

Relazione sulla gestione

PAGINA BIANCA

IL QUADRO MACROECONOMICO

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 dovuto 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'UEM, 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 ed 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 il perdurare della debolezza degli investimenti fissi lordi (-3,2%), in particolare di quelli relativi ad 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.

L'ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO E DEL TRAFFICO FERROVIARIO NAZIONALE

Il bilancio 2003 del settore dei trasporti mostra nel complesso, secondo i dati disponibili alla data di redazione del presente documento, più ombre che luci, con andamenti contrapposti per le varie modalità nei comparti merci e viaggiatori risentendo del calo dell'attività produttiva e del rallentamento degli scambi del commercio internazionale.

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 nelle tonnellate movimentate del 7%, 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. In particolare, il settore dell'autotrasporto merci, nel confronto 1° semestre 2003 sul 2002, mostra ancora una fase di stagnazione (+0,2% nel nazionale e +0,4% nell'internazionale).

Il settore viaggiatori, al contrario, pur in presenza di un profilo congiunturale sostanzialmente piatto, nel 2003 ha continuato 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.

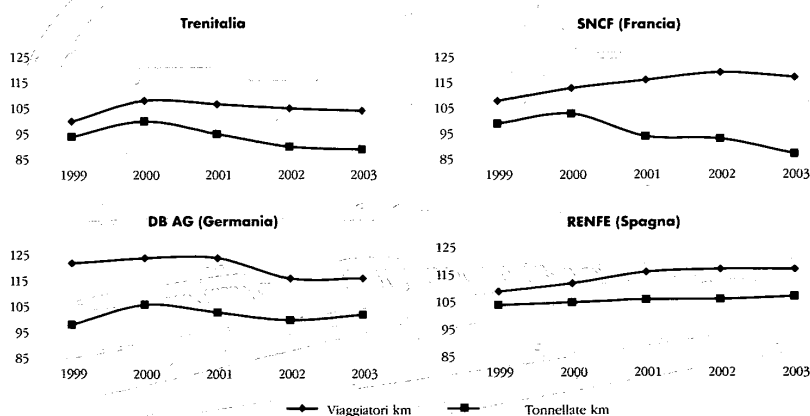
Il traffico viaggiatori riferito al settore autostradale nei primi otto mesi del 2003 è cresciuto del 2,9%, quello aereo del 7,2% nel nazionale e del 10,4% nell'internazionale, mentre quello marittimo, nei dati del primo semestre 2003, mette in evidenza un significativo incremento della domanda soddisfatta del 6,8%.

Passando al traffico ferroviario, si evidenzia che la politica di liberalizzazione è stata portata avanti dall'Italia con determinazione. A fine 2003 risultavano rilasciate, dall'Autorità Ministeriale competente, 33 licenze di trasporto (29 a fine 2002) ad altrettante imprese. Delle 33 imprese in possesso di licenza, 16 hanno già ottenuto il certificato di sicurezza da RFI; tra queste ultime, 12 già operano sulla rete della stessa RFI.

In base ai dati di traffico provvisori del 2003 disponibili alla data di redazione della presente relazione, la domanda di trasporto ferroviario a livello europeo è stata caratterizzata da un ulteriore rallentamento sia nel comparto merci (-0,8%) che in quello viaggiatori (-0,7%). Tuttavia, per i singoli paesi, i risultati delle imprese ferroviarie si presentano abbastanza differenziati tra loro.

Nel comparto merci, le performance sono meno omogenee, con volumi delle tonnellate km trasportate in flessione per le ferrovie francesi (SNCF -6,4%), le ferrovie svizzere (CFF -3,5%), le ferrovie italiane (FS -1,9%) e le ferrovie belghe (SNCB -0,1%) ed in crescita, per le ferrovie tedesche (DBAG +2,1%), le ferrovie spagnole (RENFE +1,5%) e le ferrovie austriache (ÖBB +1,2%), grazie soprattutto alla ripresa del traffico internazionale di questi paesi. La flessione del traffico viaggiatori è stata pressoché comune a tutte le principali imprese ferroviarie: SNCF -1,8%, FS -1,6%, RENFE -0,8%, ÖBB -0,6%, DBAG -0,4% e CFF -0,1%, mentre risulta in crescita SNCB +0,1%.

EVOLUZIONE DEL TRAFFICO VIAGGIATORI E MERCI NELLE PRINCIPALI IMPRESE FERROVIARIE EUROPEE NUMERO INDICE 1997=100



Nota: I dati su cui sono costruiti i grafici, relativamente alle tonnellate km, sono al netto dei carri movimentati vuoti.

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 ed in quello regionale.

I viaggiatori km della media/lunga percorrenza mostrano a fine anno una flessione del 4%, dovuta principalmente alle negative performance del traffico notturno nazionale (-4,1%), IC giorno (-4,5%) ed internazionale (-19,4%), compensate solo in parte dal buon andamento del traffico Eurostar (+ 5%).

Il risultato del settore viaggiatori a media/lunga percorrenza ha risentito della forte concorrenza del vettore aereo, in particolare delle compagnie aeree "low cost" oltre che dal contesto congiunturale poco favorevole.

DATI TRAFFICO MEDIA E LUNGA PERCORRENZA		2003	2002	VARIAZ. %
N° VIAGGIATORI	(MIGLIAIA)	67.600	60.080	12,5
VIAGGIATORI KM	(MILIONI)	24.930	25.973	(4,0)
TRENI KM	(MIGLIAIA)	82.574	82.550	0,0
POSTI KM	(MILIONI)	49.991	49.105	1,8
PERCORRENZA MEDIA PER VIAGGIATORE	(KM)	368	382	(3,7)

Nello stesso settore, il coefficiente di riempimento dei treni (load factor) si è fermato al 50,8% contro il 52,9% dell'anno precedente.

