

STATO PATRIMONIALE FS SpA		2004	2005	2006
ATTIVO				
A. CREDITI VERSO SOCI		0	0	0
B. IMMOBILIZZAZIONI				
I Immobilizzazioni immateriali		34.281.555	32.567.627	29.042.064
II Immobilizzazioni materiali		7.608.812	6.363.793	5.807.273
III Immobilizzazioni finanziarie		35.968.085.072	39.058.036.050	37.717.705.520
di cui Partecipazioni		31.248.302.661	33.926.031.025	35.542.109.886
Crediti verso imprese controllate		4.680.068.407	5.064.998.366	2.106.750.258
Crediti verso altri		39.714.004	67.006.659	68.845.376
TOTALE B	36.009.975.439	39.096.967.470	37.752.554.857	
C. ATTIVO CIRCOLANTE				
I Rimanenze		0	275.506	0
II Crediti		3.377.745.878	4.603.838.204	4.751.446.227
III Attività finanziarie		0	0	0
IV Disponibilità liquide		1.340.972.074	974.100.180	2.472.907.611
TOTALE C	4.718.717.952	5.578.213.890	7.224.353.838	
D. RATEI E RISCONTI		29.604.278	3.172.418	9.365.609
TOTALE ATTIVO	40.758.297.669	44.678.353.778	44.986.274.304	
PASSIVO				
A. PATRIMONIO NETTO				
I Capitale sociale		35.784.870.557	38.790.425.485	38.790.425.485
III Riserve di rivalutazione		0	0	0
IV Riserva legale		10.423.539	10.423.539	10.423.539
VII Altre riserve		27.896.982	27.896.982	27.896.982
VIII Utili portati a nuovo		170.149.925	(174.703.668)	(718.974.390)
IX Utile dell'esercizio		(344.853.593)	(544.270.722)	(1.937.481.505)
TOTALE A	35.648.487.410	38.109.771.616	36.172.290.111	
B. FONDI PER RISCHI E ONERI				
2 Per imposte, anche differite		65.757.647	148.221.760	208.748.002
3 Altri		65.807.633	67.033.892	69.540.379
TOTALE B	131.565.280	215.255.652	278.288.381	
C. TFR LAVORO SUBORDINATO		23.808.204	25.276.667	24.721.063
D. DEBITI				
1 Obbligazioni		892.400.000	1.492.400.000	2.092.400.000
5 Debiti verso altri finanziatori		0	0	2.179.858.394
6 Acconti		13.355	0	70.234
7 Debiti verso fornitori		18.642.706	27.901.931	21.731.647
9 Debiti verso imprese controllate		3.749.149.658	4.459.375.744	3.879.111.180
10 Debiti verso imprese collegate		14.287.207	29.322.560	6.534.175
12 Debiti tributari		2.471.800	3.286.732	2.866.010
13 Debiti verso ist. di previdenza e sicurezza sociale		3.019.187	3.771.625	3.275.459
14 Altri debiti		273.114.285	309.356.453	312.239.367
TOTALE D	4.953.098.198	6.325.415.045	8.498.086.466	
E. RATEI E RISCONTI		1.338.577	2.634.798	12.888.283
TOTALE PASSIVO	40.758.297.669	44.678.353.778	44.986.274.304	

7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

1. Il biennio 2005-2006 ha segnato un momento di particolare criticità per il Gruppo FS e per Ferrovie dello Stato S.p.A.

A poco più di un quinquennio dalla ristrutturazione societaria e dalla scelta politica multisocietaria, il nuovo modello organizzativo, oramai completamente realizzato, non pare aver giovato, come era nelle aspettative, al superamento delle difficoltà e disfunzioni, già in precedenza, in parte, manifestatesi e che nel 2006 sono emerse in tutta la loro evidenza, sia sotto il profilo operativo sia sotto il profilo della sostenibilità finanziaria.

