- fornitura e messa in opera di dispositivi per la registrazione statica degli eventi a bordo treno e sistemi di comunicazione a terra (scatole nere) per circa 3 milioni di euro;
- manutenzione di opere civili ed armamento nelle OGR per circa 3 milioni di euro;
- adeguamento tecnologico impianti per circa 2 milioni di euro;
- ristrutturazione ed adeguamento tecnologico di impianti industriali per 2 milioni di euro circa;
- adeguamento di tecnologie di processo degli impianti industriali per circa 3 milioni di euro;
- sviluppo dei sistemi informatici per circa 5 milioni di euro.

Inoltre nel corso del 2001 sono stati avviati una serie di interventi di rilevanza strategica nel sistema impresa quali:

- progetto dispositivi registrazione statica eventi a bordo treno e sistemi di comunicazione a terra (scatole nere), previsto nell'ambito del Piano della Sicurezza del Gruppo FS, del costo complessivo per UTMR di circa 11 milioni di euro, 3 dei quali realizzati nel 2001, come sopra descritto;
- studio di fattibilità del progetto Centro Dinamica Sperimentale Firenze Osmannoro, avente lo scopo di realizzare una struttura imprenditoriale che per conto di organismi notificati offra servizi per la verifica e certificazione della conformità ed idoneità di prodotti ferroviari (componenti e sistemi);
- progetto di reingegnerizzazione dei processi produttivi dell'OGR di Foligno;
- controllo dei campi elettromagnetici e del rumore;
- diagnostica avanzata su ruote e pantografi;
- definizione e sperimentazione di un modello di indagine finalizzata al recepimento delle esigenze della clientela per l'ottimizzazione del materiale rotabile;
- effetti del vento trasversale, riguardante lo studio sugli effetti, in galleria, del vento sul materiale rotabile per l'adeguamento ai requisiti essenziali della normativa STI;
- sistema di trasporto a levitazione magnetica.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso del 2001 sono proseguite da parte dell'Istituto Sperimentale della consociata RFI, le attività, richieste dalla società, di certificazione della qualità, di sperimentazione, di consulenza e di emanazione di norme per la caratterizzazione dei materiali e la soluzione di particolari problematiche inerenti alla gestione del trasporto ferroviario, prospettate dalle diverse strutture della società, nonché di quelle più generali dei trasporti su richiesta di privati.

Nel seguito vengono evidenziate le attività di maggiore interesse svolte nell'ambito di:

a) Indagini e sperimentazioni su materiali

- elaborazione di specifiche tecniche per vari codici merceologici di fornitura per adeguarle alle vigenti norme europee;
- consulenza tecnica nella caratterizzazione dei materiali, elaborazione di specifiche di fornitura, processo di qualificazione delle imprese per le divise del personale di macchina, viaggiante e addetti alle biglietterie di stazione;
- consulenza e analisi in caso di dispersione di materiali trasportati;
- indagini su contraffazioni di titoli di viaggio;
- certificazione di idoneità per i veicoli adibiti al trasporto di derrate alimentari in regime di freddo e partecipazione a gruppi internazionali per la stesura di norme relative al trasporto delle stesse.

b) Ambiente e inquinamento

- misurazione dell'intensità dei campi elettromagnetici in vari ambienti di lavoro dotati di videoterminali quali ad esempio le biglietterie e gli uffici; in tale ambito si è conclusa la complessa campagna di misurazione, iniziata nel 2000, e mirata a determinare la situazione relativa ai campi elettromagnetici a bordo di alcune locomotive utilizzate per la trazione di treni merci;
- realizzazione di un corso di formazione per conduttori d'impianti di depurazione acque reflue per conto della Divisione Trasporto Regionale, che ha interessato circa quaranta addetti. I temi trattati hanno riguardato tutte le tematiche d'interesse specifico, da quelle prettamente tecniche a quelle legislative e a quelle inerenti alla sicurezza. I partecipanti hanno ricevuto anche un addestramento finalizzato all'effettuazione di controlli analitici speditivi;

