La flessione si è concentrata in particolar modo sul traffico nazionale dove essa è stata pari al 6,2% in termini di tonnellate km trasportate. I settori merceologici che hanno subito la diminuzione più consistente di traffico sono quelli dell'auto (–20,9%), delle argille/piastrelle (–13,4%), e del siderurgico (–9,3%), che rappresentano i settori tradizionalmente a più alta vocazione ferroviaria.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA DEL GRUPPO

Andamento economico

Principali indicatori	2002	2001
MARGINE OPERATIVO LORDO/RICAVI OPERATIVI	10,9%	7,4%
ROS (RISULTATO OPERATIVO/RICAVI OPERATIVI)	1,2%	0,5%
COSTO DEL LAVORO/RICAVI OPERATIVI	64,9%	67,5%

Conto economico consolidato riclassificato

(in milioni di Euro)

	2002	2001	Differenza
RICAVI DA MERCATO	3.453	3.462	–0,3%
RICAVI DA CONVENZIONI CON ENTI PUBBLICI TERRITORIALI	1.274	1.273	0,1%
CONTRIBUTI DA STATO ED ALTRI ENTI	1.984	2.070	–4,2%
TOTALE RICAVI OPERATIVI	**6.711**	**6.805**	–1,4%
CAPITALIZZAZIONI E VARIAZIONI RIMANENZE	920	898	2,4%
VALORE DELLA PRODUZIONE	**7.631**	**7.703**	–0,9%
COSTI DELLA PRODUZIONE	6.898	7.200	-4,2%
MARGINE OPERATIVO LORDO	**733**	**503**	45,7%
RISULTATO OPERATIVO	**78**	**36**	116,7%
RISULTATO DOPO ONERI/PROVENTI FINANZIARI	218	109	100,0%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	254	229	10,9%
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	**77**	**29**	165,5%
TAX RATE	69,7%	87,3%	

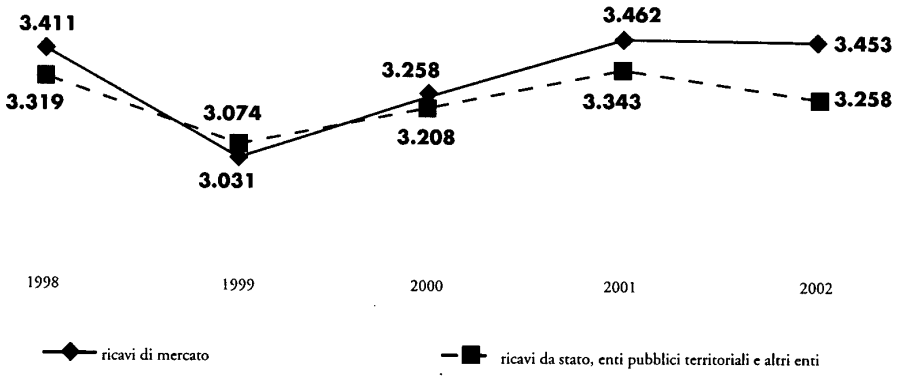
Per il secondo anno consecutivo il Gruppo Ferrovie dello Stato chiude il 2002 con un risultato economico positivo a compimento – nelle sue linee essenziali – del grande processo di riorganizzazione societaria, avviato negli anni precedenti. Nel 2002 il Gruppo FS ha mosso ulteriori passi verso gli obiettivi di recupero di efficienza operativa e di redditività.

Una rigorosa gestione dei fattori produttivi – insieme a specifiche azioni orientate al miglioramento della qualità e del livello di partecipazione delle risorse umane – e la razionalizzazione/riorganizzazione dei processi produttivi hanno permesso anche di migliorare le performance in termini di offerta, di puntualità e sicurezza del servizio di trasporto, e di immagine percepita.

L'esercizio 2002 chiude con un utile netto consolidato di € 77 milioni, contro un utile netto di € 29 milioni del periodo precedente. Al raggiungimento di tale risultato hanno concorso, peraltro, componenti positive extra-caratteristiche generate dall'operazione riguardante l'ingresso del socio privato nella compagine azionaria di Centostazioni S.p.A. (€ 76,3 milioni), e dalla alienazione di immobili non strumentali (€ 17 milioni).

RIPARTIZIONE RICAVI DA MERCATO





Il margine operativo lordo si è attestato a € 733 milioni, con un incremento del 45,7% rispetto a € 503 milioni dell'esercizio precedente. La sua incidenza sui ricavi operativi, ammontanti a € 6.711 milioni, si è elevata al 10,9%, dopo il 2,2% del 2000 ed il 7,4% del 2001, grazie anche alla diminuzione dei costi a € 6.898 milioni da € 7.200 milioni del 2001 (–4,2%).

L'autofinanziamento (utile + ammortamenti netti) è passato da € 492 milioni a € 587 milioni.

Sono risultati importanti che fanno ritenere ormai consolidato il processo di risanamento del Gruppo e rafforzano le prospettive di capacità reddituale sul breve/medio periodo. Essi sono ancor più significativi se si considera che sono stati ottenuti pur in presenza di fattori negativi, quali:

- la stagnazione della produzione industriale dovuta alla difficile fase congiunturale ed alle incertezze geopolitiche che, come in tutte le altre società ferroviarie europee, hanno penalizzato in particolare il settore "cargo";
- il mancato aumento delle tariffe nazionali, ormai bloccate al gennaio 2001 e tutt'ora congelate dall'autorità governativa;

- lo slittamento della ristrutturazione del settore delle pulizie. I nuovi contratti, che dovevano entrare in vigore il 1° gennaio 2002, sono divenuti operativi soltanto nel successivo mese di settembre;
- la diminuzione dei ricavi da Stato, da Enti pubblici territoriali e altri Enti, che sono passati complessivamente da € 3.343 milioni a € 3.258 milioni.

