

Puntualità

Con riferimento alla Divisione Passeggeri la percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0 – 15 minuti è aumentata dall'89% del 2003 al 90% del 2004. Il miglioramento non ha però riguardato la flotta ES* che ha registrato una lieve flessione passando dal 91,08% del 2003 al 90,24% del 2004.

Relativamente alla Divisione Trasporto Regionale i buoni risultati ottenuti in termini di puntualità nel corso degli esercizi precedenti sono stati confermati dall'andamento dell'esercizio 2004 che, nonostante le criticità generate dalla saturazione delle linee d'accesso alle aree metropolitane, il cui affollamento nelle ore di punta è tale da rendere instabile il sistema orario, ha rispettato gli obiettivi imposti dalla Carta dei Servizi. Infatti, le percentuali dei treni arrivati a destinazione nella fascia 0 – 5 minuti e degli arrivi entro i 15 minuti si sono attestate, rispettivamente, al 90% e al 97% risultando invariate rispetto al 2003 e più alte rispetto a quelle dichiarate nella Carta dei Servizi 2004 (rispettivamente dell'88% e del 96%).

Va peraltro sottolineato come, nel periodo a cavallo fra la fine del 2004 e gli inizi del 2005, alcune punte di disservizio nell'ambito delle attività del trasporto locale, concentrate su un limitato numero di aree ad alta frequentazione giornaliera, hanno causato forti reazioni da parte dei clienti nel settore del cosiddetto pendolarismo.

Alla luce di tali eventi la società ha immediatamente reagito mettendo in essere una serie di contromisure specifiche così sintetizzate:

- realizzazione di azioni mirate con effetto nel brevissimo termine (es. potenziamento di alcuni servizi per ridurre i fenomeni di affollamento);
- istituzione di nuove figure (Assistenti di Linea) con il preciso compito di assistere i clienti direttamente sul treno attraverso l'ascolto, la risoluzione dei problemi evidenziati e l'attivazione di interventi specifici sul comfort;
- realizzazione di un processo strutturato finalizzato a mantenere rapporti diretti con i diversi comitati in rappresentanza dei pendolari.

Pulizia e comfort a bordo treno

L'attivazione di una serie di iniziative, dirette a migliorare ed integrare i processi nell'ambito della gestione dei contratti di pulizia, ha consentito un miglioramento della qualità erogata (+2,7% rispetto al 2003) e, conseguentemente, ha permesso di registrare un aumento della percentuale di clienti soddisfatti del comfort a bordo.

In questo ambito, le principali azioni della Divisione Passeggeri hanno riguardato:

- l'allungamento delle tratte scortate dal “pulitore viaggiante” e l'introduzione della scheda di certificazione della pulizia delle toilette all'interno delle stesse;
- l'attuazione del progetto “treno pulito” che prevede l'apposizione di appositi sacchetti porta rifiuti nelle tasche porta riviste/dispenser delle carrozze;

- il coinvolgimento del management delle imprese appaltatrici mediante riunioni periodiche dirette a monitorare l'andamento del servizio.

Relativamente alla pulizia a bordo dei treni della Divisione Trasporto Regionale, è lievemente migliorata la percezione della clientela rispetto all'esercizio precedente: l'indice di misurazione della qualità media, infatti, si è attestato all'88,68% con un incremento dello 0,26% rispetto al 2003.

In generale, le indagini hanno rilevato una percentuale di clienti soddisfatti del comfort a bordo pari a circa il 62%, con un incremento del 5% circa rispetto al 2003: in particolare, la clientela si è detta soddisfatta della climatizzazione del treno.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Conto economico riclassificato

	(in migliaia di euro)		
	2004	2003	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.356.775	4.271.979	84.796
- Ricavi da traffico	2.934.559	2.866.819	67.740
- Altri ricavi	183.618	180.097	3.521
- Convenzioni con le regioni	1.238.598	1.225.063	13.535
Ricavi da Stato e da altri Enti	519.722	516.653	3.069
- Contratto di servizio pubblico	480.563	480.563	0
- Altri contributi in c/esercizio	39.159	36.090	3.069
RICAVI OPERATIVI	4.876.497	4.788.632	87.865
Costo del lavoro	(2.537.543)	(2.512.970)	(24.573)
Altri costi	(2.168.869)	(2.052.507)	(116.362)
Capitalizzazioni - variazione rimanenze	348.500	348.444	56
Totale costi	(4.357.912)	(4.217.033)	(140.879)
MARGINE OPERATIVO LORDO	518.585	571.599	(53.014)
Ammortamenti e svalutazioni cespiti	(662.147)	(543.157)	(118.990)
Utilizzo Fondo rettifica ammortamenti	48.773	48.804	(31)
Utilizzo altri fondi	0	35.960	(35.960)
Accantonamenti e svalutazioni	(58.535)	(32.943)	(25.592)
Saldo proventi/oneri diversi	6.512	(7.995)	14.507
RISULTATO OPERATIVO	(146.812)	72.268	(219.080)
Saldo gestione finanziaria	(76.400)	(73.926)	(2.474)
Componenti straordinarie nette	(8.655)	84.931	(93.586)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(231.867)	83.273	(315.140)
Imposte sul reddito	(95.808)	(102.000)	6.192
RISULTATO DEL PERIODO	(327.675)	(18.727)	(308.948)

In termini di macro sintesi degli elementi che determinano il peggioramento del risultato, rispetto al 2003, come più ampiamente specificato nei capoversi a venire, si evidenzia quanto segue:

- a livello di Margine Operativo Lordo (MOL) la diminuzione netta di 53.014 migliaia di euro vede crescere i ricavi operativi soprattutto grazie all'aumento del traffico sia per servizi diretti alla clientela che per corrispettivi di servizio pubblico con le Regioni a statuto ordinario, ma in misura inferiore rispetto ai costi.