Il settore del trasporto regionale fa invece registrare, sempre in termini di viaggiatori km, un incremento dell'1,5%, in linea con la crescita generale del trasporto pubblico locale.

DATI TRAFFICO TRASPORTO REGIONALE		2003	2002	VARIAZ. %
N° VIAGGIATORI	(MIGLIAIA)	430.320	423.876	1,5
VIAGGIATORI KM	(MILIONI)	20.291	19.983	1,5
TRENI KM	(MIGLIAIA)	173.010	171.375	1,0
POSTI KM	(MILIONI)	66.886	66.804	0,1
PERCORRENZA MEDIA PER VIAGGIATORE	(KM)	47,2	47,1	0,2

Il load factor si è attestato al 30,3% con un incremento dell'1,4% sul 2002 a fronte di un'offerta, in termini di posti km in crescita dello 0,1%.

A questo riguardo occorre precisare che il load factor del trasporto regionale è soggetto ad una forte variabilità sia per fasce orarie, sia per aree geografiche, e che l'interesse sociale connesso alla funzione del trasporto pubblico impone, in alcune fasce orarie, l'effettuazione di treni di interesse "locale" anche in presenza di una scarsa domanda. Passando al settore delle merci, il traffico 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). Ad influenzare tale risultato è stata la forte flessione avutasi nei trasporti internazionali (-5,7%); con riferimento alle modalità di trasporto si registra un decremento del trasporto convenzionale (-4,6%) cui si è contrapposto un incremento del trasporto combinato (+0,5%).

DATI TRAFFICO MERCI		2003	2002	VARIAZ. %
TONNELLATE TRASPORTATE	(MIGLIAIA)	82.118	83.175	(1,3)
TONNELLATE KM	(MILIONI)	22.458	23.051	(2,6)
PERCORRENZA MEDIA DI UNA TONNELLATA	(KM)	273	277	(1,3)

I settori merceologici che hanno subito la diminuzione più consistente di traffico sono quelli dell'auto (-10,4%), del chimico (-6,3%) e del siderurgico (-5,6%), che rappresentano i settori tradizionalmente a più alta vocazione ferroviaria.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA DEL GRUPPO

Andamento economico

PRINCIPALI INDICATORI	2003	2002
MARGINE OPERATIVO LORDO/RICAVI OPERATIVI	9,65%	10,92%
ROS (RISULTATO OPERATIVO/RICAVI OPERATIVI)	—	1,16%
COSTO DEL LAVORO/RICAVI OPERATIVI	66,60%	64,85%

Conto economico consolidato riclassificato

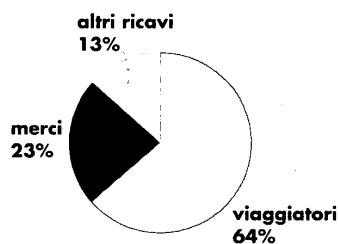
	2003	2002	(in milioni di euro) DIFFERENZE
RICAVI OPERATIVI	6.650	6.711	(61)
RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	4.790	4.748	42
- RICAVI DA TRAFFICO	3.006	3.005	1
- ALTRI RICAVI	486	448	38
- CONVENZIONI CON REGIONI	1.298	1.295	3
RICAVI DA STATO ED ALTRI ENTI (*)	1.860	1.963	(103)
CAPITALIZZAZIONI - VARIAZIONI RIMANENZE	951	920	31
VALORE DELLA PRODUZIONE	7.601	7.631	(30)
COSTO DEL LAVORO	(4.429)	(4.352)	(77)
ALTRI COSTI	(2.530)	(2.546)	16
TOTALE COSTI	(6.959)	(6.898)	(61)
MARGINE OPERATIVO LORDO	642	733	(91)
AMMORTAMENTI NETTI E SVALUTAZIONE CESPIT	(551)	(510)	(41)
ACCANTONAMENTI NETTI E SVALUTAZIONI	(159)	(235)	76
SALDO ONERI/PROVENTI DIVERSI	68	90	(22)
RISULTATO OPERATIVO	(0)	78	(78)
SALDO GESTIONE FINANZIARIA	78	140	(62)
COMPONENTI STRAORDINARIE NETTE	104	36	68
RISULTATO ANTE IMPOSTE	182	254	(72)
IMPOSTE SUL REDDITO	(151)	(177)	26
RISULTATO DEL PERIODO	31	77	(46)
RISULTATO DEL PERIODO DI GRUPPO	21	68	(47)
RISULTATO DEL PERIODO DI TERZI	10	9	1

(*) Comprensivi dell'utilizzo del fondo manutenzione per € 977 milioni.

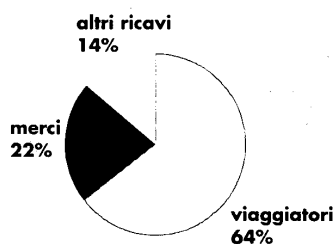
L'esercizio 2003 – nel corso del quale è proseguita l'attività volta al miglioramento della qualità del servizio in termini di offerta, puntualità e sicurezza del trasporto – si chiude con un risultato netto positivo di € 31 milioni (di cui € 21 milioni di pertinenza del Gruppo Ferrovie dello Stato), in linea con il positivo trend avviato con il processo di riorganizzazione societaria degli ultimi anni.

Al risultato netto positivo corrisponde un Margine Operativo Lordo che si attesta sui € 642 milioni, in netto miglioramento rispetto a tutti gli anni precedenti al 2002 (+28% rispetto al 2001) ma in contrazione rispetto al 2002 di circa € 91 milioni (-12%).