c) Sicurezza e trasporto materiali pericolosi e radioprotezione

- corsi di formazione per la Divisione Cargo sul nuovo regolamento internazionale per il trasporto per ferrovie delle merci pericolose (RID) ristrutturato, entrato in vigore il 1° luglio 2001;
- progettazione, sempre per la Divisione Cargo, di un software denominato INFORISK, per la gestione regolamentare del trasporto merci pericolose, con la messa in evidenza in parallelo delle differenze tra il RID edizione 1999 e il nuovo RID edizione 2001;
- consulenza specialistica al dipartimento dei Trasporti Terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativamente all'attività di regolamentazione del trasporto ferroviario di merci pericolose;
- emanazione della procedura operativa per l'omologazione e l'ammissione tecnica dei contenitori cisterna e carri cisterna utilizzati per il trasporto di merci pericolose per ferrovia che coinvolge l'Istituto Sperimentale per le prove sulle cisterne secondo il RID; in particolare è prevista anche l'attività riguardante il cambio d'uso, la revisione e il cabotaggio;
- proseguimento dell'attività di partecipazione ai lavori dei seguenti gruppi internazionali per le tematiche sul trasporto merci pericolose: gruppo di esperti per l'accordo di fiducia per la cessione delle merci RID; gruppo permanente RID dell'Union Internazionale de Chemin de fer (UIC) che ha curato la predisposizione della "fiche" UIC 471-3 concernente alcuni controlli significativi previsti dal RID edizione 1/7/2001; gruppo di sintesi merci pericolose in cui sono state trattate

problematiche relative alla qualità /sicurezza del trasporto ferroviario e sono stati seguiti i progetti di normativa, successivamente adottati in ambito comunitario e nazionale (in particolare è stata redatta la versione definitiva della "Guida per la stesura dei piani di emergenza negli scali ferroviari di smistamento" ottenendo l'approvazione delle DG VII e DG XI della Commissione Europea).

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. A seguito delle significative partite di accredito e addebito avutesi nel corso dell'esercizio 2001, il conto corrente intersocietario ha visto la maturazione nel periodo di interessi passivi per 93 milioni di euro, di cui 58 milioni di euro circa, attribuibili al debito contratto all'atto di acquisto dell'azienda Trasporto.

Sotto il profilo patrimoniale, per la cui lettura si rinvia agli allegati n. 1 e n. 2 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 849 milioni di euro al 31 dicembre 2001. Tale ammontare è dovuto al residuo credito verso lo Stato per Contratto di Servizio Pubblico già maturato al 31 dicembre 2000, pari a 322 milioni di euro, e ai crediti maturati nel 2001 allo stesso titolo, pari a 527 milioni di euro. Si precisa che solo alla fine dell'esercizio 2001 è stata incassata una quota, seppur rilevante (euro 1.291 milioni), del credito 2000 a tale titolo.

Come descritto nel seguito nella sezione "fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2001", lo scorso 20 febbraio l'Assemblea dei soci di Trenitalia ha deliberato l'aumento del capitale sociale di quest'ultima società da 766 milioni di euro a 1.489, di cui versati 983 milioni. Alla luce del rilevante programma di investimenti che la società si accinge a realizzare nel corrente esercizio, così come nel medio periodo, che comporterà significativi flussi di cassa in uscita, il suddetto aumento di capitale sociale non esaurisce certamente le esigenze di ricapitalizzazione della società proiettate sull'arco temporale del medio periodo 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.

RISORSE UMANE

Nel corso dell'esercizio è proseguita l'opera di contenimento degli organici sulla base dell'accordo del 4 agosto 1999 attraverso il quale – nel quadro delle regole già fissate dagli accordi tra FS e le Organizzazioni Sindacali del 21.5.98 e del 19.11.98 – sono state accolte le domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro presentate dal personale inidoneo e dal personale utilizzato in attività amministrative e tecnico-specialistiche, individuato come esuberante. Tali esodi hanno interessato oltre 3.000 unità.

Ai provvedimenti sopra esposti, si sono aggiunte le cessazioni obbligatorie per raggiunti limiti di età previsti dalla legge, i licenziamenti, le dimissioni, le scadenze dei contratti formazione lavoro ed altre cause che hanno portato complessivamente ad una uscita di circa 6.000 unità. Tenuto

conto di circa 1.400 ingressi effettuati nel periodo, l'organico della società è pertanto passato dalle 61.231 unità di fine 2000 alle 56.801 unità del 31.12.2001.

PERSONALE IMPIEGATO

	31.12.2001 (n.)	31.12.2000 (n.)
Divisione Passeggeri	15.633	17.191
Divisione Cargo	14.149	15.179
Divisione Trasporto Regionale	21.862	23.631
Unità Tecnologie Materiale Rotabile	4.965	5.129
Staff Centrali	192	101
Totale (*)	**56.801**	**61.231**

(*) I valori tengono conto del personale distaccato da altre società, in misura non significativa, ed operante in Trenitalia.

Al fine di supportare l'attività della società e affinché l'elevato turn over non depauperasse il patrimonio di competenze detenute, nel corso del 2001 sono stati realizzati diversi progetti di formazione tesi allo sviluppo professionale del personale.

