

mente concorrenziale che ha determinato un calo soprattutto del traffico internazionale.

Infatti, accanto alla già citata concorrenza sempre più agguerrita delle compagnie aeree “low cost” sulle lunghe distanze, va considerato il clima di incertezza, accentuato dalla guerra in Iraq e dalle perduranti tensioni internazionali, e alla stagnazione economica comune all’area europea testimoniata da un calo medio delle presenze turistiche pari al 2%.

L’andamento complessivo del traffico della media lunga percorrenza va analizzato nelle sue 3 componenti principali:

- il settore soggetto a regolamento tariffario con le offerte “qualità” Giorno (ES*, IC) e IC Notte(ICN);
- il settore Notte sovvenzionato (Espressi con posti a sedere, cuccette e vagoni letto);
- l’offerta internazionale (Giorno e Notte).

Il settore caratterizzato dall’offerta di qualità è cresciuto sia in termini di fatturato (+2,9%), che di viaggiatori e treni km. (rispettivamente +1,2% e + 3,5%) rispetto al 2002.

La crescita è sostanzialmente da attribuire al prodotto ES*, che cresce in termini di viaggiatori km, anche grazie alla massiccia immissione sulla relazione Milano – Venezia con un progressivo allineamento del carico medio dei nuovi treni a quelli del brand.

Il settore notte sovvenzionato si è ridotto notevolmente (-10,8% riduzione del fatturato, -9,5% riduzione dei viaggiatori km e -1,7% riduzione dei treni km rispetto al 2002).

La flessione è legata anche alla riduzione di questo tipo d’offerta a favore dei prodotti di qualità ICN. Infatti se si legge il trend in termini di load factor, che tiene conto della riduzione di posti offerti, la perdita si riduce a -0,7%.

Nel settore internazionale Trenitalia, come le principali compagnie ferroviarie europee, ha conseguito un risultato negativo nel 2003, con la sola eccezione del traffico verso l’Europa dell’est dovuto all’insieme di circostanze cui si è accennato nei capoversi precedenti.

In termini di fatturato, il settore ha avuto una riduzione del 15,5%, mentre in termini di viaggiatori km e treni km la contrazione è stata, rispettivamente, del 19,4% e del 4,2% rispetto all’anno precedente.

In questo contesto sono state approntate, per il breve termine, azioni di forte comunicazione commerciale e di promozione tariffaria per contrastare il trend negativo; per il lungo termine, sono in corso i necessari approfondimenti con i partners europei per la definizione di un’offerta internazionale di maggiore qualità e velocità. A tal fine sono state concordate, nell’ambito delle società collegate Artesia e Cisalpino, azioni di razionalizzazione dell’offerta, rispettivamente per i collegamenti con la Francia e con la Svizzera, mirate ad ottimizzare la struttura dei costi.

Sul risultato del **settore viaggiatori metropolitano e regionale** hanno influito positivamente gli aumenti tariffari regionali, ottenuti in al-

cune regioni, che hanno consentito di recuperare il mancato aumento delle tariffe nazionali.

Il traffico che, come evidenziato dalla tabella di pagina precedente, vede nel confronto con il 2002 tutti indici positivi, è risultato in controtendenza rispetto alle problematiche inerenti il trasporto ferroviario (perdurare dei limiti infrastrutturali sui principali nodi, difficoltà nell'adeguamento dei mezzi di trasporto alle esigenze degli utenti).

Per quanto riguarda, infine, il **settore merci**, il risultato dell'anno è dovuto allo scarto tra i leggeri incrementi del traffico nazionale (tonnellate km +0,7%) e le più marcate flessioni di quello internazionale (export: tonnellate km -5,9%; import: tonnellate km -5,7%).

Tra le modalità di trasporto, il decremento è attribuibile sostanzialmente al convenzionale (-4,6%), mentre il combinato (+0,5%) si è mantenuto sui livelli dello scorso anno. In particolare, nel combinato, si segnala l'aumento dei trasporti su container (+4,2%).

I risultati che emergono nel 2003 in termini di tonnellate km sono, quindi, quelli di una contrazione dei trasporti, più forte nel settore delle auto (-10,4%), del chimico (-6,3%) e del siderurgico (-5,6%). Ulteriori contrazioni di traffico si sono avute nel settore alimentare (-3,3%), delle argille e piastrelle (-2,5%).

Incrementi si sono invece registrati nel settore legno e carta (+1,3%) e prodotti finiti (+12,7%).

La percorrenza media del traffico ha registrato un valore pari a circa 273 km, con un decremento dell'1,3% rispetto al 2002.

IL RISULTATO DELLA GESTIONE

Il risultato economico dell'esercizio 2003 è riassunto nell'allegato 2 alla presente Relazione, cui espressamente si rinvia.

Si fa presente che le riclassifiche operate nel 2003, ai fini di una migliore rappresentazione economica della società, sono state effettuate anche sulle analoghe voci dell'esercizio precedente. In particolare alcune poste, del valore complessivo di 9 milioni di euro, che nel 2002 erano ricomprese negli "altri ricavi" (8 milioni di euro) e a rettifica dei costi (1 milione di euro), sono state riclassificate nei "proventi/oneri straordinari".

