

A) INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Il 2000 sarà certamente ricordato come un anno di svolta nella storia delle Ferrovie dello Stato.

E' stato, infatti, avviato, e già largamente realizzato, con il trasferimento alla società Trenitalia S.p.A. (già ITF S.p.A.) di tutte le attività afferenti il trasporto ferroviario, il processo di riorganizzazione societaria della Capogruppo — conforme al modello delineato con le Direttive governative del 30 gennaio 1997 e del 18 marzo 1999 ed agli indirizzi del Ministero del Tesoro espressi con lettera del 31 luglio 2000 — volto a favorire la trasformazione delle Ferrovie in un gruppo aziendale moderno, efficiente ed articolato, in grado di fronteggiare le sfide del mercato in ambito europeo, dopo la progressiva liberalizzazione del mercato stesso.

La separazione delle attività di trasporto da quelle di gestione della infrastruttura ferroviaria — realizzata nel solco del processo di divisionalizzazione già attuato negli anni passati — costituisce, dunque, la risposta di FS S.p.A. alle profonde modificazioni dello scenario competitivo ed istituzionale nel settore ferroviario: tale operazione è peraltro coerente con gli obiettivi di risanamento posti a base del Piano d'Impresa 1999-2003.

Trenitalia S.p.A., che incorpora le attività svolte dalle Divisioni Passeggeri, Trasporto Regionale e Cargo, nonché dall'Unità Tecnologie Materiale Rotabile, è stata resa operativa il 1° giugno 2000. Essa ha vissuto una prima fase (giugno-novembre) in regime di affitto del ramo d'azienda trasporto e successivamente — a partire dal 1° dicembre — è divenuta definitiva cessionaria del ramo d'azienda stesso.

Sempre nel corso del 2000 è stata avviata la seconda fase del processo di riorganizzazione societaria destinata a concludersi entro il primo semestre 2001.

L'obiettivo è quello di conseguire un assetto del Gruppo, a regime, articolato su una Holding — interamente controllata dal Tesoro — che a sua volta detenga il pieno controllo delle società operative riguardanti distintamente le attività di trasporto (Trenitalia S.p.A.) e quelle di realizzazione e di gestione dell'infrastruttura.

Tale seconda fase è incentrata sulla scissione parziale, da FS S.p.A., dei rami d'azienda relativi alle attività di Corporate e della Business Unit - Centro Servizi di Gruppo, che verranno incorporati nella Società FS Holding S.r.l., società costituita dalla stessa FS S.p.A. come socio unico in data 15 dicembre 2000.

Contestualmente all'operazione di scissione — deliberata dalle Assemblee della Capogruppo e di FS Holding S.r.l. il 9 aprile 2001 — il Tesoro provvederà ad apportare ad FS Holding S.r.l. la propria partecipazione in FS S.p.A..

Questo passaggio storico è stato inoltre accompagnato da altri due eventi non meno importanti: la liberalizzazione delle attività di trasporto, fortemente voluta dal Ministero dei Trasporti, e l'avvio alla liberalizzazione del trasporto locale. Infatti, entro l'anno 2003, le Regioni dovranno bandire delle apposite gare per il trasporto pubblico locale.

Altro capitolo importante dell'anno 2000 è stato quello della valorizzazione degli asset patrimoniali. A tale proposito si segnala che la Capogruppo, che dispone di una grande quantità di siti idonei all'installazione di antenne ed apparati di telecomunicazione, è stata contattata, durante i primi mesi del 2000, da operatori interessati a partecipare alla gara per il rilascio delle licenze UMTS, in ordine al possibile utilizzo degli immobili ferroviari per l'installazione di tali apparecchiature.

Successivamente la Capogruppo ha esteso tali contatti anche ad altri potenziali bidder della gara UMTS — e cioè a tutti quelli che risultavano non disporre ancora di un network completo per l'installazione di antenne — in modo da creare la massima “tensione competitiva” intorno ai propri asset.

In prima battuta sono state valutate ipotesi di partnership societaria (per effetto delle quali FS avrebbe “apportato” il diritto di uso dei propri siti nei costituendi consorzi) ma si è successivamente optato per una ipotesi di accordo meramente commerciale.

Dai predetti contatti è scaturita un'intesa con la società IPSE 2000 S.p.A. in forza della quale, in data 25 ottobre 2000, la Capogruppo ha ceduto a detta società il diritto di selezionare ed utilizzare 1.500 siti su cui installare antenne ed apparecchiature per la tecnologia UMTS, fino al 31 dicembre 2016. Di detti siti, 225 sono stati individuati nelle maggiori città italiane (Roma, Milano, Genova, Torino, Venezia, Bologna, Firenze, Napoli, Bari e Palermo), su aree che sono nella disponibilità della Capogruppo ed estranee al rapporto con la controllata Grandi Stazioni S.p.A..

L'efficacia del contratto suddetto è stata subordinata all'ottenimento da parte di IPSE 2000 S.p.A. di una delle licenze messe all'asta dal Governo per telefonia UMTS. Detta licenza, che è stata rilasciata dall'Autorità per le Telecomunicazioni in data 10 gennaio 2001, prevede una durata di 15 anni a decorrere dal 1° gennaio 2002 ed è rinnovabile ai sensi del DPR n. 318/97.

Si segnala, inoltre, il significativo impulso allo sviluppo delle attività di valorizzazione scaturito dalle seguenti circostanze:

- la sottoscrizione del contratto, fra la Capogruppo e la propria controllata Metropolis S.p.A., per la valorizzazione del patrimonio immobiliare disponibile di proprietà della Capogruppo;
- la riqualificazione della Stazione Termini di Roma (i cui interventi sono stati realizzati con i contributi “giubilari” della Presidenza del Consiglio dei Ministri), e l'avvio dei lavori di ristrutturazione di altri complessi immobiliari (per un investimento complessivo di 700 miliardi in tre anni) a seguito del contratto stipulato tra la Capogruppo e la controllata Grandi Stazioni S.p.A. che disciplina l'utilizzo dei complessi immobiliari delle 13 maggiori stazioni ferroviarie del Paese;
- la conclusione, nel corso del primo semestre 2000, delle procedure di selezione del partner privato con cui condividere il business della valorizzazione dei complessi di stazione e di infrastrutture nodali di trasporto, e la conseguente operazione di aumento del capitale sociale della stessa società Grandi Stazioni S.p.A., da riservare in sottoscrizione al nuovo socio Schemaventiquattro S.p.A., come meglio illustrato nel prosieguo della presente Relazione.

