

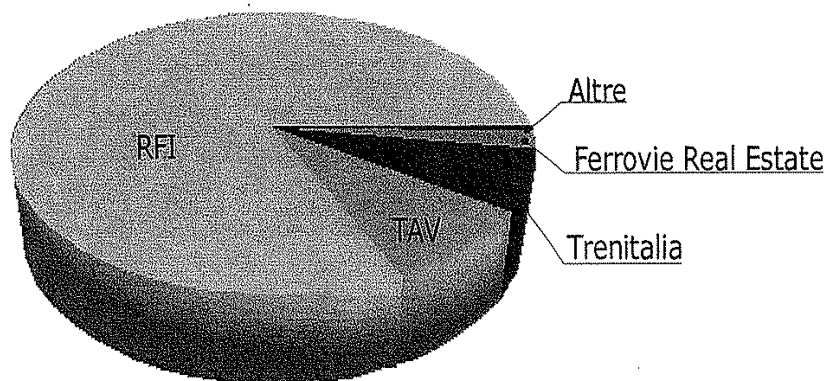
5.5 L'andamento della gestione di Rete Ferroviaria italiana (RFI) SpA, di Trenitalia SpA e delle principali società del Gruppo

Si forniscono qui di seguito elementi - desunti dalla relazione sulla gestione di Ferrovie dello Stato SpA sul bilancio di esercizio e consolidato - relativi ai risultati delle principali Società del Gruppo per i vari settori di intervento.

Per la Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. si riferisce nello specifico capitolo 6.

È da segnalare che le tre maggiori società del gruppo, RFI, Trenitalia e TAV, concentrano più del 97% del capitale del Gruppo e sono titolari delle funzioni fondamentali e strategiche del Gruppo.

Capitale delle società partecipate



RFI (Rete ferroviaria italiana) S.p.A. è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato preposta alla gestione dell'infrastruttura. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita ed incrementata tramite versamenti in conto capitale sociale dello Stato, prima, e di Ferrovie dello Stato, dopo, ed attualmente tramite contributi in conto impianti.

La Società rappresenta, quindi, a tutti gli effetti in via esclusiva il Gestore dell'infrastruttura nazionale.

Le principali attività correlate alla missione di RFI sono rappresentate da:

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- lo svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile ai fini della sicurezza della circolazione;
- il completamento del Programma AV/AC, anche attraverso la prosecuzione nel rapporto convenzionale con la Società controllata TAV S.p.A.;
- gli altri compiti attribuiti al Gestore dell'infrastruttura ai sensi della vigente normativa [quali, ad esempio, l'accesso all'infrastruttura ed ai servizi, la riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie, il rilascio del certificato di sicurezza, etc.].

In tale ambito, RFI è chiamata a:

- garantire il coordinamento e la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete;
- sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali;
- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e le isole maggiori;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;

- coordinare le attività di ricerca dell'Istituto Sperimentale sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

I principali elementi della gestione risultanti dal bilancio di esercizio sono i seguenti:

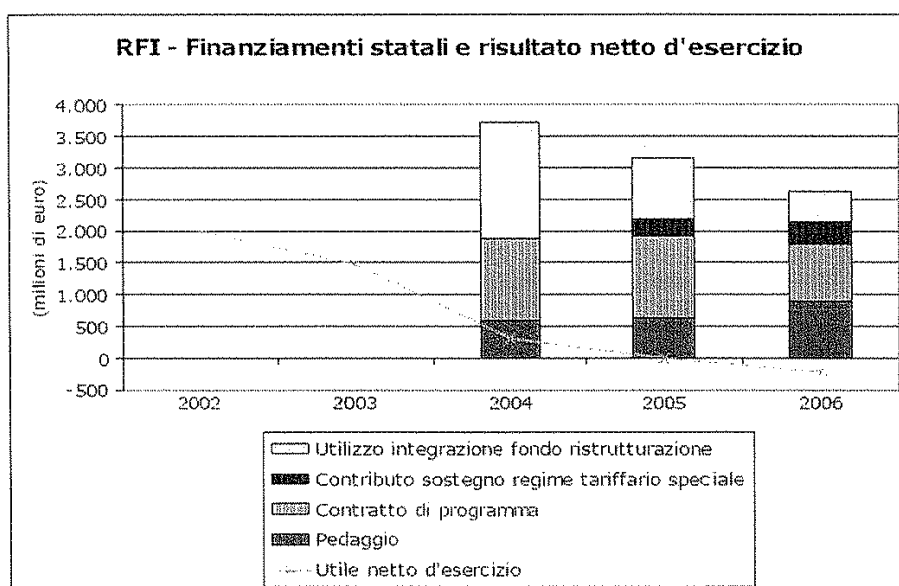
(In euro)