Per quanto attiene la formazione specialistica ed operativa sono stati realizzati i seguenti principali interventi:

- Formazione di business, finalizzata ad adeguare, sviluppare e consolidare le competenze di business relativamente ai processi gestiti da ciascuna divisione/unità in funzione delle evoluzioni di scenari di mercato e obiettivi di business. I principali interventi sono stati:
  - assistenza alla clientela (Divisione Passeggeri);
  - sistemi qualità (Divisione Passeggeri);
  - produzione treno: condotta e manovra (Divisioni Passeggeri e Trasporto Regionale);
  - formazione commerciale (Divisione Trasporto Regionale);
  - applicazione Manuale Qualità e Formazione sulle procedure (Unità Tecnologie Materiale Rotabile).
- Aggiornamento tecnico – professionale, finalizzato ad adeguare, sviluppare e consolidare le conoscenze tecniche connesse ai cambiamenti tecnologici, normativi ed organizzativi delle strutture produttive di appartenenza. I principali interventi sono stati:



- formazione al ruolo di Energy Manager;
- formazione al ruolo di addetti al controllo dei Servizi di Pulizia (Divisione Trasporto Regionale);
- progetto formativo sicurezza del lavoro;
- progetto formativo MUD (Modello Unico Dichiarazione ambientale);
- progetto formativo "Istruzioni generali per il personale del treno in caso di inconvenienti di esercizio in galleria".

Per quanto attiene la Formazione Istituzionale, volta ad adeguare, sviluppare e consolidare le competenze trasversali ai diversi livelli dell'organizzazione, in funzione delle evoluzioni organizzative e dei modelli di sviluppo manageriali (rivolta principalmente a dirigenti e quadri), la società è stata interessata ai seguenti progetti curati dalla Holding:

- formazione manageriale, focalizzata sui temi più rilevanti rispetto al modello manageriale della società;
- formazione post assessment, volta a sviluppare e rafforzare alcune abilità manageriali;
- sviluppo competenze "Talenti", volto ad assicurare uno sviluppo professionale per le risorse con alte potenzialità.

Nell'ambito dello sviluppo del personale il progetto di maggiore rilevanza è stato la definizione del "Modello Manageriale Trenitalia" dal quale sono successivamente derivate una serie di azioni in ambiti contigui dello Sviluppo (formazione manageriale, comunicazione interna) ed in particolare un progetto "Management Review" finalizzato alla condivisione di un sistema di rilevazione delle competenze , alla definizione di una modalità di suddivisione delle aree di competenza e ad ordinare tutte le informazioni relative alla dirigenza della società. Sono stati inoltre avviati progetti che sempre più favoriscono lo sviluppo alla dirigenza in base alle competenze ed ai risultati a partire dai piani di inserimento del personale laureato.

Nell'ambito delle relazioni industriali è da segnalare l'accordo sottoscritto il 19 novembre 2001. Con tale accordo si è concluso positivamente il complesso negoziato apertosi ad aprile 2001 in ordine alla riorganizzazione delle attività degli uffici materiale rotabile (UMR), con l'assorbimento delle stesse nell'ambito delle Divisioni. Il suddetto accordo ha, inoltre, consentito la razionalizzazione e la riorganizzazione di alcuni settori di attività (es. il personale degli uffici, il personale inidoneo, la manutenzione corrente della Divisione Cargo), raggiungendo l'obiettivo di realizzare efficientamenti nell'utilizzo del personale anche attraverso la riconversione professionale, secondo le procedure previste dagli accordi vigenti. Ulteriori elementi dell'accordo hanno, in sintesi, riguardato l'istituzione di un Comitato Paritetico di partecipazione su temi aventi rilevanza strategica e la proroga della vigenza sino a tutto il 2005 del Fondo per il perseguimento di politiche attive di sostegno al reddito ed alla occupazione (L. 449/97), proroga necessaria per consentire il processo di risanamento del Gruppo FS.

Infine il 29 novembre 2001 è stata raggiunta una intesa in merito alla cessazione dell'attività produttiva presso l'OGR di Saline Ioniche ricollocando le risorse nell'ambito di altre strutture della società e di altre società del Gruppo operanti nella Regione Calabria.

Per quanto attiene più specificatamente le Divisioni, si segnala che la Divisione Passeggeri ha definito, il 6 marzo 2001, un accordo riguardante il processo di riorganizzazione delle attività di accompagnamento notte, anche attraverso l'attivazione di modifiche organizzative. La stessa Divisione il 20 aprile ha definito un accordo in merito all'avvio dell'impianto "formazione treno", concernente l'efficientamento delle attività di manutenzione all'interno delle stesse strutture. In particolare si è convenuto di realizzare una organizzazione del lavoro idonea ad integrare le attività connesse a manovra, manutenzione e verifica.

INTRODUZIONE DELL'EURO

Nella Relazione sulla gestione relativa all'esercizio 2000 sono state illustrate le attività svolte in vista della definitiva unificazione monetaria.

