

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO 1992
Raffronto con consuntivo 1991

(miliardi di lire)

	Consuntivo 1991	Consuntivo 1992	Differenza
RICAVI OPERATIVI (Traffico e diversi)	4.320,46	4.667,12	346,66
COSTI OPERATIVI	(13.574,47)	(14.549,24)	(974,77)
- Costi di personale	(10.739,08)	(11.349,52)	(610,44)
- Acquisto di materie e servizi	(2.835,39)	(3.199,72)	(364,32)
MARGINE OPERATIVO ANTE INTEGRAZIONI TESORO E CAPITALIZZAZIONI	(9.254,01)	(9.882,12)	(628,11)
INTEGRAZIONI DEL TESORO	6.530,00	5.800,00	(730,00)
- Normalizzazione dei conti e obblighi di servizio pubblico	4.300,00	4.300,00	0,00
- Oneri di infrastruttura	1.500,00	1.500,00	0,00
- Mancati adeguamenti tariffari	730,00	0,00	(730,00)
CAPITALIZZAZIONE COSTI INTERNI	375,22	462,47	87,25
MARGINE OPERATIVO POST INTEGRAZIONI TESORO E CAPITALIZZAZIONI	(2.348,79)	(3.619,64)	(1.270,86)
AMMORTAMENTO BENI MATERIALI (al netto dei rimborsi del Tesoro per rinnovi)	0,00	(0,00)	(0,00)
RICAVI/(ONERI) PATRIMONIALI E STRAORDINARI	307,13	(139,27)	(446,41)
ONERI NETTI PER PREPENSIONAMENTI	(700,20)	(295,57)	404,63
ONERI FINANZIARI NETTI	(85,58)	96,15	181,72
ONERI TRIBUTARI	(132,07)	(188,23)	(56,16)
RISULTATO DI ESERCIZIO	(2.959,51)	(4.146,58)	(1.187,07)
PERDITA GIÀ COPERTA CON SOVVENZIONE DI EQUILIBRIO	438,80	0,00	(438,80)
PERDITA RESIDUA DA COPRIRE	(2.520,71)	(4.146,58)	(1.625,87)

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

ATTIVITA'

(miliardi di lire)

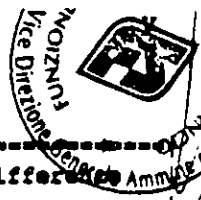
	1991	1992	In valore assoluto	* In O.L.
A) CAPITALE FISSO				
1. Immobilizzazioni tecniche	15.972,14	42.077,64	26.105,50	163,44%
Valore lordo	21.139,61	52.603,90	31.464,29	
Fondo Ammortamento	(5.167,47)	(10.526,26)	(5.358,79)	
2. Immobilizzazioni tecniche in corso	22.749,72	24.969,60	2.219,89	9,76%
3. Anticipi a fornitori per investimenti	558,25	713,81	155,57	27,87%
4. Contributi alla TAV	0,00	1.371,20	1.371,21	-
5. Partecipazioni	641,00	650,18	9,18	1,43%
Valore lordo	657,76	650,18	(7,59)	
Fondo svalutazione partecipazioni	(16,76)	0,00	16,76	
6. Impieghi del patrimonio del F.P.	1,25	1,25	0,00	0,00%
Totale A) (1+2+3+4+5+6)	39.922,36	69.783,69	29.861,33	74,80%
B) CAPITALE CIRCOLANTE				
7. Lavori in corso presso le Officine	34,47	47,79	13,33	38,66%
8. Rimanenze di scorte	1.765,51	839,59	(925,92)	-52,44%
Valore lordo	2.281,69	1.205,93	(1.075,77)	
Fondo adeguamento valore scorte trasferite dalla ex Azienda	(516,18)	(366,33)	149,85	
9. Crediti commerciali e diversi	13.463,40	17.526,49	4.063,10	30,18%
Valore lordo	16.188,31	20.763,43	4.575,12	
Fondo svalutazione crediti	(83,58)	(37,30)	46,27	
Fondo rischi ed oneri relativo ad interessi su crediti IVA	(2.641,33)	(3.199,64)	(558,30)	
10. Ratei e risconti attivi	1.171,46	1.417,15	245,69	20,97%
11. Disponibilita'	9.339,24	5.800,10	(3.539,13)	-37,90%
Totale B) (7+8+9+10+11)	25.774,07	25.631,13	(142,94)	-0,55%
CAPITALE INVESTITO NETTO (A+B)	65.696,43	95.414,82	29.718,39	45,24%

