IL GRUPPO NEL 2002

I RISULTATI CONSOLIDATI RAGGIUNTI

I RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2002

	2002	2001
Indicatori di redditività (in %)		
ROE	0,26%	0,08%
ROI	0,26%	0,14%
		(in milioni di Euro)
Principali dati economici, patrimoniali e finanziari		
Ricavi operativi (1)	6.711	6.805
Valore della produzione (al netto dell'utilizzo di fondi)	7.631	7.703
Margine operativo lordo	733	503
Risultato operativo	78	36
Risultato netto consolidato	77	29
Capitale investito netto (2)	34.580	26.639
Patrimonio netto (2)	29.570	23.592
Indebitamento finanziario netto (2)	5.010	3.047
Debt/Equity	0,17	0,13
Investimenti tecnici del periodo	5.504	4.845
Flusso di cassa generato da attività di esercizio	15.380	15
Principali dati operativi		
Lunghezza della rete ferroviaria (Km)	15.985	16.035
Viaggiatori km (milioni)	47.847	48.492
Tonnellate km (milioni) (3)	23.060	24.352
Dipendenti (4)	102.607	102.982

(1) *Costituiti da: ricavi da traffico (€ 3.005 milioni per il 2002 e € 2.960 milioni per il 2001); ricavi da Stato (€ 1.984 milioni per il 2002 e € 2.070 milioni per il 2001); da Enti pubblici territoriali e altri Enti*

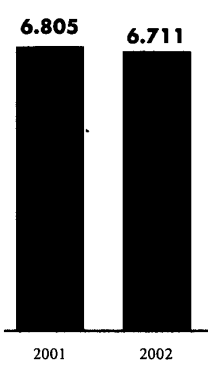
(2) *Dato di fine periodo*

(3) *Dato riferito al solo trasporto ferroviario*

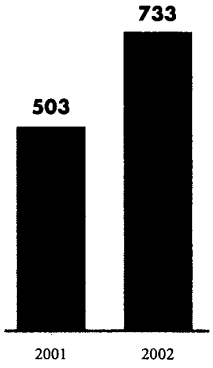
(4) *Consistenza di fine periodo (società consolidate integralmente, compresa la Capogruppo)*

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

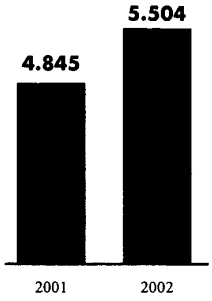
RICAVI OPERATIVI
(IN MILIONI DI EURO)



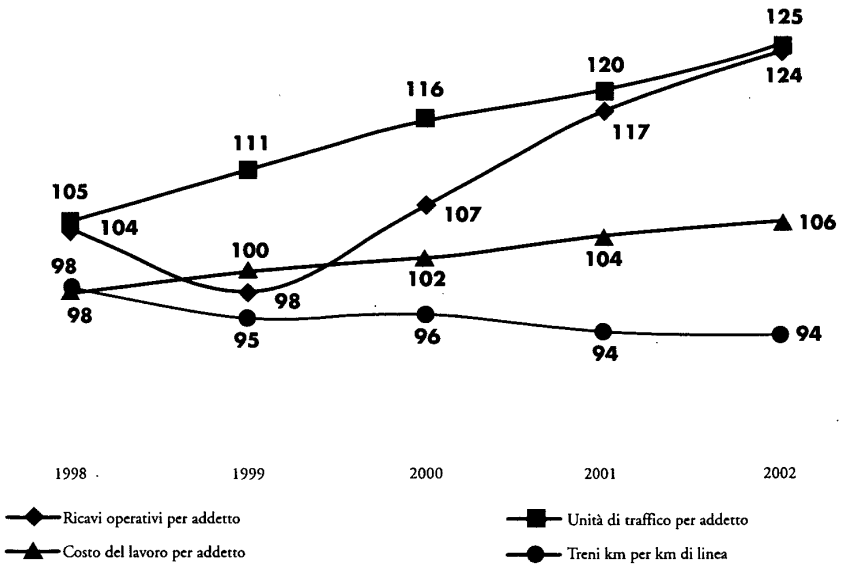
MARGINE OPERATIVO LORDO
(IN MILIONI DI EURO)



INVESTIMENTI
(IN MILIONI DI EURO)



EVOLUZIONE DI PARAMETRI AZIENDALI
N.I. 1995=100



I PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

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

Gennaio

- Iniziano a decorrere gli effetti operativi della cessione, da Ferrovie dello Stato S.p.A. alla controllata Metropolis, del ramo d'azienda "Business Unit Centro Servizi di Gruppo", ai sensi del contratto sottoscritto dalle due società a fine anno 2001.