Nel 2001, il Gruppo di Lavoro costituito nel giugno 2000 dalla Capogruppo FS, al quale ha partecipato anche la società, ha continuato il lavoro di analisi degli impatti della nuova moneta realizzando per tempo gli interventi necessari per:

- l'adeguamento dei sistemi automatici di emissione dei biglietti;
- fronteggiare le esigenze organizzative e logistiche per la gestione della moneta unica nel periodo di doppia circolazione (gennaio – febbraio 2002);
- la copertura del fabbisogno di monete metalliche e banconote;
- la formazione del personale, con particolare riguardo per quello di front – line con la clientela.

Nel mese di agosto 2001, inoltre, è stata attuata la conversione di tutti gli archivi contabili e gestionali nella nuova unità di conto, attività condizionante la redazione del presente bilancio in euro.

Nel mese di gennaio 2002, generalmente in linea con la programmazione, sono state effettuate le consegne degli euro ai punti vendita della società, al fine di fronteggiare le esigenze connesse alla corresponsione dei resti nei primi giorni di circolazione della moneta.

Al fine di fornire assistenza alla clientela sull'uso della nuova moneta, la Divisione Passeggeri ha predisposto, in tutte le maggiori stazioni italiane, degli "euro point" con personale specializzato ed ha inoltre aggiornato il sito internet "*www.trenitalia.com*" con una sezione dedicata all'introduzione dell'euro e ai suoi riflessi nell'acquisto dei biglietti. Ha inoltre istituito una task – force di specialisti che ha assicurato la transizione operando ininterrottamente dal 31 dicembre 2001 fino al completamento delle operazioni critiche.

La società infine, attraverso la Divisione Cargo, ha contribuito con il Progetto Euro – gestito dalle Poste Italiane – a distribuire le monete per via ferroviaria per un valore complessivo di 2.690 milioni di euro. Valori rilevanti, che evidenziano la complessità e l'importanza del progetto stesso (la più grande operazione di trasporto valori della storia italiana), che si è articolato su tutto il territorio nazionale e si è concluso nei tempi previsti fornendo, così, un utile servizio alla collettività.

COMPLETAMENTO DELL'OPERAZIONE DI ACQUISIZIONE DELLA "AZIENDA TRASPORTO" DI FS

Nel corso dell'esercizio la società, oltre a proseguire nella realizzazione dei propri programmi di attività sul fronte strettamente operativo realizzando un risultato positivo, ha portato a conclusione quella serie di operazioni straordinarie che hanno dato origine all'attuale configurazione della società ed alla definizione del prezzo di acquisto della "azienda trasporto" di FS, di cui era diventata proprietaria il 1° dicembre 2000.

Infatti, all'art. 3 del contratto di compravendita, sottoscritto dalle parti il 28 novembre 2000, era previsto che entro 150 giorni dall'1 dicembre 2000 venisse definita la situazione patrimoniale della "azienda" aggiornata al 30 novembre 2000, per tenere conto delle variazioni patrimoniali intervenute rispetto alla situazione patrimoniale al 31 maggio 2000, oggetto di valutazione del perito.

Ai fini della determinazione del prezzo definitivo, era stato convenuto che il prezzo provvisorio (pari a euro 1.696 milioni, circa lire 3.284 miliardi) avrebbe dovuto essere aumentato ovvero diminuito di un importo corrispondente all'incremento o al decremento, subìto dal patrimonio netto contabile della "azienda" nel periodo intercorrente fra il 31 maggio ed il 30 novembre 2000 prescindendo dalle variazioni intervenute nello stesso intervallo di tempo per le scorte ed i lavori in corso.

Pertanto, così come previsto dal citato art. 3, in data 19 aprile 2001 la società, nelle sue strutture competenti, accertava, congiuntamente ad FS la situazione patrimoniale al 30 novembre 2000 come "definitiva" e concordava che su tale base, ai sensi e nei termini dell'art. 3 comma 5 del contratto, venisse redatto l'atto notarile dal quale risultasse il "prezzo definitivo" dell'operazione.

Il successivo 12 giugno 2001, le parti sottoscrivevano l'atto aggiuntivo al contratto di compravendita del 28 novembre 2000, determinando il prezzo definitivo dell'"azienda" in euro 1.518 milioni circa (lire 2.939 miliardi).