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

PASSIVITA' E NETTO

(miliardi di lire)

	1991	1992	Differenza	
			In valore assoluto	In %
A) CAPITALE PROPRIO				
1. Patrimonio netto	42.417,89	71.741,49	29.323,60	69,13%
Patrimonio netto ex Ente	47.180,84	0,00	*****	
Capitale sociale	0,00	42.417,89	42.417,89	
Riserva per trasferimento beni 1992	0,00	28.208,16	28.208,16	
Contributi diretti dello Stato	0,00	60,00	60,00	
Netto ricavo dei prestiti a carico Stato	0,00	5.188,90	5.188,90	
Contributi CEE ed altri	0,00	13,12	13,12	
Perdite riportate	(2.242,23)	0,00	2.242,23	
Perdita dell'esercizio	(2.520,71)	(4.146,58)	(1.625,87)	
2. Dotazione del Fondo Pensioni	1,25	1,25	0,00	0,00%
3. Fondo mantenimento efficienza beni non trasferiti	6.287,73	2.906,63	(3.381,10)	-53,77%
Totale A) (1+2+3)	48.706,87	74.649,37	25.942,50	53,26%
B) CAPITALE DI TERZI				
4. Esposizione a medio e lungo termine	0,00	0,00	0,00	-
Debiti a medio e lungo termine	38.460,82	42.504,49	4.043,67	
Crediti finanziari verso il Tesoro	*****	(42.504,49)	(4.043,67)	
5. Fondi rischi ed oneri futuri	511,76	532,64	20,88	4,08%
Fondo manutenzioni	51,27	0,00	(51,27)	
Fondo spese ed oneri diversi	436,28	510,41	74,13	
Fondo oscillazioni cambi	5,90	0,00	(5,90)	
Fondo trattamento fine rapporto	10,82	14,72	3,90	
Fondo imposte e tasse	7,50	7,51	0,00	
6. Debiti commerciali e diversi	15.125,37	18.598,69	3.473,31	22,96%
7. Ratei e risconti passivi	1.272,96	1.443,95	170,99	13,43%
8. Pensioni già finanziate da erogare	79,46	190,18	110,72	139,33%
Totale B) (4+5+6+7+8)	16.989,56	20.765,46	3.775,90	22,22%
POSTI DI FINANZIAMENTO NETTI (A+B)	65.696,43	95.414,82	29.718,39	45,24%



1 - L'ATTIVITA' SVOLTA DALLE FS NEL 1992**1.1 - QUADRO MACROECONOMICO (*)**

L'economia italiana che negli ultimi due anni ha attraversato una fase di rallentamento se non di recessione, nella attività economica, nel 1992 è stata caratterizzata da un clima di elevata incertezza e di crescente pessimismo.

La lunga fase di espansione, iniziata nel lontano giugno 1983, a metà del 1992 si era esaurita; la svolta ciclica si è così riflessa sui bassi e decrescenti livelli di utilizzo della capacità produttiva degli impianti, a seguito della brusca modificazione nel clima di opinione e nelle attese degli operatori in relazione, da un lato, alle conseguenze della ben nota crisi politica che ha attraversato il Paese e, dall'altro, alla crisi valutaria che ha determinato l'uscita della lira dallo SME.

La situazione è andata progressivamente deteriorandosi nel corso dell'anno tanto che, già a partire dal secondo semestre, iniziavano a manifestarsi segnali tipicamente recessivi.

In particolare, nel secondo semestre, a seguito dell'ulteriore caduta negli investimenti, al freno delle importazioni e, per la prima volta a partire dal 1982, ad una riduzione nei consumi delle famiglie, si sono registrate variazioni congiunturali negative nel PIL del 3° e 4° trimestre, accompagnate da riduzioni nell'occupazione.