RFI	2004	2005	2006
Valore della produzione	4.633.725.392	4.114.837.255	3.628.741.124
Costi della produzione prima degli amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed altri	2.622.207.474	2.970.437.806	3.139.833.847
Margine del valore della produzione prima degli amm.ti svalutazioni	2.011.517.918	1.144.399.449	488.907.277
Amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed oneri diversi di gestione	2.041.653.993	1.160.317.996	650.345.113
Margine del valore della produzione	(30.136.075)	(15.918.547)	(161.437.836)
Proventi ed oneri finanziari	24.591.744	16.767.694	21.660.335
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(28.446)		
Proventi ed oneri straordinari	32.383.058	25.810.009	(31.188.371)
Risultato prima delle imposte	26.810.281	26.659.156	(170.965.872)
Imposte sul reddito d'esercizio	26.500.000	26.500.000	26.000.000
Utile (Perdita) di esercizio	310.281	159.156	(196.965.872)
Immobilizzazioni	57.497.611.056	60.663.833.183	62.019.649.634
Attivo circolante	5.739.851.854	5.209.018.413	5.484.360.415
Capitale sociale	26.756.202.833	29.932.999.385	32.603.697.107
Totale patrimonio netto	30.311.897.820	33.468.990.207	33.298.030.449
Fondo per rischi ed oneri	28.844.171.648	27.903.994.645	27.516.148.135
T.F.R.	1.198.340.244	1.207.550.962	1.212.818.585
Debiti	2.531.103.864	3.148.433.244	5.233.397.125

Dall'esame dei dati della gestione 2005-2006 emerge il progressivo peggioramento:

- del margine del valore della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione, passato dai 2 miliardi 11 milioni 517 mila euro del 2004 ai 488,9 milioni del 2006;
- del risultato prima delle imposte, passato dai 26,8 milioni di Euro di utile del 2004 ai 170,9 milioni di Euro di perdita del 2006;
- del risultato d'esercizio finale, in sostanziale equilibrio negli esercizi 2004 e 2005 ed in perdita nel 2006 (- 197 milioni di Euro).

Come risulta dal prospetto che segue vi è una sostanziale convergenza tra l'andamento dei finanziamenti statali in senso lato e quello del risultato di esercizio al netto delle imposte.



Nei finanziamenti si è tenuto conto del contratto di programma; del pedaggio pagato (essenzialmente da società del gruppo) per fruire del servizio, del contributo a sostegno del regime tariffario (in sostanza uno sconto sull'energia elettrica) e dell'utilizzo del fondo di ristrutturazione.

La Capogruppo valuta un margine operativo lordo negativo per 110,7 milioni di euro e con un decremento di 148,6 milioni di euro rispetto al 2005, esercizio in cui risultava positivo per 37,9 milioni di euro.

Il margine di valore della produzione, pari a -15,9 milioni di Euro nel 2005, si conferma negativo per 161,4 milioni di Euro nell'esercizio 2006.

Sul risultato sfavorevole hanno influito, principalmente, il decremento, nella voce altri servizi e proventi, dei contributi in corso di esercizio ed il minor utilizzo dell'integrazione del fondo di ristrutturazione.

E ciò, nonostante l'ascesa dei ricavi delle vendite e delle prestazioni, lievitati dagli 886 milioni di Euro del 2004 ai 981,5 del 2005, per raggiungere i 1.221 milioni nel 2006. Dalla relazione sulla gestione si desume che l'incremento è stato conseguito con l'entrata in esercizio dell'AV/AC sulle tratte RM-NA e TO-NO, con l'aumento dei treni-chilometro e con la disapplicazione dello sconto già riconosciuto alle imprese ferroviarie.

I ricavi da Stato, derivanti dai contributi in conto esercizio riconosciuti al gestore dell'infrastruttura ferroviaria in correlazione agli oneri di servizio pubblico posti in capo al medesimo dal concedente-Stato, diminuiscono dai 1.304 milioni del 2004 e dai 1.289,1 del 2005 ai 901,8 milioni del 2006 (- mln.387,3). Alla loro contrazione viene principalmente riferita, nell'analisi della Capogruppo, la riduzione dei ricavi operativi.

Su tale problema si sofferma l'analisi del management e dello stesso Collegio dei sindaci che segnala come le esigenze di contenimento della spesa della Pubblica Amministrazione abbiano determinato l'inadeguatezza del contributo in conto esercizio per l'anno 2006 in relazione agli oneri di servizio pubblico posti in capo al gestore dell'infrastruttura ferroviaria dal concedente-Stato, rimasti invariati rispetto a quelli contemplati nel contratto di programma 2001-2005.

È però da notare che i costi della produzione, prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione, sono in aumento nel triennio 2004-2006, essendo passati dai 2.622 milioni del 2004 ai 2.970 milioni del 2005 ed ai 3.139 milioni del 2006.

