

TRENITALIA S.p.A.

BILANCIO DI ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2003

PAGINA BIANCA

CARICHE SOCIALI

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

Presidente

LEGITIMO Prof. Gianfranco

Amministratore Delegato

RENON Ing. Roberto

Consiglieri

BASAGLIA Ing. Giorgio

LENCI Dott. Luigi

FORLENZA Dott. Francesco

Collegio Sindacale

Presidente

VINCENTI Dott. Mario

Sindaci effettivi

CAMPI Cav.Gr.Cr. Gianni

MARENGO Dott. Guglielmo

Sindaci supplenti

GEMMA Dott. Sergio

VAGLIO Dott. Sebastiano

Società di revisione contabile

Pricewaterhouse Coopers S.p.A.

(*) in carica dal 7 agosto 2003.

INDICE**RELAZIONE SULLA SULL'ANDAMENTO DELLA GESTIONE
DELL'ESERCIZIO 2003**

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

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2003

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

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO CHIUSO AL 31.12.2003

Sezione 1: Contenuto e forma del bilancio

Sezione 2: Criteri di redazione del bilancio

Sezione 3: Criteri di valutazione

Sezione 4: Analisi delle voci dello Stato Patrimoniale del Conto

Economico e delle relative variazioni

Stato patrimoniale: attivo

Stato patrimoniale: passivo

Conti d'ordine

Conto economico

Sezione 5: Altre informazioni

ALLEGATI ALLA NOTA INTEGRATIVA

Allegato 1: Rendiconto finanziario

Allegato 2: Elenco delle partecipazioni in imprese controllate,
collegate ad altre

Allegato 3: Stato patrimoniale del settore dedicato al trasporto merci
ex Art. 5 del Dlgs. n. 188/2003

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

PAGINA BIANCA

Relazione sull'andamento della gestione dell'esercizio 2003

PAGINA BIANCA

Signori azionisti,

il bilancio dell'esercizio 2003, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, è stato redatto in conformità agli articoli 2423 e seguenti del codice civile.

Questo bilancio di esercizio chiude con una perdita netta di 19 milioni di euro, dopo aver stanziato ammortamenti per 543 milioni di euro. Prima delle imposte, che ammontano a 102 milioni di euro, si evidenzia un risultato positivo di 83 milioni di euro.

LA SOCIETÀ: MISSIONE ED INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Trenitalia è la società di trasporto del Gruppo Ferrovie dello Stato. La sua missione è quella di assicurare un'offerta di servizi in grado di soddisfare, in ambito nazionale ed europeo, le esigenze di mobilità dei viaggiatori, sia di media e lunga percorrenza che in ambito metropolitano e regionale, e le necessità di trasporto delle merci.

Alla base della sua missione Trenitalia pone quali condizioni essenziali la sicurezza del servizio, la qualità e la centralità del rapporto con la clientela.

La società è articolata in tre Divisioni (Divisione Passeggeri, Divisione Trasporto Regionale e Divisione Cargo) e un'Unità Operativa (Unità Tecnologie Materiale Rotabile-UTMR) con distinte specializzazioni di ruoli e competenze per meglio adempiere alla sua missione.

Divisione Passeggeri

Assicura il trasporto viaggiatori sulle medie e lunghe distanze, realizzando la politica commerciale del settore, fissando gli orari e le condizioni di viaggio, promuovendo i prodotti sul mercato e garantendo la concorrenzialità rispetto agli altri vettori.

La strategia della Divisione è orientata, in particolare, al potenziamento dell'offerta dei servizi cosiddetti "vocazionali" ossia servizi rivolti ai segmenti di mercato dove la ferrovia ha un vantaggio competitivo e un'effettiva prospettiva di sviluppo -servizi Eurostar (ES*) ed Intercity (IC)-.

In quest'ottica, nel corso del 2003, l'offerta ES* è stata potenziata con l'introduzione di 6 coppie di treni sulla relazione Milano – Venezia e di una coppia sulla Roma – Venezia. Con l'orario entrato in vigore il 14 dicembre 2003 sono stati introdotti 10 nuovi collegamenti ES* tra Milano e Torino, una nuova coppia di treni ES* sulla relazione Roma – Bolzano nonché il nuovo collegamento "Flagship" tra Roma Tiburtina e Milano Rogoredo che riduce la percorrenza a 3 ore e 55 minuti.

Per quanto riguarda il prodotto IC, il 16 giugno è stato presentato il nuovo intercity che migliora il livello di comfort adeguandolo ai treni di classe superiore e 14 nuovi treni sono entrati progressivamente in esercizio sulle relazioni Napoli – Udine, Milano – Reggio Calabria, Torino – Napoli, Torino – Bari e Roma – Reggio Calabria. Il comple-

tamento del lancio è previsto per il luglio 2005.

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

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

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

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

Divisione Trasporto Regionale

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

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

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

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

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

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

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

Divisione Cargo

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

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

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

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

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

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

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

negli anni precedenti e nello sviluppo di nuove. In particolare, nel 2003 sono state realizzate alleanze societarie con RENFE (Logistica Mediterranea Cargo S.A.), SNCF (Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l.) e DB Cargo (TX Logistik AG.). Si segnala in relazione a quest'ultima operazione che con l'acquisto del 15% del capitale della TX Logistik, seconda impresa ferroviaria privata tedesca nel settore del trasporto merci, ed un'opzione per arrivare al 40%, il Gruppo FS entra per la prima volta in una società ferroviaria straniera di rilevanza europea. L'obiettivo di tale acquisizione è quello di aumentare la presenza e i servizi della Divisione sulla direttrice europea nord-sud, che da sola rappresenta più della metà del traffico.

Inoltre, nell'ambito del "progetto corridoio V", è proseguita la cooperazione con le ferrovie Slovene che ha determinato la trasformazione di alcune locomotive in grado di operare indifferentemente in territorio italiano o sloveno e la stipula di un accordo siglato a Monaco il 23 maggio 2003 per l'Interoperabilità fra i due Paesi.

La flotta che la Divisione utilizza per i propri servizi, al 31 dicembre 2003, si compone di circa 1.900 locomotori e circa 50.000 carri.

Unità Tecnologie Materiale Rotabile (UTMR)

L'UTMR esercita tutte le attività necessarie a fornire alle strutture aziendali il parco rotabili e a garantirne il controllo, sia direttamente che indirettamente, del sistema manutentivo.

Essa è di supporto alla progettazione e all'acquisto del materiale ferroviario e vanta un'esperienza consolidata nel settore dei collaudi.

Proprio l'esperienza di UTMR, sull'intero ciclo di progettazione, acquisto e ristrutturazione del materiale rotabile, ne fa il riferimento, su tutto il territorio nazionale, per le attività delle imprese di trasporto e non solo del Gruppo FS.

Il modello organizzativo e di controllo dell'UTMR, nell'ambito di un più ampio progetto di reingegnerizzazione delle logiche e dei processi manutentivi della società attualmente in corso, è stato ridefinito nel 2002 e si articola in Business Units dedicate alle specifiche tipologie di materiale rotabile per meglio rispondere alle esigenze emerse dalle nuove strategie manutentive di Trenitalia.

Per le attività che svolge, l'Unità assorbe circa 4.700 addetti, distribuiti in dieci stabilimenti specializzati per tipologia di rotabili.

Nel processo di realizzazione degli investimenti in materiale rotabile, UTMR presiede alla qualificazione delle imprese fornitrici, ne valuta l'affidabilità e ne garantisce prestazioni e prodotti.

I PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

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