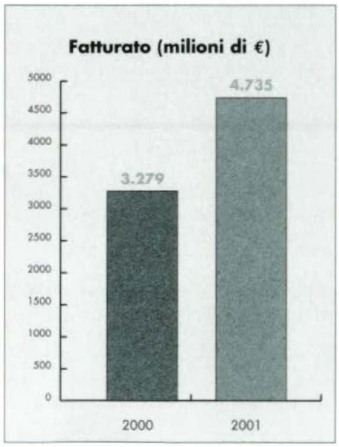
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

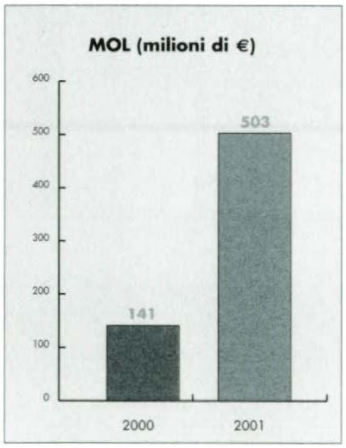
DATI SIGNIFICATIVI

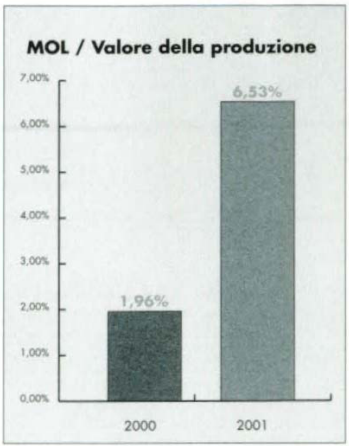
(in milioni di euro)

	2001	2000
Ferrovie dello Stato S.p.A. (Capogruppo)		
Utile/perdita d'esercizio	29,3	-
Patrimonio netto	24.248	-
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	(1.533)	-
Gruppo Ferrovie dello Stato		
Fatturato	4.735	3.279
Valore della produzione	7.703	7.198
Margine operativo lordo	503	141
% sul valore della produzione	6,53%	1,96%
Risultato operativo	36	(913)
Risultato netto	29	(683)
Flusso monetario generato da attività di esercizio (1)	50	611
Investimenti tecnici del periodo	4.845	3.798
Capitale investito netto (2)	27.200	23.422
Indebitamento finanziario netto (2)	3.101	2.551
Indebitamento finanziario netto sul capitale investito netto (in %)	11,40%	10,89%
Patrimonio netto totale (2)	23.591	19.956
ROI (3)	0,14%	(4,28)%
ROE (4)	0,08%	(3,78)%
Debt/Equity	0,13	0,13
Lunghezza della rete ferroviaria (Km) (2)	16.035	15.974
Viaggiatori/km (milioni)	ca 47.000	ca. 47.000
Tonnellate/km (milioni)	24.400	25.051
Dipendenti (numero) (5)	102.982	111.609

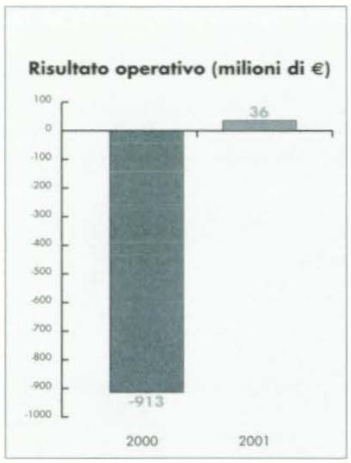
(1) vedere rendiconto finanziario (pag. 172)
(2) data di fine periodo
(3) ottenuto dal rapporto fra il risultato operativo e il capitale investito netto medio del periodo (senza includere le partecipazioni immobilizzate)
(4) ottenuto dal rapporto fra il risultato di pertinenza del Gruppo ed il patrimonio netto medio del periodo di Gruppo, (senza includere l'utile di Gruppo 2001)
(5) consistenza di fine periodo (società consolidate integralmente, compresa la Capogruppo)