Con il consolidamento dell'equilibrio economico, e con la conclusione, il 16 aprile 2003, della complessa vertenza per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro del personale del settore ferroviario, il Gruppo può guardare con fiducia alle prossime sfide internazionali forte anche del significativo trend di crescita degli investimenti, già registrato negli ultimi anni. Nel periodo 1997-2002 essi si sono pressoché raddoppiati, passando da € 2.759 milioni a € 5.504 milioni.

Particolare accelerazione ha avuto così la costruzione del Sistema Alta Velocità/Alta Capacità. Con l'avvio dei lavori per la nuova linea Torino-Milano, si è completata la messa in cantiere delle linee veloci Torino-Milano-Napoli e si è dato avvio alla costruzione della direttrice trasversale che, sviluppandosi fino a Venezia, attraverserà l'area più produttiva e a maggiore densità di scambi commerciali del Paese.

La situazione patrimoniale e finanziaria

(in milioni di Euro)

Principali indicatori	2002	2001
CAPITALE INVESTITO NETTO	34.580	26.639
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	5.010	3.047
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA A BREVE	1.383	1.142
PATRIMONIO NETTO TOTALE	29.570	23.592
DURATA MEDIA CICLO CIRCOLANTE	(221)	(226)
GRADO DI COPERTURA FINANZIARIA DELLE IMMOBILIZZAZIONI	0,95	1,04

Flussi finanziari

(in milioni di Euro)

	2002	2001
UTILE/(PERDITA) DEL PERIODO	77	29
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI CESPITI (*)	510	463
FLUSSO DI CASSA DA GESTIONE REDDITUALE	587	492
FLUSSO DI CASSA DA ATTIVITÀ OPERATIVA	15.380	15
FLUSSO DI CASSA DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO	(23.205)	(4.252)
FLUSSO DI CASSA DA ATTIVITÀ FINANZIARIA	8.054	4.862
FLUSSO DI CASSA TOTALE	229	625

(*) al netto dell'utilizzo fondi

L'indebitamento finanziario netto consolidato, sostanzialmente riconducibile al finanziamento degli investimenti per la realizzazione del Sistema Alta Velocità/Alta Capacità e per l'acquisto ed il rinnovo del materiale rotabile, si attesta, alla data del 31 dicembre 2002, a € 5.010 milioni, con un incremento del 64,4% rispetto all'analogo dato di fine anno 2001 (€ 3.047 milioni).
Il rapporto fra tale indebitamento ed i mezzi propri consolidati, alla stessa data del 31 dicembre 2002, è sostanzialmente invariato (0,17 nel 2002; 0,13 nel 2001), a conferma della solidità della struttura patrimoniale del Gruppo.
La posizione finanziaria netta a breve si attesta ad un valore positivo di € 1.383 milioni, contro un valore positivo di € 1.142 milioni di fine esercizio 2001.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE DEL GRUPPO

Nel breve/medio periodo il Gruppo Ferrovie dello Stato dovrà gestire il passaggio dalla fase del risanamento a quella dello sviluppo, creando le condizioni gestionali, industriali e commerciali per una crescita stabile e duratura, pur in un quadro di mercato in trasformazione e di evoluzione della normativa a livello europeo.
Per il 2003 è prevista la conferma del trend in crescita dei risultati della gestione operativa, a condizione che il Governo "autorizzi" l'aumento tariffario previsto e "congelato" nel 2002 e quello previsto per il 2003.
Si ritiene che tale andamento possa essere conseguito pur in presenza:

- di una diminuizione dei corrispettivi pubblici;
- di un incremento del costo del lavoro per effetto del rinnovo del CCNL;
- di un aumento degli ammortamenti netti, legato allo sviluppo del programma degli investimenti di Trenitalia.

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

(in milioni di Euro)

	2002	2001
RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	233	451
ALTRI RICAVI	0	0
VALORE DELLA PRODUZIONE	**233**	**451**
ACQUISTO DI BENI E SERVIZI	(223)	(352)
COSTO DEL LAVORO	(52)	(123)
ALTRI COSTI	(11)	(9)
TOTALE COSTI	**(286)**	**(484)**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**(53)**	**(33)**
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONE CESPITI	(10)	(13)
ACCANTONAMENTI AL FONDO RISCHI ED ONERI	(52)	(34)
SALDO ONERI/PROVENTI DIVERSI	13	0
RISULTATO OPERATIVO	**(102)**	**(80)**
SALDO GESTIONE FINANZIARIA	181	119
RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	0	(5)
COMPONENTI STRAORDINARIE NETTE	(13)	(4)
RISULTATO ANTE - IMPOSTE	**66**	**30**
IMPOSTE SUL REDDITO	0	(1)
RISULTATO D'ESERCIZIO	**66**	**29**

I risultati della gestione operativa della società sono stati influenzati, in maniera significativa, dalla cessione del ramo d'azienda "Business Unit Centro Servizi di Gruppo (BUCSG)", ceduto – con decorrenza 1° gennaio 2002 – alla controllata Metropolis S.p.A.

Il margine operativo lordo risulta negativo per € 53 milioni, contro il risultato negativo di € 33 milioni del 2001. La riduzione di tale margine deriva dal decremento dei ricavi delle vendite e prestazioni (- € 218 milioni, in flessione del 48,3%), cui si contrappone una diminuzione meno che proporzionale dei costi operativi (– € 198 milioni, in flessione del 40,9%). Tra questi ultimi è significativo il decremento del costo del lavoro, che passa da € 123 milioni nel 2001 a € 52 milioni nel 2002.