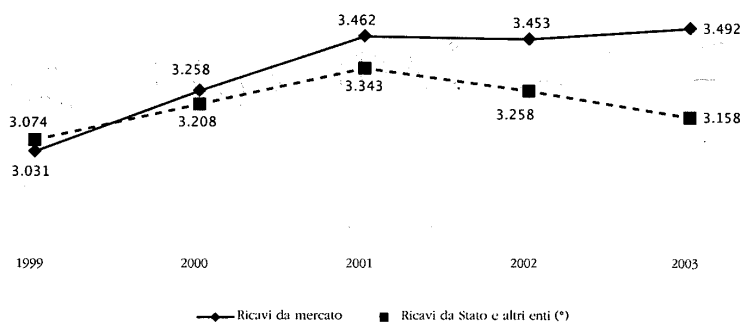
Ripartizione ricavi da mercato



Anno 1999 = 3.031 milioni di euro



Anno 2003 = 3.492 milioni di euro



(*) Include le convenzioni con le Regioni

Vari sono i fenomeni che concorrono a spiegare l'arretramento, sia pur contenuto, del Margine Operativo Lordo. In estrema sintesi si può dire che la prevista contrazione dei ricavi da Stato (riduzione dei "contributi per extra costi di circolazione e di condotta - K1 e K2" per € 73 milioni) ed il previsto incremento del costo del lavoro riconducibile all'applicazione del Nuovo Contratto Collettivo del Lavoro delle Attività Ferroviarie (€ 77 milioni) non hanno, nel corso del 2003, trovato bilanciamento negli attesi positivi apporti dell'aumento delle tariffe del servizio viaggiatori e degli incentivi al trasporto combinato e di merci pericolose per ferrovia (così come da Legge 166 del 18 agosto 2002 art. 38).

I ricavi da traffico del 2003 si mantengono sostanzialmente allineati a quelli dell'esercizio 2002 a causa del mancato aumento tariffario e della congiuntura economica non favorevole. All'interno del dato complessivo si evidenzia un mix in trasformazione. Il traffico internazionale - particolarmente penalizzato dal quadro

congiunturale e dalla crescente competizione dei vettori aerei "low cost" – registra una flessione di circa € 40 milioni; il traffico nazionale, al contrario, cresce per circa € 42 milioni, grazie alla buona performance dei segmenti di prodotto a più alto valore aggiunto (Eurostar).

I costi del periodo evidenziano una crescita per circa € 61 milioni dovuta principalmente all'aumento del costo del lavoro che è stato parzialmente compensato dalla riduzione degli altri costi operativi.

Il risultato operativo del 2003 è in equilibrio, pur scontando, rispetto all'anno precedente, il maggior onere per ammortamenti netti (€ 41 milioni); ed infatti, la crescita dei citati ammortamenti ed il minore saldo degli oneri e proventi diversi (€ 22 milioni) sono più che compensati dai minori accantonamenti netti e svalutazioni (€ 76 milioni). Le gestioni extra operative (finanziaria, straordinaria e fiscale) registrano un risultato positivo ed in crescita rispetto al 2002. In particolare la gestione finanziaria – cui concorre la plusvalenza realizzata dalla vendita del pacchetto di minoranza della Società Basicel S.p.A. (€ 46 milioni) – è positiva per € 78 milioni e le componenti straordinarie nette sono positive per € 104 milioni.

Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo

(in milioni di euro)

	31/12/2003	31/12/2002
ATTIVITÀ		
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO GESTIONALE	1.485	7
ALTRE ATTIVITÀ NETTE	3.687	3.390
CAPITALE CIRCOLANTE	5.172	3.397
IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE	72.820	70.329
PARTECIPAZIONI	287	268
FONDI RISTRUTTURAZIONE E RETTIFICA CESPITI (-)	(26.062)	(28.962)
CAPITALE IMMOBILIZZATO NETTO	47.045	41.635
TFR	(3.214)	(3.234)
ALTRI FONDI	(6.836)	(7.218)
TOTALE FONDI	(10.050)	(10.452)
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	42.167	34.580
COPERTURE		
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA A BREVE	1.719	(1.383)
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA A MEDIO/LUNGO	6.983	6.393
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	8.702	5.010
MEZZI PROPRI	33.465	29.570
TOTALE COPERTURE	42.167	34.580

Flussi finanziari

(in milioni di euro)

	2003	2002
UTILE/(PERDITA) DEL PERIODO	31	77
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI CESPITI (*)	551	510
FLUSSO DI CASSA DA GESTIONE REDDITUALE	582	587
VARIAZIONI CCN GESTIONALE	1.478	31
VARIAZIONI ALTRE ATTIVITÀ E PASSIVITÀ	(2.957)	14.767
FLUSSO DI CASSA DA ATTIVITÀ OPERATIVA	(896)	15.385
FLUSSO DI CASSA DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO	(6.799)	(23.324)
FLUSSO DI CASSA DA ATTIVITÀ FINANZIARIA	8.653	8.168
FLUSSO DI CASSA TOTALE	957	229

(*) al netto dell'utilizzo fondi

Il capitale investito netto si incrementa di € 7,6 milioni per effetto degli investimenti del periodo (circa € 7 milioni).

Si evidenzia inoltre, che la variazione del capitale circolante netto gestionale riflette l'operazione di scissione parziale di un compendio immobiliare da parte di RFI S.p.A. a favore di Ferrovie Real Estate S.p.A., che ha comportato all'interno del Gruppo il trasferimento del patrimonio non strumentale all'esercizio ferroviario dal capitale immobilizzato al capitale circolante netto in quanto destinato alla vendita.

L'indebitamento finanziario netto consolidato, sostanzialmente riconducibile al finanziamento degli investimenti sulla rete tradizionale, alla realizzazione del Sistema Alta Velocità/Alta Capacità e all'acquisto e rinnovo del materiale rotabile, si attesta, alla data del 31 dicembre 2003 a € 8,7 milioni, con un incremento del 73,7% rispetto al 2002.