Questi ultimi, in particolare, evidenziano una rilevante crescita degli "Altri costi" (+116.362 migliaia di euro) conseguente, per un 98% circa (+113.793 migliaia di euro) all'incremento dei costi verso il Gruppo FS, in particolare verso RFI per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria (+70.727 migliaia di euro) e verso altre società per locazione di spazi industriali e non (+16.254 migliaia di euro);

- a livello di Risultato Operativo (R.O.) le 219.080 migliaia di euro di decremento, oltre che dalla diminuzione del MOL sopra descritta, sono caratterizzate, sostanzialmente dall'incremento della voce "Ammortamenti e svalutazione cespiti" (+118.990 migliaia di euro), conseguenti al percorso di crescita degli investimenti della società finalizzato, principalmente, a rinnovare e migliorare la qualità del materiale rotabile societario e dal completamento, a fine 2003, dell'utilizzo del "Fondo per ristrutturazione industriale", costituito destinando parte dell'avviamento negativo individuato dalla perizia giurata al momento della nascita operativa di Trenitalia, coerentemente alla previsioni del Piano Di Impresa FS 1999 – 2003, preso a base della perizia stessa (effetto pari a -35.960 migliaia di euro sul R.O.);
- da ultimo, a livello di risultato ante imposte, le ulteriori 96.000 migliaia di euro circa di decremento sono pressoché totalmente riconducibili alla differenza delle "Componenti straordinarie nette" dal 2003 al 2004, laddove l'esercizio precedente aveva beneficiato di una serie di partite straordinarie non ripetibili quali la regolazione con il Gruppo del valore dell'utilizzo delle Carte di Libera Circolazione da parte dei propri dipendenti (per circa 38,9 milioni di euro), la definizione di accordi transattivi positivi con i fornitori e di operazioni di valorizzazione di assets (per complessivi 42,3 milioni di euro circa).

Tornando ai ricavi operativi, si deve tener presente che anche per tutto il 2004 è continuata la sospensione della revisione delle tariffe passeggeri sui treni a media/lunga percorrenza, pur stabilita nella delibera CIPE del 15 novembre 2001.

Inoltre, il D.P.R. del 22 dicembre 2004, che regola l'incentivazione del trasporto ferroviario combinato, è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale solo il 14 marzo 2005. Ciò non ha consentito ai soggetti interessati di completare l'iter per l'accesso ai contributi. Di conseguenza, pur in presenza del DL 315 del 30 dicembre 2004 che assicura l'erogazione del contributo al combinato per il triennio 2004-2006, non sono ricorsi i presupposti di accertare ricavi a tale titolo.

Passando ad un'analisi più puntuale delle poste di ricavi e costi che caratterizzano l'andamento 2004, si evidenzia quanto segue.

I ricavi operativi crescono, rispetto al 2003, di 87.865 migliaia di euro. Le voci cui è dovuto questo incremento sono, sostanzialmente, i ricavi da traffico e i corrispettivi per contratti di servizio Pubblico con enti Pubblici territoriali.

I ricavi da traffico si compongono nel modo illustrato nella seguente tabella:

(in migliaia di euro)			
Settore viaggiatori	2004	2003	Diff.
Traffico nazionale a m/l percorrenza vs/terzi	1.284.158	1.258.655	25.503
Traffico nazionale a m/l percorrenza vs/Gruppi	3.862	3.949	(87)
Traffico metropolitano e Regionale vs/terzi	690.732	660.123	30.609
Traffico metropolitano e Regionale vs/Gruppo	1.655	1.567	88
Totale Traffico nazionale	1.980.407	1.924.294	56.113
Traffico internazionale	210.721	230.014	(19.293)
Totale settore viaggiatori	2.191.128	2.154.308	36.820
Settore merci			
Traffico nazionale	322.743	305.283	17.460
Traffico internazionale	420.689	407.228	13.461
Totale settore merci	743.432	712.511	30.921
Totale ricavi da traffico	2.934.560	2.866.819	67.741

Si fa presente che le voci “traffico vs/Gruppo” riguardano i corrispettivi per viaggi effettuati per motivi di servizio dal personale in possesso di carta di libera circolazione.

Nel 2003 tali ricavi erano stati classificati nella voce “Altri ricavi”. Per una più corretta esposizione, nell’anno in corso, sono stati inseriti tra i ricavi da traffico riclassificando, per consentire un confronto omogeneo, gli equivalenti importi dell’esercizio precedente.