In questa sede, in sintesi, si riporta quanto segue.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione è dettagliato come segue:

(importi in milioni di euro)			
Descrizione	2003	2002	Differenza
<i>Prodotti del traffico viaggiatori:</i>			
- clientela ordinaria	2.149	2.153	(4)
- contr. di serv. pub. con Enti pubblici territ.li	1.225	1.223	2
Totale viaggiatori	3.374	3.376	(2)
Prodotti del traffico merci e poste	713	711	2
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	481	481	0
Prestazioni a terzi, vendite e altri	149	157	(8)
Totale ricavi vendite e prestazioni	4.717	4.725	(6)
Variazione lavori in corso su ordinazione	-	-	-
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	348	337	11
<i>Altri ricavi e proventi:</i>			
- contributi in conto esercizio	36	1	35
- altri ricavi	36	39	(3)
Totale altri ricavi e proventi	72	40	32
Totale valore della produzione	5.137	5.102	35

Nell'ambito del "valore della produzione" la voce più rilevante è rappresentata dai prodotti del traffico che, come già indicato nel capitolo precedente, presenta una lieve contrazione nella componente viaggiatori, dovuta essenzialmente al trasporto viaggiatori internazionale, ed un lieve miglioramento nella componente merci, dovuto al differenziale tra l'incremento del traffico interno e la diminuzione di quello internazionale.

La voce "Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato", relativa all'esercizio 2003, si riferisce ai contributi stanziati con legge n. 289/2002 (bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003) dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a favore di Trenitalia per gli obblighi tariffari e di servizio.

COSTI

L'ammontare complessivo dei costi risulta così articolato:

(importi in milioni di euro)			
Descrizione	2003	2002	Differenza
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	441	497	(56)
Servizi	1.454	1.463	(9)
Godimento beni di terzi	179	189	(10)
Variazione delle rimanenze di materie			-
prime, sussidiarie, ecc.	(38)	(208)	170
Sub totale	2.036	1.941	95
Personale	2.513	2.498	15
Altri costi di gestione	16	150	(134)
Totale costi	4.565	4.589	(24)

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce si riferisce, prevalentemente, agli acquisti di materiale di scorta (312 milioni di euro), destinati sia alla manutenzione corrente che agli investimenti, e ai costi per l'energia elettrica per la trazione dei treni (89 milioni di euro), prestazione quest'ultima erogata da RFI nell'ambito del contratto del pedaggio.

La voce mostra una significativa riduzione, rispetto all'esercizio precedente, in quanto, nonostante il consumo dei materiali sia tendenzialmente rimasto invariato rispetto al 2002, si è ridotto il valore degli acquisti in conseguenza ad un uso più razionale delle giacenze in magazzino su tutto il territorio nazionale dovuto agli effetti operativi dell'attuazione dei principi introdotti dall' RSMS (Rolling Stock Management System).

Servizi

I costi per servizi, pari a 1.454 milioni di euro, si attestano pressoché sullo stesso valore dello scorso esercizio e si riferiscono per il 71% a servizi e lavori appaltati (1.037 milioni di euro) e per il restante 29% ad altre prestazioni (417 milioni di euro). Con riferimento alla controparte, i costi sono riconducibili per il 42% a beni e servizi acquistati da terzi e per il 58% dal Gruppo FS; in particolare essi possono essere così aggregati:

- servizi ricevuti dalla Capogruppo FS (46 milioni di euro): si riferiscono ai premi assicurativi (23 milioni di euro), alle prestazioni di personale distaccato (11 milioni di euro), al compenso per le attività di indirizzo strategico (8 milioni di euro) e alle prestazioni Polfer (4 milioni di euro);
- servizi ricevuti da RFI (578 milioni di euro): si riferiscono principalmente al pedaggio (501 milioni di euro), al traghettamento ferroviario (43 milioni di euro), alla manovra (11 milioni di euro), alle prestazioni sanitarie (9 milioni di euro) e alla gestione terminali merci (3 milioni di euro);

- servizi ricevuti da Ferservizi (114 milioni di euro): riguardano, prevalentemente, servizi di gestione dell'area personale, formazione, trasferte, ferrotel e gestione mense (36 milioni di euro), servizi amministrativo-contabili (45 milioni di euro), Facilities (15 milioni di euro) e Building Management (10 milioni di euro);
- servizi ricevuti da altre società del Gruppo FS (108 milioni di euro) riconducibili principalmente ai servizi informatici in outsourcing resi da TSF (46 milioni di euro), agli autoservizi sostitutivi resi dal Gruppo Sogin (18 milioni di euro), ai servizi di trasporti e spedizioni (14 milioni di euro) e ai servizi di manovra (13 milioni di euro) resi dal Gruppo FS Cargo;
- servizi ricevuti da terzi (608 milioni di euro): riguardano, in prevalenza, i servizi di pulizia (125 milioni di euro), le riparazioni e manutenzioni di beni mobili e immobili (99 milioni di euro), le provvigioni alle agenzie e alle reti estere (78 milioni di euro), gli altri servizi appaltati (61 milioni di euro), i servizi di mensa e ticket restaurant (41 milioni di euro), i servizi interni e internazionali di carrozze letto e ristorazione (39 milioni di euro), i concorsi e compensi ad altre aziende ferroviarie (33 milioni di euro), i trasporti e spedizioni (20 milioni di euro) e i costi per pubblicità e marketing (15 milioni di euro).