IL RISULTATO DELLA GESTIONE

Il risultato economico dell'esercizio 2001 è riassunto nell'allegato n. 3 alla presente relazione, cui espressamente si rinvia; si evidenzia come le pagine che seguono non riportino i commenti sulle variazioni con l'esercizio precedente, in quanto i dati non sono immediatamente comparabili, avendo la società avviato la sua attività il 1° giugno 2000.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione gestionale è dettagliato come segue:

(importi in milioni di euro):

DESCRIZIONE	31.12.2001	31.12.2000
Prodotti del traffico viaggiatori:		
- clientela ordinaria	2.111	1.203
- contr. di serv. pub. con Enti pubblici territ.li	1.214	0
Totale viaggiatori	3.325	1.203
Prodotti del traffico merci e poste	731	416
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	527	941
Prestazioni a terzi, vendite e altri	158	102
Totale ricavi vendite e prestazioni	4.741	2.662
Variazione lavori in corso su ordinazione	1	0
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	319	179
Altri ricavi e proventi:		
- contributi in conto esercizio	5	14
- altri ricavi (*)	48	17
Totale altri ricavi e proventi	53	31
Totale valore della produzione	**5.114**	**2.872**

(*) Al netto di 11 milioni di euro riclassificati in allegato 3 nel saldo proventi/oneri diversi (6 milioni di euro) e fra i proventi straordinari (5 milioni di euro)



I ricavi da prodotti del traffico, che rappresentano la voce più rilevante dei "ricavi vendite e prestazioni" sono così suddivisi per segmento di prodotto (importi in milioni di euro):

Trasporto viaggiatori a media – lunga percorrenza	1.494
Trasporto viaggiatori regionale	1.831
Trasporto merci	731

I ricavi relativi al traffico viaggiatori regionale comprendono dal 2001 i corrispettivi dalle regioni per i servizi di trasporto pubblico resi da Trenitalia, pari a 1.204 milioni di euro sui 1.214 complessivi, secondo quanto previsto dal D.P.C.M. del 16 novembre 2000.

Per quanto riguarda l'andamento del traffico per i trasporti suddetti, si rinvia a quanto già illustrato nel punto "Sviluppo della domanda e andamento dei mercati in cui opera la società" della presente relazione.

I "Contributi per il Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato" evidenziano i contributi stanziati con legge 389/2000 (legge di bilancio dello Stato 2001) dal Ministero del Tesoro a favore di Trenitalia per gli obblighi tariffari e di servizio. La contrazione di detti contributi è dovuta principalmente alla maggiore autonomia riconosciuta alle Regioni, che, come sopra detto, hanno contrattato direttamente con Trenitalia i servizi di trasporto, eccezion fatta per le Regioni a statuto speciale che rimangono nella competenza dello Stato.

COSTI DELLA PRODUZIONE

L'ammontare complessivo dei costi della produzione gestionali risulta così articolato:

(importi in milioni di euro)

	31.12.2001	**31.12.2000**
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	498	641
Servizi	1.456	795
Godimento beni di terzi	201	490
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, ecc.	(67)	(404)
Sub totale	**2.088**	**1.522**
Personale	2.562	1.505
Oneri diversi di gestione	20	5
Totale costi della produzione	**4.670**	**3.032**

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce Acquisti di materiali si riferisce, prevalentemente, agli acquisti di materiali di scorta (405 milioni di euro) destinati sia alla manutenzione corrente che agli investimenti.

I costi della Trazione Elettrica per treni (89 milioni di euro) costituiscono una voce accessoria dei costi di pedaggio riconosciuti ad RFI per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

Servizi

I costi per servizi, pari a 1.456 milioni di euro, si riferiscono per il 71% a servizi e lavori appaltati (1.036 milioni di euro) e per il restante 29% ad altre prestazioni ricevute (420 milioni di euro); nel seguito la voce viene analizzata per fornitore del servizio:

le prestazioni rese da FS, pari a 239 milioni di euro, si riferiscono principalmente a servizi amministrativi contabili (69 milioni di euro), servizi informatici di outsourcing (67 milioni di euro), pubblicità e marketing (26 milioni di euro), premi assicurativi (18 milioni di euro) e compenso per le attività di indirizzo strategico (13 milioni di euro);

le prestazioni rese da RFI, pari a 556 milioni di euro, si riferiscono principalmente al pedaggio (453 milioni di euro), al traghettamento ferroviario (43 milioni di euro), ai servizi di pulizia (14 milioni di euro), alla manovra (11 milioni di euro) e alla gestione terminali merci (10 milioni di euro);

le prestazioni rese da altre società del gruppo per 46 milioni di euro, sono riconducibili sostanzialmente ai servizi sostitutivi resi dal gruppo Sogin (18 milioni di euro) e a servizi di trasporto e spedizioni (16 milioni di euro) resi dal Gruppo FS Cargo.

le prestazioni rese da terzi, per 615 milioni di euro, riguardano prevalentemente i servizi di pulizia (184 milioni di euro), le provvigioni alle agenzie (82 milioni di euro), le riparazioni e manutenzioni di beni mobili e immobili (68 milioni di euro), i servizi interni ed internazionali di carrozze letto e ristorazione (64 milioni di euro), altri servizi appaltati (54 milioni di euro) e i servizi di mensa e ticket restaurant (36 milioni di euro).