La crescita del traffico a media/lunga percorrenza è soprattutto attribuibile al segmento Eurostar. Tale prodotto, infatti, continua a crescere sia in termini di fatturato (+6% rispetto al 2003) che in termini di viaggiatori km (+ 6,6% verso il 2003) grazie anche all’aumento di capacità derivante dalla messa in composizione della 12° carrozza. Il collegamento Roma – Milano si conferma la punta di diamante del prodotto registrando un incremento dell’ 8,2% rispetto al 2003 dei viaggiatori km grazie anche alla buona performance dei 2 nuovi collegamenti “flagship” introdotti nel dicembre 2003.

Da segnalare anche la buona risposta della clientela sui 2 nuovi collegamenti Roma – Bolzano e sul primo treno “low cost” introdotto nel dicembre scorso.

Il prodotto Intercity mostra una sostanziale tenuta evidenziando un incremento di fatturato del 2,2% rispetto al 2003 riscontrato soprattutto nei viaggi fino a 300 km e sulle direttrici su cui è stato lanciato l’IC Plus, in contrapposizione alla contrazione registrata nei viaggi oltre i 600 km.

Il settore notte conferma, invece, un andamento in calo (fatturato -3,9% rispetto al 2003), sebbene evidenzia una buona risposta del mercato al miglioramento dei servizi a bordo attuato nelle cuccette comfort, il cui standard è stato equiparato a quello dei vagoni letto.

Il fatturato 2004 del settore internazionale ammonta a 210,7 milioni di euro contro i 230 milioni del 2003. Nel confronto va tuttavia tenuto conto dei ricavi relativi ai treni trasferiti alla

gestione commerciale della società collegata Cisalpino AG (2 coppie di treni da giugno ed altre 6 da dicembre 2004), che ammontano a circa 2,2 milioni di euro.

Il risultato in calo dipende dal fatto che il settore continua a risentire fortemente della concorrenza aerea low-cost.

A fronte della riduzione del fatturato, tuttavia, si è registrato un miglioramento del load factor come risultato della razionalizzazione delle composizioni.

Conseguentemente alla riduzione del traffico in alcune direttrici si è provveduto ad adeguare l'offerta notte da e verso la Francia attraverso la rimodulazione dell'offerta Artesia passata da 4 a 2 relazioni.

Il fatturato da traffico metropolitano e regionale ha registrato un aumento, in termini percentuali, del 4,66% rispetto allo scorso esercizio. Su tale valore hanno influito positivamente gli aumenti tariffari regionali ottenuti in alcune Regioni.

Nel settore merci si è registrato un aumento del fatturato del 4,34% rispetto all'esercizio precedente, in parte dovuto all'aumento dei volumi di traffico (tonnellate km +3,6% rispetto al 2003).

Tra le tipologie di traffico, il risultato positivo del periodo è dovuto in misura maggiore al nazionale (tonnellate km +9,4%), seguito dall'export (tonnellate km +0,3%). L'import, invece, risulta ancora in flessione (tonnellate km -3,3% rispetto al 2003).

Per quanto riguarda le modalità di trasporto, sempre nel periodo considerato, il convenzionale e il combinato hanno registrato buoni incrementi di traffico con un aumento delle tonnellate km rispettivamente del 3,7% e del 3,8%; in particolare, si è verificato un notevole aumento dei trasporti containerizzati anche grazie alla crescita dei traffici da e verso i porti (tonnellate km +9% verso il 2003).

Dal punto di vista delle tecniche di inoltro, il convenzionale a treno completo è aumentato del +22,4%, mentre quello a traffico diffuso è diminuito del -20,9%.

Infine, a livello di settore merceologico ed in termini di tonnellate km, il risultato positivo del periodo è stato determinato dai settori dell'auto (+0,2%), dei prodotti finiti e vari (+18,1%) e delle altre merci (+14%, in gran parte pietrisco utilizzato nei lavori dell'Alta Velocità).

Per quanto riguarda la percorrenza media, il 2004 si è chiuso a circa 280 km, con uno scostamento rispetto al 2003 del +2,4%.

Per concludere l'informativa fornita nei capoversi precedenti si riporta, qui di seguito, una sintesi dei principali indicatori che meglio rappresentano l'andamento complessivo del traffico:

Settore viaggiatori	2004	2003	Diff. %
Media/lunga percorrenza			
Fatturato (€/mil.)	1.498,7	1.492,8	0,4%
Viaggiatori km. (mil.)	24.905	24.930	-0,1%
Treni km. (mil.)	82,9	82,6	0,5%
Load factor	50,48%	50,88%	-0,8%
Trasporto regionale			
Fatturato (€/mil.)	692,4	661,6	4,66%
Viaggiatori km. (mil.)	20.672	20.291	1,88%
Treni km. (mil.)	177,11	173,01	2,37%
Load factor	30,25%	30,34%	-0,30%
Totale settore viaggiatori			
Fatturato (€/mil.)	2.191,1	2.154,3	1,71%
Viaggiatori km. (mil.)	45.577	45.221	0,79%
Treni km. (mil.)	260,1	255,6	1,75%
Settore merci			
Fatturato (€/mil.)	743,4	712,5	4,34%
Tonnellate trasportate (mil.)	83,1	82,1	1,19%
Tonnellate km. (mil.)	23.271	22.457	3,62%

L'incremento dei ricavi verso le Regioni per corrispettivi di Contratto di Servizio Pubblico è dovuto all'aumentata richiesta di servizi integrativi cosiddetti "minimi" previsti dai contratti base soprattutto da parte della Regione Piemonte (+ 6.060 migliaia di euro rispetto al 2003), della regione Veneto (+2.068 migliaia di euro in confronto al 2003) e della regione Lombardia (+1.879 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio).