Il rapporto tra tale indebitamento e i mezzi propri passa da 0,17 nel 2002 a 0,26 nel 2003, a conferma della solidità della struttura patrimoniale del Gruppo.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE DEL GRUPPO

L'andamento economico del Gruppo Ferrovie dello Stato nel breve/medio periodo risulta condizionato da una serie di fattori:

- il trascinamento degli effetti del blocco tariffario dal 2002 e dal 2003;
- gli ulteriori aumenti stipendiali previsti dal Nuovo Contratto Collettivo di Lavoro;
- la conferma di un piano di investimenti impegnativo sia dal lato della realizzazione delle infrastrutture (in particolare il progetto Alta Velocità) che del rinnovo del parco rotabile.

Nonostante le criticità sopra menzionate, il 2004 vede in crescita il trend positivo della gestione operativa – anche a condizione che il Governo autorizzi la prevista manovra sulle tariffe passeggeri – e la conferma del raggiunto “break even”.

L'esercizio potrebbe beneficiare di plusvalenze derivanti dalla piena operatività della controllata Ferrovie Real Estate attraverso le previste dismissioni di parte del patrimonio immobiliare del Gruppo.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA DI FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

Conto economico riclassificato			
	(in milioni di euro)		
	2003	2002	DIFFERENZE
RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	148	233	(85)
VALORE DELLA PRODUZIONE	148	233	(85)
COSTO DEL LAVORO	(57)	(52)	(5)
ALTRI COSTI	(146)	(234)	88
TOTALE COSTI	(203)	(286)	83
MARGINE OPERATIVO LORDO	(55)	(53)	(2)
AMMORTAMENTI	(14)	(10)	(4)
ACCANTONAMENTI	(51)	(52)	1
SALDO ONERI/PROVENTI DIVERSI	2	13	(11)
RISULTATO OPERATIVO	(118)	(102)	(16)
SALDO GESTIONE FINANZIARIA	206	182	24
COMPONENTI STRAORDINARIE NETTE	28	(13)	41
RISULTATO ANTE - IMPOSTE	116	67	49
IMPOSTE SUL REDDITO	(3)	0	(3)
RISULTATO D'ESERCIZIO	113	67	46

La società chiude l'esercizio 2003 con un risultato netto di € 113 milioni, in crescita rispetto al risultato del 2002 del 68,7%, principalmente per effetto del miglioramento del risultato della gestione finanziaria e della diversa incidenza del saldo delle componenti nette straordinarie.

Il margine operativo lordo risulta negativo per € 55 milioni, con una lieve variazione rispetto al precedente esercizio (– € 2 milioni) dovuta al decremento del valore della produzione cui si è contrapposta una riduzione non proporzionale dei costi.

Il valore della produzione, principalmente costituito da ricavi per prestazioni di servizi rese a società del Gruppo (€ 52,4 milioni) e da riaddebiti di costi a società del Gruppo (€ 95,2 milioni), si riduce di € 85 milioni per effetto dei minori riaddebiti di costi per servizi informatici erogati dalla collegata TSF; tali costi infatti a partire dall'esercizio 2003 sono direttamente sostenuti dalle società fruitrici del servizio.

Il decremento degli altri costi si collega, anch'esso, principalmente alla riduzione dei costi per servizi informatici erogati da TSF che passano da € 95,9 milioni a € 6,3 milioni.

Il costo del lavoro registra invece un incremento del 9,6% per effetto delle maggiori consistenze medie che passano da 491 nel 2002 a 520 unità nel 2003 e del già citato rinnovo del CCNL.

Gli accantonamenti per rischi includono principalmente gli oneri stimati relativi alla cessione di crediti erariali. Passando al saldo della gestione finanziaria, si evidenzia che il miglioramento registrato nell'esercizio deriva dall'effetto combinato dei maggiori proventi finanziari (+€ 43,9 milioni) e delle maggiori svalutazioni di partecipazioni (+€ 19,4 milioni).

I proventi finanziari, pari a € 272,8 milioni, beneficiano in particolare della plusvalenza realizzata dalla cessione della Società Basicel S.p.A. per € 55,4 milioni e della distribuzione della riserva di sovrapprezzo azioni dalla controllata Grandi Stazioni S.p.A. per € 72 milioni.

Relativamente alle maggiori svalutazioni di partecipazioni, si evidenzia che nel 2003 la società ha proceduto ad accantonare prudenzialmente a fondo rischi ed oneri il valore della perdita 2003 registrata dalla Società Trenitalia S.p.A. (€ 18,7 milioni).

Infine le componenti nette straordinarie sono state influenzate dal rilascio del fondo stanziato a fronte del rischio di mancato incasso dei crediti per interessi maturati su crediti verso l'erario per imposta patrimoniale chiesta a rimborso (€ 28,2 milioni), a seguito dell'avvenuta cessione dei crediti stessi.

Stato patrimoniale riclassificato

	(in milioni di euro)	
	31/12/2003	31/12/2002
ATTIVITÀ		
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO GESTIONALE	14	141
ALTRE ATTIVITÀ NETTE	1.114	1.108
CAPITALE CIRCOLANTE	1.128	1.249
IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE	37	30
PARTECIPAZIONI	31.228	26.491
CAPITALE IMMOBILIZZATO NETTO	31.265	26.521
TFR	(23)	(24)
ALTRI FONDI	(103)	(65)
TOTALE FONDI	(126)	(89)
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	32.267	27.681
COPERTURE		
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA A BREVE	464	(73)
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA A MEDIO/LUNGO	(1.526)	(1.528)
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	(1.062)	(1.601)
MEZZI PROPRI (PATRIMONIO NETTO)	33.329	29.282
TOTALE COPERTURE	32.267	27.681

Passando all'analisi della situazione patrimoniale finanziaria si evidenzia un incremento pari al 16,6% del capitale investito netto (€ 4.586 milioni).

L'incremento è principalmente correlato alla variazione della voce partecipazioni che passa da € 26.491 milioni a € 31.228 milioni principalmente per effetto dell'aumento del capitale sociale di RFI S.p.A. per € 3.933,8 milioni e di Trenitalia S.p.A. per € 800 milioni.