I costi al lordo dei medesimi elementi sono, invece, in flessione nel 2006, in quanto si giovano della riduzione degli ammortamenti che, insieme al corrispondente utilizzo del fondo integrazione e ristrutturazione ex lege 448/98, si riducono di 503,6 milioni di euro a seguito della nuova modalità di ammortamento con il metodo a quote variabili introdotta dalla legge finanziaria 2006, come illustrato nei criteri di valutazione della nota integrativa³².

Il costo del lavoro ha subito nel 2006 un lieve incremento (0,9%), nonostante gli oneri derivanti dai trascinamenti per il rinnovo contrattuale del

³² Riportati ai precedenti punti 5.1 e 5.3.

biennio 2005-2006, che hanno comportato un incremento medio mensile di 60 euro, oltre agli oneri sociali. Il limitato incremento del costo del lavoro è da porre in relazione alla riduzione del personale, rivolta all'incremento della produttività, passato da una consistenza di 35.158 unità all'1 gennaio a quella di 34.554 di fine esercizio, anche per effetto della risoluzione incentivata del rapporto di lavoro.

Gli altri costi subiscono un incremento più marcato (4,5%) relativamente all'acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci da porre in relazione ai maggiori investimenti diretti (+ mln. 50,6).

Il saldo della gestione finanziaria è positivo per 21 milioni di euro, con incremento rispetto al 2005.

Tra i proventi finanziari sono iscritti proventi da partecipazioni in imprese controllate pari a 11,1 milioni di euro derivanti dal conferimento da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA dell'intera propria partecipazione al capitale della Società Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE nella Società Tunnel Ferroviario del Brennero - Finanziaria di Partecipazioni SpA (TFB). L'importo deriva dalla differenza tra il valore della partecipazione nella società TFB e il valore della stessa determinato dalla relazione di stima giurata di cui all'art. 2343 c.c.

Gli oneri finanziari di competenza dell'anno 2006 relativi ai prestiti con Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA) e ai prestiti contratti da TAV SpA con Bei acquisiti con la scissione della Roma-Gricignano sono stati considerati, secondo quanto disposto dalla Legge Finanziaria 2006 art. 1 comma 87, come una componente dell'investimento ammortizzabile.

Le componenti straordinarie nette presentano un saldo negativo di 31,2 milioni di euro, con un peggioramento di 57 milioni di euro. Sul saldo incidono in particolare oneri derivanti dall'accantonamento di 100 milioni di Euro al Fondo oneri per esodi incentivati, di cui, nella nota integrativa, è giustificata l'appostazione "secondo quanto previsto dal piano industriale 2007-2011".

Il Patrimonio netto è pari a € 33.298.030 mila per l'esercizio 2006, con una variazione in diminuzione di € 170.960 mila rispetto al 31 dicembre 2005.

Il capitale sociale è composto da 32.603.697.107 azioni del valore nominale di € 1 ciascuna, detenute per il 100% da Ferrovie dello Stato S.p.A.

L'analisi della movimentazione del Patrimonio Netto nell'anno 2006 è la seguente:

- incremento del capitale sociale pari ad € 46.006 mila per aumento di capitale a seguito della scissione Ferrovie Real Estate del 18.1.2006, il cui atto è stato iscritto in data 24.1.2006 presso il Registro delle Imprese di Roma;
- aumento del capitale sociale pari ad € 2.644.692 mila, deliberato dall'Assemblea Straordinaria dei soci di RFI e iscritto al Registro delle Imprese di Roma in data 14.2.2006 con la correlata riduzione della posta dei versamenti in conto futuri aumenti di capitale;
- incremento del capitale sociale pari ad € 50.000 mila, deliberato dall'Assemblea Straordinaria di RFI in data 20.7.2006, interamente versato e sottoscritto da Ferrovie dello Stato SpA e iscritto al Registro delle Imprese di Roma in data 26.7.2006;
- riduzione del capitale sociale pari ad € 70.000 mila, a seguito della scissione Ferrovie Real Estate del 4.8.2006, il cui atto è stato registrato al Registro delle Imprese di Roma in data 7.8.2006;
- perdita dell'esercizio pari ad € 196.966 mila.

L'indebitamento al 31 dicembre 2006 è pari a 1.190,9 milioni di euro. Ai 31 dicembre 2005 la società presentava una posizione finanziaria netta positiva per 1.482,8 milioni di euro.

In particolare la posta debiti ammonta a € 5.233.397 mila con una variazione in aumento di € 2.084.964 mila rispetto al 31 dicembre 2005.

I Debiti verso banche, che non sussistevano al 31 dicembre 2005, ammontano a € 1.165.575 mila di cui € 47.396 mila per finanziamenti bancari entro l'esercizio ed € 1.118.179 mila per finanziamenti bancari oltre l'esercizio.

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni ammonta a € 865.665 mila ed è riferito a debiti verso banche in scadenza a partire dall'anno 2012.