Sul versante dei costi, il costo del lavoro mostra una tendenziale stabilità rispetto all'esercizio precedente con un aumento di appena l'1% circa nei confronti del 2003.

Questa contenuta variazione è il risultato, da un lato, dell'incremento dovuto agli effetti normativi e retributivi del CCNL, entrato in vigore nel 2003, ma pienamente operativo dall'esercizio 2004 e, dall'altro, della diminuzione del costo derivante dalla riduzione dell'organico (795 unità) cui hanno fatto seguito la diminuzione dell'accantonamento per ferie maturate e non godute e quella delle competenze accessorie.

Gli altri costi hanno avuto una crescita del 5,6% rispetto al 2003 articolata sinteticamente nel seguente modo:

	(in migliaia di euro)		
Altri costi	2004	2003	Diff.
Acquisti di materie e materiali	446.551	440.799	5.752
Servizi	1.573.966	1.454.018	119.948
Godimento di beni di terzi	178.509	179.848	(1.339)
Variazione rimanenz M.P., sussidiaz e di consum.	(48.991)	(38.315)	(10.676)
Oneri diversi di gestione	18.834	16.157	2.677
Totale Altri costi	2.168.869	2.052.507	116.362

Per consentire una più agevole analisi si riportano, nelle tabelle che seguono, i dettagli degli altri costi ripartiti tra quelli verso società del Gruppo e quelli verso mercato:

(in migliaia di euro)			
Altri costi vs/Gruppo	2004	2003	Diff.
Acquisti di materie e materiali	92.066	89.221	2.845
Servizi	940.794	846.040	94.754
Godimento di beni di terzi	104.411	88.157	16.254
Oneri diversi di gestione	419	479	(60)
Totale Altri costi	1.137.690	1.023.897	113.793

(in migliaia di euro)			
Altri costi Vs/Mercato	2004	2003	Diff.
Acquisti di materie e materiali	354.485	351.579	2.906
Servizi	633.172	607.978	25.194
Godimento di beni di terzi	74.098	91.690	(17.592)
Variazione rimanenz M.P. sussidiarie e di consum.	(48.991)	(38.315)	(10.676)
Oneri diversi di gestione	18.415	15.678	2.737
Totale Altri costi	1.031.179	1.028.610	2.569

Come si può notare dalle tabelle suesposte, l'incremento che i costi operativi hanno registrato rispetto all'esercizio precedente, com già accennato, è quasi integralmente attribuibile al mercato infragruppo. In particolare, sono cresciuti i costi del pedaggio sull'infrastruttura di RFI (+67.831 migliaia di euro) a seguito dell'innalzamento degli standard tecnologici e dell'aumento delle tracce orarie richieste; sono cresciuti anche i costi di energia elettrica per la trazione (+2.896 migliaia di euro) a seguito del crescente utilizzo di materiale rotabile che, garantendo prestazioni più elevate, comporta un maggior assorbimento energetico. I costi per servizi risentono, inoltre, dell'esternalizzazione delle attività relative al trattamento delle acque reflue (6.954 migliaia di euro), come conseguenza della cessione degli impianti idrici alle due società collegate (Wisco S.p.A. e Sodai Italia S.p.A.).

Rispetto al 2003, infine, crescono i costi di locazione degli immobili di proprietà di Ferrovie Real Estate ed RFI (aree di stazione, uffici e fabbricati industriali), esposti nella voce "Godimento beni di terzi", a causa dell'aggiornamento dei canoni e/o della revisione degli spazi occupati, soprattutto per quanto concerne i fabbricati industriali (+6.842 migliaia di euro rispetto al 2003).

I costi per servizi ricevuti dal mercato esterno al Gruppo crescono soprattutto a causa dell'esternalizzazione di parte delle attività manutentive legate alla riparazione di parti di ricambio (+16.627 migliaia di euro).

Tale aumento è d'altra parte quasi integralmente bilanciato dalla riduzione dei costi per godimento di beni di terzi. La principale riduzione rispetto all'esercizio precedente (13.271 migliaia di euro) è dovuta alla diminuzione del costo di gestione delle emettitrici a seguito della scadenza dei contratti previgenti.

La variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci è dovuta all'acquisto di materiale di prima dotazione, pezzi di ricambio per i nuovi acquisti di materiale rotabile avvenuti nell'anno.