Va detto, peraltro, che ulteriore impulso alle iniziative è stato dato:

- con l'approvazione, da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo del 16 febbraio 2001, del “Progetto Medie Stazioni” destinato a replicare su circa cento stazioni di medie dimensioni quanto già fatto o avviato nelle stazioni più grandi;
- con lo sviluppo del “Progetto Basicel” finalizzato alla realizzazione di quel particolare asset infrastrutturale che è rappresentato dalla rete di elettrodotti di FS, ed il cui avvio risale al 28 dicembre 1999, data di costituzione, da parte della Capogruppo, in qualità di socio unico, della società appunto denominata Basicel S.r.l. (ora Basicel S.p.A., a seguito della trasformazione

deliberata dall'Assemblea Straordinaria della società del 22 maggio 2000). Tale progetto ha preso le mosse dalla dinamica del mercato delle telecomunicazioni in Europa ed in particolare in Italia, indotta, da un lato, dalla spinta impressa dalla liberalizzazione del mercato della telefonia fissa e, dall'altro, dalla forte crescita dei servizi legati ad Internet. In sintesi il progetto prevede che la società Basicel S.p.A. realizzi un network nazionale in fibra ottica (c.d. backbone) utilizzando il supporto fisico offerto da una porzione della rete di trasmissione elettrica di proprietà della Capogruppo (circa 4.000 Km.) e che, a realizzazione avvenuta la stessa Basicel S.p.A. goda del diritto di utilizzo esclusivo del backbone per il periodo residuo fino al 2020, a fronte di un determinato corrispettivo da pagarsi in rate annuali. Elemento di accelerazione nel progetto stesso, è stata la conclusione, nei termini meglio illustrati più avanti, della procedura di selezione, avviata ad aprile 2000, del partner privato con cui condividere il business in questione.

A.1- CONDIZIONI OPERATIVE E SVILUPPO DELL'ATTIVITA'

Il quadro macroeconomico di riferimento

Secondo le stime formulate dall'ISAE (Istituto Studi Analisi Economica), nel rapporto di previsione di gennaio 2001, dopo la forte accelerazione della prima metà dell'anno, la crescita dell'economia mondiale è notevolmente rallentata nella seconda parte dell'anno 2000 a causa degli aumenti delle quotazioni del greggio e della frenata da parte degli Stati Uniti. Nonostante ciò la crescita dell'economia mondiale nel 2000 è stata particolarmente elevata: il prodotto lordo è aumentato del 4,7%, mentre il commercio mondiale di beni dell'11% circa; bisogna risalire alla metà degli anni ottanta per trovare tassi simili.

L'Unione Monetaria Europea ha beneficiato del consolidamento della domanda interna e la debolezza dell'Euro ha permesso un aumento delle esportazioni: in media d'anno il PIL è aumentato del 3,4% (2,5% nel 1999); tuttavia, i segnali di rallentamento nella crescita hanno iniziato a manifestarsi nell'ultimo trimestre specialmente per effetto dello shock petrolifero.

Come osservato per l'economia internazionale, anche in Italia l'attività economica è sensibilmente rallentata nella seconda metà del 2000 attestandosi su un tasso di crescita dell'1,9% in ragione d'anno (3% nel primo semestre). Pur tuttavia, la crescita su base annua si è rafforzata ed il PIL, in media d'anno, è aumentato del 2,9% (1,4% nel 1999), tasso, questo, significativamente più elevato dei modesti ritmi di sviluppo che avevano caratterizzato gli ultimi anni, ma ancora inferiore alla crescita degli altri partner europei.

I buoni risultati conseguiti in media d'anno dall'economia italiana nel 2000 sono stati determinati dal positivo andamento della domanda interna nelle principali componenti e soprattutto dalla forte crescita delle esportazioni nette. Nel 2000 il contributo della domanda alla crescita del PIL è stato del 2,1%.

Gli investimenti sono cresciuti del 6,4%, mentre i consumi delle famiglie si sono mantenuti su ritmi più contenuti (+2,1%), risentendo anche di un aumento del clima di incertezza tra le famiglie. Il contributo delle esportazioni nette è sensibilmente migliorato. Ciò ha riflesso la notevole crescita delle

esportazioni italiane sui mercati mondiali (+10,7%), in particolare verso i paesi extra UE, grazie anche alla svalutazione dell'Euro. Anche le importazioni sono aumentate ad un ritmo crescente (+9%, mantenendo però una dinamica inferiore a quella delle esportazioni).

Il 2000 è stato un anno decisamente buono per la produzione industriale in Italia; i dati definitivi diffusi dall'ISTAT indicano in media d'annò un aumento del 3,2% che ha interessato, anche se con diversa intensità, tutte e tre le sue componenti: beni finali di investimento (+4,8%), beni intermedi (+3,6%) e beni finali di consumo (+1%). Su base congiunturale la crescita è stata assai elevata nella prima metà dell'anno per poi assestarsi, a partire dall'estate, su tassi più contenuti.

L'inflazione al consumo è rapidamente risalita a giugno 2000, portandosi al 2,7% per poi rimanere sostanzialmente inalterata per tutto il secondo semestre. Nella media annuale, il tasso di inflazione è stato del 2,5%, in sostanziale aumento rispetto al risultato medio del 1999 (+1,7%) e al di sopra dell'obiettivo programmatico del Governo (2,3%). Tuttavia il differenziale di inflazione dell'Italia rispetto all'area dell'Euro, si è progressivamente ridotto.

Per quanto riguarda la finanza pubblica, nel 2000 la discesa del deficit pubblico in rapporto al PIL si è attestata all'1,5%. In progressivo miglioramento, anche se ancora attestato a livelli particolarmente elevati, appare, nel preconsuntivo del 2000, il rapporto debito pubblico/PIL che ha fatto registrare una diminuzione di 3,4 punti percentuali rispetto al 1999 scendendo all'attuale 111,7%.

Profili evolutivi del Gruppo e strategie

Nel corso del 2000, è proseguito il processo di razionalizzazione, semplificazione e focalizzazione sul *core business* ferroviario del portafoglio societario del Gruppo FS, avviato sin dal secondo semestre del 1996, seppur con una evoluzione meno accentuata rispetto gli anni passati.

La realizzazione di tale progetto ha contribuito all'attuale percorso di risanamento economico e finanziario del Gruppo attraverso:

- la riduzione dei costi di struttura;
- la diminuzione delle aree di perdita;
- la liberazione di risorse finanziarie da impiegare in altre aree critiche del Gruppo, ed in particolare da destinarsi alla realizzazione di investimenti per il miglioramento della sicurezza del trasporto ferroviario e per il rafforzamento competitivo del Gruppo stesso.