Su base annua, nel 1992 la crescita del PIL in termini reali (+0,9%) è risultata la più modesta dell'ultimo decennio ed è stata nettamente inferiore a quella mediamente riscontrata nei Paesi dell'area OCSE (+1,5%).

L'involuzione della domanda interna, incrementi del 2,5% del 1990 dell'1,9% del 1991 ed dell'1% nel 1992, ha interessato tutti i principali settori delle attività economiche.

Gli investimenti in capitali fissi, in seguito al diffuso pessimismo degli imprenditori sulle prospettive di sviluppo della domanda, hanno registrato una flessione dell'1,4%.

I consumi delle famiglie sono risultati ancora una volta la componente relativamente più dinamica della domanda interna. Infatti nonostante le flessioni congiunturali verificatesi nel secondo semestre su base annuale, i consumi privati sono cresciuti dell'1,7%, valore comunque ben al di sotto del 2,3% del 1991 e del 2,5% del 1990.

(*) I dati quantitativi sono stati desunti dalla relazione generale sulla situazione economica del paese

Nel 1992 l'economia si è peraltro avvantaggiata di una ripresa, anche se discontinua, della domanda estera cresciuta in media del 5%, grazie alla maggiore competitività delle nostre esportazioni in seguito alla svalutazione della lira. Anche le importazioni hanno segnato a fine anno una crescita positiva (+4,6%) ma, dopo i decisi incrementi registrati nel 1° trimestre, sono state frenate prima dalla caduta dell'attività produttiva e, successivamente, dallo sfavorevole andamento dei cambi.

Tali andamenti dell'import-export hanno prodotto un alleggerimento del deficit della bilancia doganale che ha chiuso il 1992 con un saldo negativo di 12.676 miliardi di lire, il più contenuto dal 1987, e ben inferiore di 3.341 miliardi rispetto a quello del 1991.

Dal lato dell'offerta, il settore che ha contribuito in misura più rilevante alla crescita del PIL è stato ancora quello dei servizi destinabili alla vendita, il cui valore aggiunto è aumentato del 2,7%, con una accelerazione rispetto alla crescita dell'1,8% dell'anno precedente. Anche i servizi non destinabili alla vendita hanno presentato un valore aggiunto positivo, pur se con un tasso più contenuto (0,7%).

Nel 1992 si è ancora ridotto il valore aggiunto dell'industria (-0,5%), nonostante la buona tenuta dei prodotti energetici. All'interno del comparto ha pesato in modo determinante il ridimensionamento dei mezzi di trasporto dovuto alla crisi del settore auto.

Meno favorevole rispetto al 1991, ma comunque positiva è stata l'evoluzione del valore aggiunto del settore agricolo (+1,3% rispetto al +7,5% dell'anno precedente).

L'approfondirsi della fase involutiva ha finito per incidere negativamente anche sulla domanda di lavoro. Infatti dopo il risultato positivo riscontrato nel 1991, il numero degli occupati ha segnato una flessione dello 0,9% (-206 mila unità) con punte negative del 4,2% nel settore agricolo, e del 3,4% nell'industria. Il tasso di disoccupazione è risultato nella media dell'anno pari all'11,5% con un aumento di 0,6 punti percentuali rispetto al 1991.

Gli effetti recessivi hanno avuto per contro riflessi positivi sul contenimento delle spinte inflazionistiche, per altro vortice propiziato anche dal raffreddamento della dinamica del costo del lavoro e dei prezzi delle materie prime.

Il tasso di inflazione della lira, misurato sulla base delle variazioni dei prezzi dei beni di consumo delle famiglie degli operai ed impiegati a dicembre era sceso al 4,8% mentre, su base annua si è attestato al 5,4% (6,8% nel 1991) e, pur risultando superiore al 4,5% programmato dal Governo, ha costituito la più contenuta crescita nel livello di dotti prezzi dal 1988. Ugualmente decrescente è stata la dinamica dei prezzi all'ingrosso che ha registrato aumenti del 2,1%.