Gli ammortamenti crescono notevolmente rispetto al 2003 (+118.990 migliaia di euro). La variazione è, per la parte preminente, attribuibile all'ammortamento del materiale rotabile, cresciuto di 96.896 migliaia di euro in confronto all'esercizio precedente, sia a causa del valore degli investimenti effettuati in quest'ambito e completati nel corso del 2004 (683.586 migliaia di euro), sia alla loro tipologia. Difatti, i notevoli interventi di manutenzione straordinaria per il mantenimento in efficienza, legati all'elevata età media del parco e la massiccia introduzione di tecnologie di sicurezza a bordo treno, hanno comportato investimenti che presentano aliquote di ammortamento elevate (20%).

La voce "Accantonamenti e svalutazioni" accoglie sia gli accantonamenti per rischi ed oneri che quelli per rischi di esigibilità dei crediti. La variazione registrata nel 2004 (+25.592 migliaia di euro) è esclusivamente ascrivibile agli accantonamenti per rischi dovuti a vari fattori, fra i quali l'incremento di stima delle penali per contratti di servizio pubblico con le Regioni a statuto ordinario (9.388 migliaia di euro).

Il saldo proventi/oneri diversi accoglie la variazione netta delle plus/minusvalenze derivanti dalla vendita di beni e degli aggiornamenti di valori stimati negli esercizi precedenti.

Il saldo della gestione finanziaria rimane sostanzialmente in linea con il precedente esercizio a seguito, oltre che di un effetto derivante dall'andamento favorevole dei tassi (in particolare Euribor) nel 2004, di quello combinato dell'aumento degli interessi attivi maturati sul credito IVA ceduto alla controllante (+3.550 migliaia di euro) e dell'incremento degli oneri finanziari netti, cresciuti di 6.024 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre dello scorso anno. La composizione di questi ultimi manifesta lo spostamento dell'indebitamento dal breve al medio/lungo termine: diminuiscono, infatti, gli interessi sul c/c intersocietario (-1.510 migliaia di euro) e crescono quelli sui finanziamenti a lungo termine stipulati sia con la controllante che con la Banca OPI (+7.534 migliaia di euro).

La consistente variazione delle componenti straordinarie nette (-93.586 migliaia di euro) dipende dal fatto che il 2003 beneficiava dell'effetto di partite straordinarie attive per contributi relativi agli esercizi precedenti.

Stato patrimoniale riclassificato

	(in migliaia di euro)		
	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
ATTIVITA' NETTE			
Capitale circolante netto gestionale	511.060	545.617	(34.557)
Altre attività nette	1.154.117	620.699	533.418
Capitale circolante netto	1.665.177	1.166.316	498.861
Immobilizzazioni tecniche	7.277.231	6.721.466	555.765
Partecipazioni	126.710	88.671	38.039
Fondo ristrutturazione e rettifica cespiti	(728.684)	(777.545)	-48.861
Capitale immobilizzato netto	6.675.257	6.032.592	642.665
TFR	(1.830.912)	(1.835.995)	5.083
Altri fondi	(266.838)	(275.761)	8.923
Totale fondi	(2.097.750)	(2.111.756)	14.006
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	6.242.684	5.087.152	1.155.532
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	707.894	(181.206)8	89.100
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	3.202.748	2.912.228	290.520
Posizione finanziaria netta	3.910.642	2.731.022	1.179.620
Mezzi propri	2.332.042	2.356.130	(24.088)
TOTALE COPERTURE	6.242.684	5.087.152	1.155.532

Gli elementi che caratterizzano la lettura della tabella sopra riportata possono essere così sintetizzati:

- a livello di Capitale Circolante Netto (CCN) la crescita così rilevante è più che riconducibile alla sospensione, per contingenti problemi di finanza pubblica, dei pagamenti da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze, previsti entro il 2004, delle quote di contributi da Contratto di servizio Pubblico relative al 2003 (480 milioni di euro) ed all'incremento del credito IVA a fine anno (+78 milioni di euro);
- a livello di capitale investito netto si nota la rilevante crescita del capitale immobilizzato netto (+643 milioni di euro) per un 86% circa legato all'incremento delle immobilizzazioni tecniche ed, tale ambito, del parco del materiale rotabile (+82%).

Quanto sopra determina un'evidente crescita del fabbisogno di coperture di natura finanziaria (da 2.731 milioni di euro di indebitamento netto a fine 2003 a 3.911 milioni a fine 2004) con un rapporto dello stesso indebitamento sul fatturato che si porta a fine 2004 all'80%.

Ciò peraltro si evidenzia come conseguenza dell'attuale percorso di vita della società che vede la non procrastinabile necessità di investire pesantemente per aggredire il mercato dei servizi del trasporto e della logistica puntando fin d'ora all'appuntamento con l'attivazione delle linee ad alta velocità, prevista nei prossimi anni, non avendo potuto ancora, nel 2004, così come nel 2005, contare su adeguati ritorni in termini di "cash flow" operativo a fronte della significativa uscita per investimenti.

Peraltro, affinché Trenitalia possa affrontare le opportunità che offre il mercato della mobilità nell'era della globalizzazione e della crescente competizione di settore è necessario che punti sull'innovazione e potenziamento del suo capitale fisso, in massima parte rappresentato dal parco rotabili.

I volumi degli investimenti che Trenitalia è tenuta ad affrontare per tenere il passo con il mercato hanno pertanto comportato un aumento dell'indebitamento che porta il rapporto tra il capitale di debito e il totale dei mezzi finanziari della società a passare dal 54% del 2003 al 63% del 2004.