Si evidenzia inoltre una riduzione del capitale circolante netto gestionale (€ 127 milioni) per effetto dell'incasso del credito verso la Società Albacom per la cessione dei diritti di opzione sull'aumento del capitale sociale della Società Basicel (€ 22,9 milioni) e della riduzione dei crediti commerciali verso le società controllate (€ 102 milioni).

Le altre attività nette si incrementano leggermente a fronte di un incremento sia degli altri crediti (da € 2.007,9 milioni a € 2.320 milioni), a fronte dei maggiori crediti fiscali, sia degli altri debiti (da € 900,7 milioni a € 1.206,6 milioni) per i maggiori debiti verso società controllate per IVA.

Passando all'analisi delle fonti si evidenzia un indebitamento finanziario netto a breve termine di € 464 milioni composto principalmente da:

- prestiti bancari per € 3.000 milioni contratti per il finanziamento ponte a TAV per la realizzazione della infrastruttura Alta Velocità/Alta Capacità (nelle more della piena operatività di ISPA);
- dal credito verso TAV per € 2.801,1 milioni per il corrispondente finanziamento ponte;
- da cassa ed altre disponibilità nette (inclusi i c/c intersocietari).

La posizione finanziaria netta a medio/lungo termine risulta positiva ed è costituita essenzialmente dal credito relativo alla cessione del ramo d'azienda "Trasporto" a Trenitalia S.p.A..

I mezzi propri della società si incrementano di € 4.047 milioni per effetto dei versamenti effettuati dall'Azionista, Ministero dell'Economia e delle Finanze in conto aumenti di capitale per € 3.934 milioni e per l'iscrizione dell'utile d'esercizio.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE DI FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

Le previsioni sull'andamento economico della Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. per l'esercizio 2004 indicano il conseguimento di un sostanziale "break even" economico.

Questo in presenza di valori di ricavi e di costi allineati ai valori 2003 ed in assenza di proventi finanziari straordinari che hanno caratterizzato la gestione 2003.

RAPPORTI DI FERROVIE DELLO STATO S.P.A. CON SOCIETÀ CONTROLLATE, COLLEGATE E CON ALTRE PARTI CORRELATE

La Capogruppo intrattiene, con le proprie società controllate, numerosi rapporti contrattualizzati o in corso di contrattualizzazione, relativi soprattutto alle prestazioni rese per uso del marchio, servizi assicurativi e altri servizi di assistenza e consulenza in materia fiscale, di bilancio e di affari societari.

Per le prestazioni ricevute da parte delle società del Gruppo quelle che rivestono maggiore rilevanza sono rappresentate dai servizi di contabilità e tesoreria, building management, facilities, formazione, nonché da fitti derivanti dall'occupazione di spazi.

Nei ricavi sono compresi i dividendi e le riserve per sovrapprezzo azioni distribuiti.

La Capogruppo, evidenzia, inoltre, costi e ricavi di natura finanziaria dovuti principalmente ad interessi attivi e passivi per finanziamenti, nonché interessi maturati sui conti correnti operativi attivati con le società per la regolazione degli incassi e dei pagamenti.

Nella seguente tabella sono riportati i costi e i ricavi, i crediti e i debiti comprensivi di ratei e risconti, nei confronti delle società controllate e collegate.

(in milioni di euro)

SOCIETÀ	COSTI	RICAVI	CREDITI	DEBITI
CONTROLLATE:				
CARGO CHEMICAL	0,0	0,1	0,1	0,0
CENTOSTAZIONI	0,8	0,8	0,7	23,1
FERCREDIT	1,4	5,5	114,7	0,8
FERPORT	0,0	0,1	0,1	0,0
FERROVIE REAL ESTATE	0,7	0,3	5,2	21,3
FIERSERVIZI	24,9	8,5	43,1	190,9
FS CARGO	0,1	0,1	0,0	1,9
GRANDI STAZIONI	1,5	6,7	37,9	61,4
ITALFERR	2,4	2,3	13,4	109,2
METROPARK	0,0	0,0	0,5	1,1
OMNIA EXPRESS	0,0	0,3	7,9	0,2
OMNIA LOGISTICA	0,0	0,3	3,5	0,2
PASSAGGI	0,0	0,0	0,0	0,2
RFI	25,0	64,0	21,0	2.437,0
SAP	0,0	0,0	0,9	0,0
SEKFER	0,0	0,1	0,6	0,0
SITA	0,3	0,3	0,5	10,1
SOGIN	0,2	3,9	0,2	1,4
TAV	0,5	12,5	2.805,5	3,8
TRENTITALIA	8,9	120,2	1.960,9	616,1
COLLEGATE:				
ISFORT	0,8	0,1	0,0	0,4
TSF	6,3	2,8	0,1	11,1

Si evidenzia, inoltre, che con riferimento ai rapporti con le altre parti correlate, è stato affidato con delibera consiliare del 30 luglio 2003 un incarico di consulenza al consigliere Prof. Sapelli, della durata di un anno.

GLI INVESTIMENTI

Nel corso del 2003 è proseguita la realizzazione di investimenti da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato che si sono incrementati di € 7.208 milioni, superiori del 31% rispetto al 2002.