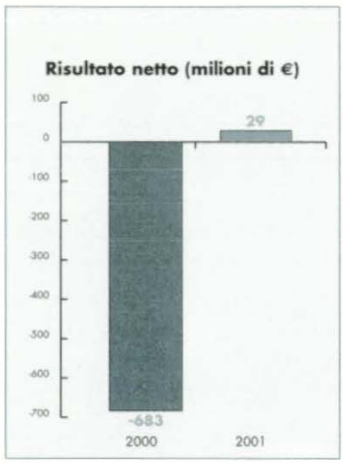


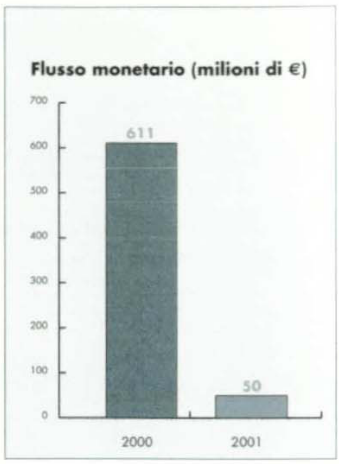


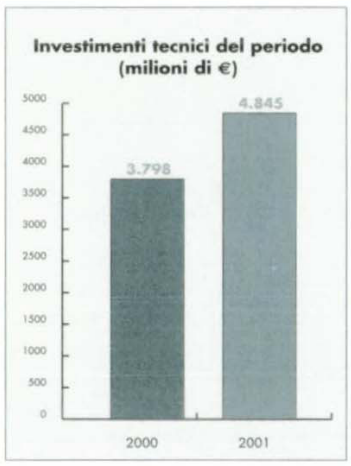


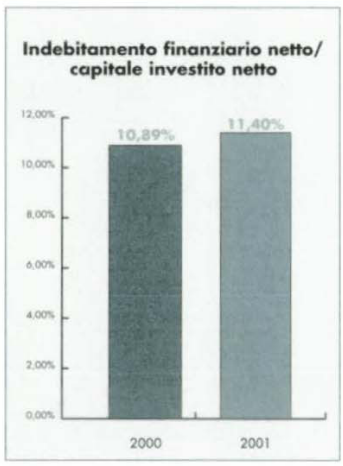
Relazione sulla gestione

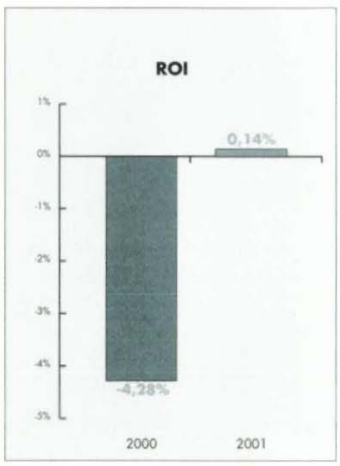


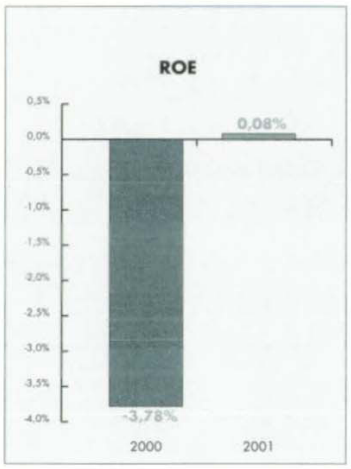


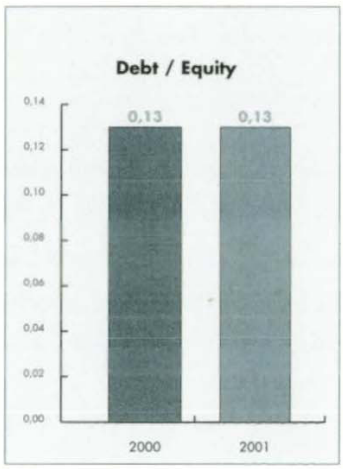


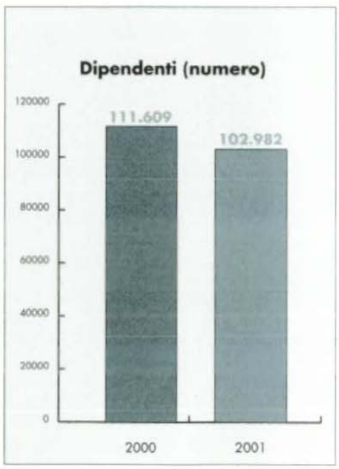












GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

IL QUADRO MACROECONOMICO

Il contesto internazionale del 2001, a differenza di quello dell'anno precedente, è stato caratterizzato da un diffuso rallentamento dell'economia.
L'andamento negativo della congiuntura, i cui primi segnali, peraltro, si erano manifestati in molte aree geografiche già nel corso del 2000, si è accentuato nell'ultima parte dell'anno per gli effetti degli attacchi terroristici dell'11 settembre e per il conseguente forte deterioramento del clima internazionale.
Per i sette grandi paesi industrializzati, la crescita del Pil è stata modesta, appena lo 0,9%, rispetto al 3,4% del 2000, mentre la dinamica degli scambi commerciali ha registrato un rallentamento ancora più marcato, con un aumento intorno all'1,5% a fronte di un aumento del 13% realizzato nel 2000.
L'area dell'euro ha seguito da vicino il rallentamento del ciclo internazionale evidenziando, già prima dell'11 settembre, un forte indebolimento della domanda interna che ha interessato tanto i consumi quanto gli investimenti. In media d'anno il Pil dell'Uem è cresciuto dell'1,5%, con un tasso pari alla metà di quello dell'anno precedente (+3,3%).
Anche in Italia l'attività produttiva ha accusato un netto rallentamento.
Dopo un'evoluzione ancora positiva nei primi tre mesi dell'anno, la crescita del Pil si è praticamente fermata a partire dal secondo trimestre e, a seguito del ridimensionamento delle importazioni, il complesso delle risorse disponibili per il Paese ha registrato una flessione; in media d'anno il Pil è aumentato dell'1,8% (2,9% nel 2000), tasso questo leggermente superiore a quello dell'Uem.
Il contributo della domanda interna alla crescita del Pil è risultato molto contenuto (+1,4%). Tale risultato è da attribuire alla modesta evoluzione dei consumi privati che hanno risentito del peggioramento del clima di fiducia delle famiglie, e al brusco calo della dinamica degli investimenti fissi lordi (+1,7%), dovuto essenzialmente al sensibile crollo degli investimenti in macchinari ed attrezzature. Su queste due componenti di spesa hanno poi inciso l'ulteriore caduta del clima di fiducia delle famiglie e delle imprese, registratasi dopo gli attentati.
La decelerazione della crescita ha coinvolto, dapprima, l'industria in senso stretto e le costruzioni, e si è poi estesa anche al terziario.
I dati della produzione industriale evidenziano una vera e propria recessione in atto da inizio anno; complessivamente, il 2001 si chiude con una flessione dello 0,6% sull'anno precedente; per trovare una flessione di tale indicatore occorre risalire al 1996, quando la produzione industriale diminuì dello 0,9%.
Le esportazioni, dopo un aumento nel primo trimestre, hanno preso a flettere significativamente in relazione alla brusca frenata dell'economia mondiale; tuttavia, il contemporaneo marcato indebolimento delle importazioni ha consentito alla domanda estera netta di continuare a fornire un apporto positivo all'economia (+0,5%).
Sul fronte dell'inflazione, il rallentamento dell'economia e il venir meno delle spinte sui costi, in particolare quelli petroliferi, hanno favorito nella seconda metà dell'anno la riduzione del tasso di inflazione che si è attestato,

mediamente, al 2,7% (+2,5% nel 2000).

Il mercato del lavoro non sembra aver risentito appieno delle conseguenze del rallentamento dell'attività produttiva, anzi, ha visto rafforzata l'occupazione (+2,1%). Il conseguente restringimento dell'area dei senza lavoro ha portato il tasso medio di disoccupazione complessiva al 9,5%, come agli inizi degli anni novanta.

Le retribuzioni contrattuali, dopo un'accelerazione verificatasi ad inizio 2001, mantengono per tutto il corso dell'anno ritmi d'incremento modesti: nel periodo gennaio-novembre 2001 (ultimo dato disponibile) la crescita delle retribuzioni, nel complesso dell'economia, si attesta al 2,3%, lievemente al di sopra del valore registrato nello stesso periodo dell'anno precedente.

Quanto alla finanza pubblica, è proseguito il processo di riduzione del deficit. Nella stima dell'Isae (Istituto di Studi e Analisi Economica) l'indebitamento netto si è collocato all'1,2% del Pil, valore questo in linea con quanto indicato nell'aggiornamento del Programma di Stabilità presentato dal Governo lo scorso novembre.