Al 31.12.2006 i debiti verso altri finanziatori, pari a € 16.643 mila, in scadenza entro l'esercizio successivo sono relativi all'anticipazione ottenuta nel 1987 dalla Cassa Depositi e Prestiti di durata ventennale al tasso fisso del 7,5% in scadenza nel 2007.

Al 31 dicembre 2005 risultava iscritto un debito verso Cassa Depositi e Prestiti ex ISPA, pari a 197,9 milioni di euro. Il debito si è incrementato nel corso dell'anno per 4.663,7 milioni di euro a seguito delle scissioni TAV SpA relative alla tratta Roma-Gricignano, Torino-Novara e Modena-Bologna e per 80 milioni di euro a seguito di ulteriori tiraggi effettuati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e si è decrementato per l'intero importo a seguito dell'accollo del debito da parte dello Stato previsto dalla Finanziaria 2007.

Tra i Debiti la voce Acconti ammonta per il 2006 a € 1.107.978 mila nel 2006 (da 430.198 mila del 2005). I contributi iscritti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze sono pari, nel 2006, ad € 1.291.302 mila.

In aumento anche i Debiti verso fornitori che raggiungono € 1.732.630 mila, da € 1.535.710 mila del 2005.

Il Collegio sindacale, con riferimento all'inadeguatezza dei contributi in conto esercizio rispetto agli oneri posti in capo ad RFI dal concedente-Stato, si sofferma, nella relazione per l'esercizio 2006, sull'art. 75, comma 5, della legge n. 289 del 2002 (L.F. 2003) che prevede la sterilizzazione, nel conto economico, degli oneri di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria attraverso l'utilizzo di apposito fondo del passivo patrimoniale. Segnala che il predetto fondo, per la quota relativa alla manutenzione, ammonta, al 31 dicembre 2006, a 2.323 milioni, ragion per cui la parte degli oneri di manutenzione non coperta da contributi in conto esercizio ai sensi del contratto di programma (mln. 235), avrebbe potuto essere compensata mediante equivalente riduzione del fondo stesso.

Si è invece deliberato di non procedere alla compensazione degli oneri di manutenzione non coperti; tale scelta, ad avviso del Collegio, oltre a non violare principi contabili, può ritenersi anche opportuna ai fini della maggiore evidenziazione degli effetti finanziari della mancata contribuzione³³.

È conclusivamente da notare, con espresso riferimento al vincolo di tendenziale equilibrio economico, al netto degli ammortamenti, posto nei confronti del gestore dell'infrastruttura dalla normativa comunitaria in materia ferroviaria recepita dal D. Lgs. n. 188 del 2003 (art. 15), che il Collegio dei sindaci, tenuto conto dell'incremento strutturale dei ricavi operativi, del conseguito contenimento dei costi della produzione, nonché dell'appostazione del fondo di 100 milioni per l'esodo incentivato del personale di cui al "Piano industriale 2007-2011" e della mancata compensazione degli oneri di manutenzione non coperti da contributi in conto esercizio per 235 milioni, afferma di poter ritenere che l'equilibrio economico del bilancio della società possa essere conseguito a breve.

³³ Tale posizione è stata già espressa dal Collegio nella relazione al bilancio d'esercizio 2003 in cui è segnalato che "...se la sterilizzazione di quote ideali di costo (ammortamenti) non produce effetti negativi neanche sul piano finanziario qualora siano provvedute le risorse per gli investimenti, nel caso di costi che si traducono in spese, quale quello per la manutenzione ordinaria, la loro compensazione con utilizzo di fondi del passivo patrimoniale non produce, in medio periodo, ripercussioni negative sul conto economico, ma contrae significativamente ...le disponibilità finanziarie".

In ordine alla situazione dell'Infrastruttura, si precisa che la lunghezza della Rete esercitata nel suo complesso³⁴, al 31 dicembre 2006, è di Km. 16.295³⁵.

La linea a doppio binario si estende per 6.898 Km; quella su binario semplice per 9.397 Km.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km. 11.457 pari al 70,3% del totale. L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è pari al 42,3% del totale.

La rete fondamentale, composta da linee e da nodi, è di km. 7.526 pari al 46,2% del totale.

Trenitalia SpA, come più volte riferito, è stata costituita il 1° giugno del 2000 nell'ambito del processo di riorganizzazione del Gruppo, anche a seguito del recepimento delle direttive europee sulla liberalizzazione del mercato che prevedevano, per il settore ferroviario, la separazione tra il gestore del servizio di trasporto e il gestore dell'infrastruttura.

La Società, che è titolare della licenza n. 1 rilasciata dal Ministero dei Trasporti alle imprese ferroviarie, svolge servizi di trasporto passeggeri e merci in un mercato in cui la qualità fornita ed i livelli di efficienza sono fondamentali per rispondere alle sfide della concorrenza intermodale e intramodale.