Nel corso del 1992 la finanza pubblica è stata stretta da un lato dalla necessità di ridurre l'indebitamento in conformità agli accordi di Maastricht, e dall'altro, dal peggioramento del quadro economico complessivo che ha determinato un rallentamento nelle entrate correnti ed una forte crescita degli interessi gravati sul debito pubblico.

Nonostante l'ampia azione correttiva posta in essere dal Governo, specialmente nella seconda metà dell'anno, il fabbisogno statale è stato di 163.160 miliardi, presentando così uno sconfinamento di 8.000 miliardi, rispetto all'obiettivo fissato nella Relazione Previsionale e Programmatica di settembre. L'incidenza del fabbisogno del settore statale sul PIL, pari al 10,5% è rimasta sul livello segnato nell'anno precedente.

Il 1992 è stato comunque un anno estremamente importante per la finanza pubblica. Infatti la manovra correttiva attuata dal Governo ha comportato, per la prima volta dall'inizio degli anni 60, un saldo primario attivo, al netto della spesa per interessi, di 8.277 miliardi.

1.2 - ANDAMENTO DEL TRAFFICO FERROVIARIO

Il prodotto globale venduto dalle FS, espresso in unità di traffico, date dalla somma dei viaggiatori km e delle tonnellate km, è stato di 70.323 milioni di UT con una crescita del 3% sull'anno precedente. Tale risultato oltre a rappresentare il massimo volume di traffico mai svolto dalle FS, conferma il trend positivo iniziato dopo il 1985 che ha portato tra il 1985 e il 1992 ad una crescita delle UT del 24%.

I viaggiatori km, che rappresentano il 68,6% delle UT, hanno avuto un incremento del 4,2% passando da 46.427 milioni del 1991 a 48.361 milioni del 1992.

Le tonnellate km per il pubblico sono passate da 21.680 milioni del 1991 a 21.962 milioni nel 1992 (+1,3%).

La lunghezza della Rete esercitata al 31.12.1992 ammonta a 15.867,4 km., a fronte di Km. 16.066 della fine dell'anno precedente, con una riduzione di circa 200 km..

Il gettito complessivo dei prodotti del traffico (comprensivo di quelli postali) si è attestato a fine anno a 4.255,5 miliardi di lire con un incremento dell'7,7% rispetto al 1991.

In dettaglio i prodotti del traffico viaggiatori sono stati di 2.866,1 miliardi di lire (+16,2% rispetto al 1991), quelli del traffico merci 1.215,4 (+2,5%) mentre il traffico postale ha fatto registrare 174 miliardi (-14,2%) per contrazione dell'offerta.

1.2.1 - Traffico viaggiatori

Nel 1992 il traffico viaggiatori delle FS ha nuovamente confermato il trend positivo degli anni precedenti, facendo attestare le FS a livelli di crescita superiori alla media europea.

Dall'esame dei risultati provvisori del traffico si rileva infatti che i viaggiatori trasportati sono stati 440 milioni rispetto ai 438 milioni dell'anno precedente, con una crescita dello 0,46%.

Un aumento si è verificato anche nella percorrenza media con 109,9 Km. per viaggiatore rispetto ai 106 km. del 1991, con un incremento pari al 3,69%.

Il ricavo medio per viaggiatore-km, è passato da 54,2 lire del 1991 a 59,3 lire del 1992 con un incremento pari al 9,3%.

I viaggiatori trasportati su ETR 450 (Pendolino) sono stati oltre 900.796 con una crescita dell'1,1% rispetto al 1991.

1.2.2 - Traffico merci

Il consuntivo annuale registra i seguenti risultati:

(dati in milioni)	1991	1992	Var. %
Tonnellate trasportate	71	70,8	-0,3
in c/pubblico	66,9	66,9	---
in c/servizio	4,1	3,9	-4,9
Tonnellate*Km c/pubblico	21.680	21.962	1,3
percorso medio a tonn. c/p	324,1	328,3	1,3
RICAVI (**)	1.185.400	1.215.500	2,5

(**) Per rendere omogeneo il confronto, i ricavi 1991 sono stati depurati di 48 miliardi di introiti dovuti alla gestione delle piccole partite, effettuate nel 1992 da OMNIA EXPRESS (Società del gruppo INT).