Personale

I costi del personale, pari a 2.513 milioni di euro, comprendono salari e stipendi (1.876 milioni di euro), oneri sociali (467 milioni di euro), oneri per trattamento di fine rapporto (168 milioni di euro) e altri costi (2 milioni di euro). L'incremento che la voce registra, rispetto all'esercizio precedente, deriva dall'effetto combinato di una riduzione dei costi correlata alle minori consistenze e di un incremento dovuto alla corresponsione dell'una tantum per il periodo gennaio-agosto 2003, stabilita con il nuovo CCNL.

RISULTATO OPERATIVO

Il risultato operativo, pari a 72 milioni di euro, registra una diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 118 milioni di euro, nonostante il margine operativo lordo abbia, invece, registrato un aumento rispetto all'analogo periodo del 2002 di 59 milioni di euro. La riduzione del risultato operativo è, principalmente, dovuta ai seguenti fattori:

- un incremento degli ammortamenti di 17 milioni di euro. Come più dettagliatamente riportato in nota integrativa, la società, nel 2003, ha rivisto i criteri di ammortamento del materiale rotabile al fine di allineare la durata dell'ammortamento dei rotabili medesimi alla loro effettiva vita utile risultata più lunga di quella in precedenza presa a riferimento. L'operazione ha comportato una riduzione del valore degli ammortamenti, rispetto a quello che si sarebbe avuto ap-

plicando le vecchie aliquote, di 103 milioni di euro. Questa riduzione è stata compensata dall'ammortamento dei nuovi cespiti passati in esercizio nell'anno. L'effetto congiunto dei due fenomeni ha portato al suddetto contenuto aumento che complessivamente è stato registrato dalla voce (nel 2002 la stessa era aumentata di 78 milioni di euro);

- un decremento dell'utilizzo del fondo rettifica valore contabile cespiti di 22 milioni di euro rispetto al 2002. Il fondo fu costituito con il badwill, generatosi con l'acquisto del ramo d'Azienda Trasporto, a fronte della limitata capacità produttiva di alcune tipologie di rotabili ricevuti con il ramo stesso e viene rilasciato in proporzione agli ammortamenti dei rotabili cui si riferisce. Essendosi allungata la vita utile del materiale rotabile e, conseguentemente, diluito in più anni il relativo ammortamento, si è ridotta proporzionalmente anche la misura dell'utilizzo del fondo;
- una riduzione di 108 milioni di euro dell'utilizzo del fondo di ristrutturazione industriale. Anche questo fondo fu costituito con il badwill a fronte dei costi di personale che Trenitalia avrebbe sopportato in attesa del completamento del processo di ristrutturazione previsto dal Piano d'Impresa FS 1999-2003. Dal momento che tali costi avevano un andamento decrescente nel periodo di riferimento, come previsto, la quota di fondo liberata nell'esercizio si è ridotta proporzionalmente ad essi. Essendo, il 2003, l'ultimo anno preso in considerazione dal suddetto Piano FS, la parte di badwill attribuita al fondo medesimo risulta ormai completamente utilizzata.

GESTIONE FINANZIARIA

La società è titolare di un conto corrente intersocietario con la controllante gestito, sulla base di un contratto fra le parti, dalla Direzione Finanza della stessa.

Il saldo giornaliero di tutte le movimentazioni di incasso e pagamento riferite all'attività della società è riflesso nel suddetto conto corrente attraverso la procedura di cash-pooling di Gruppo.

Come già illustrato nel capitolo riguardante gli eventi dell'anno, in data 6 ottobre è stato deliberato l'aumento di capitale sociale di 800 milioni di euro, aumento interamente sottoscritto da FS e versato per i tre decimi in pari data e per i restanti sette decimi in data 30 dicembre; inoltre il 23 dicembre FS ha emesso un prestito obbligazionario, integralmente sottoscritto da Eurofima, di 400 milioni di euro destinando i proventi della sottoscrizione ad un finanziamento a medio-lungo termine a favore di Trenitalia erogato il 28 dicembre 2003.

Il versamento degli importi di cui sopra, ha portato il saldo del c/c intersocietario a chiudere con un saldo positivo di 53 milioni di euro. Nel corso dell'anno, sul c/c intersocietario sono maturati interessi passivi per 47 milioni di euro, di cui 33 milioni di euro, circa, attribuibili al debito contratto per l'acquisto dell'Azienda Trasporto.

Sotto il profilo patrimoniale, per la cui lettura si rinvia all'allegato 1 della presente Relazione, si sottolinea la particolare rilevanza che rivestono le partite che la società espone come credito nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze pari a 531 milioni di euro al 31 dicembre 2003. Tale ammontare è dovuto al residuo credito verso lo Stato per Contratto di Servizio Pubblico già maturato al 31 dicembre 2002 (50 milioni di euro) ed al credito maturato allo stesso titolo nell'esercizio 2003 (481 milioni di euro).