I principali elementi della gestione risultanti dal bilancio di esercizio sono stati i seguenti:

³⁴ Si ricorda che la rete ferroviaria italiana è classificata, sotto il profilo della circolazione, in Fondamentale, Complementare ed AV/AC. La rete fondamentale si caratterizza per alta densità di traffico ed elevata qualità dell'infrastruttura e comprende le direttrici internazionali e gli assi di collegamento fra le principali città italiane. La rete complementare è invece caratterizzata da livelli di densità e prestazioni dell'infrastruttura inferiori e costituisce la maglia di collegamento nell'ambito dei bacini regionali, svolgendo altresì una funzione di connessione tra le principali direttrici. La rete AC/AV è un sistema integrato con la rete fondamentale dedicato al traffico viaggiatori veloce di collegamento tra le principali aree metropolitane del paese e al trasporto delle merci di qualità in determinate fasce orarie: presenta caratteristiche infrastrutturali e di segnalamento che consentono velocità pari o superiori a 250 km/h e garantiscono la piena interoperabilità ferroviaria.

³⁵ Nel 2004 la rete ferroviaria consisteva di circa 16.000 km di linee in esercizio, due terzi dei quali elettrificati, 6.400 km a doppio binario.

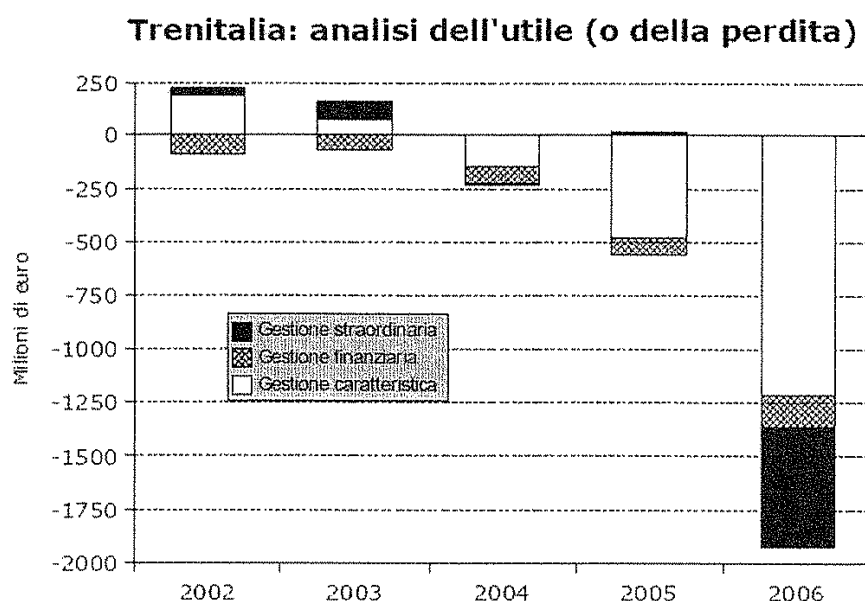
(In euro)

TRENITALIA	2004	2005	2006
Valore della produzione	5.296.103.072	5.253.514.196	5.040.962.769
Costi della produzione prima degli amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed altri	4.687.578.353	5.216.823.780	5.604.784.831
Margine del valore della produzione prima degli amm.ti svalutazioni	608.524.719	36.690.416	(563.822.062)
Ammortamenti, svalutazioni, accant.ti ed oneri diversi di gestione	755.335.450	516.310.104	646.659.716
Margine del valore della produzione	(146.810.731)	(479.619.688)	(1.210.481.778)
Proventi ed oneri finanziari	(72.444.247)	(86.717.615)	(154.299.129)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(3.955.535)	1.836.248	553.978
Proventi ed oneri straordinari	(8.654.703)	18.438.673	(561.660.536)
Risultato prima delle imposte	(231.865.216)	(546.062.382)	(1.925.887.465)
Imposte sul reddito d'esercizio	95.808.406	85.635.719	63.516.089
Utile (o perdita) di esercizio	(327.673.622)	(631.698.101)	(1.989.403.554)
Immobilizzazioni	7.404.351.144	7.578.044.939	7.925.394.027
Attivo circolante	3.522.452.182	3.789.405.370	3.711.416.272
Capitale sociale	2.592.871.000	2.896.457.000	2.569.984.000
Totale patrimonio netto	2.332.041.785	2.003.929.684	925.283.066
Fondo per rischi e oneri	995.522.641	198.001.930	788.463.993
T.F.R.	1.830.912.400	1.837.876.240	1.880.819.698
Debiti	5.766.185.935	7.323.591.103	8.026.455.339

L'esercizio 2006 evidenzia un preoccupante deterioramento della situazione economico finanziaria.

La Società registra, infatti, una perdita di esercizio³⁶ di 1.989,4 milioni di euro, che si confronta con quella di 631 milioni 698 mila euro del 2005, versando per l'intero periodo nelle condizioni previste dall'art. 2446 cod. civ., che permangono anche al 31.12.2006, tanto che le perdite da ripianare a tale data ammontano a € 1.644,7 milioni - a fronte di un capitale sociale di € 2.570 milioni - dopo che si è provveduto, nel corso dell'esercizio, alla ricapitalizzazione per complessivi € 910,7 milioni.