Personale

La voce costo del personale, pari a 2.562 milioni di euro, comprende salari e stipendi (1.898 milioni di euro), oneri sociali (488 milioni di euro), trattamento di fine rapporto (174 milioni di euro) e altri costi (2 milioni di euro).

Tra i principali fattori che hanno influenzato il costo del lavoro del 2001 occorre segnalare la riduzione del personale in forza in applicazione di quanto previsto dall'Accordo con le OOSS del 19.11.1998. Tale riduzione è stata molto significativa nel mese di dicembre ed ha interessato in maniera prevalente il personale delle Divisioni Cargo, Passeggeri e Trasporto Regionale.

RISULTATO OPERATIVO

Il risultato operativo, pari a 195 milioni di euro, è significativamente influenzato dal valore degli ammortamenti dell'esercizio (441 milioni di euro) e dalla voce "Utilizzo Fondi Ristrutturazione e Rettifica Valore Cespiti", pari a 264 milioni di euro. L'utilizzo del Fondo Ristrutturazione Industriale (187 milioni di euro) si pone in relazione ai costi relativi all'esercizio 2001 riguardanti gli oneri per il personale ricompreso nel piano degli esodi previsti dal Piano d'Impresa; l'utilizzo del Fondo Rettifica Valore Cespiti (77 milioni di euro) si pone in relazione all'onere riferito all'ammortamento dei cespiti, prevalentemente materiale rotabile, acquisiti da FS sulla base del contratto di compravendita dell'Azienda Trasporto, ritenuti non completamente redditizi.

RAPPORTI CON SOCIETA' CONTROLLATE E COLLEGATE E CON IL GRUPPO FS (CONTROLLANTE E CONTROLLATE DA QUEST'ULTIMA)

Si segnala che per una puntuale analisi dei debiti, crediti, costi e ricavi derivanti dai rapporti di cui al presente capitolo, si rinvia alle informazioni contenute nella Nota Integrativa.

Nel seguito sono riportati alcuni dati e informazioni sulle maggiori società controllate e collegate nonché la natura dei rapporti che queste stesse hanno intrattenuto con Trenitalia durante il 2001 (valori in migliaia di euro).

Società	Valore della Produzione (in migliaia di euro)	Risultato di esercizio (in migliaia di euro)
FS Cargo S.p.A	1.814	(12.823)
Passaggi S.p.A	3.033	(353)
Metronapoli S.p.A.	46.024	271

FS Cargo S.p.A.

Nel corso del 2001 FS Cargo S.p.A. ha continuato 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, operando le proprie partecipate soprattutto nel settore della logistica. E' in ragione di questo obiettivo che la società ha proseguito durante l'anno il processo di razionalizzazione del proprio portafoglio partecipativo, perfezionando la cessione del pacchetto azionario di Interporto Rivalta Scrivia S.p.A.. La società oggetto di cessione svolgeva infatti la sua attività prevalentemente nel settore terminalistico, offrendo servizi di deposito e movimentazione delle merci oltre a servizi

complementari, quali le attività di trasporto e servizi doganali, ma nonostante negli ultimi anni avesse raggiunto risultati positivi, risultava poco strategica per il settore ferroviario delle merci, a causa anche del posizionamento territoriale poco appetibile per il trasporto su ferrovia.

Il summenzionato processo di razionalizzazione è stato focalizzato anche al raggiungimento di altri obiettivi quali:

- costruire un gruppo focalizzato sul *core business* della logistica incentrata sul trasporto ferroviario;
- razionalizzare la presenza nelle aree più critiche tra cui quelle del trasporto intermodale, delle attività terminalistiche e manovre ferroviarie, della logistica integrata e dei traffici internazionali.

In questa ottica, e a conclusione di accordi tesi a raggiungere una collaborazione tra Trenitalia e SNCF, il 19 gennaio 2001 è stata costituita, con sede a Milano, la Sideuropa S.r.l., società partecipata pariteticamente da FS Cargo S.p.A. e SNCF Fret (anche quest'ultima sub-holding di settore di SNCF), con l'obiettivo di rafforzare e sviluppare i traffici diffusi di prodotti siderurgici sulle relazioni Italia – Francia – Italia, al fine di divenire l'operatore delle due imprese ferroviarie madri per la commercializzazione e la vendita di tale tipologia di servizi.