Si precisa, al riguardo, che tale ammontare corrisponde al totale degli investimenti tecnici del periodo iscritti nei bilanci delle società del Gruppo (ivi compresa la Capogruppo), così rettificato:

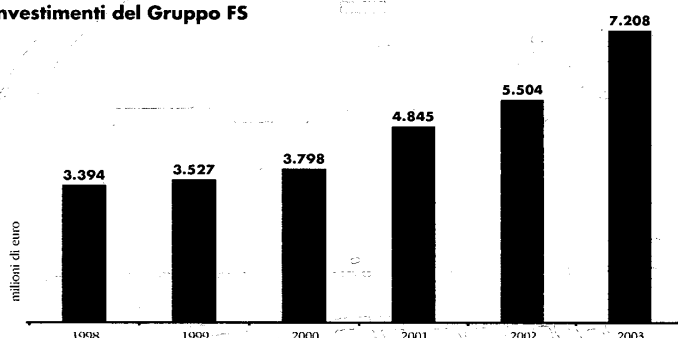
- sono esclusi gli anticipi erogati a fronte delle opere da realizzare;

- sono compresi:
 - gli anticipi recuperati, in quanto corrispondenti ad opere ormai realizzate;
 - le rettifiche di consolidamento;
 - le rettifiche per adeguamento delle modalità di rilevazione contabile del leasing al principio internazionale IAS 17 (iscrizione dei beni acquisiti in leasing fra le immobilizzazioni dello stato patrimoniale, da parte del locatario).

Gli investimenti hanno riguardato principalmente:

- esecuzione di nuove opere, potenziamento e mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria attuale secondo standard di qualità elevata;
- acquisto e riqualificazione del materiale rotabile per il miglioramento della qualità dell'offerta nelle grandi aree urbane e metropolitane;
- sviluppo e ammodernamento tecnologico della rete e dei rotabili per migliorare la regolarità della circolazione, l'efficienza della gestione e la sicurezza.

Investimenti del Gruppo FS



Gli investimenti totali sull'infrastruttura ammontano a circa € 5.881 milioni ripartiti in € 2.042 milioni per la rete storica e € 3.839 milioni per l'Alta Velocità.

Sulla rete storica le principali attività hanno riguardato interventi di potenziamento dei corridoi per il 24%, aree metropolitane per il 13%, bacini regionali per l'11%, tecnologie per il 9% e interventi di mantenimento in efficienza per il 43%. L'investimento che ha interessato il Mezzogiorno è pari al 31% del totale.

Gli investimenti per le nuove linee Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli hanno riguardato principalmente le tratte Torino-Milano e Milano-Bologna.

Gli investimenti nel materiale rotabile espongono un livello di contabilizzazioni pari a € 1.143 milioni e sono rivolti al miglioramento della qualità dell'offerta al cliente, all'incremento dei livelli di servizio, all'adeguamento tecnologico dei mezzi per la sicurezza della circolazione. Tale tipo di investimenti ha riguardato, in particolare:

- per il trasporto passeggeri media/lunga percorrenza, 49 nuove carrozze ETR ed Intercity per maggiore comfort e capacità e 2 nuove carrozze letto per elevare lo standard del servizio notte;
- per il trasporto metropolitano/regionale, nuove carrozze "doppio piano" per il trasporto in aree ad alta densità urbana e ulteriori treni da utilizzare per servizi di carattere regionale/interregionale (Minuetto); 46 nuove locomotive per servizi metropolitani, regionali e 11 complessi ad alta frequentazione (TAF).
- per il settore delle tecnologie di bordo treno, interventi finalizzati al miglioramento degli standard di sicurezza e introduzione del sistema di segnalamento a bordo dei treni destinati alle nuove linee ad Alta Velocità.

Nel corso del 2003 sono entrate in esercizio le seguenti principali opere e forniture:

- attivazione di 3 Km di nuove linee nella tratta S.Felice-Crevalcore;
- attivazione di 24 km di varianti;
- attivazione di nuova elettrificazione per complessivi 25 km di linea;
- attivazione di sistemi di blocco (automatico, banalizzazioni e conta assi) per circa 113 km di linea;
- attivazione del Sistema di Comando e Controllo (SCC) su circa 338 km di linea;
- passaggio alla fase realizzativa del sistema SCMT sia per il sottosistema di terra che per quello di bordo, ciò ha consentito l'attivazione di circa 1.000 km di linea;
- attivazione degli ACS di Roma Ostiense ed il relativo interfacciamento di 1^a fase verso il sistema SCMT (4 binari).

Sono da segnalare, infine:

- la conclusione del progetto di ricerca e sviluppo riguardante la sperimentazione del sistema radio GSM-R a livello europeo (Morane);
- la conclusione dei lavori di realizzazione e verifica tecnica agli impianti di radio copertura delle gallerie dotate di Sistema di Comando Controllo;
- la definizione delle attività principali per le attivazioni delle nuove linee AV/AC, a partire dalla Roma-Napoli tenendo conto della certificazione europea dei componenti, dei sottosistemi e delle direttive della rete transeuropea ad alta velocità.

Nell'anno 2003 sono stati inoltre soppressi 104 passaggi a livello e sono state effettuate 31 automazioni.

Nei rapporti con lo Stato, RFI in qualità di gestore dell'infrastruttura, in ottemperanza agli obblighi previsti dal Contratto di programma 2001-2005, nell'ottobre 2003 ha aggiornato il Piano di Priorità degli Investimenti (PPI) contenente gli interventi correlati agli obiettivi fissati dall'azionista.

Tale programma, comprensivo dei progetti previsti dalla legge 443/2001 (Legge Obiettivo), è stato approvato dal CIPE nel mese di novembre 2003, per un totale di € 165 miliardi.

Le linee strategiche poste alla base della revisione del PPI possono essere così sintetizzate:

- rilettura del Sistema AV/AC in una logica di integrazione con la rete convenzionale ed interoperabilità con le reti europee;
- focalizzazione degli investimenti sui nodi delle grandi aree metropolitane;
- upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee e degli impianti a fini di maggiore sicurezza e maggiori prestazioni;
- ampliamento dell'impegno a sostegno dell'infrastrutturazione delle regioni del meridione.

LE ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

L'attività di ricerca e sviluppo del Gruppo interessa principalmente le Società RFI e Trenitalia.