Nel contempo, il Gruppo FS continua a perseguire obiettivi di valorizzazione dei propri *asset* e dei propri business finalizzati sia al rafforzamento competitivo di alcune attività particolarmente esposte all'aumento della concorrenza, sia alla creazione di valore da porre al servizio del risanamento economico e finanziario del Gruppo.

In tale quadro strategico si inseriscono le attività di riassetto, completate o attivate nell'esercizio, e di valorizzazione di seguito evidenziate.

1. Progetto Grandi Stazioni

Il Progetto Grandi Stazioni è finalizzato alla riqualificazione, alla valorizzazione commerciale ed alla gestione integrata di 13 complessi immobiliari di stazione situati nelle più importanti città italiane; si tratta in particolare delle stazioni di Roma Termini, Milano Centrale, Napoli Centrale, Torino Porta Nuova, Venezia S. Lucia, Venezia Mestre, Genova Brignole, Genova P. Principe, Verona, Bologna, Firenze S.M. Novella, Bari Centrale e Palermo.

L'obiettivo di valorizzazione è stato realizzato attraverso la cessione di una quota del 40% della società assegnataria dei relativi diritti di gestione — Grandi Stazioni S.p.A. — ad un partner industriale e finanziario.

In particolare, a conclusione della procedura di sollecitazione pubblica avviata nel novembre del 1998, la Capogruppo in data 1° febbraio 2000 ha aggiudicato alla società Schemaventiquattro S.p.A. (oggi Eurostazioni S.p.A.) — partecipata dai gruppi Benetton, Pirelli e Caltagirone, (ciascuno con il 31.67% del capitale), e dalla SNCF (Ferrovie Francesi, con il 5% del capitale) — la gara per l'acquisto di circa il 40% del capitale di Grandi Stazioni S.p.A.

In relazione a tale acquisto, Schemaventiquattro S.p.A. ha versato nelle casse di Grandi Stazioni circa 406 miliardi (di cui circa 3 miliardi a titolo di aumento di capitale ed i restanti 403 a titolo di sovrapprezzo) destinati a contribuire al finanziamento degli investimenti di riqualificazione ed ammodernamento delle 13 maggiori stazioni italiane attribuite in gestione a Grandi Stazioni S.p.A.

E' da segnalare che, al fine della realizzazione di quanto sopra, in data 20 gennaio 2000 la Capogruppo aveva acquisito da Metropolis S.p.A. l'80% della partecipazione in Grandi Stazioni S.p.A.

L'effettivo ingresso del socio terzo in Grandi Stazioni è intervenuto nel mese di luglio, dopo la stipula, in data 25 maggio 2000, del contratto di cessione e dei connessi patti parasociali e dopo il parere favorevole sull'operazione espresso dall'autorità antitrust europea in data 23 giugno 2000, mediante sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale (comprensivo del sovrapprezzo) deliberato dalla società il 28 luglio 2000. A seguito di tale operazione, formalizzata nel mese di settembre, la partecipazione in Grandi Stazioni S.p.A. della Capogruppo e di Metropolis S.p.A. passa, rispettivamente, al 47.99% e all'11.99%.

2. Progetto Basicel

Si tratta, come già detto nelle "Informazioni di carattere generale" della presente Relazione, di un progetto finalizzato alla valorizzazione di quel particolare *asset* infrastrutturale che è la rete di elettrodotti della Capogruppo.

L'obiettivo di valorizzazione è stato realizzato attraverso la cessione di una quota di maggioranza (60%) della società Basicel S.p.A. ad un *partner* prescelto attraverso procedura di selezione pubblica, avviata ad aprile 2000.

Le società o i raggruppamenti che hanno inizialmente manifestato il proprio interesse sono stati ben 41.

Il numero dei candidati è stato successivamente ristretto ad una rosa di 5 soggetti, in esito ad un primo processo selettivo che ha tenuto conto tanto del *business model* e del piano industriale proposti dai potenziali *partner* quanto dei valori da essi attribuiti – su base *stand alone* - alla società.

Tra i suddetti 5 candidati, la Capogruppo ha scelto di aggiudicare la gara alla società Albacom S.p.A..

La somma offerta da Albacom S.p.A. per l'acquisto dei diritti di opzione ad aumentare il capitale di Basicetel S.p.A. da 5.098.000 €. a 12.745.000 €. (così da acquisire il 60% della società) è stato di 222 miliardi di lire.

La sigla dell'accordo è avvenuta in data 19 ottobre 2000 ed il giudizio favorevole dell'Antitrust – cui tutta l'operazione era condizionata - è stato espresso in data 29 dicembre 2000. Nel gennaio 2001 si è perfezionata la cessione con l'incasso dell'80% del prezzo pattuito per l'alienazione dei diritti di opzione (il restante 20% verrà pagato al completamento delle operazioni di posa della fibra ottica).

3. Partecipazioni dirette di FS

- In data 29 febbraio 2000 l'Assemblea Straordinaria della società ITF S.r.l. ha deliberato la trasformazione della stessa in S.p.A.
- In data 7 aprile 2000 è stata costituita la S.EL.F. – Società Elettrica Ferroviaria S.r.l., avente per oggetto il trasporto, la trasmissione di energia elettrica sulla rete di proprietà di FS S.p.A. e la valorizzazione delle reti di trasmissione di energia elettrica.
- In data 12 aprile 2000 sono state acquistate da CREDIOP S.p.A. le azioni da questa detenute nella Italferr S.p.A.. A seguito di tale operazione la Capogruppo detiene il 98,50% della società.
- In data 20 giugno 2000 è stato omologato il verbale dell'Assemblea Straordinaria della ITF S.p.A., che ha deliberato la modifica della denominazione sociale in Trenitalia S.p.A.
- In data 18 ottobre 2000 è stata costituita la FS Lab S.r.l., avente per oggetto lo sviluppo e l'esercizio di servizi di tipo Internet e di commercio elettronico.
- In data 30 novembre 2000, con la cessione del ramo d'azienda trasporto dalla Capogruppo alla società Trenitalia S.p.A., sono state cedute le seguenti partecipazioni in società controllate e collegate, già concesse in usufrutto, a seguito del contratto d'affitto, dal 1° giugno 2000:
 - FS Cargo S.p.A.
 - Passaggi S.p.A.
 - Cisalpino A.G.
 - Sve Rail Italia A.B.
 - Itef S.p.A.
 - Artesia Sas
- In data 15 dicembre 2000 è stata costituita la Ferrovie dello Stato Holding S.r.l., avente per oggetto la realizzazione e la gestione di reti di infrastruttura per il trasporto ferroviario, lo svolgimento dell'attività di trasporto, prevalentemente su rotaia, di merci e di persone, nonché lo svolgimento di ogni altra attività strumentale, complementare e connessa a quelle suddette, direttamente o indirettamente.