L'utile netto dell'esercizio passa da € 29 milioni a € 66 milioni per effetto del miglioramento del risultato della gestione finanziaria principalmente dovuto ai proventi della cessione dei diritti di opzione sull'aumento del capitale sociale della Società Centostazioni S.p.A.

Passando all'analisi della situazione patrimoniale-finanziaria della società (v. Allegato 2) si segnala la notevole riduzione, rispetto al 31 dicembre 2001, della voce "Altri fondi" (– € 17 milioni) per effetto della riduzione del fondo rischi partecipazioni conseguente all'operazione di aumento di capitale sociale secondo le modalità già illustrate in altra parte della presente Relazione sulla gestione (v. I principali eventi dell'anno).

L'indice di copertura finanziaria dell'attivo fisso, attraverso i mezzi propri e le passività consolidate, è pari a 1,1 valore che evidenzia una situazione di equilibrio della struttura patrimoniale.

La posizione finanziaria netta risulta positiva per € 1.610 milioni (€ 1.533 milioni nel 2001) ed è composta principalmente dal credito a medio-lungo termine nei confronti della controllata Trenitalia connesso alla cessione, alla stessa Trenitalia, del ramo d'azienda "Trasporto".

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

Le previsioni di andamento economico per l'esercizio 2003 indicano, per la Capogruppo, una conferma del risultato positivo raggiunto nel 2002.

Più in particolare, è previsto un lieve peggioramento del margine operativo lordo dovuto principalmente: ad un incremento dei costi assicurativi riconducibile alla scadenza dei relativi contratti (30 giugno 2003) ed al conseguente aumento dei premi per il secondo semestre 2003; all'aumento del costo del lavoro in conseguenza del rinnovo del CCNL; ad una leggera flessione dei ricavi verso il Gruppo, in particolare delle royalties sulla concessione della licenza d'uso del marchio FS alle società del Gruppo.

Per il raggiungimento del risultato economico positivo sarà determinante, come per il passato esercizio, il saldo attivo della gestione finanziaria che beneficerà dei dividendi da partecipazioni e di un provento relativo alla distribuzione della riserva da sovrapprezzo azioni della controllata Grandi Stazioni.

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

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

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

La Società evidenzia, inoltre, proventi/oneri finanziari connessi principalmente ad attività di finanziamento e/o alla tenuta di conti correnti intercompany per la regolazione di incassi e pagamenti.

Nella seguente tabella sono riportati costi e ricavi, crediti e debiti nei confronti delle società controllate e collegate.

(in milioni di Euro)

Società	Costi	Ricavi	Crediti	Debiti
CONTROLLATE:				
CARGO CHEMICAL	0	0,2	0,2	0
CENTOSTAZIONI	0,7	0,4	0,4	28,2
ECOLOG	0	0	0,1	0,1
FERCREDIT	1,2	2,7	112,6	1,4
FS CARGO	0,2	0,3	0,2	3,8
FS LAB	0,3	0	0	0
GRANDI STAZIONI	2,9	0,4	5,8	71,5
ITALFERR	4,9	1,7	19,7	69,6
METROPOLIS	27,7	30,3	32,1	214,1
OMNIA EXPRESS	0,1	0,2	8,0	0,9
OMNIA LOGISTICA	0	0,2	6,9	0,3
PASSAGGI	0	0	0	0,4
RETE FERROVIARIA ITALIANA	30,3	85,4	72,6	539,3
SAP (IN LIQUIDAZIONE)	0	0,7	1,8	0,9
SERFER	0	0	0,4	0
SITA	0,3	0,3	0,4	15,1
SOGIN	0	0,1	0,6	1,4
T.A.V.	0,4	1,9	1,5	3,6
TRENITALIA	28,5	187,5	1.836,5	448,2
COLLEGATE:				
ISFORT	0,5	0,1	0	0,3
TSF	95,9	0	0	21,1

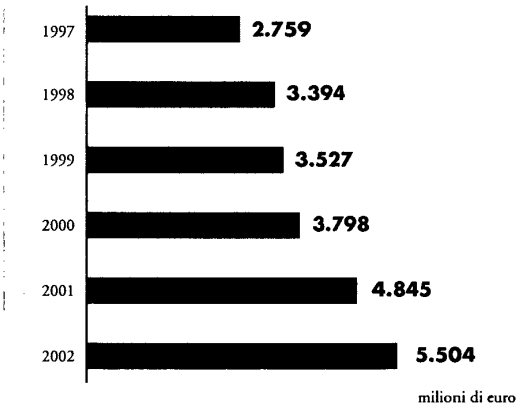
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

GLI INVESTIMENTI

È proseguita nel corso del 2002 la realizzazione del programma d'investimenti da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato con una produzione di € 5.504 milioni.
Tale volume d'investimenti, che risulta superiore del 13,6% rispetto al 2001, è da iscriversi principalmente:

- al potenziamento e mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria secondo standard di elevata qualità;
- all'acquisto e riqualificazione del materiale rotabile per il miglioramento della qualità dell'offerta;
- allo sviluppo e ammodernamento tecnologico della rete e dei rotabili rivolto alla circolazione e alla sicurezza;
- alla riqualificazione delle principali stazioni della rete per la valorizzazione del patrimonio immobiliare e per il miglioramento dei servizi offerti alla clientela.