Nella Società RFI, in particolare, sono proseguite le attività, proprie dell'Istituto Sperimentale, di certificazione, sperimentazione, consulenza e normazione per la caratterizzazione dei materiali e le infrastrutture riguardanti l'impianto ferroviario e di omologazione di componenti strutturali per l'esercizio dell'Alta Velocità.

Sono state portate a termine le revisioni di alcune Procedure Operative per la gestione dei dati di diagnostica mobile attraverso il nuovo sistema informativo della manutenzione dell'infrastruttura "InRete 2000".

Per quanto riguarda la Società Trenitalia, nel corso del 2003, sono state espletate diverse attività di ricerca volte sia al contenimento dei costi che al miglioramento del servizio alla clientela. Tra di esse sono da segnalare il progetto “vigilante” consistente nell’attrezzare le automotrici con il dispositivo vigilante VACMA, per la condotta ad agente unico, che ha interessato 5.500 km di linee secondarie ed il progetto “driver information system”, che consiste nell’installare sulle automotrici dispositivi di registrazione informatizzata (scatole nere) degli eventi di condotta.

La società ha inoltre partecipato a progetti di ricerca, concernenti l’attività ferroviaria, di respiro sia nazionale, promossi principalmente dal MIUR (Ministero dell’Istruzione, dell’Università e della Ricerca) che europeo, promossi dalla Comunità Europea.

Di rilievo, nell’ambito dei programmi finanziati dal MIUR sono da menzionare i programmi di ricerca cui Trenitalia partecipa essenzialmente tramite il Consorzio TRAIN. I progetti interessati sono i seguenti:

- 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.

Nell’anno 2002, i costi sostenuti dal Gruppo per l’attività di ricerca e sviluppo sono ammontati a circa € 59 milioni.

I FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL’ESERCIZIO

- Nel mese di gennaio 2004 Trenitalia S.p.A. cede l’intero capitale sociale della Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l. alla Logistica S.A. (società di diritto francese partecipata da Trenitalia al 50%).
- Sino al 31 marzo 2004, l’Azionista Ministero dell’Economia e delle Finanze ha effettuato versamenti, a favore di Ferrovie dello Stato S.p.A., per un ammontare di € 825 milioni a fronte di € 603,3 milioni stanziati dalla legge n. 289/2002 (finanziaria 2003) e di € 221,7 milioni dalla legge n. 350/2003 (finanziaria 2004) a titolo di “apporto dello Stato all’aumento del capitale sociale della Ferrovie dello Stato S.p.A. per la realizzazione di un programma di investimenti, per lo sviluppo e l’ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie e per la realizzazione di opere specifiche”.
- Ferrovie dello Stato S.p.A., unitamente ad Italferr S.p.A., Enav S.p.A., Anas S.p.A. e Enac, procede alla costituzione del “Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l’Iraq”.

AZIONI PROPRIE DELLA CAPOGRUPPO

Al 31 dicembre 2003, Ferrovie dello Stato S.p.A. non possiede azioni proprie, 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 direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

ALTRE INFORMAZIONI**Indagini e procedimenti giudiziari**

Le indagini ed i procedimenti giudiziari avviati dalle Procure di Roma, Milano e di Perugia nei precedenti anni, nei confronti di rappresentanti ed ex rappresentanti di società del Gruppo, per reati a connotazione pubblicistica prevalentemente concernenti l'affidamento di appalti e forniture, e già segnalati nella Relazione sulla gestione dei precedenti esercizi, sono proseguiti senza evoluzioni significative, pregiudizievoli per la Ferrovie dello Stato S.p.A. e le società del Gruppo.

Al riguardo si precisa che in molti di essi, ricorrendone le circostanze, le suddette società si sono costituite parte civile, e che, a tutt'oggi, non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società stesse siano esposte a passività o perdite, né, comunque, elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la loro posizione patrimoniale, economica e finanziaria.

Con riferimento alle attività connesse alla realizzazione del sistema AV/AC sono tuttora in corso i procedimenti avviati dalle Procure di Firenze e di Milano e aventi ad oggetto contestazioni rispettivamente in merito alle negative interferenze sulla conservazione di falde acquifere e in merito a presunte irregolarità inerenti la realizzazione di cunicoli esplorativi che vedono coinvolti rappresentanti o ex rappresentanti di RFI, TAV e/o Italferr. Gli amministratori delle predette società non ritengono che da tali procedimenti emergano conseguenze pregiudizievoli per le società stesse.

Con riferimento a taluni incidenti ferroviari occorsi in passato, in relazione ai quali sono tuttora in corso procedimenti penali, le eventuali responsabilità civili, che dovessero emergere a carico di Trenitalia o RFI (all'epoca Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni), sarebbero comunque coperte (salvo eventuale franchigia) dalla compagnia assicuratrice.

Relativamente ai giudizi penali connessi all'insorgere di malattie professionali derivanti dalla lavorazione dell'amianto, presso il Tribunale di Bologna, RFI ha definito transattivamente le posizioni delle parti civili costituite, ad eccezione di una che è invece proseguita in sede laburistica.

È ancora in corso un procedimento penale presso la Procura di Mondovì a carico di dirigenti e dipendenti della Ferrovie dello Stato-Società di Trasporti e Servizi per Azioni (ora RFI S.p.A.), in relazione a denunciate irregolarità nel percorso di convogli ferroviari sulla Torino-Savona e avarie al materiale rotabile.

Decreto legislativo 231/2001

Il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. ha approvato il modello di organizzazione, gestione e controllo per l'attuazione del decreto lgs. 231/2001. Il modello predisposto indica la metodologia seguita per le mappature delle aree a rischio, individua le singole aree di attività/processi potenzialmente a rischio e indica gli specifici presidi ritenuti idonei a prevenire la commissione di reati.

E' stato rivisto e completato il nuovo Codice Etico di Gruppo; in particolare, le integrazioni effettuate hanno essenzialmente riguardato le norme di comportamento nei rapporti con le Istituzioni e la Pubblica Amministrazione, le norme di comportamento per la tutela del capitale sociale, dei creditori, del mercato e delle funzioni pubbliche di vigilanza.