Peraltro alla luce degli elementi di forte discontinuità, confermatasi nel 2003, quali la perdurante sospensione degli aumenti tariffari del trasporto viaggiatori a media/lunga percorrenza, e tenuto conto del rilevante programma di investimenti della società nel medio periodo, che comporta la previsione di significativi flussi di cassa in uscita, il suddetto aumento di capitale sociale non è da considerarsi esaustivo delle necessità di ricapitalizzazione della società proiettate sull'arco temporale dei prossimi anni e misurate sull'obiettivo di raggiungere un rapporto tra mezzi propri e di terzi quantomeno paritetico, adeguato al ruolo che Trenitalia intende svolgere coerentemente alla propria missione.

INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti tecnici al 31 dicembre 2003 è stato pari a circa 1.200 milioni di euro, come incremento delle immobilizzazioni relative principalmente a progetti di acquisto, re-vamping e manutenzione incrementativa (grandi interventi e migliorie) del materiale rotabile.

Nel seguito vengono evidenziati i principali investimenti, per singola Divisione/Unità, che hanno caratterizzato l'esercizio.

Divisione Passeggeri

La Divisione Passeggeri ha effettuato, nel corso del 2003, investimenti per circa 350 milioni di euro, di cui 330 circa relativi al materiale rotabile.

Nel corso dell'anno in vista dell'impiego di 30 treni ETR 500 politensione sulla linea AV/AC Roma-Napoli, si è reso necessario lo sviluppo e l'omologazione di apparati di segnalamento conformi al sistema di comando e controllo dei treni derivato dallo standard europeo denominato ERTMS (European Rail Traffic Management System), basato sulla trasmissione via radio (rete GSM-R) delle informazioni terra/treno.

Inoltre, si sono svolte attività di trasformazione di 60 locomotive E 404 3 kv, per l'impiego sui treni Intercity reversibili a composizione bloccata, e interventi di upgrading della flotta ETR 500 per migliorare il comfort a bordo, la sicurezza e l'efficienza operativa.

Con riferimento poi sia all'avvio di nuovi progetti nel corso dell'anno, sia alla prosecuzione dei progetti avviati nel corso del 2001 e 2002, si evidenziano a titolo esemplificativo:

- il buono stato di avanzamento della fornitura delle carrozze per l'aumento della capacità della flotta ETR 500, che dispone alla fine del 2003 di 13 treni allungati su 56 in esercizio commerciale, di cui si prevede la conclusione nel corso del 2004;
- l'avanzamento dei progetti finalizzati a rendere idonei alla circolazione sull'AV i convogli in dotazione ETR 480 e ETR 500 3kv (politensionamento ETR 480, acquisto 60 loco E 404 PLT);
- il completamento della fornitura delle carrozze Semipilota per IC e dei progetti di ristrutturazione delle carrozze Comfort Notte e delle Carrozze Barellate dedicate al traffico Notturmo e Religioso.

Inoltre è proseguita l'implementazione del progetto "SCMT", per il quale è stato sottoscritto il secondo contratto applicativo che prevede ulteriori 100 installazioni (oltre alle 249 già previste dal 1° contratto, a fronte di un totale di 408 previste per il progetto complessivo).

Divisione Trasporto Regionale

Nel corso del 2003 sono stati effettuati investimenti per circa 560 milioni di euro, di cui 490 circa destinati a interventi sul materiale rotabile per nuovi acquisti, interventi di revamping e manutenzione incrementativa.

Per quanto riguarda le nuove acquisizioni si segnalano i progetti per 150 nuove carrozze doppio piano, cofinanziate dalle regioni Piemonte e Lazio, per far fronte a situazioni di saturazione della capacità di trasporto e per ulteriori 48 locomotive leggere E 464, in aggiunta alle 240 già in corso di consegna, con l'obiettivo di migliorare la qualità del servizio erogato nella linea dei servizi regionali e metropolitani ad alta frequentazione.

Proseguono le attività di climatizzazione di più di 2.000 carrozze media distanza, coerentemente con gli obiettivi di miglioramento del servizio e di restyling delle carrozze e dei mezzi leggeri.

Nell'area commerciale si sono sviluppati progetti riguardanti l'acquisto di macchine emittitrici di biglietti ferroviari self service ed il servizio di informazione al pubblico sui treni.

Divisione Cargo

Gli investimenti dell'anno 2003 ammontano a 230 milioni di euro circa, di cui il 39% riguarda l'acquisizione di locomotive e il 34% interventi di manutenzione incrementativa.

Le altre tipologie di investimenti sono riconducibili a revamping di carri ferroviari e locomotive da treno e da manovra (8 milioni di euro), tecnologie di bordo (29 milioni di euro) relative al progetto "scatola nera" integrato con il dispositivo "vigilante" e al progetto S.C.M.T. (sistema di controllo marcia treno), progetti informatici (9 milioni di euro) relativi, principalmente, agli sviluppi del sistema informatico e al sistema di programmazione dell'orario treni ed interventi minori (13 milioni di euro).

I principali interventi nel settore merci hanno avuto come obiettivo:

- l'aumento della affidabilità e capacità di trasporto;

- il mantenimento in efficienza dei locomotori e carri;
- l'aumento della sicurezza nelle officine di manutenzione e negli scali e terminali merci;
- l'aumento della sicurezza e della regolarità dell' esercizio.