³⁶ L'esame, anche non approfondito, dei risultati degli ultimi anni di altre realtà analoghe, non solo d'oltralpe (come Deutsche Bahn o SNCF) ma anche cisalpine (come le Ferrovie Nord), mostra da un lato che è possibile la gestione con margine operativo non negativo, dall'altra che esiste comunque una facilità a far scivolare i conti in rosso, condizione comunque patologica, anche per le realtà più consolidate.



Di rilievo appaiono le considerazioni del Collegio dei sindaci della Capogruppo, che, concordando con l'analisi degli amministratori, ritiene indispensabile che si proceda ad una forte ricapitalizzazione, al fine di garantire la continuità aziendale e sostenere il programma degli investimenti volto all'ammodernamento del materiale rotabile. Individua un primo intervento di rafforzamento patrimoniale nella scissione totale della Ferrovie Real Estate S.p.A. nell'ambito del nuovo piano industriale, per effetto della quale Trenitalia acquisirà, oltre a beni strumentali allo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario (officine), un beneficio sul patrimonio netto di 510,8 milioni di euro.

Tra gli elementi che hanno caratterizzato l'anno 2006 meritano rilievo:

- il mancato aumento delle tariffe della media e lunga percorrenza che ha accentuato il divario tra costi e ricavi per alcune fasce di prodotti;
- la forte riduzione dei corrispettivi dello Stato per i Contratti di servizio pubblico (oltre il 24%) operata dalla Legge Finanziaria 2006, il mancato adeguamento dei corrispettivi per il trasporto regionale all'inflazione e, più in generale, la mancata correlazione tra servizi forniti e corrispettivi da parte della Pubblica Amministrazione;
- il forte incremento dei costi di manutenzione e dei servizi;
- il venir meno dello sconto sul pedaggio (K2) a valere sul gestore dell'infrastruttura;

- l'incremento degli ammortamenti in conseguenza degli investimenti che la società ha contabilizzato nel corso dell'anno;

- gli oneri scaturenti dalla ristrutturazione industriale conseguenti alla redazione del Piano Industriale 2007-2011 per complessive 596.000 mila euro.

Gli elementi di natura economica testé citati, nonché l'accumulo di ritardi sia da parte dello Stato, sia di alcune Regioni nei pagamenti dei servizi ricevuti e da ultimo gli esborsi per gli investimenti contabilizzati, si sono ripercossi sulla situazione finanziaria della società determinando l'aumento dell'indebitamento medio e quindi degli oneri finanziari.

Il valore della produzione ammonta a 5.040.963 mila euro, evidenziando una diminuzione di 212.551 mila euro rispetto all'esercizio 2005.

I Ricavi delle vendite e delle prestazioni ammontano nel 2006 a 4.822.215 mila euro, con un aumento rispetto all'esercizio precedente pari a 4.301 mila euro.

I ricavi del traffico 2006 hanno evidenziato per il terzo anno consecutivo una crescita del traffico passeggeri (+0,6% nei viaggiatori/km) e un ritorno allo sviluppo del traffico merci (+3,3% nelle tonnellate-km), dopo la negativa performance del 2005.

In particolare, per quanto riguarda il settore passeggeri, il traffico è cresciuto sia nel segmento della media e lunga percorrenza (+2,7% in termini di viaggiatori trasportati e +0,2% nei viaggiatori/km), che in quello del trasporto regionale (+4,8% nei viaggiatori trasportati e +1,2% nei viaggiatori/km).

La crescita dei ricavi da traffico interno viaggiatori, pari a 95.910 mila euro, è dovuta, da una parte, al potenziamento dell'offerta dei treni a più alta qualità (AV ed ES*) nella fascia della media e lunga percorrenza (+77.482 mila euro rispetto al 2005) e dall'altra, all'incremento dei volumi di traffico regionale e metropolitano (+18.428 mila euro rispetto al 2005), avvenuto su specifiche realtà territoriali, a seguito delle richieste avanzate dagli enti locali.

Si ricorda che è stata avviata una manovra di adeguamento delle tariffe passeggeri media/lunga percorrenza (attivata nella misura del 10% a partire dal 1° gennaio 2007 e con la previsione di successivi aggiustamenti in misura variabile, negli anni di piano a venire).

I ricavi da traffico internazionale viaggiatori, che hanno registrato una flessione pari a 35.190 mila euro, risentono della concorrenza aerea low-cost sulle medio-lunghe distanze.