-----***-----

Il risultato dell'esercizio è stato il frutto di un primo semestre altamente positivo (+5,3%) cui ha fatto seguito un secondo semestre che ha fatto registrare un risultato sensibilmente negativo (-3,2%).

La causa di questo andamento va ricercata nella recessione economica che, soprattutto nell'ultimo trimestre, ha causato un forte calo dei trasporti specialmente nel traffico internazionale (importazioni ed esportazioni).

Per quanto riguarda le modalità di trasporto è da registrare un costante aumento del traffico intermodale (containers +6,4%, combinato +9,1%), mentre il traffico tradizionale ha registrato un calo dell'1,1%.

1.3 - TARIFFE

1.3.1 - Tariffe viaggiatori

A) Traffico interno

Per l'anno 1992 era stata avanzata al Governo una richiesta di aumento delle tariffe viaggiatori, con decorrenza 1° maggio 1992, con riferimento a quanto previsto dal Contratto di Programma siglato in data 23 gennaio 1991.

Tale richiesta prevedeva un aumento del 18% delle tariffe ferroviarie e la revisione di alcune offerte a carattere commerciale.

La mancata approvazione da parte della competente Autorità Governativa del provvedimento di maggiorazione delle tariffe non ha consentito l'entrata in vigore dell'aumento tariffario proposto il che ha comportato rispetto alle ipotesi assunte nel Contratto di Programma, una flessione dei ricavi/viaggiatori di circa 350 miliardi.

Pertanto, la manovra tariffaria delle FS per il 1992, è stata limitata ad una maggiorazione di prezzi dei supplementi IC/EC di circa il 15% medio. Tale aumento è entrato in vigore il 1° maggio 1992.

B) Traffico internazionale

Sempre a partire dal 1° maggio 1992, è stata applicata, per il traffico internazionale a destinazione Italia, la maggiorazione delle tariffe del traffico interno intervenuta il 1° novembre 1991 e sono stati aumentati i prezzi dei supplementi internazionali dei treni Eurocity.

Dalla suddetta data del 1° maggio 1992, è entrata in vigore anche la nuova offerta "ZOOM" destinata ai viaggi turistici dei mini gruppi e rivolta, quindi, a contrastare la concorrenza dell'automobile per questo segmento di traffico.

D'intesa con le altre Reti, al fine di sviluppare il traffico per ferrovia, sono stati anche realizzati studi tariffari e commerciali intesi a determinare l'adeguamento delle offerte internazionali alla Direttiva CEE/440, nonché la realizzazione di una nuova offerta tipo "PASS" sostitutiva dell'offerta Inter Rail.

Per questo tipo di traffico in particolare, è stata conseguita una maggiore redditività del prodotto in parola, in quanto la Comunità delle Reti ferroviarie europee ha riconosciuto alle FS (Rete destinataria di questo traffico dei giovani), a parità di volumi di traffico, maggiori introiti stimabili intorno a 3 milioni di Ecu (circa 5 miliardi di lire al cambio £/Ecu attuale).

Il regime tariffario FS resta sempre il più basso rispetto agli altri Paesi europei, come risulta dalla tabella seguente, tratta da un recente studio FS.

RAFFRONTO FRA LE TARIFFE DELLE FS E QUELLE DI ALCUNE FERROVIE EUROPEE SU UN PERCORSO DI 300 KM.

(gli importi sono esposti in lire, al cambio al 31.12.1992)

	TARIFFA SU UN PERCORSO DI 300 KM		DIFFERENZE IN V.A. RISPETTO A ITALIA		DIFFERENZE IN % RISPETTO A ITALIA	
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe
AUSTRIA (OeBB)	54.060	36.040	19.460	15.640	56,24%	76,67%
BELGIO (SNCB)	60.200	40.240	25.600	19.840	73,99%	97,25%
FRANCIA (SNCF)	66.725	44.485	32.125	24.085	92,85%	118,06%
GERMANIA (DB)	92.145	61.135	57.545	40.735	166,32%	199,68%
SVIZZERA (CFF)	112.290	67.965	77.690	47.565	224,54%	233,16%
ITALIA (FS)	34.600	20.400	0	0	,00%	,00%

1.3.2 - Tariffe merci

A) Servizio interno

Dal 1° gennaio 1992 le tariffe merci hanno subito una maggiorazione nella misura dell'8%.