In progressivo miglioramento, anche se ancora attestato su livelli elevati, appare, nel preconsuntivo del 2001, il rapporto debito pubblico/Pil. Esso fa registrare una diminuzione di oltre due punti e mezzo percentuali, collocandosi al 107,9% dopo il 110,5% registrato nell'anno precedente.

Per quanto riguarda le prospettive a breve termine, le stime dell'Isae prevedono che il rallentamento del ciclo internazionale limiterà, anche per il 2002, la crescita dell'economia italiana al di sotto della crescita potenziale. I principali indicatori evidenziano, tra la fine del 2001 e gli inizi del 2002, il progressivo allentamento delle condizioni di incertezza createsi dopo gli attentati di settembre, e le tendenze sembrano volgere nella direzione di un lento miglioramento, che dovrebbe divenire più consistente nella seconda metà dell'anno in corso.

L'Italia dovrebbe registrare, pertanto, una dinamica dell'attività economica relativamente contenuta nella prima metà dell'anno, ed in accelerazione nel semestre successivo.

La crescita del Pil dovrebbe attestarsi all'1,5%, nella media del 2002, ed eguagliare la crescita potenziale nel 2003.

Tale profilo, oltre a riflettere l'andamento del ciclo internazionale, risente del maggior vigore che dovrebbe gradualmente assumere la domanda interna del nostro Paese, tanto nella componente dei consumi, quanto in quella degli investimenti.

L'ANDAMENTO DEL MERCATO DI RIFERIMENTO

Nel 2001, le diverse modalità che costituiscono il settore dei trasporti hanno evidenziato, sulla base delle informazioni fin qui disponibili, andamenti e tendenze contrapposte.

Il settore stradale ha continuato ad espandersi con aumenti della domanda sia nel settore viaggiatori sia in quello merci.

Il 2001 è stato anche un anno record per le immatricolazioni di nuove auto-

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

vetture (2.425.300), superando – anche se di poco – l'eccezionale risultato conseguito l'anno precedente, grazie alle aggressive politiche commerciali messe in atto dalle case produttrici a sostegno della domanda, e al ritiro dal mercato della benzina con piombo che ha rappresentato un altro incentivo alla sostituzione delle autovetture più anziane.

Nonostante l'andamento negativo della congiuntura, la modalità stradale ha potuto beneficiare del fatto che sul finire del 2000 si è arrestata la lunga ondata dei rialzi dei prezzi petroliferi che aveva interessato le quotazioni internazionali del petrolio e dei suoi derivati. Inoltre, dalla scorsa estate, si è venuta a delineare una netta inversione di tendenza che ha riportato i prezzi del carburante ai livelli della seconda metà del 1999, evidenziando, in tal modo, un notevole vantaggio competitivo.

In particolare, per quanto riguarda il traffico autostradale, che è l'indicatore più significativo della domanda complessiva del trasporto su strada, l'AISCAT rileva, nel comparto passeggeri, un aumento dei veicoli-km leggeri del 4,2% (2,6% nel 2000) mentre, nel settore merci, l'aumento dei veicoli-km pesanti è stato del 3%, tasso questo inferiore di oltre due punti e mezzo percentuali a quello dell'anno precedente.

Per il settore aereo il 2001 è stato indubbiamente un anno di recessione, con forti perdite di traffico dopo gli attentati terroristici dell'11 settembre.

Infatti, nell'ultimo trimestre dell'anno, i dati comunicati dall'Assaeroporti evidenziano un calo della domanda passeggeri del 15% nei voli nazionali, e del 20% nei voli internazionali. Tuttavia, in media d'anno, la flessione è stata più consistente nel traffico nazionale (-3,9%) che non in quello internazionale (-1,1%) in quanto il comparto nazionale, sin dai primi mesi del 2001, ha iniziato ad accusare una flessione della domanda.

Il traffico marittimo, per il quale al momento sono disponibili solo alcune indicazioni di tendenza, l'Assoporti rileva, per i principali porti italiani, una stasi nei volumi di merci movimentate (sia in tonnellate sia in TEU-Twenty Equivalent Unit) e un lieve aumento (0,8% circa) nel numero di passeggeri imbarcati.

Anche la domanda di trasporto per ferrovia ha risentito, nel 2001, del sensibile rallentamento dell'economia, specialmente nel comparto merci dove la flessione ha interessato in particolar modo il trasporto intermodale.

Sulla base dei dati provvisori disponibili, il traffico dei viaggiatori-km nei Paesi della UE è cresciuto in media dell'1% circa, con risultati ben superiori alla media per SNCB (ferrovie belghe), RENFE (ferrovie spagnole) e SNCF (ferrovie francesi), che hanno realizzato, rispettivamente, un +4%, +3,5% e +2,4%. A fronte di tali incrementi si sono verificate perdite di domanda per DB (ferrovie tedesche) e VR (ferrovie finlandesi), dell'ordine, rispettivamente, dello 0,1% e del 3,6%.

Il traffico ferroviario merci, negli stessi Paesi, chiude l'anno con una flessione media delle tonnellate-km del 3,5% circa. La flessione maggiore ha interessato le reti SNCF (-9%) e SNCB (-7,7%), mentre le Società RENFE e OBB (ferrovie austriache), hanno conseguito un aumento del traffico, rispettivamente dell'1,1% e dell'1,6%.

L'ANDAMENTO DEL TRAFFICO TRENITALIA

Nel 2001, il prodotto globale venduto dalla Società, espresso dalla somma dei viaggiatori-km e delle tonnellate-km, è stato pari a 71,4 miliardi di Unità di Traffico, con una diminuzione dell'1,5% rispetto al valore dell'anno precedente.

I viaggiatori-km trasportati sono stati 47 miliardi circa (valore sostanzialmente stabile rispetto al 2000), ed hanno rappresentato circa i due terzi della domanda complessiva espressa in Unità di Traffico.

Dal lato dell'offerta, i treni-km viaggiatori hanno rappresentato il 77,5% del totale dei treni-km effettuati nell'anno.

La domanda viaggiatori è stata soddisfatta per il 58,7% con treni della Divisione Passeggeri (media/lunga percorrenza), e per il restante 41,3% con quelli della Divisione Trasporto Regionale.

Per quanto riguarda l'altro parametro della produzione, quello dei posti-km, si registra una prevalenza dei posti-km del Trasporto Regionale, pari al 57,7% dei posti-km complessivi.

Nell'anno, sono stati trasportati complessivamente 472 milioni di passeggeri (-3,2% rispetto al 2000, anno caratterizzato dall'evento "Giubileo"), con una percorrenza media unitaria di 99 km.