Unità Tecnologie Materiale Rotabile

Gli investimenti dell'anno 2003 sono stati pari a circa 40 milioni di euro, di cui i principali hanno riguardato:

- manutenzione impianti ed opere civili per circa 14 milioni di euro;
- progetti ICT per 4 milioni di euro circa;
- GEIE/ERTMS relativo all'ammodernamento tecnologico di bordo per 2 milioni di euro circa;
- installazione banco prova rotabili e motori per 1 milione di euro circa;
- acquisto simulatori di guida per 1 milione di euro circa;
- attrezzaggio mezzi di soccorso e sgombraneve per 1 milione di euro circa;
- realizzazione di impianti di depurazione e sanificazione per circa 2 milioni di euro.

Per quanto riguarda i programmi d'intervento co-finanziati dall'Unione Europea ed avviati nel corso del 2002 si segnala:

- per il progetto FIFTH (fast internet and tv for fast trains host) è stato definito, progettato e realizzato il sistema "satellitare", ovvero la parabola e i suoi sottosistemi e si è sviluppata l'attività di ristrutturazione ed adattamento dello stesso su di una carrozza ferroviaria;
- per il progetto PV TRAIN, su 10 rotabili (5 carrozze, 3 carri merci, 2 locomotori) individuati per la sperimentazione, si è applicato l'impianto fotovoltaico avente specifiche tecniche compatibili con quelle dei sistemi ferroviari. E' stata inoltre completata l'installazione di pannelli fotovoltaici su 2 carrozze bagagliaio e su una carrozza media distanza.

Corporate

I progetti di investimento riferiti alla Corporate sono prevalentemente progetti informatici. Nel 2003 questi ultimi hanno per la prima volta superato nettamente i 10 milioni di euro ed hanno riguardato principalmente:

- il sistema R.S.M.S. (Rolling Stock Management System), con lo scopo di ingegnerizzare tutti i processi operativi degli interventi manutentivi;
- il sistema PS (Projet System) conseguente al nuovo modello di controllo degli investimenti tecnici, che integra i processi di pianificazione, valutazione, controllo e reporting degli investimenti societari;
- il sistema di gestione documentale e segreterie, per la gestione del protocollo e distribuzione dei documenti.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso dell'esercizio 2003 la società ha svolto, nell'ambito della ricerca e sviluppo, le seguenti attività volte sia al contenimento dei costi che al miglioramento del servizio alla clientela:

- progetto "vigilante": si è concluso l'attrezzaggio delle automotrici con il dispositivo vigilante VACMA, per la condotta ad agente unico sui 5500 km delle linee secondarie;
- progetto SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno): nel corso dell'esercizio è stata completata l'installazione del SCMT su una prima parte del programma operativo, la cui scadenza è prevista all'inizio del 2005;
- progetto "driver information system", che consiste nell'installare sulle automotrici dispositivi di registrazione informatizzata (scatole nere) degli eventi di condotta. Attualmente risulta completata l'installazione di 18 dispositivi su automotrici Ale 642 e 26 dispositivi su semipilota piano ribassato.

Nell'esercizio sono stati completati diversi progetti come quelli riguardanti la misurazione dell'inquinamento ambientale da parte del materiale rotabile, sia relativamente all'inquinamento acustico che elettromagnetico e quelli riferiti ai sistemi di telecomando e comunicazione terra-treno e all'interazione Pantografo-catenaria.

Inoltre è in atto la sperimentazione di un modello d'indagine finalizzato al recepimento delle esigenze della clientela per l'ottimizzazione del materiale rotabile. Le finalità di questa ricerca consistono nell'individuare gli elementi caratteristici dei rotabili in relazione agli orientamenti recepiti dai clienti, nel pesare le aspettative relative alle dotazioni dei rotabili in funzione dell'attività, nel definire gli standard ottimali per la comunicazione a bordo e nel realizzare un modello per la valutazione del rapporto tra aspettative della clientela e costi corrispondenti.

La società, tramite le proprie Divisioni e Unità, anche nell'esercizio 2003, ha partecipato a progetti di ricerca di respiro sia nazionale che europeo, concernenti l'attività ferroviaria.

Promotori di tale attività di ricerca sono principalmente il MIUR (Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca) a livello nazionale e la Comunità Europea a livello europeo. Entrambe le istituzioni contribuiscono al finanziamento dei progetti sulla base di specifici programmi.

I filoni di ricerca nell'ambito dei quali opera Trenitalia sono in linea con gli obiettivi di innovazione tecnologica finalizzata all'aumento della produttività che si è prefissa la stessa società e riguardano sia l'area mercato, che quella della produzione e della sicurezza.

Nell'ambito dei programmi finanziati dal MIUR Trenitalia partecipa ai programmi di ricerca, essenzialmente tramite il Consorzio TRAIN. In questo ambito Trenitalia partecipa al:

- 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.

Per quanto riguarda la partecipazione a programmi di ricerca e sviluppo tecnologico finanziati dalla Comunità Europea la società, come già evidenziato nel precedente capitolo dedicato agli investimenti, partecipa ai progetti FIFTH e PV TRAIN.