Nel corso dell'anno, infatti, la società ha ricevuto tre finanziamenti a lungo termine dalla controllante per complessivi 492.400 migliaia di euro concessi alle seguenti condizioni:

- 149.400 migliaia di euro al tasso Euribor a sei mesi maggiorato di uno spread di 0,06% annuo, con rimborso del capitale in un'unica soluzione il 28/12/2018;
- 160.000 migliaia di euro a un tasso Euribor a sei mesi maggiorato di uno spread di 0,045% annuo, con rimborso del capitale in un'unica soluzione il 13/12/2019;
- 183.000 migliaia di euro a un tasso Euribor a sei mesi maggiorato di uno spread di 0,03% annuo, con rimborso del capitale in un'unica soluzione il 16/12/2019.

A fronte dei tre finanziamenti erogati e destinati all'acquisto di materiale rotabile, FS ha emesso un prestito obbligazionario, di importo equivalente, integralmente sottoscritto dalla European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock (Eurofima) e garantito da un pegno sul materiale rotabile.

Inoltre, Trenitalia ha ricevuto dalla Banca OPI un finanziamento di 400.000 migliaia di euro anch'esso destinato alla copertura dei fabbisogni finanziari per investimenti fissi e di materiale rotabile. Tale finanziamento è rimborsabile a partire dal 15 giugno 2015 in 20 rate semestrali consecutive ciascuna di 20.000 migliaia di euro. Esso prevede, dal 15 giugno 2005 e fino al 15 dicembre 2024, la corresponsione di interessi semestrali posticipati calcolati al tasso Euribor a 6 mesi maggiorato di uno spread dello 0,30% annuo.

Per il finanziamento delle attività a breve, Trenitalia ha, invece, aperto tre linee di credito, di 100.000 migliaia di euro ciascuna, presso le banche Monte dei Paschi di Siena, Banca di Roma e San Paolo Imi; le linee di credito sono rinnovabili mensilmente e prevedono interessi al tasso Euribor a un mese, maggiorato di uno spread di 0,08% annuo. Esse, attualmente, sono state rinnovate fino al 30 aprile 2005.

Al fine di evitare l'eccessivo sbilancio tra mezzi propri e capitale di debito, la Capo Gruppo FS, il 21 dicembre 2004, ha deliberato un aumento di capitale di complessivi 607.172 migliaia di euro sottoscrivendo e liberando contestualmente metà dell'importo (303.586 migliaia di euro) mediante rinuncia, per un ammontare corrispondente, al credito da essa vantato nei confronti di Trenitalia per la cessione del Ramo d'Azienda Trasporto.

In tale contesto, tenuto conto, come sopra accennato, degli ingenti investimenti che Trenitalia dovrà affrontare per aggredire il mercato, il riequilibrio tra capitale proprio e capitale di debito dovrà essere uno degli obiettivi prioritari dell'azionista attraverso la prosecuzione di mirati interventi sul capitale.

INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti tecnici al 31 dicembre 2004 è stato pari a circa 1.257 milioni di euro, come incremento delle immobilizzazioni relative principalmente a progetti di acquisto, revamping e manutenzione incrementativa (grandi interventi e miglione) del materiale rotabile.

Nel seguito vengono evidenziati i principali investimenti, per singola struttura societaria (Divisione/Unità/Corporate), che hanno caratterizzato l'esercizio 2004.

Divisione Passeggeri

La Divisione Passeggeri ha effettuato, durante il 2004, investimenti per 444 milioni di Euro di cui 406 circa relativi al materiale rotabile.

Nel corso dell'anno sono stati avviati progetti d'investimento d'importo complessivo pari a circa il 10% degli impegni previsti dal Piano d'Impresa 2003-2007, tra cui i principali sono l'adeguamento flotta ETR 500 e 480 riferito al Brand Alta Velocità (AV), la ristrutturazione carrozze in IC Comfort, la ristrutturazione materiale notte e gli interventi di Face lift carrozze cuccette.

Con riferimento allo sviluppo dei progetti avviati negli anni precedenti si segnalano:

- il completamento della fornitura delle carrozze per l'aumento della capacità della flotta ETR 500, che dispone, al 31 dicembre 2004, di 57 treni allungati in esercizio commerciale;
- l'avanzamento dei progetti di Politensionamento degli ETR 480 e, per gli ETR 500, l'acquisto di 60 loco E 404 PLT finalizzate a rendere idonei per la circolazione sull'AV i convogli attualmente in dotazione;
- il sostanziale completamento della ristrutturazione delle cuccette T6 dedicate al traffico Religioso.

Per quanto riguarda le tecnologie di bordo, il consuntivo dell'esercizio 2004, pari a circa 5 milioni di euro, è dovuto all'avanzamento del progetto Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT).

Gli investimenti in sistemi informativi, pari a circa 15 milioni di euro, hanno riguardato le nuove dotazioni informatiche delle aree di assistenza alla clientela e vendita, nonché dell'area operativa per il monitoraggio degli asset e dei processi di gestione dei contratti di pulizia.