La domanda, espressa in viaggiatori-km, nei due segmenti di traffico (media/lunga percorrenza e trasporto regionale) ha evidenziato nel corso dell'anno andamenti differenziati, come di seguito illustrato.

Settore media/lunga percorrenza

Prima di illustrare nel dettaglio i dati del traffico, si precisa che i dati 2001 e i dati analoghi dell'anno 2000 si basano entrambi sul nuovo sistema di rilevazione (c.d. "FTV"), che fa ricorso ai dati sulla frequentazione dei treni viaggiatori in luogo del sistema precedente, che utilizzava le informazioni contenute nei "bollettini di trazione".

Nel primo semestre, la domanda è stata particolarmente vivace facendo registrare un aumento del 3,7% sull'analogo periodo dell'anno precedente; a luglio è rimasta stabile, e da agosto in poi ha iniziato a flettere anche in relazione alla negativa congiuntura, acutizzatasi dopo l'11 settembre.

In valori assoluti, il dato dei viaggiatori-km del periodo (27,3 miliardi), conferma sostanzialmente il dato del 2000 – che, come già detto, è stato caratterizzato dall'evento "Giubileo" – con una percorrenza media unitaria di circa 275 km.

Dal lato dell'offerta si registra, invece, un modesto decremento sia in termini di treni-km (-0,4%), che in termini di posti-km (-0,6%).

Nell'anno, il load factor (rapporto tra viaggiatori-km e posti-Km) dei treni viaggiatori di media e lunga percorrenza, ha fatto registrare una variazione positiva dello 0,7%, attestandosi intorno a quota 57%, corrispondente ad una media di 334 persone per treno. Tale indicatore è estremamente importante per verificare l'efficacia dell'offerta rispetto alla domanda soddisfatta.

Per quanto riguarda i singoli "prodotti treno", si rafforza il trend positivo del

traffico "Eurostar", il cui dato segna un aumento della domanda soddisfatta, in termini di viaggiatori-km, del 21,6% rispetto al 2000.

I viaggiatori-km riferiti a treni "Eurostar" nel 2001 sono stati 6,8 miliardi, mentre il numero dei viaggiatori trasportati ha sfiorato i 19 milioni. In crescita anche il numero di viaggiatori per treno "Eurostar" che è passato da 314 a 322. Stabile invece è rimasto il load factor, confermando gli alti livelli già raggiunti nel 2000 (60% circa).

Per meglio quantificare la forte espansione del segmento "Eurostar", basti pensare che, solo negli ultimi tre anni, l'incidenza dei viaggiatori-km sul traffico totale della media-lunga percorrenza è passata dal 15% al 25%. Nello stesso periodo, si è elevata anche l'incidenza dell'offerta, sia in termini di treni-km (dal 18% al 25%), sia in termini di posti-km (dal 17% al 24%).

Per quanto riguarda poi il "Prodotto notte", è proseguito il riposizionamento strategico del settore, finalizzato ad un sostanziale recupero di redditività attraverso la riduzione complessiva dei volumi di offerta (-0,5% in termini di treni-km e -3,4% nei posti-km) ed il contemporaneo miglioramento della qualità del servizio. A fronte di tale contrazione di offerta, la domanda espressa in termini di viaggiatori-km, dopo un biennio caratterizzato da un sensibile deterioramento, nel 2001 ha fatto registrare lievi cenni di ripresa (+0,5% rispetto all'anno precedente).

Nel 2001 il "Prodotto notte" ha interessato circa il 40% dei viaggiatori-km e il 37% dei treni-km.

Settore Trasporto Regionale

Nel 2001 i viaggiatori-km si sono attestati a 19,4 miliardi, facendo registrare una sostanziale conferma del dato dell'anno 2000 che, invece, aveva evidenziato una crescita dell'1,7% rispetto al 1999. Anche la percorrenza media di un viaggiatore è rimasta stazionaria (circa 50 km).

L'analisi dei dati relativi alla domanda evidenzia un andamento altalenante, caratterizzato da un inizio d'anno leggermente sotto tono rispetto alle precedenti tendenze, da un accenno di ripresa nei primi mesi estivi e, successivamente, da una fase di rallentamento che si è andata intensificando nell'ultima parte dell'anno.

Dal lato dell'offerta si registra, invece, un incremento dell'1,8% in termini di posti-km.

Conseguentemente, il load factor del settore ha accusato una piccola flessione scendendo dal 30% al 29,3%. Va ricordato, peraltro, che tale indicatore è soggetto ad una forte variabilità se si tiene conto delle diverse fasce orarie di utilizzo del treno, e delle diverse aree geografiche (metropolitane o periferiche) interessate. Esso risulta di gran lunga inferiore a quello relativo ai treni di media/lunga percorrenza ma, al riguardo, occorre tenere presente che la funzione di carattere sociale del trasporto pubblico impone l'esercizio del trasporto ferroviario di "interesse locale", in alcune fasce orarie, anche laddove la domanda è scarsa.

Settore Merci

Nel 2001, il volume del traffico merci ha risentito negativamente dell'avversa congiuntura economica e di fenomeni esogeni che hanno determinato una riduzione delle quantità trasportate. Infatti, i settori che più degli altri hanno risentito del deterioramento dello scenario macroeconomico sono stati quelli della siderurgia, della meccanica e della chimica, settori storicamente a più alta vocazione ferroviaria.

Le tonnellate trasportate sono ammontate a 86,5 milioni, con una riduzione dell'1,3% rispetto al 2000, mentre le tonnellate-km sono risultate pari a 24,4 miliardi, con una flessione del 2,6%.

La percorrenza media di una tonnellata si attesta a circa 282 km (-1,3% sul 2000), confermando il trend negativo a partire dal 1997, quando lo stesso indicatore era risultato pari a 304 km.

La flessione ha interessato in particolar modo il traffico nazionale e il trasporto intermodale.

Cresce invece il traffico internazionale (+4,3% in termini di tonnellate-Km) anche se, nello stesso segmento, la percorrenza media di una tonnellata scende a 230 km (-0.6%).

In linea con quanto sopra detto, diminuisce di un punto percentuale (dal 38% al 37%) l'incidenza delle tonnellate-km del segmento intermodale sul volume totale del traffico, mentre aumenta l'incidenza del traffico internazionale che sale dal 48% del 2000 a quasi il 51% del 2001.