I costi sostenuti per i progetti cofinanziati dal MIUR sono stati rilevati a conto economico, mentre i costi sostenuti per gli altri progetti sono stati capitalizzati ad incremento delle immobilizzazioni di riferimento, prevalentemente materiale rotabile.

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

- Si segnala come anche con riferimento all'esercizio 2004 perduri lo stato di sospensione dell'operatività della regolazione delle tariffe passeggeri sui treni a media/lunga percorrenza stabilita nella Delibera CIPE del 15.11.2001 di cui già si è fatto cenno nella presente Relazione.
- Il 1° gennaio 2004 sono entrate in vigore le nuove regole contrattuali nei confronti delle Agenzie di viaggio che, adeguando i precedenti accordi alla normativa in materia di concorrenza, consentono alle stesse di stipulare contratti anche con altri vettori.
- Il 16 gennaio 2004, Trenitalia ha ceduto la propria partecipazione in “Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l.”, detenuta al 100%, alla società Logistica S.A., detenuta al 50% con SNCF, al prezzo di 30.000 euro, pari al valore nominale del capitale.
- Il 17 febbraio 2004 l'Antitrust ha espresso parere favorevole all'operazione di scissione totale non proporzionale della società EN. Hydro S.p.A., il cui progetto era stato approvato il 18 dicembre 2003 dall'Assemblea degli Azionisti; all'esito della citata operazione, la società si estinguerà con contestuale costituzione di due società beneficiarie (SODAI Italia S.p.A. e Water Industries Services Company – WISCO S.p.A.) in ambedue le quali Trenitalia deterrà

- il 49% del capitale sociale.
- Il 26 febbraio 2004 Trenitalia S.p.A. ha versato, coerentemente con l'approvazione del progetto "Cisalpino 2", alla società Cisalpino AG:
 - 25.000.000 di euro quale "sottoscrizione per aumento capitale sociale"
 - 5.000.000 di euro quale "versamento in c/capitale a riserva".
 - Il 1° marzo 2004 è stato introdotto il divieto assoluto di fumare su tutti i treni ES* e sui nuovi IC. Tale iniziativa, all'avanguardia in Europa, è destinata ad essere estesa a tutto il materiale IC entro il 2006 parallelamente al completamento del piano di ammodernamento e ristrutturazione di tale materiale.
 - Il 20 marzo 2004, alle ore 4,10 del mattino, è avvenuto un incidente lungo la linea ferroviaria del Sempione in cui sono rimasti coinvolti due Euronight, il 226 Roma – Parigi ed il 227 Parigi – Roma. L'ultima carrozza del convoglio diretto in Francia è deragliata poco dopo la stazione di Stresa, proprio mentre sopraggiungeva l'altro treno in direzione opposta. La motrice di quest'ultimo ha urtato la carrozza deragliata provocando la morte di una passeggera e il ferimento di 36 persone. Come negli altri casi, le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società, sono coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nell'esercizio 2004 la società, sul fronte degli obiettivi operativi, è orientata a proseguire sul sentiero del recupero di efficienza gestionale fin qui intrapreso.

Per ottenere ciò sarà portato avanti ed ulteriormente rafforzato il progetto strutturato che coinvolge tutte le Divisioni/Unità, fondato sul principale obiettivo dell'innalzamento della qualità del servizio e dell'orientamento al cliente, coerentemente con gli impegni sottoscritti, previsti dalla Carta dei Servizi.

Analoghi progetti sono stati e saranno ancora avviati sul fronte del contenimento dei costi. In particolare, relativamente al costo del lavoro, si prevede di proseguire l'azione di contenimento degli organici basata sugli accordi siglati con le Organizzazioni Sindacali, così come l'azione di incremento della produttività del personale attraverso la formazione ed il riequilibrio professionale, parallelamente a quella di reingegnerizzazione dei processi industriali.

Per quanto riguarda il settore del trasporto viaggiatori, all'interno di altre iniziative di rafforzamento (generalmente riferite alla qualità del servizio ed in particolare riguardanti il prodotto ES*), continuerà l'azione di valorizzazione del prodotto IC e la riqualificazione del Notte, mentre con specifico riferimento al settore del trasporto regionale, proseguirà l'azione di elevazione degli standard qualitativi del servizio così da trovarsi ad essere competitivi nel nuovo scenario che si è aper-

to, in ossequio alla vigente normativa di settore, con le gare del trasporto pubblico locale nel quale le Regioni e gli altri Enti Locali, come indicato dal DPCM del 16 novembre 2000, rappresentano le figure cui sono stati delegati compiti e funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto.

Nell'ambito delle azioni di mercato, la società svilupperà ulteriormente l'affinamento dell'attività di analisi del riposizionamento strategico, dell'efficientamento dei processi produttivi e dell'innalzamento dei livelli di qualità del servizio della Divisione Cargo, mantenendo forte attenzione in tal senso allo sviluppo di alleanze con partners nazionali ed internazionali, in particolare nel settore combinato marittimo e terrestre. Con riferimento a questo settore la società ha di recente sviluppato le analisi atte ad avviare un processo di focalizzazione delle strategie che ne governano la gestione che potrebbe portare anche all'attuazione di significative operazioni straordinarie nel corso del 2004.