La voce "Contratti di servizio pubblico con enti pubblici territoriali", pari a 1.273.007 mila euro, è costituita per 1.215.086 mila euro dai corrispettivi delle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto resi da Trenitalia SpA, in relazione ai contratti di servizio sottoscritti con le singole Regioni secondo quanto previsto dalla Legge n. 422/97 e dal Dpcm del 16 novembre del 2000, e per 57.921 mila euro dai corrispettivi derivanti dai contratti per servizi aggiuntivi sottoscritti con gli enti locali. La variazione rispetto all'esercizio precedente pari a +14.758 mila euro è giustificata dai maggiori servizi aggiuntivi richiesti dalle amministrazioni locali.

Il traffico merci registra un incremento dei ricavi rispetto al 2005 di 37.831 mila euro, pari a circa il 5%, incremento dovuto per 27.934 mila euro all'aumento del traffico interno e per 9.897 mila euro all'aumento del traffico internazionale.

Nonostante il positivo andamento dell'anno, la Legge Finanziaria 2007 ha fatto emergere in modo evidente la possibilità di non poter contare su un sistema stabile di incentivi al settore merci che consentisse il mantenimento dello stato attuale e, tantomeno, quello del trend positivo nel futuro. Ciò ha fatto nascere l'esigenza di rivedere, per il futuro, il modello di business.

I criteri alla base del processo di revisione sono stati riflessi nel Piano Industriale 2007-2011; ciò, tra l'altro, ha comportato, come si dirà in seguito, la costituzione di un fondo di ristrutturazione per il settore Cargo.

Il complessivo aumento dei ricavi del traffico viaggiatori e merci è stato integralmente compensato dalla diminuzione dei corrispettivi per Contratti di servizio pubblico con lo Stato, ridotti del 24% rispetto a quelli del 2005.

Anche i Contributi da Stato, Enti pubblici territoriali, pari a 10.554 mila euro, mostrano una riduzione di circa 7 milioni di euro rispetto al 2005 e risentono della mancata iscrizione dei contributi, di cui all'art. 38, comma 7 della Legge 166/2002, maturati a fronte dei progetti per lo sviluppo del trasporto combinato realizzati nell'anno³⁷.

³⁷ I contributi in conto esercizio da società del Gruppo si riferiscono al contributo forfettario riconosciuto a Trenitalia SpA a fronte dei costi sostenuti per il trasporto dei dipendenti e dei loro familiari che utilizzano la Carta di Libera Circolazione (CLC) per uso privato, secondo quanto stabilito dal Contratto collettivo nazionale di lavoro. La riduzione di 14.972 migliaia di euro rispetto al 2005 è dovuta sia al minor numero di CLC convalidate, per il 2006, dal personale in pensione, che alla revisione del valore unitario delle CLC avvenuta con D.M. dell'8 marzo 2006.

I costi della produzione ammontano, nel 2006, complessivamente a 6.251.445 mila euro e mostrano un incremento, rispetto all'esercizio 2005, di 518.311 mila euro.

La voce Servizi è quella che incide in misura più significativa sul rilevante aumento dei costi di produzione verificatosi nel 2006.

Essa, infatti, ammonta a 2.161.432 mila euro, con un aumento di 300.029 mila euro, in valore assoluto, e del 16% in termini percentuali, rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente.

I costi dell'esercizio 2006 pesano per l'81% sui servizi e lavori appaltati (1.761.425 mila euro) e sulle altre prestazioni (400.007 mila euro) per il restante 19%.

Anche i costi del personale, che complessivamente ammontano a 2.653.187 mila euro, mostrano una variazione complessiva nel 2006 rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, di 71.543 mila euro.

L'andamento crescente è dovuto principalmente agli incrementi dei minimi contrattuali definiti nell'accordo di rinnovo del Contratto collettivo nazionale di lavoro per il biennio economico 2005-2006.

La variazione in aumento delle voci retributive non è riflessa in egual misura nell'andamento degli oneri contributivi a seguito dell'ingresso di nuovi assunti che godono di una contribuzione agevolata.

Gli altri costi invece sono cresciuti sensibilmente in considerazione del riconoscimento degli incentivi per il rinvio del pensionamento (conosciuto come Superbonus ex Legge n. 243/2004 per un valore di 22.041 mila euro).

Il saldo negativo della gestione finanziaria aumenta per il 2006, principalmente per la crescita degli oneri finanziari (+ 68.438 rispetto al 2005) a seguito dell'aumento medio della posizione finanziaria netta alla cui composizione concorrono sia debiti verso Ferrovie dello Stato SpA, sia verso altri finanziatori. Il significativo ricorso al capitale di debito si è reso necessario anche a fronte dei consistenti ritardi nei pagamenti dei corrispettivi per il Contratto di servizio pubblico da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze e delle principali Regioni.

La Società evidenzia che, a partire dal secondo semestre 2006, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha versato complessivamente 796.978 mila euro saldando in tal modo il corrispettivo del Contratto di servizio pubblico per il trasporto viaggiatori del 2004 e del 2005.

Alla fine dell'esercizio, tuttavia, nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze restano aperte partite per 654.481 mila euro.