In questo contesto, assume importanza l'impulso dato allo sviluppo della "autostrada viaggiante" (trasporto sul treno di mezzi pesanti completi di rimorchio) sulle relazioni Novara-Friburgo (asse Domo-Basilea), Trento-Worgl (Austria) e Verona-Worgl, con la realizzazione di 170 treni a settimana.

I PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

Si riepilogano, qui di seguito, i fatti più salienti avvenuti nel corso dell'esercizio.

RFI (già Ferrovie dello Stato-Società di Trasporti e Servizi per Azioni)

- 10 gennaio 2001 – Con l'ingresso del socio privato Albacom S.p.A. nella compagine azionaria di Basictel S.p.A., come già precedentemente illustrato, la partecipazione al capitale sociale di quest'ultima passa dal 100% al 40%.
- 8 febbraio 2001 – Costituisce le Società: Medie Stazioni S.r.l. (dal 7 giugno 2001 Medie Stazioni S.p.A); Medie Stazioni Due S.r.l. e Medie Stazioni Tre S.r.l. (dal 13 luglio 2001 Immobiliare Ferrovie S.r.l.). Esse hanno per oggetto la gestione, la riqualificazione e la valorizzazione dei complessi di stazione e di infrastrutture nodali di trasporto.
- 22 febbraio 2001 – L'Assemblea dei soci delibera la nomina, per il triennio 2001-2004, del Consiglio di Amministrazione della Società.

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

- 1° marzo 2001 – Cede al Ministero dell'Economia e delle Finanze l'intero capitale sociale della ex Ferrovie dello Stato Holding S.r.l., costituita il 15 dicembre 2000 dalla stessa Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni, in qualità di socio unico.
- 11 aprile 2001 – Costituisce, con Trenitalia e con alcuni Istituti universitari (Politecnico di Milano, Università di Firenze, Università di Pisa e Università di Napoli), l'Istituto di Ricerca e di Certificazione Ferroviaria-Società Consortile per Azioni – in sigla "Italcertifer S.c.p.a." – avente il seguente scopo sociale: lo svolgimento dell'attività inerente alla ricerca e sviluppo tecnologico del sistema ferroviario; prove e sperimentazione per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari; il coordinamento dei laboratori dei soci, ferma restando la responsabilità e l'indipendenza dei laboratori medesimi; la progettazione e lo sviluppo dei centri sperimentali dei soci. La quota di partecipazione, sia di RFI che di Trenitalia, al capitale sociale di Italcertifer, è pari al 33,33%.
- 2 maggio 2001 – Sottoscrive, con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Contratto di programma per il periodo 2001-2005 – in sostituzione del Contratto di programma 1994-2000, scaduto il 31 dicembre 2000 – che disciplina gli oneri di gestione della infrastruttura ferroviaria (assunti a carico dello Stato ai sensi delle vigenti disposizioni di legge), nonché gli investimenti per lo sviluppo ed il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura medesima.
- 21 giugno 2001 – Stipula, con la ex "Ferrovie dello Stato Holding S.r.l." (società beneficiaria), l'atto di scissione parziale, con efficacia dal 1° luglio 2001. Contestualmente, il Ministero dell'Economia e delle Finanze apporta in conto futuro aumento di capitale sociale, alla predetta società beneficiaria, l'intera partecipazione al capitale sociale di RFI.
- 21 giugno 2001 – L'Assemblea Straordinaria dei soci delibera, con effetto dal 1° luglio 2001, la modifica della denominazione sociale da quella di "Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e servizi per Azioni" a quella di "Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni" (in sigla RFI S.p.A.).
- 3 ottobre 2001 – Costituisce, insieme a Réseau Ferré de France RFF – mediante la sottoscrizione di una quota paritetica (50%) del capitale sociale di euro 1.000.000 – la Società di diritto francese "Lyon Turin Ferroviarie SAS". Scopo di quest'ultima è quello di realizzare una nuova linea ferroviaria Lione-Torino, conformemente all'Accordo intervenuto il 29 gennaio 2001 tra i Governi italiano e francese.

Capogruppo

- 13 luglio 2001 – L'Assemblea straordinaria dei soci delibera:
  - la modifica della denominazione sociale da quella di "Ferrovie dello Stato Holding S.r.l." a quella di "Ferrovie dello Stato S.p.A.";
  - la conferma – sino alla scadenza del triennio dalla nomina – dei membri del Consiglio di Amministrazione.
- 25 ottobre 2001 – Cede a terzi la partecipazione (20%) detenuta nella "Istituto Scientifico Breda S.p.A."

- 28 dicembre 2001 – Cede una quota della partecipazione detenuta in Isfort S.p.A. alle Società RFI (15%) e Trenitalia (15%). Pertanto, la propria partecipazione in Isfort , passa dal 49% al 19%.
- 28 dicembre 2001 – Cede a RFI la partecipazione detenuta nella Società Stretto di Messina S.p.A., pari al 12,8813 % del capitale sociale.
- 28 dicembre 2001 – Cede a Metropolis, con decorrenza operativa dal 1° gennaio 2002, il ramo d'azienda "Business Unit Centro Servizi di Gruppo".
- 28 dicembre 2001 – Stipula con la Società di diritto francese "Financiere Systra" la "Convenzione di Rescissione della Convenzione di scambio di Azioni" con la quale:
  - Financiere Systra restituisce a Ferrovie dello Stato S.p.A. n. 213 azioni Italferr S.p.A.;
  - Ferrovie dello Stato S.p.A. restituisce a Financiere Systra n. 3.038 azioni Systra.

  Pertanto, la partecipazione della Capogruppo al capitale sociale di Italferr S.p.A., passa dal 98,5% al 100%.

Trenitalia

- 1° gennaio 2001 – Applica l'aumento medio ponderato delle tariffe passeggeri sui treni a media e lunga percorrenza, nella misura del 4,9%. Dal mese di giugno 2001 recupera il margine di aumento già autorizzato dall'Autorità competente (da 4,9% a 5,2%).
- 30 gennaio 2001 – Concede in affitto, alla collegata Metronapoli S.p.A., il ramo di azienda costituito dai beni e dai rapporti giuridici afferenti il servizio ferroviario passante nella città di Napoli e il servizio ferroviario collinare.
- 28 marzo 2001 – Cede a terzi la partecipazione (50%) detenuta nel capitale sociale della ITEF S.p.A.
- In attuazione di quanto previsto dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 novembre 2000, nel corso del 2001 sottoscrive con le controparti Enti Regione i Contratti di Servizio Pubblico 2001, eccezion fatta per l'Ente Regione Calabria (per il quale la fase di contrattualizzazione è ancora in corso) e per gli Enti Regioni a Statuto Speciale (i cui rapporti rimangono accentrati nella gestione del Ministero dell'Economia e delle Finanze).