Sul fronte degli investimenti, in coerenza con le strategie di miglioramento del servizio offerto ai viaggiatori ed ai clienti del trasporto merci, sia in termini di qualità ed affidabilità specifica che di efficienza complessiva, sono previsti ulteriori interventi destinati all'acquisto di nuovo materiale rotabile, alla manutenzione incrementativa e al revamping, all'applicazione di nuove tecnologie di bordo treno, nonché interventi minori comprendenti progetti di informatica e di miglioramento degli impianti delle officine.

Infine, per quanto riguarda il Gruppo delle società controllate, l'azione sarà concentrata sull'attenta verifica che, nell'ambito delle rispettive autonomie e competenze, sia proseguita l'attività tesa a massimizzare l'efficienza gestionale, così da contribuire positivamente al raggiungimento degli obiettivi di risultato del Gruppo Trenitalia nel suo complesso.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Nel seguito sono evidenziate le attività svolte da FS Cargo S.p.A. e dal relativo Gruppo, nel settore del trasporto merci, e da Passaggi S.p.A. nel settore del Business Travel e Logistica della Formazione (mercato interno al Gruppo).

Non si evidenziano in quest'ambito commenti anche con riferimento alle società Hydroitalia Tre S.r.l. e Sve Rail Italia S.r.l., in quanto non operative al 31 dicembre 2003.

FS Cargo S.p.A.

(Importi in migliaia di euro)		
	Esercizio 2003	Esercizio 2002
Valore della produzione	745	4.668
Costi	(2.925)	(6.708)
Margine Operativo lordo	(2.180)	(2.040)
Amm./svalutaz./acc.ti	(105)	(183)
Saldo oneri/proventi diversi	347	-
Risultato operativo	(1.938)	(2.223)
Saldo gestione finanz. e straordinaria	(3.937)	(5.048)
Risultato netto d'esercizio	(5.875)	(7.271)

FS Cargo ha proseguito nell'esercizio 2003 ad operare come sub-holding di un sistema di società che di fatto rappresentano uno strumento di implementazione dell'azione commerciale della Divisione Cargo finalizzato allo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci. Le proprie partecipate, infatti, operano nei settori del trasporto intermodale (Italcontainer, CEMAT e Alpe Adria), della logistica integrata (Omniaexpress, Omnia Logistica, Ecolog e Cargo Chemical), dei traffici d'asse (Pol Rail, East Rail e Sideuropa) e dei terminali (Nord Est Terminal, Serfer e SGT). Per lo svolgimento della propria attività la società è soggetta alla direzione e coordinamento di Trenitalia – Gruppo Ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda l'andamento economico dell'esercizio 2003, la società riporta una perdita netta di 5.875 migliaia di euro, con un miglioramento rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente, che aveva chiuso con una perdita di 7.271 migliaia di euro, di 1.396 migliaia di euro. Su tale miglioramento hanno influito essenzialmente i seguenti fattori:

- plusvalenza di 347 migliaia di euro, riflessa nel saldo degli altri ricavi, derivante dalla vendita dell'immobile industriale di S. Benedetto del Tronto alla società Edilcomar S.r.l., avvenuta il 25 marzo 2003. Tale cessione ha comportato sull'esercizio 2003 anche minori ammortamenti per 20 migliaia di euro.
- dividendi distribuiti da alcune società del Gruppo (Cemat S.p.A., Ecolog S.p.A., Italcontainer S.p.A. e Pol Rail S.r.l.) per utili 2002, ammontanti complessivamente a 1.160 migliaia di euro, di cui crediti d'imposta pari a 418 migliaia di euro;
- sopravvenienza attiva di 621 migliaia di euro derivante dalla mancata richiesta entro i termini di prescrizione da parte del Comune di Vado Ligure degli importi dovuti per l'ICI relativa al periodo antecedente all'acquisizione delle azioni da parte di FS Cargo della società Interporto di Vado S.p.A., che ha comportato la rettifica in positivo per FS Cargo dell'originario prezzo di vendita;
- rivalutazioni/ripristino di valore di partecipazioni nei limiti delle svalutazioni operate negli esercizi precedenti a fronte di utili realizzati nel 2003 dalle società Omnia Express (74 migliaia di euro) e Cargo Chemical (331 migliaia di euro).

Il risultato netto risulta ancora sensibilmente gravato da svalutazioni di partecipazioni (con riferimento in particolare alle società partecipate Omnia Logistica S.p.A. per 5.589 migliaia di euro e Serfer S.r.l. per 953 migliaia di euro). Per quanto riguarda Serfer, il risultato negativo dovrebbe tendere ad un miglioramento già dal prossimo esercizio, in quanto la società prevede comincino a produrre effetti positivi le iniziative commerciali/industriali intraprese dalla stessa, in particolare quelle relative all'attività di impresa ferroviaria. Per quanto riguarda, invece, la società Omnia Logistica, la prevista perdita di traffico di logistica e di collettame (interrotta quest'ultima dall'inizio del 2004, in quanto produttrice di margini negativi) non ha consentito alla società di recuperare i costi fissi di gestione, tra cui principalmente quello del lavoro da cui è pesantemente gravata; infatti le consistenti perdite registrate nel 2003 hanno imposto la necessità di copertura delle stesse e la conseguente ricostituzione del capitale, cui FS Cargo ha fatto fronte attraverso la contrazione di due finanziamenti onerosi con Trenitalia S.p.A. per un ammontare complessivo di 5.400 migliaia di euro.