INVESTIMENTI DEL GRUPPO FS
RADDOPPIO DAL 1997 AL 2002 DELLA CAPACITÀ DI INVESTIMENTO



Dei complessivi € 5.504 milioni, oltre € 1.860 milioni hanno riguardato interventi sulla rete convenzionale (potenziamento delle direttrici per il 25%, interventi per la fluidificazione dei traffici nei nodi ferroviari per il 19%, manutenzione straordinaria dell'infrastruttura e interventi diffusi sul territorio per il 56%).
Circa € 2.400 milioni – comprensivi degli interessi passivi sui prestiti contratti presso il sistema bancario – hanno interessato la realizzazione delle nuove linee Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli.
Circa € 1.035 milioni hanno riguardato il miglioramento degli standard prestazionali e del comfort di viaggio, in linea con i migliori parametri europei. Gli investimenti relativi ai nuovi mezzi ed alla manutenzione e revamping di quelli esistenti hanno riguardato, in particolare:

- per il trasporto passeggeri media/lunga percorrenza, le nuove locomotive e carrozze per l'ETR 500, le nuove carrozze a maggiore comfort per treni intercity ed eurocity;
- per il trasporto metropolitano/regionale, le locomotive E464, i 50 nuovi complessi per servizi regionali/interregionali, le carrozze "doppio piano", "piano ribassato" e "media distanza".

Altri investimenti hanno riguardato l'attività di definizione progettuale degli interventi sulle principali stazioni della rete ferroviaria (ristrutturazione e adeguamento funzionale degli spazi per lo sfruttamento commerciale, interventi di riqualificazione delle aree limitrofe) propedeutica all'avvio della fase negoziale per l'affidamento dei lavori.
Nel corso del 2002 sono entrate in esercizio le seguenti principali opere e forniture:

- raddoppio di 31 km di linea sulle tratte: Isola della Scala – Bogara, Messina – Villafranca e Vigodarzere – Padova Centrale;
- attivazione di 9 km di nuove linee: Milano P.ta Venezia – Dateo, Interconnessione di Novara, PM S.Massimo – Quadrante Europa e collegamento Cis Nola;
- attivazione di 43 km di varianti di linea a semplice binario;
- attivazione di nuova elettrificazione per complessivi 71 km di linea;
- attivazione di sistemi di blocco (automatico, banalizzazioni e conta assi) per circa 200 km di linee;
- attivazione del nuovo Sistema di Comando e Controllo su circa 288 km di linee;
- attivazione di 17 nuovi apparati di stazioni (11 ACEI e 6 ACS).

Nell'anno 2002 sono stati inoltre soppressi 135 passaggi a livello, di cui 75 relativi al progetto Soppressione P.L. e 60 connessi alla realizzazione di altri progetti infrastrutturali.
Per quanto attiene al materiale rotabile, sono entrate in esercizio nuove locomotive per il trasporto regionale e passeggeri media/lunga percorrenza, e 20 complessi per servizi ad alta frequentazione (TAF).
Nei rapporti con lo Stato, RFI, in qualità di gestore dell'infrastruttura, ha completato la proposta del Piano di Priorità degli Investimenti contenente gli interventi correlati agli obiettivi fissati dall'Azionista.
Tale programma – comprensivo di 20 nuove opere previste dalla legge n. 443/2001 ("Legge Obiettivo") – del valore complessivo di circa € 123 miliardi, è stato approvato dal CIPE nel settembre 2002.

LE ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Tali attività, che interessano in via prevalente le Società RFI e Trenitalia, occupano un posto rilevante nelle strategie del Gruppo nella consapevolezza che innovare significa accrescere vantaggi competitivi creando valore per le imprese.
Nella Società RFI, in particolare, le attività di ricerca e sviluppo nel corso del 2002 sono state focalizzate nelle indagini, nei controlli e nella sperimentazione su tutte le componenti dell'impianto ferroviario, e nella omologazione di materiali, apparecchiature e prodotti ferroviari.
Trenitalia ha partecipato a programmi di ricerca promossi dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, nel campo specifico delle nuove tecnologie nel trasporto intermodale delle merci.
Nell'ambito dei programmi di ricerca finanziati dallo stesso Ministero, Trenitalia ha anche partecipato al progetto "Realizzazione di prototipi di sistemi telematici per il monitoraggio di merci pericolose viaggianti su ferrovia".
Di rilievo è la partecipazione alle attività promosse dalla UE per lo sviluppo di un sistema di bordo di radiocomando delle locomotive in multipla trazione (Progetto di ricerca "EDIP – European Distributed Power control").

È stata inoltre avviata la sperimentazione di un modello di indagine finalizzato al recepimento delle esigenze della clientela per l'ottimizzazione del materiale rotabile. Più in particolare, le finalità di questa ricerca consistono nell'individuare gli elementi caratteristici dei rotabili in relazione agli orientamenti della clientela, nel pesare le aspettative relative alle dotazioni dei rotabili in funzione all'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. Nell'anno 2002, i costi sostenuti dal Gruppo per l'attività di ricerca e sviluppo sono ammontati a circa € 49 milioni.

I FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

- In data 23 gennaio 2003, la Società SITA partecipa alla costituzione del "Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi" (in sigla "Co.Tr.A.P.") acquisendo una quota pari al 42,097% del Fondo consortile.
- In data 4 febbraio 2003 il Ministero dell'Economia e delle Finanze adotta la seguente determinazione: "I risultati della perizia, resa in data 20 dicembre 2002 dagli esperti nominati dal Presidente del Tribunale Ordinario di Roma il 21 settembre 2001, sono da considerarsi validi ai fini di cui all'art. 55, comma I, della legge 27 dicembre 1997, n. 449 (valutazione dei beni facenti capo al ramo d'Azienda "Gestione dell'Infrastruttura", n.d.r.). La Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. provvede ai conseguenti adeguamenti di bilancio".
- In data 7 febbraio 2003, Trenitalia e RENFE (ferrovie spagnole) costituiscono, con partecipazione paritetica, la società di diritto spagnolo "Logistica Mediterranea Cargo S.A." avente lo scopo di sviluppare e commercializzare il trasporto merci convenzionale e intermodale terrestre/marittimo tra Italia e Paesi dell'Europa dell'Est da una parte, e Spagna e Portogallo dall'altra.
- In data 18 marzo 2003, Trenitalia sottoscrive l'impegno a cedere il 51% del capitale sociale di Hydroitalia S.r.l. ai terzi aggiudicatari della gara appositamente espletata, subordinandone l'efficacia al rilascio dell'autorizzazione da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Peraltro l'autorizzazione è stata pubblicata sul bollettino dell'Autorità Garante il 5 maggio 2003.

- In data 21 marzo 2003, la predetta Hydroitalia S.r.l. modifica la propria denominazione sociale in Hydroitalia S.p.A. ed acquista, da Trenitalia, gli asset idrici come previsto dal progetto di valorizzazione degli stessi, finalizzato allo sviluppo del business della depurazione delle acque.
- Nei primi quattro mesi del 2003, l'Azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze ha effettuato versamenti, nei confronti di Ferrovie dello Stato S.p.A., per un ammontare di € 1.500 milioni a fronte di € 4.017 milioni stanziati dalla legge 27 dicembre 2002 n. 289 (Finanziaria 2003) e dalla legge 27 dicembre 2002 n. 290 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno 2003) a titolo di "apporto dello Stato all'aumento del capitale sociale della Ferrovie dello Stato S.p.A. per la realizzazione di un programma di investimenti, per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie e per la realizzazione di opere specifiche".

AZIONI PROPRIE DELLA CAPOGRUPPO

Al 31 dicembre 2002, Ferrovie dello Stato S.p.A. non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona. Si fa inoltre presente che nel corso dell'esercizio 2002 la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

ALTRE INFORMAZIONI

Indagini e procedimenti giudiziari

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

Al riguardo si rammenta che in molti di essi, ricorrendone le circostanze, la Società si è costituita parte civile.

Con riferimento a tali indagini e procedimenti, si confermano quindi che a tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società e il Gruppo siano esposti a passività o perdite né, comunque, elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria della Società e del Gruppo stesso e che, al riguardo, il bilancio è formalmente e sostanzialmente corretto.

Relativamente ai procedimenti aventi ad oggetto malattie professionali derivanti dalla esposizione, in passato, di lavoratori ad amianto, occorre segnalare che, in aggiunta ai procedimenti di Bologna e Torino, di cui si è riferito nella Relazione sulla gestione del precedente esercizio – e riguardo ai quali sono state tacitate tutte le richieste risarcitorie, delle parti civili salvo una per la quale tuttora pende contenzioso civile di lavoro –, ulteriori indagini sono state avviate da altre Procure. In ragione di ciò, si è ritenuto prudenziale effettuare un ulteriore stanziamento a fronte dei possibili oneri che ne potranno derivare.

Per quanto riguarda gli incidenti ferroviari occorsi rispettivamente il 21 febbraio 2002 a Chiasso ed il 20 luglio 2002 a Rometta Marea (Messina), così come per l'incidente occorso nel 1997 a Piacenza, in relazione al quale è in corso un procedimento penale, e per gli altri incidenti verificatisi in passato, vi informiamo che le eventuali responsabilità civili che dovessero emergere a carico di Trenitalia o RFI (già Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni), sarebbero comunque coperte (salvo eventuale franchigia) dalla compagnia assicuratrice.

Sono tuttora in corso le indagini avviate dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Firenze a carico, tra gli altri, di legali rappresentanti di Italferr e Tav, aventi ad oggetto contestazioni relative alle negative interferenze sulla conservazione delle falde acquifere dei lavori di scavo nella tratta Alta Velocità/Alta Capacità Bologna-Firenze.

Si informa, infine, che non si sono avuti sviluppi pregiudizievoli, per la Società e per il Gruppo, negli altri procedimenti con risvolti in sede penale di cui si è anche riferito nella Relazione sulla gestione del precedente esercizio (tra essi, quello avviato dalla Procura di Mondovì in relazione a denunciate irregolarità nel percorso di taluni convogli ferroviari e avarie al materiale rotabile, e quello avviato dalla Procura di Milano in relazione ad una illecita sottrazione di materiale ferroviario dismesso). Con riferimento a tali procedimenti, non si prospettano oneri a carico della Società; al contrario, da taluni di tali procedimenti in cui le società del Gruppo si sono costituite, o potranno costituirsi parte civile, potranno conseguirsi sopravvenienze attive.

Attività ex Decreto Legislativo 231/2001

Nel processo di continuo miglioramento del sistema di Corporate Governance del Gruppo, è stata avviata presso Ferrovie dello Stato S.p.A. e le società controllate la realizzazione dei Modelli di organizzazione e gestione previsti dal Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231, recante la "Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica".

In ottemperanza a tale normativa, nel mese di luglio 2002 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. ha deliberato i criteri generali per la nomina dell'Organismo di Vigilanza presso le Società del

Gruppo e gli specifici compiti da assegnare allo stesso per l'attuazione degli adempimenti indicati dal Decreto suddetto. Per la Capogruppo le responsabilità sono state attribuite all'Audit Committee, organismo costituito nel mese di ottobre 2002 e composto da Amministratori non esecutivi, con il compito di svolgere funzioni consultive e propositive nei confronti del Consiglio di Amministrazione stesso in materia di vigilanza sul generale andamento della gestione.
Per le società controllate, i rispettivi Consigli di Amministrazione ne hanno recepito il contenuto, provvedendo conseguentemente a emettere apposite comunicazioni organizzative per l'assegnazione delle responsabilità di Organismo di Vigilanza, così come stabilito dalla disposizione di Gruppo emanata a seguito della predetta delibera consiliare.