FS Cargo

- 19 gennaio 2001 – Costituisce, insieme alle ferrovie francesi (SNCF) – mediante la sottoscrizione di una quota paritetica (50%) del capitale sociale – la Società Sideuropa S.r.l., che ha per scopo lo sviluppo, la realizzazione e la prestazione di servizi di logistica integrata nelle relazioni Italia-Francia e Francia-Italia su un segmento specifico quale il trasporto su ferro di prodotti siderurgici.
- 13 settembre 2001 – Cede a terzi la partecipazione (30%) detenuta nel capitale sociale della Interporto Rivalta Scrivia S.p.A.

Grandi Stazioni

- 22 febbraio 2001 – Costituisce, nella veste di socio unico, la Società Gran-

di Stazioni Retail S.r.l., avente per oggetto sociale la somministrazione al pubblico di beni di consumo, e la commercializzazione di spazi e strumenti pubblicitari.

- 22 febbraio 2001 – Costituisce, nella veste di socio unico, la Società Grandi Stazioni Servizi S.r.l., avente per oggetto l'erogazione e la gestione dei servizi funzionali, complementari e connessi al trasporto e alla mobilità delle persone.

Metropolis

- 18 luglio 2001 – Cede a terzi la partecipazione (100%) detenuta nel capitale sociale della Immobiliare Lombardia S.r.l.
- 10 ottobre 2001 – Cede alla consociata Medie Stazioni, con effetto dal 1° novembre 2001, il ramo d'azienda organizzato per la gestione amministrativa – e le attività a questa accessorie – delle unità locabili relative ai "Fabbricati Viaggiatori" nelle c.d. medie stazioni.
- 14 dicembre 2001 – Stipula l'atto di fusione per incorporazione, nella stessa Metropolis, di Roma Duemila S.p.A., con efficacia dalle ore 23,59 del 31 dicembre 2001.
- 18 dicembre 2001 – Nelle more del perfezionamento dell'atto di acquisto, dalla Capogruppo, del ramo d'azienda "Business Unit Centro Servizi di Gruppo", l'Assemblea Straordinaria dei soci delibera la modifica dello Statuto della Società, inserendo nell'oggetto sociale, ad integrazione della propria missione aziendale, "lo svolgimento dei servizi amministrativi e di supporto alla gestione del personale e degli uffici, con ogni attività connessa, in via esclusiva per le società del Gruppo Ferrovie dello Stato".
- 28 dicembre 2001 – Stipula, con la Capogruppo, l'atto di acquisto del ramo d'azienda predetto, con effetto dal 1° gennaio 2002.

PROFILI EVOLUTIVI E STRATEGIE DEL GRUPPO

La conclusione del processo di riorganizzazione societaria, ha anche consentito di ridisegnare il profilo evolutivo del Gruppo, con l'identificazione di nuovi obiettivi strategici.

L'obiettivo primario è quello di creare valore per l'azionista, rimanendo nel novero delle imprese leader nel mercato del trasporto ferroviario europeo.

Per conseguire tale obiettivo la Capogruppo ha individuato le seguenti linee strategiche:

- incrementare la capacità della rete infrastrutturale per aumentare le quote di trasporto. Tale incremento è sostanzialmente basato sul Progetto Alta Velocità/Alta Capacità che consentirà di aumentare significativamente il numero dei treni in circolazione sulle direttrici principali, e di decongestionare conseguentemente le linee esistenti che potranno, quindi, essere dedicate al trasporto regionale dei passeggeri ed al trasporto delle merci. Ulteriori incrementi della capacità della rete deriveranno dagli interventi strutturali sui principali nodi che, deviando il traffico merci su bretelle ex-

traurbane, consentiranno di dedicare più linee al trasporto regionale e di favorire la penetrazione nei centri urbani dei treni a lunga percorrenza;

- aumentare l'efficienza operativa al fine di raggiungere livelli di eccellenza. L'aumento dell'efficienza complessiva del Sistema Ferrovie dello Stato risulta un fattore decisivo per consentire al Gruppo di poter competere con successo sul nuovo scenario del mercato del trasporto ferroviario in Europa. I livelli di efficienza e di produttività saranno migliorati attraverso processi di razionalizzazione e di efficientamento finalizzati al contenimento dei costi e all'aumento della flessibilità operativa, anche attraverso l'introduzione di nuove tecnologie;
- migliorare la qualità offerta elevando il livello di attenzione da rivolgere alla cura ed alla soddisfazione del cliente. Un elevato livello della qualità dei servizi erogati, nonché un ampliamento della tipologia degli stessi, rappresenta una leva fondamentale per attrarre nuova clientela ed aumentare la quota di mercato del "sistema treno", sia nel settore passeggeri sia in quello merci.

  Il miglioramento della qualità sarà perseguito attraverso azioni orientate:
  - alla puntualità dei treni, in particolare con l'attuazione di un programma di interventi tesi all'incremento della potenzialità e funzionalità della rete e all'ammodernamento tecnologico;
  - ad una costante razionalizzazione dell'offerta;
  - al miglioramento della specializzazione e della personalizzazione dei servizi offerti, agendo sulle combinazioni prezzo-prodotto, e operando uno sviluppo selettivo della gamma dei prodotti;
  - alla pulizia, al decoro ed alla vivibilità dei treni e degli spazi utilizzati dai viaggiatori;
  - al rinnovo del parco rotabili;
  - alla realizzazione di un efficace sistema di informazioni e di assistenza alla clientela, puntando sull'impiego di tecnologie avanzate e sulla professionalità degli operatori di "front-line";
- migliorare ulteriormente gli standard di sicurezza del trasporto ferroviario che costituiscono ormai "patrimonio genetico" del Sistema Ferrovie dello Stato, da difendere e valorizzare. Lo sviluppo delle competenze tecnologiche è stato identificato come il fattore chiave per un ulteriore miglioramento dei livelli di sicurezza, per i quali oggi le ferrovie italiane sono al primo posto in Europa;
- valorizzare il know-how e l'impegno per la tutela dell'ambiente, quali strumenti strategici per rafforzare la competitività ed il posizionamento del Gruppo sul mercato del trasporto.