Gli oneri straordinari per il 2006 presentano un saldo negativo pari a 561.660 mila euro con una variazione in aumento rispetto all'esercizio precedente pari a 580.099 mila euro.

Alla base del peggioramento si pongono due eventi: 1) l'incremento del Fondo ristrutturazione industriale per 276.000 mila euro, correlato alla definizione del Piano Industriale 2007-2011; 2) l'iscrizione in apposito fondo del passivo denominato "Fondo ristrutturazione del settore Cargo" del valore della svalutazione - rispetto al residuo valore di libro - di tutti quei cespiti (locomotori e carri) impiegati nei settori di attività la cui marginalità è prevista ancora negativa al termine dell'arco di piano. Il valore della svalutazione è stato stimato in 320.000 mila Euro.

La posta patrimonio netto è pari per il 2006 a 925.283 mila euro, con una variazione in diminuzione di 1.078.647 mila euro rispetto al 31 dicembre 2005, dovuta alle operazioni sotto riportate:

- aumento di capitale di 151.793 mila euro mediante emissione di 303.586 nuove azioni ordinarie del valore unitario di 500 euro, sottoscritto il 30 gennaio 2006³⁸; a seguito di tale aumento, il capitale sociale è passato da 2.896.457 a 3.048.250 mila euro;
- riporto a nuovo della perdita 2005 di 631.698 mila euro, deliberata il 1° giugno, in occasione dell'approvazione del bilancio dell'esercizio 2005;
- ripianamento delle perdite cumulate al 31 marzo 2006, pari a 1.304.074 mila euro, ricorrendo la fattispecie di cui all'art. 2446 del Codice Civile; deliberato dall'Assemblea di Trenitalia il 12 luglio 2006.

Il ripianamento è avvenuto con l'utilizzo integrale delle riserve per 66.845 mila euro, l'abbattimento del capitale sociale per 1.237.229 mila euro e il versamento di 436 euro.

L'Assemblea ha proceduto anche all'aumento del capitale sociale mediante rinuncia a tutto il credito residuo (pari a 758.963 mila euro) che l'azionista Ferrovie dello Stato SpA vantava nei confronti di Trenitalia SpA a seguito della vendita del ramo d'azienda "Trasporto".

A seguito delle operazioni descritte, l'importo del nuovo capitale sociale è diventato di 2.569.984 mila euro, iscritto presso il Registro delle Imprese di Roma il 20 luglio 2006.

³⁸ L'aumento di capitale è stato effettuato dall'azionista attraverso la rinuncia alla quota di credito esigibile vantata nei confronti di Trenitalia SpA.

La posta Fondo per rischi ed oneri per il 2006 ammonta a 788.464 mila euro e mostra una variazione in aumento di 590.462 mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

La posta T.F.R. ammonta a 1.880.820 mila euro con una variazione in aumento di 42.943 mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Complessivamente i debiti ammontano a 8.026.455 mila euro ed evidenziano un aumento, rispetto all'esercizio 2005, di 702.864 mila euro.

I debiti verso le banche ammontano a 2.825.000 mila euro con un incremento, rispetto all'esercizio precedente, di 325.000 mila euro

La voce Debiti verso fornitori ha un saldo di 767.023 mila euro e mostra una diminuzione di 53.470 mila euro rispetto alla fine dell'esercizio 2005.

Anche per la qualità del servizio offerto, il biennio 2005/2006 si pone in termini negativi.

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è passata dal 90 % del 2004 all'85% del 2005 ed all'86,3 % del 2006.

I treni del trasporto regionale arrivati puntuali o con un ritardo sino a 5 minuti sono stati l'87 % nel 2005 ed il 90% nel 2006, con un sostanziale riallineamento con il 2004.

Oltre alla puntualità, altro fattore di criticità è costituito dalla pulizia del materiale rotabile. Secondo quanto riferito dalla società il rinnovamento del parco rotabili attraverso la loro graduale sostituzione e i pesanti interventi di rinnovo del parco esistente, già in corso, dovrebbero portare in modo progressivo ad una diversa percezione del servizio offerto.

I livelli di qualità registrata sono comunque ritenuti non soddisfacenti e richiedono la definizione di iniziative in grado di incidere a livello strutturale in questo settore.

La Società riferisce che nel novembre del 2006 è stato varato un nuovo assetto organizzativo basato sull'attribuzione alle strutture responsabili delle singole aree di business delle leve gestionali necessarie per intervenire sui processi aziendali aumentandone l'efficienza in termini di produttività e la qualità fornita. Il nuovo assetto, pertanto, ha comportato la ridefinizione delle attività e delle responsabilità delle aree Logistica, Passeggeri Nazionale e Internazionale e Passeggeri Regionale.

Le tre aree di business, riorganizzate nelle Divisioni Cargo, Passeggeri Nazionale e Internazionale e Passeggeri Regionale, sono state così focalizzate