Divisione Trasporto Regionale

Nel corso del 2004 sono stati effettuati investimenti per 562 milioni di euro, di cui 475 destinati a interventi sul materiale rotabile per nuovi acquisti, interventi di revamping e manutenzione incrementativa.

I principali interventi effettuati sul parco rotabili della Divisione sono stati:

- l'acquisizione di 51 Locomotive elettriche, di 14 treni Minuetto, di 2 convogli TAF;
- il condizionamento di 930 carrozze MD e avvio delle procedure per l'affidamento della fornitura del convertitore statico per ulteriori 460 carrozze;
- il revamping di 17 mezzi leggeri diesel (Aln 663/668), di 110 carrozze UIC-X, di 117 carrozze piano ribassato e di 41 carrozze Doppio Piano.

Altri investimenti hanno riguardato:

- l'area commerciale: il territorio si è dotato, tra i sistemi di bigliettazione, di un sistema di emissione titoli di viaggio magnetica-elettronica volto ad ottenere un biglietto unico integrato sia per il trasporto su gomma che per quello su ferro;
- rispetto ambientale: riduzione delle emissioni in atmosfera, smaltimento dei rifiuti, sperimentazione del gasolio bianco per l'alimentazione delle locomotive, riduzione dell'utilizzo di prodotti inquinanti, definizione di un piano di contenimento per l'abbattimento dell'inquinamento acustico.

In merito alla sicurezza, in ambito del progetto SCMT, nel corso dell'esercizio è stata realizzata l'installazione della relativa tecnologia su 218 rotabili di serie.

Divisione Global Logistics

Gli investimenti dell'anno 2004 ammontano a 187 milioni di euro circa, di cui 149 sul materiale rotabile per nuovi acquisti, interventi di revamping e manutenzione incrementativa.

I principali interventi di acquisto hanno interessato nuove locomotive Bombardier, locomotive E402c e locomotive da manovra per reingegnerizzare il processo.

Gli interventi di revamping hanno riguardato la modifica del rapporto di trasmissione E656, l'applicazione dei gruppi statici loco treno, e le locomotive e i carri per il trasporto siderurgico.

La manutenzione incrementativa ha interessato locomotive da manovra e da treno, oltre ai carri.

Per le tecnologie della sicurezza, gli investimenti più rilevanti hanno riguardato, per 16 milioni, il progetto SCMT.

Unità Tecnologie Materiale Rotabile

Gli investimenti realizzati nell'esercizio sono stati pari a 40 milioni di euro, di cui i principali hanno riguardato:

- la manutenzione delle opere civili e l'adeguamento tecnologico degli impianti di officina, per circa 21 milioni di euro;
- i progetti informatici, per 4 milioni di euro circa;
- GEIE/ERTMS relativo all'ammodernamento tecnologico di bordo, per 2 milioni di euro circa;
- la realizzazione di impianti di depurazione e sanificazione, per circa 1,3 milioni.

Per quanto riguarda i programmi d'intervento co-finanziati dall'Unione Europea ed avviati negli anni precedenti, proseguono i progetti FIFTH (Fast Internet and Tv for Fast Trains Host) e il già citato progetto PV TRAIN.

Corporate

I progetti di investimento riferiti alla Corporate sono prevalentemente progetti informatici. Nel 2004 hanno superato i 24 milioni di euro ed hanno riguardato principalmente:

- il Progetto Purchases Management System (PMS) per la ridefinizione del processo degli acquisti e la valutazione dei fornitori;
- lo sviluppo delle due fasi del sistema Rolling Stock Management System (R.S.M.S), finalizzato a reingegnerizzare tutti i processi operativi degli interventi manutentivi.

LA FLOTTA TRENITALIA

Alla fine del 2004 il parco operativo di Trenitalia, anche a seguito degli investimenti effettuati nel corso dell'esercizio, ha quasi raggiunto le 63.000 unità. L'articolazione della flotta, tra mezzi di trazione, carrozze e carri è la seguente:

Categoria	Descrizione	Numero unità
trainante	Locomotive a vapore	23
trainante	Locomotive Elettriche	1.873
trainante	Locomotive Diesel	384
Totale trainante		2.280
mezzi leggeri	Elettrici (Ale, Le)	1.125
mezzi leggeri	Diesel (Aln, Ln)	735
Totale mezzi leggeri		1.860
complessi	TAF	99
complessi	Elettrotreni	95
	di cui ETR 500	57
Totale complessi		194
mezzi di manovra	Locomotive Elettriche	5
mezzi di manovra	Locomotive/Automotori Diesel	1.069
Totale manovra		1.074
trainato	Carrozze Viaggiatori	8.010
trainato	Bagagliai, Postali, Altro	256
trainato	Carri FS	49.028
Totale trainato		57.294
Totale mezzi complessivi		62.702

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

L'ambito della ricerca in cui sta operando Trenitalia è quello sia dell'innovazione tecnologica finalizzata all'aumento della produttività che quello legato alla sicurezza dell'esercizio e del rispetto dell'ambiente. L'ammontare dei costi capitalizzati nel 2004 per tale attività ammontano a circa 5 milioni di euro.