GLI INVESTIMENTI

Nel corso del 2001, il Gruppo Ferrovie dello Stato è stato impegnato nella realizzazione del programma degli investimenti previsto nel Piano d'Impresa 2000-2003, approvato dall'Azionista nel luglio 2000.

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Gli investimenti tecnici dell'anno 2001 hanno raggiunto il più alto livello mai realizzato nella storia delle Ferrovie dello Stato, con un ammontare complessivo di 4.845 milioni di euro. Di tale ammontare, oltre 2.000 milioni di euro – ivi inclusi gli interessi intercalari – hanno riguardato il Sistema AV/AC.
Gli obiettivi sfidanti insiti nella realizzazione di un così vasto piano degli investimenti hanno consigliato di rafforzare ulteriormente gli strumenti di monitoraggio e controllo dell'attuazione degli investimenti, così come la necessità di incrementare il valore delle aziende per l'azionista ha portato all'ulteriore definizione del processo di valutazione dei ritorni economico-finanziari degli investimenti tecnici.
Per RFI infatti, che in forza della nuova concessione deve mantenere l'equilibrio economico ante ammortamenti, l'obiettivo posto a base della valutazione degli investimenti infrastrutturali riguarda la verifica degli effetti che questi determineranno sul conto economico della società una volta entrati in esercizio. Ciò in quanto gli investimenti infrastrutturali sono finanziati generalmente dallo Stato.
Al contrario, Trenitalia ha un obiettivo di selezione degli investimenti basato sulla attrattività economico-finanziaria, in quanto operando in regime di libera concorrenza non dispone, allo stato attuale, di ulteriori finanziamenti pubblici degli investimenti rispetto a quanto finora concesso.
Per quanto riguarda i rapporti che regolano la pianificazione e la realizzazione degli investimenti infrastrutturali, va ricordato che – come già riportato nell'apposita sezione "principali eventi dell'anno" – il 2 maggio 2001 è stato sottoscritto il Contratto di Programma 2001-2005 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, oltre a prevedere i contributi in conto esercizio da erogare in forza della normativa vigente al Gestore dell'infrastruttura, prevede investimenti per circa 48.400 milioni di euro, di cui 26.450 già provvisti di copertura finanziaria.
Per tali investimenti il predetto Contratto di Programma prevede la formulazione di un Piano di Priorità ("PPI") con lo scopo di identificare gli interventi che meglio rispondono agli obiettivi assegnati dallo Stato a RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura. Il "PPI", in tal senso, diviene anche un indispensabile strumento di pianificazione finanziaria consentendo di esplicitare, in coerenza con le decisioni strategiche, le risorse necessarie ad assecondare il ritmo realizzativo predefinito, accelerandone in tal modo l'impiego sugli interventi più rilevanti.
Il Piano di Priorità, secondo i tempi stabiliti dal Contratto di Programma, è stato redatto da RFI ed inoltrato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel settembre 2001.
Lo stesso Contratto di Programma, inoltre, recepisce, tra le principali innovazioni rispetto al precedente, relativo al periodo 1994-2000, l'istituzione del "dossier di valutazione" per ogni intervento del Piano di Priorità di cui sopra, quale strumento a supporto della scelta degli investimenti prioritari, anche tra quelli attualmente in fase di progettazione.
Pertanto, il 27 febbraio 2002, RFI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti il "PPI" corredato dai relativi dossier, evidenziando, tra

l'altro, la destinazione degli apporti di capitale sociale recati per gli investimenti dalla Legge Finanziaria 2002, per un ammontare complessivo 4.607 milioni di euro.

Il Ministero delle Infrastrutture ha successivamente inoltrato al C.I.P.E. il Piano di Priorità per le valutazioni di competenza; quest'ultimo, nel dare il proprio assenso alla proposta di destinazione degli apporti di capitale sociale recati dalla predetta Legge Finanziaria, ha evidenziato la necessità di rendere coerenti le priorità individuate nel Piano predisposto da RFI con quelle formulate dal Governo con la "Legge Obiettivo".

Investimenti ed opere consegnate nell'esercizio 2001

Per quanto riguarda i lavori in corso di realizzazione, si riportano di seguito le principali attivazioni avvenute nel 2001:

- è stato completato il raddoppio di 76 Km. di linea, delle tratte: Carini-Pinaireto, Targia-Siracusa, Verona Cà di David-Isola della Scala, Russi-Ravenna, Lambrate-Pioltello (quadruplicamento) e Ortona-Casalbordino (raddoppio a singolo binario in variante);
- sono stati attivati 21 Km. di nuove linee: Rocca d'Evandro-Venafro (a s.b.) e Piraineto-Punta Raisi (a doppio binario);
- sono stati attivati 33 Km. di varianti di linea a doppio binario: Ospedaletti-S. Lorenzo (a doppio binario) e S. Marco Reggiano-Mongrassano (a singolo binario);
- è stato attivato il nuovo ponte sul Po, tra Occhiobello e Pontelagoscuro propedeutico al raddoppio della tratta;
- è stato attivato il sistema CTC/DCO sulle tratte: Carini-Punta Raisi e Campello-Terni, Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli per complessivi 77 Km;
- è stato attivato il blocco automatico a correnti codificate tra Verona P.N. e Verona Cà di David, per complessivi 8 Km;
- è stato attivato il blocco automatico banalizzato su 57 Km di raddoppi e varianti: Ospedaletti-S. Lorenzo, Targia-Siracusa, Verona Cà di David-Isola della Scala, Lambrate-Pioltello e Occhiobello-Pontelagoscuro;
- sono stati attivati 101 Km di blocco conta-assi, di cui 21 sulle nuove linee, 55 sui raddoppi/varianti ed i rimanenti sulla tratta Bitetto-Acquaviva;
- sono stati attivati 296 Km di elettrificazioni, di cui 109 su raddoppi/varianti, 24 sulle nuove linee e il rimanente sulle tratte: Venafro-Bivio Venafro, Notarbartolo-Tommaso, Natale-Carini, Sibari-Montalto, Vignale-Domodossola e Capriati-Vairano;
- è stato realizzato il nuovo apparato ACS di Roma Smistamento;
- sono stati realizzati 16 nuovi apparati ACEI: Isola della Scala, Novara Boschetto, Poggio Renatico, S. Lorenzo, Russi, Siracusa C.le, Melito, Punta Raisi, Piraineto, Venafro, Nola, Palazzo Reale-Orleans, Taggia Arma, Il Cionco, Orbetello, Frosinone;
- sono stati realizzati telecomandi punto-punto interessanti 61 Km di tratte di linea: Buttapietra-Isola della Scala, Occhiobello-Pontelagoscuro, Poggio Renatico-S. Pietro in Casale, S. Lorenzo-Taggia, Nola-Cancello, Palazzo Rea-

le/Orleans-Palermo C.le, Spregiano-Treviso.

