rinnovo del contratto nazionale ed alla programmata riduzione dei ricavi da Stato, pur provocando un arretramento del margine operativo lordo, non hanno impedito al Gruppo di proseguire sulla strada dello sviluppo dei servizi offerti al pubblico, in termini di efficienza, sicurezza e qualità, e della realizzazione dei piani di investimento.

Dobbiamo in particolare essere orgogliosi dei risultati conseguiti sul versante della sicurezza, con l'ulteriore riduzione del tasso di incidentalità, che risulta sensibilmente migliore rispetto al dato delle altre principali ferrovie europee.

Nel 2003 il volume degli investimenti è cresciuto di un ulteriore 30 per cento, superando i sette miliardi di Euro e costituendo un volano di sviluppo per l'occupazione e per l'economia dell'intero Paese.

Le Ferrovie dello Stato, insomma, hanno saputo far fronte alle criticità congiunturali mettendo in campo, grazie all'impegno comune profuso da tutti quanti lavorano nel Gruppo, la loro capacità progettuale e realizzativa.

Su questo impegno e su queste capacità si fonda la fiducia di poter rispondere ancora da protagonisti, cogliendone tutte le opportunità, ai grandi processi di cambiamento del mercato che ci riservano i prossimi anni.

Giancarlo Cimoli

PAGINA BIANCA