Nel corso dell'anno sono state avviate delle attività di ricerca riguardanti il vettore idrogeno, l'aerodinamica, la diagnostica innovativa e la resistenza agli urti; inoltre, è continuato il programma di attività relative al progetto HTE (High Speed Train Europe).

Come già accennato nel precedente paragrafo destinato agli investimenti, nell'ambito dei progetti co-finanziati dall'Unione Europea, nel 2004 si è completata la campagna di test e misure del FIFTH, progetto che ha sperimentato servizi multimediali via satellite ad alta

qualità sui treni della rete italiana ad alta velocità, si sono completate le fasi previste del progetto PVTRAIN, assolutamente innovativo che sviluppa la tecnologia fotovoltaica nel settore ferroviario permettendo minore emissione di anidride carbonica in atmosfera. Sono state inoltre realizzate, nell'ambito del progetto TRAINCOM, le specifiche e i protocolli di trasmissione terra-treno basati su tecnologie internet e, su commissione del politecnico di Milano, è stato realizzato altresì uno studio consistente in test eseguiti in galleria del vento su ETR e semipilota.

Trenitalia ha proseguito, nel corso del 2004, la sua partecipazione ai progetti di ricerca promossi dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR) essenzialmente tramite il Consorzio TRAIN (Trenitalia 13%, RFI 13%, Enea, Uniontrasporti, industria). Il Consorzio ha l'obiettivo di favorire la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie nel trasporto delle merci e delle persone, con particolare riferimento all'area del Mezzogiorno. Il Consorzio ha concentrato le proprie attività soprattutto sull'intermodalità.

In tale ambito, nel corso dell'anno 2004, sono proseguite le attività dei progetti SETRAM ed AGROLOGIS del Consorzio TRAIN.

In relazione poi alla partecipazione ai programmi di Ricerca e Sviluppo tecnologico dell'Unione Europea, si deve evidenziare che nel mese di maggio 2004 è iniziato il progetto di ricerca europeo BRAVO, il cui scopo è quello di aumentare il traffico merci su ferro sul corridoio del Brennero, con modalità di trasporto intermodale, mediante il miglioramento della qualità, della efficienza e delle tecnologie di sistema.

E' continuata, inoltre, anche per il 2004, la partecipazione di Trenitalia al progetto EDIP (European Distributed Power control). Il progetto prevede lo studio di fattibilità di un sistema di radiocomando delle locomotive in multipla trazione per treni merci, basato su un'unica frequenza in tutta l'Europa (5.9 GHz).

Sono infine da segnalare i progetti M-TRADE, il cui principale obiettivo è l'analisi, la validazione e la valutazione dei vantaggi derivanti dall'introduzione delle tecnologie di posizionamento GNSS (EGNOS e, in futuro, GALILEO) nel settore del trasporto multimodale delle merci, ed il progetto ULISSE, con l'obiettivo di contribuire a render più efficiente il trasporto merci in Europa, puntando sul miglioramento della gestione del trasporto e facilitando le modalità operative, attraverso studi e lo sviluppo di strumenti e metodologie atte a raggiungere tale obiettivo.

Tutti i costi di ricerca e sviluppo sostenuti nel 2004 relativi al settore della logistica, pari a 674 migliaia di euro, sono confluiti nei costi di esercizio.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Nel seguito sono rappresentati, in un tabella di sintesi, i principali rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con imprese controllate, imprese collegate, controllanti, altre imprese consociate e collegate di proprie controllate dirette ed indirette.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate	Commerciali e diversi:	Commerciali e diversi:
Italcontainer S.p.A. (b)	Servizio trasporto merci Distacco di personale Cariche sociali	
Omnia Express S.p.A. (b)	Cariche sociali Rimb. costi comuni di gestione	Trasporti e spedizioni Servizi di manovra Assicurazioni Prestazioni diverse
Omnia Logistica S.p.A. (b)	Servizio trasporto merci Distacco di personale Noli materiale rotabile Cariche sociali	Personale distaccato
Serfer S.r.l. (b)	Servizio trasporto merci Manutenz. e noli materiale rotabile Attività formazione Cariche sociali	Fornitura materiale Servizi di manovra Trasporto e spedizioni Personale distaccato Manutenzione materiale rotabile
Ecolog S.p.A. (b)	Servizio trasporto merci Manutenz. e noli materiale rotabile Corris. binari di racc. staz. di confine Distacco di personale Cariche sociali	
Passaggi S.p.A. (b)	Distacco di personale	Fee per acquisto titoli di viaggio
Ferport S.r.l. (b)	Servizio trasporto merci Attività formazione Cariche sociali	Servizi di manovra
Ferport Napoli S.r.l. (b)	Servizio trasporto merci Attività formazione Cariche sociali	Servizi di manovra
Nord Est Terminal S.p.A. (b)	Cariche sociali	Servizi di manovra Servizi diversi su container
Cargo Chemical S.p.A. (b)	Servizio trasporto merci Noli materiale rotabile Corrisp. binari di racc. staz. di confine Rimb. Costi comuni di gestione	Servizi di manovra Servizi diversi Nolo materiale ferroviario

(a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento (controllante diretta)

(b) Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a)