4. Gruppo Trenitalia

- In data 5 maggio 2000 l'Assemblea Straordinaria della Serfer S.r.l. ha deliberato la ricostituzione del capitale sociale, a seguito dell'abbattimento per copertura perdite, interamente sottoscritto da FS Cargo S.p.A., che ha così acquisito il 100% della partecipazione.
- In data 10 maggio 2000 l'Assemblea Straordinaria della Omnicargo S.r.l. ha deliberato la messa in liquidazione della società.
- In data 18 luglio 2000 la FS Cargo S.p.A. ha acquistato dal socio di minoranza le azioni della Ecolog S.p.A. (già Stifes S.p.A.), acquisendo il 100 % della partecipazione.
- In data 26 luglio 2000 è stata costituita la società Metronapoli S.p.A., partecipata da Trenitalia S.p.A. al 38%, avente per oggetto la gestione e l'esercizio delle linee metropolitane e funicolari esistenti in Napoli.
- In data 10 agosto 2000 l'Assemblea Straordinaria della Servizi Ferroviari Portuali – Ferport S.r.l. ha deliberato la ricostituzione del capitale sociale, a seguito dell'abbattimento per copertura delle perdite, interamente sottoscritto dalla Serfer S.r.l., che ha così acquisito il 100% della partecipazione.
- In data 6 ottobre 2000 l'Assemblea Straordinaria della Chemoil Logistica S.r.l. ha deliberato la variazione della denominazione sociale in Cargo Chemical S.r.l. e l'aumento del capitale sociale; di tale aumento FS Cargo ha sottoscritto il 95%.
- In data 14 dicembre 2000 il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha condiviso l'operazione di dismissione da parte di Trenitalia S.p.A. della partecipazione in Itef S.p.A., avvenuta nei primi mesi dell'esercizio 2001
- In data 22 dicembre 2000 è stata effettuata la fusione per incorporazione della S.I.T. S.r.l. in FS Cargo S.p.A. con efficacia dal 31 dicembre 2000.

5. Gruppo Metropolis

- In data 28 dicembre 2000 Metropolis S.p.A. ha ceduto l'intero pacchetto azionario detenuto nella società Proger S.p.A. a Beni Stabili S.p.A..
- La partecipazione di Metropolis S.p.A. in Grandi Stazioni S.p.A. passa dal 100% all'11,99%, come già descritto al punto 1.

6. Gruppo Sogin

- In data 17 febbraio 2000 è stata costituita la società Ati Rom S.r.l., partecipata dalla società Sita S.p.A. al 30%.
- In data 2 maggio 2000 l'Assemblea Straordinaria della New Siamic Express S.r.l. ha deliberato la variazione della denominazione sociale in Sita Viaggi S.r.l., l'abbattimento del capitale sociale a copertura perdite e la ricostituzione dello stesso. La società Sita S.p.A. ha sottoscritto tale aumento passando dal 30% al 97%.
- In data 27 novembre 2000 è stata liquidata la società Sita Rom partecipata di Sita S.p.A.

In ordine agli effetti prodotti da tali operazioni nell'ambito dell'area di consolidamento del Gruppo si rinvia alla sezione 2. paragrafo "Variazioni area di consolidamento" della Nota Integrativa.

Sviluppo della domanda e andamento dei mercati in cui operano la Capogruppo e Trenitalia S.p.A.

Il settore dei trasporti ha evidenziato nel 2000 una crescita generalizzata della mobilità complessiva ad un ritmo più sostenuto di quello dell'anno precedente, sia nel comparto viaggiatori che in quello delle merci. In particolare, per quanto riguarda il settore autostradale, l'AISCAT ha rilevato nel comparto viaggiatori un aumento delle percorrenze dei veicoli leggeri del 2,6% (2,9% nel 1999), mentre, nel settore merci, un aumento delle percorrenze dei veicoli pesanti del 5,6% (quasi un punto percentuale in più rispetto al 1999).

Il traffico aereo, secondo i dati comunicati dall'ASSAEROPORTI, ha evidenziato tassi di crescita molto sostenuti, nell'ordine dell'11,9% per quanto riguarda il numero dei viaggiatori e del 6,8% per quanto riguarda le tonnellate trasportate rispetto all'anno precedente.

Il traffico marittimo infine, secondo le indicazioni fornite dall'ASSOPORTI, ha rilevato una crescita dei volumi del traffico viaggiatori e merci nella gran parte dei porti italiani.

Anche per la Capogruppo e per Trenitalia S.p.A. le performance di mercato sono state particolarmente brillanti.

Si precisa che, nel prosieguo, vengono esposti i risultati raggiunti, evidenziando il periodo di gestione del traffico della Capogruppo (primi cinque mesi) e quello di Trenitalia S.p.A. (ultimi sette mesi).

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, dopo un triennio di risultati non brillanti, nel 2000 il numero complessivo dei viaggiatori km trasportati è ritornato a crescere (0,8%) passando da 43,4 miliardi nel 1999 a 43,7 miliardi nel 2000.

La crescita registrata dai viaggiatori km ha risentito di una lieve flessione dello 0,1%, maturata nei primi 5 mesi del 2000 e di un aumento dell'1,3% conseguito nei restanti 7 mesi dell'anno. Nel complesso la percorrenza media di un viaggiatore nel 2000 si è leggermente ridotta, scendendo da 94 km nel 1999 a 92 km.

I viaggiatori per il secondo anno consecutivo hanno fatto registrare nel complesso un aumento del 2,7% annuo passando da 461,8 milioni nel 1999 a 474,1 milioni nel 2000. La crescita dei primi cinque mesi è stata più sostenuta di quella dei restanti sette mesi (rispettivamente del 2,8% e del 2,5%).

Per quanto riguarda il comparto merci, le tonnellate complessivamente trasportate per conto dei clienti, con 87,7 milioni (+6,7% sul 1999), hanno segnato il massimo storico; nei primi cinque mesi dell'anno le tonnellate trasportate, sospinte da un favorevole andamento della congiuntura, sono aumentate del 10,5%. La crescita è poi diminuita nei sette mesi successivi attestandosi al 4,1% a seguito del rallentamento dell'attività economica registrato nella seconda parte dell'anno.

Le tonnellate km del 2000 sono state pari a 25.019 milioni (+5,2%) ed hanno sfiorato il livello record di 25.228 milioni raggiunto nel 1997.