Per quanto riguarda l'andamento economico dell'esercizio 2001, la società ha realizzato una perdita netta di esercizio di 12,8 milioni di euro. Tale risultato è causato principalmente dalle svalutazioni effettuate a fronte delle perdite realizzate, per buona parte anche a seguito di interventi di natura straordinaria, dalle società partecipate Omniaexpress S.p.A., Omnia Logistica S.p.A., Serfer S.r.l. e Cargo Chemical S.r.l (per complessivi 11,9 milioni di euro).

Per quanto attiene all'evoluzione prevedibile della gestione si ribadisce che FS Cargo S.p.A. sta proseguendo nell'attività di ricognizione mirata alla razionalizzazione delle attività svolte da alcune società operative del gruppo, (in particolare le già citate Omniaexpress S.p.A. e Serfer S.r.l., nonché Omnia Logistica S.p.A.) e di proseguire nella fase di ottimizzazione del portafoglio partecipativo, in particolare del business terminalistico e intermodale.

Nei prossimi esercizi FS Cargo S.p.A. orienterà il proprio impegno a definire un quadro di interventi sulle proprie partecipate finalizzati sia alla riduzione dei costi operativi, soprattutto attraverso la razionalizzazione ed efficientamento dei processi produttivi, sia allo sviluppo di ogni opportunità di aumento del fatturato delle società operanti nel gruppo e dei relativi margini.

E' proprio in relazione a quest'ultimo obiettivo che, nell'esercizio 2002, si prevedono due nuove operazioni societarie, consistenti nella costituzione di due società, una che opererà su una piattaforma logistica nel settore siderurgico a Brescia, l'altra, denominata "Adriafer", che opererà a Trieste e verrà costituita dalla controllata Serfer che, fra l'altro, all'interno di un disegno strategico definito centralmente, si appresta a diventare operatore ferroviario.

Nell'ambito degli interventi di razionalizzazione delle partecipazioni azionarie, così come nei precedenti esercizi, continua lo sviluppo dell'integrazione delle attività commerciali tra FS Cargo S.p.A. e la Divisione Cargo di Trenitalia.

I rapporti intercorsi tra Trenitalia e FS Cargo S.p.A. hanno riguardato principalmente il distacco di personale, la locazione di uffici in Roma e di aree di stazione in Modena.

Per quanto attiene, invece, ai principali rapporti intercorsi tra Trenitalia e le controllate di FS Cargo S.p.A., si segnala quanto segue:

30 MAG. 2002

- con Italcontainer S.p.A.: noli ferroviari e noleggio carri;
- con Omniaexpress S.p.A. e Omnia Logistica S.p.A.: trasporti resi nei confronti di Trenitalia e servizi vari prestati da quest'ultima;
- con Nord Est Terminal S.p.A.: locazione Terminal di Bologna e Padova.

Passaggi S.p.A.

La società ha per oggetto sociale l'esercizio di attività nel campo del turismo quali organizzare viaggi e soggiorni, nonché effettuare attività commerciale di agenzia di viaggio in materia di servizi turistici in genere; acquistare, vendere e dare a nolo mezzi di trasporto terrestre, aereo e marittimo; preparare e realizzare congressi, gestire uffici, ecc.

Dal 1° maggio 1999, data di decorrenza del contratto di affitto del ramo d'azienda con cui ha rilevato in gestione da SAP. Servizi Assistenza al Passeggero S.r.l., oggi in liquidazione, le agenzie localizzate nelle principali stazioni italiane, la società esercita attività di agenzia di viaggio.

Il suddetto contratto di affitto è scaduto il 30 giugno 2001, e la società ha proceduto in pari data all'acquisto del ramo stesso con effetti giuridici decorrenti dal 1°luglio 2001.

Il risultato dell'esercizio 2001 rileva una perdita di 353 mila euro dovuto principalmente agli interessi passivi maturati sulle esposizioni finanziarie sul c/c di corrispondenza che la società intrattiene con Trenitalia S.p.A. (309 mila euro).

Si rammenta come, in forza del contratto di compravendita dell'Azienda Trasporto, sia stato trasferito da FS a Trenitalia S.p.A. il contratto di affidamento a Passaggi S.p.A. della vendita dei biglietti ferroviari e di altri servizi e prestazioni, a fronte dell'erogazione di una provvigione. La società fornisce, inoltre, a Trenitalia attività di servizio informativo alla clientela, nonché servizi di viaggio aziendali (Business Travel).

Metronapoli S.p.A.

La società costituita il 26 luglio del 2000 ha per oggetto sociale la gestione e l'esercizio delle linee metropolitane esistenti in Napoli, nonché lo studio per l'organizzazione e la gestione di nuove linee metropolitane e dei relativi impianti tecnologici, attrezzature e servizi in genere per il trasporto ferroviario metropolitano. L'esercizio 2001, primo anno di attività della società, chiude con un risultato positivo di 271 migliaia di euro.