Per quanto attiene l'attività più propriamente operativa di FS Cargo nell'esercizio 2003, appare utile segnalare come la stessa sia stata caratterizzata dal trasferimento a sue controllate della gestione delle attività connesse al contratto Solvay Chimica Italia S.p.A., che, invece, hanno riguardato il 2002 per l'intero anno. Ciò ha comportato un sensibile decremento sia dei ricavi delle vendite e prestazioni, che dei costi operativi che conseguentemente del margine del settore (- 117 migliaia di euro). Il contratto in questione, iniziato a dicembre 2001 è cessato nel mese di dicembre 2002 in conseguenza del passaggio del contratto, a partire da gennaio 2003, alla neo costituita Associazione Temporanea d'Impresa costituita dalle controllate Cargo Chemical e Serfer per la gestione del trasporto di calcaree per conto della Solvay Chimica Italia S.p.A..

Per quanto attiene all'evoluzione prevedibile della gestione di FS Cargo, si evidenzia che, come già accennato precedentemente, Trenitalia, nell'ambito di un più ampio progetto di riorganizzazione dell'area trasporto merci, ha manifestato l'intenzione di avviare un processo di ristrutturazione i cui aspetti operativi sono ancora in via di definizione e che potrebbero portare ad un intervento di ridefinizione dei complessivi obiettivi di tutte le attività di trasporto merci con conseguente ridefinizione del perimetro dell'area societaria di attuazione. Si precisa al riguardo che qualunque decisione dovesse venire assunta con riferimento al suddetto processo di ristrutturazione, non sono prevedibili al momento effetti significativi in termini di minusvalenze per FS Cargo, considerato che quest'ultima nel valutare le proprie immobilizzazioni finanziarie, che rappresentano la parte più rilevante dell'attivo di bilancio, rettifica il loro valore per riflettere le perdite ritenute durevoli.

Si informa, infine, che l'Assemblea Straordinaria di FS Cargo tenutasi in data 9 maggio 2003 ha deliberato che la società possa essere amministrata oltre che dal Consiglio di Amministrazione anche da un

Amministratore Unico per un periodo non superiore ad un triennio. Conseguentemente l'Assemblea ordinaria nella stessa seduta ha nominato un Amministratore Unico individuato fra i Dirigenti della Capogruppo FS.

Passaggi S.p.A.

(importi in migliaia di euro)		
	Esercizio 2003	Esercizio 2002
Valore della produzione	1.944	5.185
Costi	(2.055)	(5.366)
Margine Operativo lordo	(111)	(181)
Ammortam./svalutaz./accanton.	(112)	(426)
Risultato operativo	(223)	(607)
Saldo gestione finanz.	(28)	(257)
Saldo gestione straordinaria	1.070	(68)
Imposte sul reddito	(367)	301
Risultato netto d'esercizio	452	(631)

L'attività della società Passaggi, quale operatore del settore turistico delle agenzie di viaggio fino al 31 dicembre 2002, si è profondamente modificata dal 1 gennaio 2003, a seguito dell'operazione di cessione del ramo d'Azienda: infatti a partire dal 2003, la società ha operato esclusivamente per il mercato interno del Gruppo Ferrovie dello Stato, offrendo servizi di Business Travel ai dipendenti e provvedendo alla Logistica della Formazione di Ferservizi S.p.A.; le attività di "tour operator" sono state pertanto concesse in gestione a Bopa BT S.r.l. che riconosce a Passaggi una provvigione sul giro d'affari intermediato.

Nell'esercizio 2003 è stata infatti data concreta attuazione agli accordi, volti a creare nuove alleanze strategiche nel settore delle Agenzie di Viaggio, che hanno portato a perfezionare l'operazione straordinaria di conferimento del Ramo di Azienda "Passaggi agenzie di stazioni" in Bopa Grandi Biglietterie S.r.l.. L'operazione, come ampiamente illustrato nella Relazione al Bilancio 2002, iniziata il 1 gennaio 2003 mediante il contratto di affitto di azienda, stipulato in data 15 novembre 2002 con tale società, si è concretizzata il 4 dicembre 2003 attraverso il conferimento del ramo stesso. Il prezzo del Ramo di Azienda, determinato mediante perizia giurata, pari a 620 migliaia di euro, ha prodotto una plusvalenza nel bilancio di Passaggi pari a circa 1.100 migliaia di euro, derivante dalla differenza tra i valori contabili del ramo ed i valori della perizia. Con tale conferimento la società Passaggi ha acquisito il 20% del capitale sociale della società Bopa Grandi Biglietterie (pari a 620 migliaia di euro, di cui 250 migliaia di euro nominale quote e 370 migliaia di euro a titolo di sovrapprezzo quote); successivamente, come previsto dall'accordo quadro del 2002, in data 15 dicembre 2003 Passaggi ha ceduto la partecipazione in Bopa GB a Trenitalia, per un valore corrispondente al valore di carico della partecipazione (620 migliaia di euro).