A tale situazione si è pervenuti per il Gruppo con un costante incremento dei costi della produzione [prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed altri oneri] che sono cresciuti di 482 milioni nel 2006, di 927,5 milioni nel 2005 e del notevole valore di 1.760 milioni di Euro nel periodo 2002-2006. A questi non si è contrapposta una contestuale proporzionale crescita dei ricavi delle vendite e prestazioni (incrementatisi di 94 milioni di Euro nel 2005, di 208 milioni di Euro nel 2006 e di 368 milioni di Euro nel periodo 2002-2006).

E ciò senza che la dinamica incrementale della spesa sia servita a contenere un avvertibile peggioramento della qualità del servizio di trasporto (in termini di pulizia, puntualità e disponibilità del servizio in talune zone del Paese) e senza che la riduzione, da parte dello Stato, degli apporti per il contratto di servizio (- 114 milioni di Euro nel 2006) e per il contratto di programma (- 387 milioni di Euro nel 2006) abbia alleggerito significativamente il peso annuo dell'intervento finanziario statale (che raggiunge i 4.829 milioni di Euro per il 2005 ed i 5.795 milioni di Euro per il 2006).

Il Gruppo, proprio all'approssimarsi del completamento del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario europeo, si è trovato ad attraversare una fase estremamente delicata del suo percorso di sviluppo, per una complessità di fattori che vanno individuati ed analizzati con l'urgenza che la situazione richiede, sì da consentire ai vari soggetti istituzionali interessati di intervenire, ciascuno per la parte di sua competenza, con le opportune azioni.

La manovra tariffaria, cui si è dato avvio dal 2007, con la previsione di aumenti programmati periodici per i servizi ferroviari di media e lunga percorrenza - in coerenza con le linee del Piano industriale 2007-2011 ancora al vaglio dell'Azionista - ed altre operazioni di carattere straordinario disposte per il 2007 stanno determinando un miglioramento della situazione del Gruppo ed in

particolare di Trenitalia già per l'esercizio 2007, anche se sarà da valutare l'eventuale effetto degli incrementi tariffari sul numero dei viaggiatori.

Appaiono, però, necessari interventi organici e con effetti durevoli.

2. Ad avviso della Corte, l'esigenza che si pone in primo piano è quella di una "razionalizzazione" dei rapporti tra Gruppo FS e Stato, nell'interesse della Comunità nazionale e del Gruppo stesso, proprio al fine di una proficua ed economica utilizzazione delle rilevanti risorse impiegate.

V'è, anzitutto, esigenza di certezza e di rispetto degli impegni vicendevolmente assunti.

Alla programmazione e quantificazione congiunta degli interventi e degli oneri di interesse pubblico riferiti ad un determinato arco temporale – che si riflettono sul contratto di servizio e sul contratto di programma e dei quali Stato e Gruppo FS devono valutare "a priori" la sostenibilità finanziaria – non può non seguire la erogazione puntuale ed integrale delle somme stabilite.

Modifiche o deroghe di rilievo, non tempestivamente concordate, alle scadenze temporali od alla entità dei trasferimenti finanziari previsti finiscono per comportare, inevitabilmente, un'alterazione dei caratteri e dei contenuti della gestione, con necessità di interventi estemporanei e di dubbia efficacia e con difficoltà di individuazione delle cause e della riferibilità degli andamenti negativi.

Se è, perciò, necessario che Ferrovie dello Stato SpA, con le sue articolazioni nel Gruppo, punti al risanamento economico ed allo sviluppo dei servizi nei vari settori di attività, con scelte avvedute ed attente, nel rispetto degli obblighi normativi e contrattuali a suo carico, è del pari necessario che anche lo Stato ponga in essere i comportamenti dovuti ed adempia puntualmente alle obbligazioni assunte nei confronti di Ferrovie dello Stato SpA.

La Corte ritiene, peraltro, che, in una prospettiva di reale ed effettiva definizione di rapporti, ruoli e relative responsabilità, si dovrebbe tendere a pervenire ad una netta distinzione – anche sul piano delle evidenze contabili – tra iniziative di interesse pubblico e iniziative da portare avanti in una logica privatistica e di mercato. Scelte, programmazione, responsabilità e vigilanza per la gestione delle prime dovrebbero essere condivise con i pubblici poteri interessati e dovrebbero poter essere oggetto di autonoma considerazione, anche nella fase esecutiva. Per le seconde, rientranti nell'attività squisitamente imprenditoriale, scelte gestionali e responsabilità dovrebbero essere di esclusiva titolarità del management di Ferrovie dello Stato SpA.