Nell'anno 2001, inoltre, sono stati soppressi 162 passaggi a livello, di cui 130 su linee principali e 32 su linee regionali.

LE RISORSE UMANE

Gli interventi per le risorse umane che il Gruppo Ferrovie dello Stato ha realizzato nel corso dell'esercizio 2001, sono stati rivolti al conseguimento degli obiettivi strategici sulla strada del risanamento. I principi informatori che hanno ispirato tali interventi si riconducono a questi obiettivi principali: l'incremento della produttività, perseguito anche attraverso la riduzione dei costi; l'adeguamento delle competenze tecnico-professionali e manageriali delle risorse di Gruppo ai nuovi scenari, interni ed esterni.

Le azioni organizzative pianificate e realizzate, nell'ambito delle singole società, sono state orientate al raggiungimento di più elevati livelli di performance, produttività, sicurezza e qualità del servizio erogato. Quanto realizzato ha consentito di poter gestire, senza criticità e conflitti particolari, un ulteriore e determinante ridimensionamento della forza lavoro impiegata, che si pone all'interno del percorso di risanamento richiesto dall'azionista e fissato, a suo tempo, nel Piano di Impresa 1999-2003.

In particolare, la popolazione complessiva del Gruppo è passata dalle 111.609 unità di personale di fine anno 2000, alle 102.982 unità di personale di fine anno 2001.

La riduzione del personale è stata possibile anche in virtù di un significativo ricorso agli strumenti di pensionamento previsti dalla normativa vigente, più marcato rispetto a quello degli anni passati per effetto della decadenza della normativa cosiddetta "Dini" (per un totale di otre 12.000 risoluzioni di rapporto), cui si è accompagnato un altrettanto significativo ricorso a nuove assunzioni (oltre 3.000). Per effetto del turn over, hanno subito una decisa modifica alcune dimensioni della composizione interna del personale. La popolazione di livello quadro è discesa del 13% circa, mentre la riduzione nelle aree operaia ed impiegatizia è stata rispettivamente dell'8% e del 7%. In termini di area di attività, il settore stazioni ha subito un ridimensionamento pari all'11% degli addetti; nei settori uffici, tecnico e personale viaggiante sono stati registrati riduzioni dell'8/9%, mentre è stata pari a circa il 5% la flessione degli addetti nel settore macchina.

L'evoluzione della forza lavoro ha inciso sul rapporto donne su totale dipendenti, passato da poco più del 9% al 10% circa.

In termini di costo del lavoro il processo di razionalizzazione, determinatosi soprattutto nel corso degli ultimi due mesi dell'anno, dispiegherà i suoi effetti soprattutto sull'esercizio 2002.

Il Gruppo ha gestito questo turn-over conseguendo l'ulteriore obiettivo di normalizzare la distribuzione anagrafica del proprio personale che solo tre anni prima era caratterizzata dalla presenza di una critica concentrazione del

personale sulla classe 46/50 anni la quale, se non risolta, avrebbe generato difficoltà gestionali negli anni successivi. In particolare, nel 2001, l'attenzione è stata rivolta a ridurre con gradualità tale picco, mantenendo sufficientemente popolate sia le classi più giovani che quelle più anziane, così da poter gestire un tasso di rotazione fisiologico nell'attesa dell'avvio delle nuove tecnologie, quindi di nuovi processi di razionalizzazione.

Le Relazioni Industriali

Il processo evolutivo del Gruppo è stato sostenuto da un parallelo e costante impegno sul fronte delle Relazioni Industriali, in un quadro di costante ricerca del dialogo sociale.

L'anno 2001 è stato contrassegnato dalla gestione delle problematiche riguardanti quattro principali fenomeni che hanno investito i rapporti industriali e di lavoro: il completamento del processo di societarizzazione; il supporto ad Agens e Confindustria nelle trattative per il nuovo CCNL delle attività ferroviarie; la realizzazione degli interventi di razionalizzazione dei processi produttivi aziendali finalizzati al risanamento del Gruppo; l'intensificazione dei rapporti associativi con il sistema Confindustriale per le materie di natura sindacale del lavoro.

Tali linee di azione hanno avuto un impatto diretto non solo sulle dinamiche delle stesse relazioni sindacali, ma anche su non secondari aspetti legislativi, normativi, assistenziali, previdenziali e, non ultimi, di costo del lavoro, che sono stati verificati, controllati e orientati in termini funzionali agli obiettivi specifici del Gruppo.

Con specifico riferimento al completamento del processo di riarticolazione societaria del Gruppo sono state gestite sia le fasi di informativa sindacale relative alla riorganizzazione delle strutture aziendali della ex "Ferrovie dello Stato-Società di Trasporti e Servizi per Azioni" propedeutica alla trasformazione delle stesse in società autonome, sia le procedure di legge (ex art. 47 Legge 428/90) consistenti nelle fasi di comunicazione alle organizzazioni sindacali, di condivisione con le medesime dei percorsi riorganizzativi (accordi del 10 aprile e del 5 dicembre 2001) e di esperimento dell'esame congiunto per i trasferimenti di ramo d'azienda ai sensi dell'art. 2112 c.c., che hanno consentito, a luglio 2001, la nascita di Ferrovie dello Stato S.p.A. e di RFI, ed a gennaio 2002 la concentrazione nella Società Metropolis di tutti i servizi comuni e specialistici (patrimoniali, amministrativi, contabili, ecc.) non rientranti nelle attività preminenti delle singole società del Gruppo.

Nel quadro citato, va collocato l'accordo siglato tra il Gruppo FS e le OO.SS in materia di anticipazione del Trattamento di Fine Rapporto che, oltre a disciplinare e ricomprendere talune innovazioni legislative nel frattempo intervenute, armonizza le nuove regole ai diversificati contesti societari del Gruppo.

Sempre nella fase di evoluzione dell'assetto societario del Gruppo, si è reso necessario procedere all'analisi e al presidio dei connessi aspetti previdenziali riguardanti le singole aziende, in particolare rispetto alla definizione in via amministrativa dell'inquadramento previdenziale. Si è provveduto infatti