Decreto legislativo 196/2003

Come previsto dal punto 19 dell'Allegato B "Disciplinare Tecnico in Materia di Misure Minime di Sicurezza" al decreto lgs. 30 giugno 2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali", Ferrovie dello Stato ha provveduto a redigere il Documento Programmatico sulla Sicurezza relativo al trattamento dei dati personali effettuati con strumenti elettronici, nel quale sono descritti:

- l'elenco dei trattamenti dei dati personali;
- i ruoli e le responsabilità delle strutture preposte al trattamento dei dati;
- i risultati dell'analisi dei rischi;
- le misure di sicurezza adottate;
- la formazione del personale in materia;
- il piano degli interventi.

Sanatoria fiscale 2003

A seguito della proroga dei termini di cui alla legge n. 289/2002 e dell'estensione delle sanatorie fiscali al periodo di imposta 2002 ai sensi della legge n. 350/2003 sono state prese in esame le situazioni delle singole società del Gruppo al fine di valutare l'opportunità di adesione alle possibilità di sanatorie offerte dalle citate leggi.

Sulla base di tali valutazioni, tenuto conto dei vantaggi offerti e degli oneri da sostenere per le diverse fattispecie di sanatoria, quasi tutte le società hanno deciso di aderire alla sanatoria anche per il periodo di imposta 2002, nella forma, a seconda dei casi, di "condono tombale" o di "integrativa semplice".

Gli oneri relativi, stimati in circa € 5,8 milioni, sono stati stanziati al 31 dicembre 2003 ed esposti nel presente bilancio tra gli oneri straordinari.

INTERVENTI/TRASFERIMENTI DI RISORSE PUBBLICHE PER IL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO DI COMPETENZA DELL'ESERCIZIO 2003

(importi in migliaia di euro)						
	FERROVIE DELLO STATO	RFI	TRENTITALIA	SITA	ECOLOG	TOTALE
AUMENTI DI CAPITALE SOCIALE	3.933.836					3.933.836
CONTRIBUTI IN CONTO ESERCIZIO						
CONTRATTO DI PROGRAMMA		382.100				382.100
ALTRI CONTRIBUTI DALLLO STATO	93	4.233				4.326
CONTRIBUTI UNIONE EUROPEA	7	47	218			272
CONTRIB. ENTI PUBBLICI TERRITOR.		107	365	12.291		12.763
CONTRIBUTI DIVERSI DA ALTRI				2.909	268	3.176
CONTRIBUTI IN C/INVESTIMENTO						
DA ENTI PUBBLICI TERRITORIALI		48.269	50.384	4.524		103.177
DA UNIONE EUROPEA		11.086	2.645			13.731
TOTALE	3.933.936	445.841	53.613	19.723	268	4.453.381

INFORMAZIONI RIGUARDANTI LE PRINCIPALI SOCIETÀ CHE OPERANO NEL GRUPPO
Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria per società

RFI S.p.A.

(in milioni di euro)		
PRINCIPALI INDICATORI	2003	2002
RICAVI OPERATIVI	2.399,8	2.529,4
CAPITALIZZAZIONI	335,8	382,8
VALORE DELLA PRODUZIONE (1)	2.755,6	2.912,2
COSTI	2.682,8	2.648,2
MARGINE OPERATIVO LORDO	72,8	264,0
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	1,5	2,0
FLUSSO DI CASSA DA ATTIVITÀ DI ESERCIZIO	2.056,7	16.397,7
INVESTIMENTI TECNICI	2.244,0	2.076,5
	31/12/2003	31/12/2002
CAPITALE INVESTITO NETTO	24.752,5	23.106,3
INDEBITAMENTO / (AVANZO) FINANZIARIO NETTO	(2.894,6)	(1.476,4)
CONSISTENZA DI PERSONALE (NUMERO)	36.466	36.754

(1) al netto dell'utilizzo dei fondi, ad eccezione dell'utilizzo del fondo manutenzione ordinaria.

RFI S.p.A. è la società cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e dei sistemi di controllo e sicurezza annessi alla circolazione dei convogli. I suoi ricavi sono costituiti essenzialmente da pedaggi corrisposti dalle società di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura.

Andamento della gestione

Il 2003 è stato un anno che ha comportato per RFI importanti novità, sia sul piano della normativa di riferimento che su quello delle strategie aziendali. Di seguito vengono sintetizzati i principali avvenimenti del periodo:

- In data 9 dicembre 2003, è stata stipulata tra RFI S.p.A. e la controllata TAV S.p.A. la nuova Convenzione per il Sistema Alta Velocità/Alta Capacità. Il nuovo accordo prevede che TAV, nella nuova veste di società di scopo, sia dedicata alla sola progettazione e costruzione del Sistema; ad RFI invece, viene attribuito in via esclusiva lo sfruttamento economico del Sistema stesso e, con esso, il servizio del debito nei confronti della Società Infrastrutture S.p.A. (ISPA), la quale, in base all'art. 75 della legge n. 289/2002 (Finanziaria 2003), ha il compito di finanziare prioritariamente il Progetto.

I finanziamenti verranno ripagati da RFI attraverso i flussi di cassa generati nel momento in cui il Sistema in oggetto sarà operativo. L'onere connesso al debito nei confronti di ISPA per la parte non coperta dai flussi di cassa, derivanti dallo sfruttamento economico del Sistema, sarà coperto attraverso specifiche "integrazioni" da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

- In data 27 giugno 2003, l'Assemblea dei Soci ha approvato il progetto di scissione parziale del patrimonio della società mediante la quale RFI (società scissa) ha alienato a favore di una società di nuova costituzione (beneficiaria) denominata Ferrovie Real Estate S.r.l. (controllata al 100% da Ferrovie dello Stato S.p.A.) una