Anche questa variabile ha risentito dell'andamento della congiuntura economica per cui lo sviluppo è stato più forte nel periodo gennaio-maggio (+8,2%) che non in quello successivo (+2,9%). La percorrenza media di una tonnellata, anche nell'anno 2000, ha registrato una ~~diminuzione~~ attestandosi a 285 km (1,5% sul 1999).

Andamento della gestione nei settori in cui operano la Capogruppo e Trenitalia S.p.A.

Il prodotto globale venduto, espresso dalla somma dei Viaggiatori km e delle Tonnellate km, è stato di 68,8 miliardi di Unità di Traffico (UT) con un incremento del 2,4% rispetto all'esercizio precedente.

Per quanto riguarda i viaggiatori km, che rappresentano circa i due terzi della domanda complessiva espressa in Unità di Traffico, le due componenti della domanda, quella della lunga e media percorrenza e quella del trasporto regionale, hanno evidenziato nel corso dell'anno andamenti differenziati.

Per quanto riguarda la media e lunga percorrenza, le buone performance ottenute da giugno a dicembre (+1,6%) hanno bilanciato la perdita di domanda accusata nei primi cinque mesi dell'anno (-2,5%). Per il trasporto regionale, invece, per il secondo anno consecutivo la chiusura annuale è stata in crescita (+1,7%); la crescita comunque è stata più sensibile nella prima parte dell'anno (+2,6%) che non nei restanti sette mesi (+1,1%).

Traffico passeggeri

I viaggiatori km trasportati nel corso del 2000 sono stati 43.769 milioni, di cui 17.664 milioni nei primi cinque mesi dell'anno, senza sostanziali variazioni rispetto ai livelli raggiunti l'anno precedente, e 26.105 milioni negli ultimi sette mesi, con una crescita dell'1,3% rispetto all'analogo periodo del 1999.

L'aumento del traffico ha interessato sia la Divisione Passeggeri che la Divisione Trasporto Regionale, tuttavia l'entità della crescita, come sopra evidenziato, è stata diversa. In valore assoluto, i viaggiatori km trasportati dalla Divisione Passeggeri sono stati 9.176 milioni nei primi cinque mesi dell'anno e 14.634 milioni nel periodo giugno-dicembre 2000, mentre per la Divisione Trasporto Regionale i volumi di traffico sono stati di 8.471 milioni di viaggiatori km nei primi cinque mesi del 2000 e di 11.471 di viaggiatori km nei successivi sette mesi.

Nei primi cinque mesi dell'anno i viaggiatori trasportati sono stati 198,5 milioni, di cui 34,3 milioni dalla Divisione Passeggeri e 164,2 milioni dalla Divisione Trasporto Regionale; nei successivi sette mesi sono stati 275,6 milioni, di cui 54,3 milioni hanno interessato la Divisione Passeggeri e 221,3 milioni la Divisione Trasporto Regionale. A fine anno, quindi, i viaggiatori trasportati nel complesso sono stati 474,1 milioni, di cui 88,6 milioni dalla Divisione Passeggeri e 385,5 milioni dalla Divisione Trasporto Regionale.

L'offerta complessiva del traffico passeggeri, espressa sia in termini di treni km viaggiatori che di posti km, è stata nel periodo gennaio-maggio di 103,6 milioni di treni km viaggiatori e di 45.271 milioni di posti km, mentre nel periodo giugno-dicembre è stata di 148,3 milioni di treni km viaggiatori e di 64.512 milioni di posti km. All'interno delle due Divisioni le dinamiche evolutive dell'offerta sono state differenziate ed a volte contrapposte. Per quanto riguarda l'offerta, rispetto agli analoghi periodi del 1999, quella espressa in treni km dalla Divisione Passeggeri ha mostrato una flessione del 2,8% nel periodo gennaio-maggio e un lieve aumento dello 0,7% nel periodo giugno-dicembre, a fronte di una crescita ben più rilevante dell'1,6% nel periodo gennaio-maggio e del 2,1% nel periodo giugno-settembre di quella della Divisione Trasporto Regionale. Mentre per l'offerta di posti km la Divisione Passeggeri ha evidenziato una flessione del 3,6% nei primi cinque mesi dell'anno e

dell'1,3% nei successivi sette mesi, a fronte di un aumento rispettivamente dello 0,5 e dell'1,9% nell'offerta del traffico regionale.

Nel corso del 2000 il load factor complessivo dei treni viaggiatori è stato di circa il 55% per i treni di media e lunga percorrenza e del 30% circa per i treni regionali. Questo aspetto ha evidenziato l'interesse sociale del trasporto regionale che ha imposto, in alcune fasce orarie, l'effettuazione di treni di interesse "locale", anche laddove la domanda è stata scarsa, per garantire un soddisfacente livello di servizio pubblico.

Per quanto riguarda invece le singole tipologie di prodotto treno, il 2000 ha visto confermarsi e consolidarsi il buon andamento del traffico Eurostar, che in termini di viaggiatori Km è cresciuto, rispetto agli analoghi periodi dell'esercizio precedente, di 1.963 milioni (+16,1%) nel periodo gennaio-maggio e di 2.773 milioni (+12,6%) nel periodo giugno-settembre. Le performance del traffico Eurostar sono state particolarmente significative in quanto ottenute solo con un leggero adeguamento dell'offerta, che, nel corso del 2000, è aumentata solo dell'1,2% nei posti km e dell'1,2% nei treni km.

Nel segmento dei treni Intercity giorno, i risultati del 2000 mostrano una netta positiva inversione di tendenza rispetto all'anno precedente; infatti, i viaggiatori km su tali treni sono cresciuti dell'1,4% nei primi cinque mesi e dell'1,3% nei restanti sette mesi.

Il "prodotto notte", per contro, ha continuato ad evidenziare perdite di domanda consistenti (8% nel 2000 sul 1999). Occorre tuttavia evidenziare che, dal mese di giugno del 2000, questo settore sta registrando notevoli progressi, riducendo sensibilmente, mese dopo mese, le perdite di traffico tanto che, rispetto alla flessione del 13% registrata nei primi cinque mesi, si è passati ad una flessione del 4,5%. Ciò è stato possibile grazie al riposizionamento strategico del settore, finalizzato ad un sostanziale risanamento economico, attraverso una riduzione complessiva dei volumi di offerta ed al contemporaneo innalzamento della qualità del servizio.

Traffico merci

Nel corso dell'anno 2000, la crescita del traffico merci è stata molto sostenuta nei primi cinque mesi e più graduale nei restanti sette mesi, anche in relazione al rallentamento della crescita economica manifestatasi subito dopo i mesi estivi.