Sanatoria fiscale ex lege n. 289/2002

A seguito della legge n. 289/2002 sono state prese in esame, con il supporto della competente struttura fiscale della Capogruppo, le situazioni delle singole società del Gruppo onde valutare l'opportunità di adesione alle possibilità di sanatoria offerte dalla citata legge.
Sulla base di tali valutazioni, tenuto conto dei vantaggi offerti e degli oneri da sostenere per le diverse fattispecie di sanatoria, quasi tutte le società hanno deciso di aderire alla sanatoria nella forma, a seconda dei casi, di "condono tombale" o di "integrativa semplice".
Gli oneri relativi, stimati in € 31 milioni circa, sono stati stanziati al 31 dicembre 2002 ed esposti nel presente bilancio tra gli oneri straordinari.

INFORMAZIONI RIGUARDANTI LE PRINCIPALI SOCIETA' CHE OPERANO NEL GRUPPO

Dati significativi
Ferrovie dello Stato S.p.A.

(in milioni di Euro)

Principali indicatori	2002	2001
RICAVI OPERATIVI	233,0	451,2
VALORE DELLA PRODUZIONE	233,0	451,2
COSTI	286,0	484,1
MARGINE OPERATIVO LORDO	(53,0)	(32,9)
SALDO GESTIONE FINANZIARIA	181,7	119,2
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	66,2	29,4
FLUSSO DI CASSA DA ATTIVITÀ DI ESERCIZIO	65,9	(222,3)
INVESTIMENTI TECNICI	17,3	17,3

	31/12/2002	31/12/2001
CAPITALE INVESTITO NETTO	27.673,1	5.992,2
INDEBITAMENTO / (AVANZO) FINANZIARIO NETTO	(1.609,8)	(1.533,3)
CONSISTENZA DI PERSONALE (NUMERO)	500	2.041

Andamento della gestione

Per l'analisi dell'andamento economico della Società nel 2002, con particolare riferimento al raffronto con i dati dell'esercizio precedente, è necessario premettere che – in data 1° gennaio 2002 – come già ricordato, Ferrovie dello Stato S.p.A. ha ceduto alla controllata Metropolis S.p.A. il ramo d'azienda Business Unit Centro Servizi di Gruppo. A tale evento sono riconducibili le principali differenze rispetto al 2001 riscontrate, in particolare, nel valore della produzione e nella sezione costi.

A fronte di un margine operativo lordo negativo anche nel 2002, il saldo della gestione finanziaria registra un considerevole incremento dovuto principalmente ai proventi della cessione dei diritti di opzione sull'aumento di capitale della controllata Centostazioni S.p.A.

Il miglioramento della gestione finanziaria compensa sia la flessione della gestione operativa sia il peggioramento di quella straordinaria, riflettendosi sul risultato netto che evidenzia un significativo incremento rispetto all'esercizio precedente.

Sul fronte del capitale investito netto si registra l'incremento di capitale sociale a seguito della valutazione della Società RFI S.p.A. che ha definito il valore del conferimento.

(in milioni di Euro)

Settore	Società	Ricavi operativi		M.O.L.		M.O.L. su Ricavi operativi		Investimenti tecnici		Capitale investito netto		N. dipendenti	
		2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001
Gestione Infrastruttura	RFI S.p.A.	2.529,4	2.534,0	264,0	108,1	10,4%	4,3%	2.362,0	1.928,8	23.106,3	14.500,8	36.754	38.501
Linea alta velocità	TAV S.p.A.	0,0	0,0	(20,3)	(21,0)	–	–	2.583,8	1.663,6	10.676,5	8.466,5	221	220
Trasporto ferroviario	TRENITALIA S.p.A.	4.772	4.794	522	444	10,9%	9,3%	1.030	911	4.220	2.320	57.989	56.771
Logistica integrata merci	FS CARGO S.p.A.	4,7	1,8	(2,0)	(2,1)	(42,6%)	(116,7%)	9,2	9,4	23,2	21,1	16	17
Servizi di ingegneria	ITALFERR S.p.A.	180,6	158,4	17,5	9,7	9,7%	6,1%	3,7	7,5	(60,7)	(105,4)	1.381	1.294
Servizi di gruppo e gest. Immobiliare	METROPOLIS S.p.A.	265,9	60,8	18,7	(2,1)	7,0%	(3,5%)	9,2	0,5	(97,4)	(10,7)	1.937	420
Gestione grandi complessi di stazione	GRANDI STAZIONI S.p.A.	135,2	131,5	28,0	24,0	20,7%	18,3%	16,3	96,8	103,6	95,2	198	165
Gestione complessi di stazione medio-piccoli	CENTOSTAZIONI S.p.A.	16,3	(*)	0,7	(*)	4,3%	(*)	0,5	(*)	2,9	2,6	34	2
Trasporto su gomma	SITA S.p.A.	203,0	181,4	18,8	14,9	9,3%	8,2%	33,7	36,0	40,0	39,9	2.801	2.792

Settore	Società	Proventi finanziari		Margine di interesse		Margine int. su Proventi fin.		Investimenti(**)		Capitale investito netto		N. dipendenti	
		2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001
Servizi finanziari	FERCREDIT S.p.A.	22,2	20,8	8,5	8,2	38,3%	39,4%	6,4	9,2	494,7	356,7	31	31

(*) La Società è operativa dal 1° novembre 2001
(**) Destinati alla locazione finanziaria

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

°

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA PER SOCIETÀ

RFI S.p.A.