In mancanza di una chiara definizione dei rapporti, continuerà l'incertezza attuale in ordine alle cause degli andamenti gestionali negativi, che è difficile

stabilire in quale misura siano attribuibili a fattori dipendenti dalla parte pubblica (quali il blocco delle tariffe o le riduzioni unilaterali dei corrispettivi e dei finanziamenti programmati) ovvero a non appropriate scelte degli amministratori.

3. Sottolineata l'importanza delle suesposte problematiche, la cui soluzione condiziona la stessa esistenza del Gruppo nell'attuale assetto, indicazioni positive si traggono dalle scelte del nuovo management, insediato nel settembre 2006.

Come puntualmente rappresentato dal nuovo Amministratore delegato, in ordine a tematiche e criticità evidenziate dalla Corte, nella relazione al Parlamento sulla gestione per gli esercizi 2003-2004, si sta, tra le altre, affrontando la problematica di una maggiore responsabilizzazione del management ed è allo studio un nuovo sistema di incentivazione per il personale dirigente e per i primi livelli dei quadri.

Dall'Amministratore delegato è stato anche esplicitato l'impegno per più accurati controlli nella gestione delle Società del Gruppo, in vista di realistici obiettivi di risanamento economico e di sviluppo dei servizi nei vari settori di attività, anche ai fini della formulazione del Piano di Sviluppo 2007-2011. È stata, infine, ribadita la fondamentale esigenza di chiarezza e certezza nei rapporti con la parte pubblica, con la quale, peraltro, è stata concordata la importante manovra tariffaria che ha avuto avvio dal gennaio 2007.

Ulteriori segnali positivi possono cogliersi anche dall'andamento della gestione 2007, per la quale la Capogruppo, con riguardo al progetto di bilancio in corso d'approvazione, evidenzia significativi miglioramenti con recupero di redditività, in coerenza con il Piano industriale 2007-2011.

La perdita di esercizio del Gruppo dovrebbe essere contenuta sui 409 milioni di Euro, con diminuzione notevole dei costi operativi (- 1,8%), al netto delle capitalizzazioni, e con incremento dei ricavi operativi (+ 14,7 %).

Anche per Trenitalia SpA il risultato netto negativo d'esercizio (402 milioni di Euro) che si registra per il 2007 è in sensibile miglioramento rispetto alla perdita dell'esercizio 2006.

4. Passando, più specificamente, all'esame della gestione per il biennio 2005-2006, su cui si è riferito nella parte precedente della relazione, è da dire che l'andamento è stato negativo tanto per il Gruppo quanto per Ferrovie dello Stato S.p.A. e per le principali società, titolari del servizio di trasporto e della gestione della rete infrastrutturale.

Il risultato consolidato 2006 ha evidenziato una perdita netta di 2.115 milioni di euro, [di cui 2.119 milioni di euro di pertinenza del Gruppo] dopo quella di 124 milioni del 2004 e di 465 milioni di Euro del 2005. Comunque la tendenza dell'utile a decrescere si è manifestata fin dal 2003, anno nel quale è sceso a 30,5 milioni di Euro dai 76,6 milioni di Euro del 2002.

Rischia, in definitiva, di cronicizzarsi la insufficienza dei ricavi a far fronte ai costi della produzione (prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione) che si presentano in costante aumento (+ 927,5 milioni di Euro nel 2005; + 482,3 milioni di Euro nel 2006). L'aumento del 2006 rispetto al 2002, nel quale l'importo fu pari a 6.702 milioni, è di 1.760 milioni di Euro.

Rispetto al negativo andamento dei costi, non appare soddisfacente neanche l'andamento dei ricavi.