Nel complesso, per l'intero anno 2000, il traffico merci ha raggiunto volumi positivi, segnando livelli record nelle tonnellate trasportate e sfiorando il massimo livello già toccato nel 1997 per le tonnellate km.

Nei primi cinque mesi del 2000 le tonnellate trasportate sono state 37,4 milioni, mentre nel periodo giugno-dicembre 2000 hanno superato i 50 milioni, con un aumento del 10,5% e del 3,8% rispetto agli stessi periodi del 1999.

Un ruolo determinante nella crescita delle tonnellate è stato svolto dal traffico combinato che, con 37,5 milioni di tonnellate, ha rappresentato il 42,7% del traffico complessivo e che ha fatto registrare una performance in crescita del 13,1% nei primi cinque mesi dell'anno e del 7,4% nei successivi cinque mesi rispetto agli stessi periodi del 1999. Anche la domanda internazionale ha evidenziato buoni sviluppi, con aumenti leggermente superiori alla crescita complessiva.

Anche per quanto riguarda le tonnellate km si sono avuti risultati positivi, ma con aumenti leggermente più contenuti rispetto alla crescita delle tonnellate. I valori cumulati del traffico sono stati di 10,6 milioni nei primi cinque mesi e di 14,4 milioni nei mesi successivi, pari al +8,2% e al +2,9% rispetto agli stessi periodi dell'esercizio precedente.

Per le tonnellate km sia il traffico combinato che quello internazionale hanno evidenziato una crescita leggermente inferiore a quella complessiva, con aumenti rispettivamente del 7,8% e del 7,4% nei primi cinque mesi e del 2,8% e del 2,7% nei mesi successivi, a tutto vantaggio quindi del traffico nazionale e della modalità tradizionale.

La percorrenza media di una tonnellata è stata di 284 km nel periodo gennaio-maggio e di 286 km nel periodo giugno-dicembre 2000; è da notare come ormai dal 1997 (304 km) la percorrenza media di una tonnellata sia andata costantemente diminuendo. Più sensibile invece è stato il calo della percorrenza media dei traffici internazionali che è scesa nella media dei primi cinque mesi a 234 km e nei successivi sette mesi dell'anno 2000 a 230 km, concentrando, in tal modo, sempre nelle regioni del Nord Italia l'interscambio con i Paesi esteri.

Risorse umane del Gruppo

Al 31 dicembre 2000 la consistenza del personale è risultata di 111.621 unità (4.365 unità in meno rispetto al 31 dicembre 1999), mentre la consistenza media annua è stata di 114.373 unità (118.084 nel 1999).

Con specifico riferimento alla Capogruppo e a Trenitalia S.p.A., si evidenzia che, anche nell'esercizio in esame, è proseguita l'opera di contenimento degli organici. Infatti, sulla base degli accordi con le parti sindacali intervenuti negli anni 1998 e 1999, si è dato esito alle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro presentate dal personale inidoneo e dal personale utilizzato in attività amministrative e tecnico-specialistiche, individuato come eccedentario.

Inoltre, nell'ambito della gestione delle risorse umane, si è dato ulteriore corso all'attuazione dei progetti di incremento della produttività del personale, anche attraverso il riequilibrio professionale, secondo quanto previsto dal C.C.N.L. - scaduto ormai dal 31 dicembre 1999 e non ancora rinnovato - per la gestione delle eccedenze verso strutture/processi/attività, risultati in carenza.

E' opportuno mettere in evidenza che, in attuazione della legge n. 488 del 23 dicembre 1999 (Finanziaria 2000), il Fondo Pensioni FS, a partire dal 1° aprile 2000, è stato soppresso ed, a decorrere dalla stessa data, è stato istituito presso l'INPS un apposito Fondo Speciale al quale è stato iscritto obbligatoriamente tutto il personale dipendente dalla Capogruppo a tale data. La stessa legge ha previsto, ai fini dello svolgimento dei compiti di gestione del Fondo Speciale summenzionato, il trasferimento all'INPS di un contingente massimo di 250 unità, entro il termine di due anni. Nell'anno 2000 sono state trasferite all'INPS n. 203 unità di personale.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nell'ambito della Capogruppo, in conseguenza del processo di societizzazione:

- consistenza del personale della Capogruppo al 31 dicembre 2000 pari a n. 44.937 unità contro le 112.018 unità al 31 dicembre 1999;

- consistenza del personale della società Trenitalia S.p.A. al 31 dicembre 2000, comprendente l'ex personale della Capogruppo transitato con decorrenza 1° giugno 2000 in occasione della descritta operazione di affitto del ramo d'azienda, pari a n. 61.231 unità.

A seguito dei provvedimenti sopra esposti, nonché delle scadenze programmate dalla riforma pensionistica, dei licenziamenti, delle dimissioni, delle scadenze dei Contratti di Formazione Lavoro e di altre cause, la fuoriuscita di personale ha interessato n. 5.419 unità per la Capogruppo (di cui 1.382 trasferiti ad altre società del Gruppo) e n. 2.505 unità per la società Trenitalia S.p.A..

La sicurezza nell'esercizio ferroviario

La sicurezza nell'esercizio ferroviario ha costituito sempre un obiettivo fondamentale, ed è figurata sempre al primo posto tra le strategie della Capogruppo. In quest'ottica, il perseguimento di più elevati standard rappresenta per la Capogruppo un impegno specifico inderogabile.

In particolare nel 2000 è stato portato a termine, sia da parte della Capogruppo che di Trenitalia S.p.A., per la parte di obiettivi assegnati alla sua responsabilità, il Piano triennale per la sicurezza, avviato nel 1998. Il lavoro svolto nel triennio ha riguardato tutti i settori: il potenziamento dell'infrastruttura, la messa in atto di nuove procedure, l'organizzazione del lavoro, il rinnovo del materiale rotabile, la formazione del personale (in primo luogo dei macchinisti), la sperimentazione degli apparati e dei sistemi, le adozioni di nuovi dispositivi.

Alla base del Piano triennale, appena archiviato, c'è la convinzione che solo ad un progetto organico e di lungo orizzonte temporale, incardinato in fasi caratterizzate da risultati progressivi e misurabili, possa essere affidato il miglioramento di quegli standard di sicurezza che tradizionalmente rappresentano per la Capogruppo un vantaggio competitivo ed un elemento di eccellenza su scala europea.

L'anno 2000, con la trasformazione organizzativa della Capogruppo, ha contribuito a definire e diffondere, con il concorso di tutte le strutture aziendali, il nuovo quadro procedurale e operativo in materia di sicurezza dell'esercizio, del lavoro e dell'ambiente.