(in milioni di Euro)

Principali indicatori	2002	2001
RICAVI OPERATIVI	2.529,4	2.534,0
CAPITALIZZAZIONI	382,8	432,0
VALORE DELLA PRODUZIONE [1]	2.912,2	2.966,0
COSTI	2.648,2	2.857,9
MARGINE OPERATIVO LORDO	264,0	108,1
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	2,0	(2,2)
FLUSSO DI CASSA DA ATTIVITÀ DI ESERCIZIO	17.094,1	(588,2)
INVESTIMENTI TECNICI	2.362,0	1.928,8

	31/12/2002	31/12/2001
CAPITALE INVESTITO NETTO	23.106,3	14.500,8
INDEBITAMENTO / (AVANZO) FINANZIARIO NETTO	(1.476,4)	(5.037,1)
CONSISTENZA DI PERSONALE (NUMERO)	36.754	38.501

(1) al netto dell'utilizzo dei fondi

RFI S.p.A. è la società cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e dei sistemi di controllo e sicurezza annessi alla circolazione dei convogli. I suoi ricavi sono costituiti da pedaggi corrisposti dalle società di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura medesima e dai contributi dello Stato per le attività di manutenzione, come da Contratto di Programma. Lo Stato finanzia anche gli investimenti tramite aumenti di capitale.

Andamento della gestione

Il bilancio d'esercizio 2002 si è chiuso con un utile di € 2 milioni, dopo imposte per € 45 milioni, contro una perdita di € 2,2 milioni dell'esercizio 2001. Il valore della produzione, che si riduce dell'1,8% sconta: un progresso dei ricavi delle vendite e prestazioni, che passano da € 1.032 milioni del 2001 a € 1.063,3 milioni, grazie all'incremento delle prestazioni legate al pedaggio addebitato a Trenitalia; una diminuzione delle capitalizzazioni per lavori interni da € 432 milioni a € 382,8 milioni e dei contributi in conto esercizio (principalmente dallo Stato per il Contratto di Programma), che passano da € 1.502 milioni a € 1.466,1 milioni.

I costi operativi si riducono del 7,3%, passando da € 2.857,9 milioni a € 2.648,2 milioni. In particolare, il costo del lavoro diminuisce del 9,9%, da € 1.661,4 milioni a € 1.497,6 milioni, a fronte di una consistenza di personale che è passata dalle 38.501 unità di fine anno 2001, alle 36.754 unità di fine anno 2002.

Il margine operativo lordo si attesta a € 264 milioni, rispetto a € 108,1 milioni del 2001.
In data 23 dicembre 2002 l'Assemblea dei soci ha deliberato l'aumento di capitale sociale da € 20.338.109.932,00 a € 23.693.367.060,00 già interamente versati dall'azionista Ferrovie dello Stato S.p.A.
Il patrimonio netto pari a € 24.582,7 milioni, sommato alle passività consolidate pari a € 34.769,1 milioni, risulta superiore agli impieghi a medio/lungo termine ammontanti a € 59.200,3 milioni: pertanto, l'indice di copertura finanziaria di detti impieghi mediante il patrimonio netto e le passività consolidate risulta leggermente superiore a 1, sintomo di una situazione patrimoniale in equilibrio.

Al 31 dicembre 2002, la posizione finanziaria netta a breve della società è positiva per € 1.332,2 milioni (positiva per € 994,4 milioni a fine anno 2001).
In particolare, il recepimento dei nuovi valori patrimoniali conseguente alla Determinazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze in data 4 febbraio 2003 – come già illustrato in altra parte della presente Relazione sulla gestione (v. I principali eventi dell'anno) – ha dato luogo alle seguenti contabilizzazioni:

- svalutazione di beni immateriali per € 109 milioni;
- rivalutazione di immobilizzazioni materiali per € 18.068 milioni;
- rivalutazione netta di partecipazioni per € 9 milioni;
- integrazione del Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 per € 10.605 milioni;
- costituzione di due nuovi fondi (fondo manutenzione ordinaria e fondo "interessi intercalari") per un importo complessivo di € 5.542 milioni;
- iscrizione di una riserva patrimoniale per € 1.688 milioni, quale plusvalore emerso dalla perizia degli esperti del dicembre 2002 (v. I principali eventi dell'anno).

Il Collegio peritale ha espletato la sua attività durante l'ultimo trimestre del 2001 e per tutto l'anno 2002. Al fine di consentire un adeguato supporto all'attività del Collegio, RFI – in considerazione del notevole interesse che per la stessa rappresentava la possibilità di procedere ad un analitico censimento e valutazione del proprio patrimonio – ha provveduto a conferire alla Società "American Appraisal Italia" un incarico di consulenza per la determinazione, alla data del 30 giugno 2001, del valore corrente di utilizzo dei beni strumentali e del valore di mercato dei beni non strumentali di proprietà di RFI S.p.A.. Detta Società ha rassegnato nel mese di settembre 2002 la relazione finale, che il Collegio peritale ha preso a base per la propria attività, validandone le conclusioni mediante esplicito recepimento all'interno della perizia. Nelle considerazioni i periti hanno considerato anche le condizioni di "economicità aziendale" ai sensi dell'art.5, comma 3 del DPR 277 dell'8 luglio 1998, che dispone che "i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni ed i contributi pubblici da definire nel contratto di programma, da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro". Conseguentemente, tale tendenziale equilibrio, al netto degli ammortamenti, sarà destinato a tradursi in un pareggio contabile di conto economico tenendo conto del precostituito fondo di ristrutturazione ex-lege 448/98 (opportunamente integrato), destinato proprio alla copertura economica di detti ammortamenti dell'infrastruttura. Va altresì tenuto presente che l'attuale definizione tariffaria è concepita "ex lege" come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura stessa (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

TAV S.p.A.