Quelli da "traffico viaggiatori"- clientela ordinaria - hanno registrato nel 2006 un aumento di 97,8 milioni di Euro lievemente superiore a quello riscontrato per il 2005 (pari a 39,9 milioni di Euro); più in particolare, v'è stato un incremento del settore passeggeri nazionale per 133 milioni di euro, dovuto essenzialmente ai maggiori ricavi di Trenitalia SpA nei segmenti a più elevata qualità (ES* e Alta Velocità). Di contro si è registrato un decremento nel traffico internazionale, per 35 milioni di euro, che continua a risentire della forte concorrenza del vettore aereo e in particolare delle compagnie low cost.

I ricavi derivanti dal settore merci si sono incrementati, sempre nel 2006, di 192 milioni di Euro, grazie alla ripresa del trasporto ferroviario delle merci in Europa ed all'entrata nel Gruppo di Cemat SpA.

I ricavi da contratto di servizio pubblico con lo Stato si sono ridotti di 114 milioni di Euro, principalmente a seguito dei tagli voluti dalla legge finanziaria 2006.

Il patrimonio netto è sceso da 38,6 miliardi a 36,4 miliardi di Euro e sono cresciuti i debiti verso le banche e per emissioni obbligazionarie.

Anche per la Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., tanto l'esercizio 2005 quanto quello 2006, si sono chiusi con rilevanti, crescenti perdite, rispettivamente di € 544.270.722 e di € 1.937.481.505, che sono state riportate a nuovo.

Le perdite sono state essenzialmente determinate dalla svalutazione della partecipazione in Trenitalia S.p.A. per l'ammontare di € 571,3 milioni di Euro nel 2005 e di € 1.989,4 milioni di Euro nel 2006, in conseguenza della perdita

sofferta dalla predetta società controllata, a seguito dell' allineamento del valore di carico della partecipazione al patrimonio netto.

È in diminuzione il patrimonio netto, che passa da 38.110 milioni di Euro al 31 dicembre 2005 a 36.172 milioni di Euro al 31 dicembre 2006, per l'effetto della perdita dell'esercizio di Euro 1.937 milioni.

In aumento i debiti che raddoppiano, quasi, nell'importo rispetto al 2004 passando da 4,9 miliardi a 8,4 miliardi.

Sulla situazione del Gruppo la componente che ha pesato in misura maggiormente negativa è stato, comunque, come si è detto, l'andamento della gestione di Trenitalia S.p.A., caratterizzato da una forte criticità, e che ha registrato, per il 2006, una perdita di esercizio di 1.989,4 milioni di euro - che si confronta con quella dell'esercizio precedente di 631,7 milioni di euro - versando per l'intero periodo, e fino al 31.12.2006, nelle condizioni previste dall'art. 2446 cod. civ..

Le perdite da ripianare sono risultate pari a 1.644,7 milioni di Euro - a fronte di un capitale sociale di 2.570 milioni di Euro - e pur dopo la ricapitalizzazione effettuata, nel corso dell' esercizio, per complessivi € 910,7 milioni.

Le maggiori difficoltà sono, quindi, ancora una volta riconducibili al servizio di trasporto ferroviario che, nonostante l'aumento dei costi, non accenna a migliorare, nè sotto il profilo quantitativo (e cioè con ampliamento dell'offerta del servizio sulle linee più carenti), né sotto il profilo qualitativo generale.

La scelta del management - comprensibile sotto il profilo gestionale ma che non può non preoccupare a livello di tutela degli interessi pubblici - è presumibilmente quella di privilegiare le tratte più remunerative e nelle quali è prevedibile ci sarà, a breve, competizione sul mercato, lasciando nella situazione attuale le linee tradizionalmente meno redditizie, sulle quali non è economico intervenire in assenza di uno specifico, mirato intervento finanziario pubblico.

Il peggioramento dei livelli di qualità registrata alla fine del 2005, ha indotto Trenitalia a rivedere il modello organizzativo, ripristinando la divisione Trasporto Regionale oltre a prevedere alcuni presidi straordinari di controllo a livello di Capogruppo. Sono stati inoltre attribuiti obiettivi di qualità e di efficienza alle tre Divisioni di mercato Passeggeri Nazionale e Internazionale, Regionale e Cargo, riportando responsabilità e leve gestionali e operative all'interno dei singoli business.