Anche la società Trenitalia S.p.A. ha dedicato notevoli energie a questo settore.

In particolare, nel rispetto del Decreto Legge 4/2000 riguardante la nomina dei consulenti per la sicurezza del trasporto merci pericolose, ha nominato dipendenti della stessa società particolarmente capaci, per i quali sono stati svolti i necessari corsi formativi, in previsione dell'acquisizione dei relativi certificati di abilitazione.

Ha inoltre proseguito l'attività per l'adeguamento alle norme vigenti degli scali merci terminali; sono poi state intraprese le prime iniziative per l'adozione dello S.Q.A.S. (Software Quality Assurance System) da parte delle strutture di produzione della Divisione Cargo. La società ha inoltre predisposto un proprio Piano di Sicurezza per il 2001, strutturato secondo le linee guida triennali dell'Amministratore Delegato della Capogruppo.

Dall'analisi e dalle verifiche realizzate, è comunque emerso, per la Capogruppo e per Trenitalia S.p.A., un buon livello generale della sicurezza che spesso è risultato essere superiore a quello di altre importanti reti ferroviarie europee.

Nel 2000, il numero degli incidenti "tipici", quelli cioè direttamente connessi alla circolazione dei treni (deragliamenti, scontri, incendi, investimenti ai passaggi a livello), è ancora diminuito, passando dai 100 incidenti del 1999 ai 95 incidenti nel 2000, confermando il trend positivo registrato nell'ultimo quinquennio, periodo nel quale il totale dei sinistri si è quasi dimezzato.

Tali dati confermano che il sistema ferroviario resta comunque il mezzo più sicuro tra le diverse modalità di trasporto.

Per quanto riguarda il numero delle persone coinvolte in tali incidenti, il dato del 2000 in termini di vite umane ha raggiunto i minimi storici.

L'indicatore di sicurezza, misurato in numero di incidenti "tipici" per milione di treni-km effettuati (0,28 nel 2000 contro 0,30 nel 1999), ha confermato l'andamento del trend positivo degli ultimi anni e colloca la Capogruppo e Trenitalia S.p.A. ai più alti standard di sicurezza.

Secondo gli ultimi dati disponibili riferiti alle altre reti, limitatamente al 1999, il numero di incidenti "tipici" per milione di treni-km è stato di 0,42 per la RENFE (Ferrovie spagnole), di 0,59 per la SNCF (Ferrovie francesi) e di 0,47 per la CCFF (Ferrovie svizzere).

L'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata dalla Capogruppo, nel suo complesso, alla fine dell'anno 2000, è risultata di 16.178 km, con un incremento di 86 km sull'estesa del 1999, al netto delle dismissioni per un totale di 7 km, riguardanti un tratto di linea del compartimento di Roma.

Nel 2000 sono stati riaperti all'esercizio, previo ammodernamento, 82 km di linea e queste riaperture hanno interessato il compartimento di Torino (tratta Chivasso-Cocconato di 23 km), il compartimento di Venezia (linea Treviso-Portogruaro di km 53) ed il compartimento di Roma (tratta Roma San Pietro-Monte Mario). Per contro, le attivazioni di nuove linee sono state veramente marginali (4 km).

E' proseguito inoltre il miglioramento tecnologico dell'infrastruttura ed il rafforzamento delle sue caratteristiche tecniche con la realizzazione di 23 km di raddoppi e 63 km di nuove elettrificazioni.

A fine anno la rete elettrificata ammonta a 10.724 km pari al 66,3% sul totale, mentre quella a doppio binario interessa 6.236 km, che rappresentano il 35,8% della rete complessiva. Le stesse percentuali riferite all'anno 1985, risultavano essere rispettivamente del 55,2% e del 33,8%.

Le linee attrezzate con il sistema di blocco automatico alla fine dell'esercizio 2000 ammontano a 5.460 km con un aumento di 218 km rispetto all'anno precedente; attualmente tali linee, che costituiscono il sistema portante ferroviario, rappresentano il 33,8% del totale.

La concentrazione del traffico sulla rete FS si mantiene sempre ad alti livelli; al riguardo si evidenzia che il 50% della rete assorbe il 94% delle Unità di Traffico complessive e circa l'83% dei treni km effettuati.

La qualità del servizio

Il 5 ottobre 2000 la Capogruppo ha presentato la "Carta di Servizi", uno strumento, previsto da un Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 dicembre 1998, attraverso cui le aziende di servizio sono chiamate a regolare il rapporto con la loro clientela, valido per tutto il Gruppo FS, articolato in un sistema di impegni precisi e misurabili, riguardanti tutti gli aspetti del servizio e tutti i segmenti dell'offerta.

La "Carta dei Servizi" del Gruppo FS ha una configurazione modulare, congruente con un percorso di rinnovamento organizzativo costruito in questi anni ed è funzionale alle trasformazioni finora realizzate.

Articolata in cinque sezioni tematiche, la suddetta "Carta" definisce e descrive per ognuna di esse una serie di impegni specifici riguardanti, in particolare, gli aspetti di "sistema" (cioè quelli "trasversali" all'intero Gruppo), i servizi di trasporto passeggeri a lunga e media percorrenza, i servizi di trasporto passeggeri su scala locale/regionale, i servizi nelle stazioni e la sicurezza del viaggio, ed infine i servizi nelle grandi stazioni.

Sulla base di quelli che sono i "fattori della qualità" - che la "Carta" individua e descrive traducendo gli indirizzi generali provenienti dalle fonti istituzionali - per ognuna delle cinque sezioni tematiche vengono individuati una serie di "indicatori della qualità erogata", attraverso cui viene identificato il valore di prestazione che il Gruppo si impegna a conseguire e su cui è costruito un sistema di monitoraggio della "qualità percepita" attraverso il conseguimento attivo della clientela.

In tal modo si instaura un rapporto leale e trasparente con il consumatore e si avvia concretamente il terreno di verifica della politica di "customer satisfaction" verso cui la nuova azienda, in tutte le sue componenti, è interamente orientata, a partire dalla sua riorganizzazione.

Per quanto attiene la puntualità dei treni viaggiatori nel corso del 2000 si sono registrati generalizzati miglioramenti rispetto all'anno precedente, ritornando ai valori del 1995-1996, i più elevati del decennio passato.

Nel segmento della media-lunga percorrenza la percentuale dei treni arrivati a destino puntuali o comunque con un ritardo non superiore ai 5 minuti è salita di 5 punti percentuali passando dal 68% del 1999 al 73% del 2000; in questo specifico segmento tutti i valori mensili del 2000 presentano performance migliorative rispetto agli analoghi dati mensili dell'anno precedente. Un miglioramento più limitato ha, invece, riguardato la percentuale dei treni arrivati a destinazione con un ritardo compreso entro i 15 minuti che è passata dall'86% all'87%.