Questo aumento ha avuto riflessi più contenuti sull'ammontare dei ricavi, per effetto della politica di vendita, intesa a mantenere e sviluppare le quote di mercato mediante stipula di Accordi Particolari con la clientela.

B) Servizio internazionale

Le tariffe merci generali, con prezzi globali da partenza a destino o a "barème" comune, sempre a partire dal 1° gennaio 1992, hanno avuto un incremento variabile dal 4 al 7%, per tener conto delle decisioni adottate dalle Reti partecipanti in sede di Conferenza tariffaria.

L'effetto complessivo sui ricavi si è discostato da questo incremento per effetto dei cambiamenti di struttura del traffico che hanno visto crescere le modalità di trasporto con un prezzo medio basso.

1.3.3 - Orientamenti di politica commerciale per il 1993

Per il 1993 è prevista una modifica della curva di degressività dei prezzi delle tariffe Interne, che comporterà un incremento più elevato (5%) sulle brevi distanze fino ad annullarsi su quelle più lunghe. Complessivamente l'aumento medio dovrebbe attestarsi intorno al 2,5%.

Anche nel traffico Internazionale è previsto un aumento variabile delle tariffe merci a prezzi globali che mediamente dovrebbe risultare di circa il 5% a partire dal 1° gennaio 1993. Per il traffico convenzionato sarà garantito un aumento di almeno il 3%.

1.4 - SETTORE NAVI TRAGHETTO**1.4.1 - Relazione Sicilia**

Il servizio svolto dalle NN/T sullo Stretto rispetto all'anno 1991, come si può vedere dal prospetto riepilogativo sottostante, ha avuto una leggera flessione, soprattutto per il gommato pesante e le autovetture.

Fanno eccezione il numero delle corse effettuate ed il trasporto di autocarri, per i quali si è avuto un lievissimo aumento.

	1991	1992	Variaz. %

TRAFFICO CONTINENTE <----> SICILIA			
Corse semplici effettuate	59.265	61.846	4,4
TRAFFICO PASSEGGERI			
Viaggiatori	8.287.883	7.809.818	-5,8
Autovetture	485.465	438.215	-9,7
Carrozze e Bagagliai	111.810	109.569	-1,9
TRAFFICO MERCI			
Carri	248.232	239.390	-3,7
Autocarri	71.896	72.445	0,8
Autotreni	124.176	107.124	-13,7

Le navi in servizio sulla relazione Continente-Sicilia sono:

- navi a quattro binari: Rosalia, Scilla, Villa, Iginia, Sibari, S. Francesco
- navi a tre binari : Mongibello
- navi bidirezionali : Agata, Pace, Riace, Fata Morgana
- motonave passeggeri : Edra.

Delle suddette navi ne vengono mantenute costantemente in linea nove, di cui quattro a quattro binari, una a tre binari, tre bidirezionali ed una motonave per trasporto di soli passeggeri.

Si ricorda che la n/t Riace, fermatasi in seguito al noto incidente avvenuto nel settembre '91, per tutto il 1992 non ha effettuato servizio a causa del perdurare dei lavori di riparazione fino al 20 marzo del corrente anno.

La n/t Cariddi invece, è stata definitivamente allonata.

Nel corso del 1992 sulle navi dello Stretto, sono stati effettuati lavori di rilievo oltre quelli di normale manutenzione.

1.4.2 - Relazione Sardegna

Questi i dati 1992, posti a raffronto con quelli del precedente esercizio:

	1991	1992	Variaz. %

TRAFFICO CONTINENTE <----> SARDEGNA			
Corse semplici effettuate	3.279	2.890	-11,9
TRAFFICO PASSEGGERI			
Viaggiatori	372.805	314.935	-15,5
Autovetture	109.876	89.375	-18,7
Moto	6.130	5.081	-17,1
Roulottes	4.537	1.879	-58,6
Rimorchietti	963	2.206	129,1
TRAFFICO MERCI			
Carri	68.196	63.675	-6,6
Autocarri	6.757	7.285	8,1

E' da notare che nel corso del 1992 il collegamento con la Sardegna è stato assicurato non più da sei navi, come per il 1991, bensì da cinque navi, in quanto la n/t Tyrsus, che insieme alla n/t Garibaldi assicurava il trasporto merci, è stata venduta.