La società è diventata operativa nel mese di febbraio 2001 a seguito dell'affitto, da Trenitalia e ANM, rispettivamente, del ramo d'azienda rappresentato dai beni, contratti e rapporti giuridici, necessari ad esercitare il trasporto sulla linea ferroviaria passante della città di Napoli, nonché sulla linea metropolitana collinare e del ramo d'azienda rappresentato dai beni, contratti e rapporti giuridici, necessari ad esercitare il servizio di trasporto su 4 linee funicolari della città di Napoli. Inoltre il Comune di Napoli, sempre a febbraio 2001, ha attribuito a Metronapoli la concessione per l'esercizio della metropolitana collinare della città di Napoli, in sostituzione della precedente convenzione con FS.

RAPPORTI CON IL GRUPPO FS

Nell'ambito dei rapporti intrattenuti nel 2001 dalla società con il Gruppo FS, particolare rilevanza assumono le prestazioni con la Capogruppo e con RFI.

Una sintesi delle principali prestazioni in questione è così rappresentata:

Prestazione	**Cliente**	**Fornitore**
• Accesso alla rete ferroviaria (pedaggio)	Divisioni Trasporto e UTMR	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
• Servizi di traghettamento ferroviario	Divisione Passeggeri e Cargo	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
• Consumo di energia elettrica	Divisioni Trasporto	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
• Servizi di manovra	Divisioni Trasporto	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
• Servizi appaltati di pulizia (contratto 4)	Divisioni Trasporto e UTMR	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
• Prestazioni sanitarie	Divisioni Trasporto e UTMR	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
• Locazione immobili strumentali	Divisioni Trasporto e UTMR	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

• Prestazioni dell'Istituto Sperimentale	Divisioni Trasporto e UTMR	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
• Locazioni immobili non strumentali	Divisioni Trasporto UTMR e Staff Centrali	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
• Servizi di gestione contabilità e Tesoreria	Divisioni Trasporto UTMR e Staff Centrali	Business Unit Centro Servizi di Gruppo (*)
• Servizi per la formazione	Divisioni Trasporto UTMR e Staff Centrali	Business Unit Centro Servizi di Gruppo (*)
• Amministrazione del Personale	Divisioni Trasporto UTMR e Staff Centrali	Business Unit Centro Servizi di Gruppo (*)
• Servizi nei Ferrotel	Divisioni Trasporto	Business Unit Centro Servizi di Gruppo (*)
• Servizi di Tesoreria	Trenitalia	Ferrovie dello Stato S.p.A.
• Pubblicità Relazioni Esterne	Divisioni Trasporto e Staff Centrali	Ferrovie dello Stato S.p.A.
• Assicurazioni	Divisioni Trasporto UTMR e Staff Centrali	Ferrovie dello Stato S.p.A.
• Utilizzo Marchio	Divisioni Trasporto UTMR e Staff Centrali	Ferrovie dello Stato S.p.A.

• Trasporto di servizio	Rete Ferroviaria Italiana	Divisione Cargo
• Noleggio carri	Rete Ferroviaria Italiana	Divisione Cargo
• Acquisto materiale rotabile	Rete Ferroviaria Italiana	UTMR
• Ingegneria della manutenzione e servizi di manutenzione	Rete Ferroviaria Italiana	UTMR
• Servizi appaltati di pulizia (contratto 3)	Rete Ferroviaria Italiana	Divisione Trasporto Regionale

(*) A partire dall'1 gennaio 2002, confluita in Metropolis SpA

In aggiunta a quanto sopra, in base a quanto previsto dagli artt. 4 e 5 comma 9 del contratto di compravendita di Azienda, ulteriori prestazioni (sia attive che passive) tra FS, RFI e Trenitalia riferite all'esercizio 2001 scaturiscono dall'esistenza di rapporti contrattuali, stipulati dalle stesse con terzi, o società partecipate, non afferenti esclusivamente all'Azienda e, pertanto, non ancora trasferiti a Trenitalia (ad esempio contratti attivi di sfruttamento di spazi pubblicitari, passivi di servizi informatici, di assicurazioni, di locazione di aree di stazione, relativamente alle stazioni affidate in gestione a Grandi Stazioni S.p.A. ecc.).

In tal caso le due società addebitano o accreditano a Trenitalia la quota parte dei costi o dei ricavi secondo criteri proporzionali ai benefici o oneri rivenienti a questa società.

Infine, nel seguito, si rappresentano sinteticamente i principali rapporti intrattenuti da Trenitalia con altre società del Gruppo FS.

Fercredit – Servizi finanziari S.p.A.

Trenitalia si è avvalsa dei servizi di factoring prestati dalla controllata di FS nei confronti di propri fornitori, nonché dei servizi di credito al consumo verso il proprio personale.