Per i treni del segmento relativo al trasporto regionale, la percentuale degli arrivi entro i 5 minuti è lievemente migliorata passando dall'85% all'86%; in questo comparto l'analisi mensile ha rilevato un lieve scadimento della puntualità dei treni nei primi 5 mesi dell'anno mentre si è manifestata una netta ripresa negli ultimi sette mesi.

Stazionaria invece, in media d'anno, si è rilevata la puntualità dei treni arrivati a destino con un ritardo compreso entro i 15 minuti (96%).

Informazioni riguardanti le altre entità operanti nel Gruppo

Volgendo l'attenzione ai profili evolutivi e strategici manifestati dalle altre realtà aziendali che operano nei diversi settori di intervento del Gruppo si possono trarre le seguenti considerazioni.

Settore logistica integrata (Gruppo TRENITALIA)

TRENITALIA S.p.A. è la società di trasporto del Gruppo. La sua missione è quella di assicurare il trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza, metropolitano e regionale, nonché di assicurare il trasporto merci.

Nel periodo intercorso tra il 1° gennaio ed il 31 maggio 2000 la società, allora Italiana Trasporti Ferroviari S.r.l., costituita il 12 novembre 1997 allo scopo di predisporre il veicolo societario necessario all'attuazione del processo di articolazione societaria della Capogruppo, non ha sviluppato attività di rilievo.

Il 30 maggio, la società e la Capogruppo hanno sottoscritto il contratto di affitto dell'Azienda Trasporto, avente per oggetto i beni strumentali di "proprietà" delle Divisioni Trasporto (Passeggeri, Trasporto Regionale e Cargo) e dell'Unità Tecnologie Materiale Rotabile.

Il contratto di affitto si è poi sciolto per mutuo consenso delle parti, in occasione della stipula del contratto di compravendita della stessa Azienda. In data 28 novembre 2000, infatti, con efficacia dal 30 novembre 2000, ore 23.59, è stata perfezionata tra la Capogruppo e Trenitalia S.p.A. la cessione dell'"Azienda Trasporto".

Il ramo d'azienda oggetto della compravendita è stato sottoposto a perizia basata sulla situazione patrimoniale alla data di decorrenza dell'affitto (31 maggio 2000).

Il prezzo di compravendita della suddetta Azienda si è basato sulla valutazione peritale al 31 maggio 2000 del ramo ceduto, aggiornato al 30 novembre 2000 con le variazioni patrimoniali intervenute nel periodo.

La perizia ha portato alla determinazione di un valore del ramo d'azienda inferiore di 5.310.000 milioni rispetto al patrimonio netto contabile del ramo stesso.

Considerando tale patrimonio netto contabile sostanzialmente rappresentativo del valore corrente degli elementi patrimoniali che lo componevano, tale differenza (definita "badwill") è stata dal perito riferita ai risultati economici negativi, o, comunque, inferiori al tasso di rendimento normale, quali sono previsti dal piano d'Impresa 1999-2003.

A parere del perito, tali risultati economici sono da imputarsi alla ridotta capacità reddituale dell'esistente parco rotabili, pesantemente condizionata da larga parte di esso, oltre che all'eccessiva

onerosità della gestione che potrà essere rimossa con l'attuazione del piano di ristrutturazione industriale.

Tali considerazioni hanno portato all'attribuzione del "badwill" in parte a rettifica diretta del valore delle immobilizzazioni cedute dalla Capogruppo (2.494.784 milioni), ritenute, data la loro vetustà, non reddituali, in parte in un apposito fondo del passivo (1.986.788 milioni) e, per la parte residua, pari a 828.428 milioni, ad incremento dell'apposito fondo per oneri di ristrutturazione industriale da sostenere.

Il trattamento contabile descritto è stato adottato sulla base dei principi contabili statuiti dall'International Accounting Standard (IAS n° 22).

Il pagamento del prezzo, definito concordemente dalle parti il 19 aprile del 2001, nel rispetto dei tempi e delle modalità previsti dall'art. 3 del contratto e pari a 2.939.119 milioni, è stato stabilito in dieci rate semestrali costanti a decorrere dal 1° gennaio 2004.

A fronte della rateazione del pagamento del corrispettivo, Trenitalia S.p.A., a decorrere dalla data di efficacia del contratto di compravendita, riconosce alla Capogruppo un interesse pari al tasso Euribor a sei mesi da versarsi in rate semestrali posticipate, a partire dal 1° gennaio 2001.

Per effetto del contratto Trenitalia S.p.A. è succeduta, in via definitiva, nella posizione della Capogruppo riguardo ad ogni diritto ed ogni rapporto giuridico inerente, direttamente o indirettamente, all'Azienda.

Il contratto ha previsto, inoltre, delle garanzie da parte della Capogruppo: in particolare ai contenziosi con il personale e all'eventuale mancato incasso dei crediti.

L'andamento della gestione di Trenitalia S.p.A. è stato ampiamente descritto nei relativi capitoli della presente Relazione.

La società chiude il bilancio con una perdita di 467.475 milioni. Tale risultato è stato determinato essenzialmente dal margine negativo della produzione (434.889 milioni), in quanto i risultati positivi della gestione finanziaria (49.261 milioni) e delle partite straordinarie (21.391 milioni) hanno quasi neutralizzato l'effetto negativo delle imposte (103.238 milioni).

Nel seguito vengono esposte le controllate maggiormente significative della sub-holding **TRENITALIA S.p.A.**

- La società **FS CARGO S.p.A.**, a seguito della cessione da parte della Capogruppo, come già specificato in precedenza, del ramo d'azienda trasporto alla società Trenitalia S.p.A., è passata sotto il controllo diretto di quest'ultima. La Società, che opera in Italia e all'estero attraverso un gruppo di partecipate di rilievo nel settore della logistica, ha per scopo la gestione, l'organizzazione, la produzione, e la vendita di servizi di trasporto delle merci e della logistica integrata, con particolare riferimento a quelli d'interesse del Gruppo FS. Nel corso dell'esercizio 2000, come già evidenziato in altri paragrafi, è proseguito il processo di razionalizzazione del portafoglio partecipativo avviato nel 1997, attualmente in fase di completamento, finalizzato al raggiungimento di diversi obiettivi tra cui:
 - costruire un gruppo fortemente focalizzato sul core business della logistica, incentrata sul trasporto ferroviario;