2 - DATI SINTETICI CONCERNENTI LE LINEE ED IL PARCO

	al 31.12.1991	al 31.12.1992 (1)
<u>Consistenza materiale rotabile</u>		
Elettrotreni ed automotrici elettriche	824	841
Locomotive ed elettromotori	4.203	4.206
Automotrici termiche	1.137	1.137
Carrozze e rimorchi	14.620	14.448
Carri	97.507	93.257
Bagagliai, postali e casse mobili	2.856	2.910
	-----	-----
totale	121.147	116.799
<u>Consistenza navi traghetto</u>		
- Navi	17	17
<u>Lunghezza della rete ferroviaria esercitata</u>		
- In complesso	Km. 16.066,0	15.867,4
<u>di cui:</u>		
- Doppio binario elettrificato	Km. 5.679,2	5.799,9
non elettrificato	Km. 92,0	93,2
- Semplice binario elettrificato	Km. 3.832,4	4.186,7
non elettrificato	Km. 6.462,4	5.787,6

NOTE:

- (1) La consistenza al 31.12.92 è comprensiva di n. 5 elettrotreni, 60 automotrici elettriche, n.50 locomotive, n. 2.883 carrozze, n.101 rimorchi, n. 3.606 carri a garanzia di prestiti Eurofima (cifr. pag.22 e pag.24).

3 - IL PERSONALE

3.1 - CONSISTENZA

Grazie al proseguimento del blocco parziale del turn-over ed ai soddisfacenti risultati ottenuti dall'esodo anticipato di personale a seguito della campagna di prepensionamenti avviata dall'Ente, la consistenza di personale è passata, dal 31.12.1991 al 31.12.1992, da n.170.741 a n.164.655 unità, con un decremento pari al 3,69%. In percentuale tale riduzione ha interessato maggiormente il settore delle stazioni, del personale tecnico e del personale viaggiante.

La consistenza al 31.12.92 risulta così determinata:

Consistenza al 31.12.1991	170.741 +
Assunzioni 1.1.1992-31.12.1992	1.801 +
Esoneri anno 1992	4.109 -
Prepensionamenti 1992	3.143 -
Mobilità verso altre Amministra zioni anno 1992	635 -

Consistenza al 31.12.1992	164.655

Parimenti è anche diminuita la consistenza media annua che è risultata pari a 167.445 unità contro le 179.311 del 1991 (-7,1%).

La produttività economica del personale, per l'effetto combinato dell'aumento delle unità di traffico e della diminuzione della consistenza media di personale, valori figuranti rispettivamente al numeratore ed al denominatore del rapporto di produttività, ha segnato un ulteriore incremento del 10,9% rispetto all'anno precedente, toccando così il valore di 419.977 unità di traffico per dipendente.

3.2 - GLI SCIOPERI NEL 1992 E LORO RIFLESSI SUL TRAFFICO

Tre elementi hanno caratterizzato l'insieme dei conflitti di lavoro nel 1992:

- La tendenza alla flessione riscontrata nei due anni precedenti ha subito una parziale battuta d'arresto e si è avuto un aumento del numero sia degli scioperi che delle ore lavorative perdute (più del doppio rispetto al 1991).
- l'aumento della conflittualità verificatosi nell'anno è derivato in misura considerevole da eventi in parte o del tutto estranei all'ambito aziendale quali: le decisioni del Governo in ordine alla

trasformazione dell'Ente FS in SpA e quelle prese in materia economica generale e gli assassinii di magistrati in Sicilia. La metà degli scioperi nazionali e un terzo di quelli compartimentali hanno avuto infatti queste motivazioni.