Meno critica appare la situazione della gestione delle infrastrutture, affidata a RFI – Rete ferroviaria italiana S.p.A. che ha chiuso l'esercizio 2006 facendo registrare una perdita di 197 milioni di euro, contro un risultato sostanzialmente in pareggio del 2005.

Sul risultato negativo 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 la riduzione dei ricavi operativi ed il saldo negativo del conto economico.

Sul futuro della società, anch'esso, comunque fortemente condizionato dallo svolgimento e dalla regolamentazione dei rapporti con la parte pubblica, le previsioni non sono negative, tant'è che gli amministratori della Capogruppo non hanno proceduto, per il 2006, alla svalutazione della partecipazione in RFI, ritenendo che la perdita di valore derivante dal risultato negativo dell'esercizio non abbia carattere durevole.

Analogamente, il Collegio dei sindaci, con riferimento al vincolo di tendenziale equilibrio economico, al netto degli ammortamenti, posto a carico del gestore dell'infrastruttura dalla normativa comunitaria in materia ferroviaria e nazionale, ha espresso l'avviso che l'equilibrio economico del bilancio della società possa essere conseguito entro breve termine, tenuto conto di fattori positivi rilevabili dalla gestione 2006, quali l'incremento strutturale dei ricavi operativi ed il conseguito contenimento dei costi della produzione per il 2006.

Pur prendendo atto delle favorevoli previsioni, è comunque da sottolineare 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.

5. In conclusione, due possono ritenersi i profili di maggior rilievo che emergono dalla considerazione degli andamenti gestori del Gruppo e delle maggiori Società, per il periodo in riferimento, e con riguardo ai quali occorre operare rapidamente al fine di creare i presupposti per una stabile inversione di tendenza:

- quello che fa postulare l'adozione immediata di un complesso di iniziative a livello societario che puntino ad un rapido superamento dell'emergenza per la Società titolare del servizio di trasporto ferroviario, con un rinnovato e rigoroso impegno di Ferrovie dello Stato e di Trenitalia per il rispetto dei principi di economicità, efficienza ed efficacia, sì da poter sostenere l'impatto delle imminente apertura del mercato per il trasporto passeggeri;
- quello che porta a richiedere certezza e rispetto degli impegni nei rapporti tra Stato e Gruppo FS, soprattutto quanto a entità, tempi, modalità e garanzie di erogazione dei trasferimenti contrattualmente dovuti, cui è inevitabile si provveda con puntualità e senza deroghe non concordate.

Ad. G. De Gennaro

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

BILANCIO D'ESERCIZIO 2005

PAGINA BIANCA

RELAZIONE
DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

MISSIONE DELLA SOCIETÀ

RFI 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 con mezzi propri (ottenuti in passato tramite finanziamenti da terzi e, attualmente, tramite versamenti in conto capitale sociale dello Stato prima e di Ferrovie dello Stato dopo).

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: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie, rilascio del certificato di sicurezza.

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

- 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.

PAGINA BIANCA

INDICE

Organi sociali e Società di revisione

Lettera del presidente

Informazioni di carattere generale

Principali eventi dell'anno

Risorse umane

Politica ambientale

Rapporto con i clienti

Relazione sulla gestione

Quadro macroeconomico

Andamento dei mercati di riferimento

Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria

Investimenti

Attività di ricerca e sviluppo

Rapporti con parti correlate

Andamento economico delle società controllate

Azioni proprie

Altre informazioni:

Indagini e procedimenti giudiziari in corso

Decreto legislativo 231/2001

Informativa relativa all'art. 2497 ter

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Evoluzione prevedibile della gestione

Proposta del Consiglio di Amministrazione

Prospetti contabili

Stato patrimoniale attivo

Stato patrimoniale passivo

Conti d'ordine

Conto economico

Nota integrativa

SEZIONE 1: Contenuto e forma del bilancio

SEZIONE 2: Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

SEZIONE 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

Stato patrimoniale attivo

Stato patrimoniale passivo

Conti d'ordine

Conto economico

SEZIONE 4: Altre informazioni

ALLEGATO – Rendiconto finanziario