(in milioni di Euro)

Principali indicatori	**2002**	**2001**
CAPITALIZZAZIONI	4,0	5,2
COSTI OPERATIVI (*)	26,1	28,5
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	0,0	0,0
FLUSSO DI CASSA DA ATTIVITÀ DI ESERCIZIO	370,3	(298,1)
INVESTIMENTI TECNICI	2.583,8	1.663,6

	31/12/2002	**31/12/2001**
CAPITALE INVESTITO NETTO	10.672,9	8.466,5
INDEBITAMENTO / (AVANZO) FINANZIARIO NETTO	5.240,8	8.251,4 (**)
CONSISTENZA DI PERSONALE (NUMERO)	221	220

(*) include ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti
(**) di cui 4.089,7 non onerosi v/ RFI

TAV S.p.A., controllata da RFI, ha per scopo la realizzazione, in regime di concessione, delle linee e infrastrutture ferroviarie costituenti il sistema Alta Velocità/Alta Capacità, nonché lo sfruttamento economico del sistema stesso.

Andamento della gestione

La Convenzione del 24 settembre 1991, attuativa della concessione della progettazione esecutiva, della costruzione e dello sfruttamento economico delle linee per il "Sistema" Alta Velocità/Alta Capacità prevedeva che la copertura del fabbisogno finanziario di TAV fosse assicurata per il 40% – ivi compresa la partecipazione nel capitale della Società Concessionaria – dalla Concedente Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni (ora RFI), mediante versamenti a favore di TAV stessa (oggi detenuta da RFI al 100%) a titolo di apporto di capitale di rischio e di contributi diretti.

L'articolo 75 della legge Finanziaria 2003 prevede sostanziali modifiche alle sopra descritte modalità di copertura finanziaria. Infatti dispone che:

- la Società Infrastrutture S.p.A. finanzia prioritariamente, anche attraverso un patrimonio separato, gli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria per il "Sistema Alta Velocità/Alta Capacità";
- al fine di preservare l'equilibrio economico e finanziario di Infrastrutture S.p.A., è a carico dello Stato l'integrazione dell'onere per il servizio della parte del debito nei confronti della stessa Infrastrutture S.p.A. che non è adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico del predetto Sistema.

In tale contesto, sentito anche il parere di qualificati esperti in ordine alla percorribilità dell'operazione, si è proceduto, nel mese di dicembre 2002, all'aumento di capitale sociale di TAV per l'importo di € 5.021,5 milioni, mediante liberazione dell'aumento attraverso imputazione, per lo stesso importo, dei versamenti nel tempo assegnati da

Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni (oggi RFI) a favore di TAV medesima a titolo di finanziamento nell'ambito del rapporto istituzionale esistente.
L'esercizio 2002 chiude in pareggio come l'esercizio precedente.
Il bilancio non presenta veri e propri ricavi operativi, stante l'attuale fase di realizzazione degli obiettivi societari.
Le capitalizzazioni dei costi legati alla realizzazione delle opere ammontano a € 4 milioni, contro € 5,2 dell'esercizio precedente. Al conseguimento dell'equilibrio economico risulta fondamentale l'apporto della gestione finanziaria che presenta un saldo positivo per € 27,3 milioni con un miglioramento del 19,7% rispetto al 2001 (saldo positivo di € 22,8 milioni). Tale saldo è frutto, in gran parte, degli interessi attivi sui crediti IVA (€ 26,8 milioni), originatisi negli anni precedenti e richiesti a rimborso.
Alla data del 31 dicembre 2002, l'indebitamento finanziario della società verso il sistema bancario ammonta a € 5.246 milioni (€ 4.162,1 milioni nel 2001), mentre la posizione finanziaria netta a breve è negativa per € 7,5 milioni (negativa per € 117,7 milioni nel 2001).

TRENITALIA S.p.A.

(in milioni di Euro)

Principali indicatori	2002	2001
RICAVI OPERATIVI	4.771,9	4.794,4
CAPITALIZZAZIONI	337,4	319,2
VALORE DELLA PRODUZIONE (1)	5.109,3	5.113,6
COSTI	4.587,4	4.670,0
MARGINE OPERATIVO LORDO	521,9	443,6
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	30,7	29,6
FLUSSO DI CASSA DA ATTIVITÀ DI ESERCIZIO	(847,1)	905,5
INVESTIMENTI TECNICI	1.030,0	911,0

	31/12/2002	31/12/2001
CAPITALE INVESTITO NETTO	4.219,9	2.320,0
INDEBITAMENTO / (AVANZO) FINANZIARIO NETTO	2.645,1	1.498,9
CONSISTENZA DI PERSONALE (NUMERO)	57,989	56.771

(1) al netto dell'utilizzo dei fondi

Trenitalia S.p.A. ha per scopo l'esercizio del trasporto ferroviario. Essa è articolata su tre Divisioni riferite alle attività di trasporto di persone (settore media/lunga percorrenza e settore trasporto regionale) e merci, e una Unità tecnologica competente a presidiare i processi di acquisizione/manutenzione del materiale rotabile.

Andamento della gestione

L'esercizio si è chiuso con un utile di € 30,7 milioni, dopo aver scontato ammortamenti (netti dell'utilizzo del fondo rettifica valore cespiti) e svalutazioni cespiti per € 454,9