Più precisamente: il 42% delle ore lavorative perdute nell'anno sono derivate da scioperi con motivazioni di carattere politico e/o economico generale, il 31% da scioperi contro la trasformazione dell'Ente in SpA, il 27% da scioperi con motivazioni aziendali;

- ancora attiva la conflittualità, già registrata nel 1991, di formazioni sindacali minori che perseguono fondamentalmente l'obiettivo di essere riconosciute come controparti negoziali. Si tratta in genere di organizzazioni di settore (personale viaggiante, di manovra, capi stazione) o addirittura finalizzate unicamente a obiettivi contingenti (trasferimenti). A queste organizzazioni va ascritto poco più di 1/3 degli scioperi nazionali, con un seguito molto ridotto tranne che per una organizzazione (quella del personale viaggiante, CNPV).

Tre degli scioperi nazionali indetti da queste formazioni sono stati sospesi in seguito ad ordinanza ministeriale emanata ai sensi dell'art. 8 della legge 146/90 (ordinanze siffatte sono state richieste complessivamente per quattro volte nell'anno).

I conflitti di lavoro hanno portato nel corso dell'anno ad astensioni per complessive 572.482 ore con un totale di 122 scioperi.

Dei 122 scioperi suddetti 31 hanno avuto carattere nazionale, 9 intercompartimentale, 37 compartimentale e 45 locale.

3.3 - ATTUAZIONE 3^a FASE DEL CONTRATTO NAZIONALE DI LAVORO

Sul piano dei miglioramenti economici e professionali in favore del personale, la contrattazione integrativa nel corso del 1992 ha comportato i seguenti aspetti di maggiore rilevanza:

- la rideterminazione di talune competenze accessorie, in stretta connessione con le modifiche concordate sull'organizzazione del lavoro di determinati settori;
- la definizione della quota di "salario integrativo" spettante al personale di tutti i settori, contrattata a livello compartimentale e di Sede Centrale, nel rispetto delle cifre medie previste dal C.C.N.L.;
- l'incremento delle "valorizzazioni professionali", quale riconoscimento di una diversa e più qualificata collocazione funzionale/retributiva per tutta una serie di attività e posizioni professionali, determinato attraverso un articolato processo di contrattazione sindacale.

Nel corso del 1992, la lunga attività negoziale ha interessato ulteriori trattative su alcuni aspetti e problematiche di particolare rilevanza, in esito alle quali sono state raggiunte le seguenti intese:

- accordo sulla strategia di risanamento e sviluppo dell'Ente come impresa aperta al mercato e sui suoi risvolti istituzionali (Riforma) ed organizzativi (struttura divisionale e societaria) (3.3.92);
- accordo per la definizione delle elezioni delle rappresentanze sindacali nei luoghi di lavoro in modo unitario (3.3.92);
- accordo sull'individuazione dei servizi indispensabili con il comune obiettivo di evitare forme di sciopero penalizzanti per la clientela (3.3.92);
- accordo di transazione per la definizione e valutazione degli oneri per la pensione integrativa (31.3.92);
- accordo per il rinnovo del CCNL dei Dirigenti (9.6.92);
- accordo per mantenimento in funzione dell'attuale DLF (17.6.92);
- accordo per l'assegnazione dell'integrativo 1991 ai dipendenti dell'Ente addetti ai servizi (3.7.92);
- accordo per la definizione dell'indennità di posizione e del superminimo alle posizioni dell'area quadri (13.7.92).
- verbale di incontro con il Ministero della Marina Mercantile ed il Ministero del Lavoro riguardante il Piano di riorganizzazione dell'Area Navigazione (24.9.92);
- verbale di incontro con il Ministro dei Trasporti e le OO.SS. confederali per la presentazione del Piano d'impresa FS (16.12.92).

3.4 - ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO

Nel corso del 1992 sono stati realizzati profondi cambiamenti nell'organizzazione del lavoro all'interno dell'impresa ferroviaria.

Attraverso il meccanismo della contrattazione integrativa, nell'ottica di un "contratto di scambio" è stato possibile raggiungere i seguenti risultati:

- riduzione dei fabbisogni organici per tutti i settori del personale ferroviario e per l'intera rete;