Marzo

- FS Cargo S.p.A., al fine di rafforzare la propria presenza nel comparto del trasporto intermodale, aumenta la propria quota di partecipazione in Cemat S.p.A., portandola dal 35,411% al 41,253%.

Aprile

- Con l'ingresso del socio privato Archimede 1 S.p.A. nel capitale sociale di Medie Stazioni S.p.A., la partecipazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. al capitale di quest'ultima passa dal 100% al 60%. Nella stessa occasione, Medie Stazioni S.p.A. cambia la propria denominazione sociale in "Centostazioni S.p.A."

Maggio

- Ferrovie dello Stato S.p.A. cede la propria partecipazione nel Consorzio Train (Consorzio per la Ricerca e lo Sviluppo di tecnologie per il trasporto Innovativo) alle controllate RFI e Trenitalia, per una quota paritetica pari al 13% del Fondo consortile. Nello stesso mese, a seguito di modifica della compagine consortile, la partecipazione sia di RFI che di Trenitalia passa, dapprima, dal 13 al 14,3% e successivamente torna alla quota originaria del 13%.

Luglio

- Trenitalia costituisce, insieme a Cotral S.p.A., il Consorzio Tren & Bus con quote paritetiche del 50%. Il Consorzio si propone di promuovere lo sviluppo del trasporto integrato ferro-gomma nella Regione Lazio.

Settembre

- Nel quadro dello sviluppo delle relazioni con i partner europei, RFI sottoscrive l'atto costitutivo di Rail Net Europe, un accordo di cooperazione fra i gestori dell'infrastruttura ferroviaria di 16 Paesi europei che prevede l'adozione di una serie di misure destinate a favorire lo sviluppo dei traffici ferroviari internazionali (specialmente per le merci), facilitando l'accesso delle imprese di trasporto alla rete dei Paesi stessi e semplificando il sistema di assegnazione delle "tracce orarie".

Ottobre

- Il Consorzio Napolipass (partecipazione Metronapoli S.p.A.: 29%) modifica la propria denominazione in "Consorzio Unicocampania" e rideterminа il Fondo consortile in € 100.000. Nella stessa occasione Trenitalia acquisisce una quota pari al 14% del Fondo consortile. A seguito di ciò, la quota di pertinenza di Metronapoli S.p.A. viene rideterminata nella misura del 13%.
- SITA S.p.A. cede a terzi l'intera quota di partecipazione (97%) nella SITA Viaggi S.r.l.

Dicembre

- Nel giugno 2001, contestualmente all'atto di scissione parziale di Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni (ora RFI S.p.A.), in favore di Ferrovie dello Stato Holding S.r.l. (ora Ferrovie dello Stato S.p.A.), il Ministero del Tesoro del Bilancio e Programmazione economica (ora Ministero dell'Economia e delle Finanze) conferiva a quest'ultima, con decorrenza 1° luglio 2001 ed in conto futuro aumento di capitale sociale, l'intera quota di partecipazione (100%) al capitale sociale di RFI mediante girata azionaria. Il valore di tale conferimento veniva provvisoriamente quantificato in € 16.722.911.639,90 (pari al valore nominale del capitale sociale di RFI S.p.A.) in attesa del valore definitivo da determinarsi sulla base di una perizia valutativa della partecipazione stessa da parte di un esperto nominato dal Presidente del Tribunale, ai sensi degli artt. 2343 e 2440 del codice civile.
  Nel mese di settembre 2001 il Presidente del Tribunale di Roma, a seguito di istanza presentata congiuntamente da Ferrovie dello Stato S.p.A. e Ministero dell'Economia e delle Finanze, nominava un Collegio di esperti con il compito di redigere una relazione di stima ai sensi dell'art. 2343 del codice civile.
  In data 20 dicembre 2002 il suddetto Collegio di esperti rassegna la relazione giurata di stima, dalla quale risulta che la partecipazione suddetta ha il valore di € 17.612.000.000,00.
  A seguito di ciò, in data 23 dicembre 2002, l'Assemblea straordinaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. delibera di aumentare il capitale sociale da € 7.496.183.228,00 a € 29.186.479.856,00 mediante l'emissione alla pari di n. 21.690.296.628 azioni ordinarie del valore nominale di € 1,00, da liberarsi:
- per € 4.078.296.628,00, con i versamenti già effettuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze in base alle leggi n. 388 del 23 dicembre 2000 (Finanziaria 2001) e n. 448 del 28 dicembre 2001 (Finanziaria 2002);
- per € 17.612.000.000,00, a seguito del predetto conferimento della partecipazione in RFI S.p.A.

LE RISORSE UMANE

Il Gruppo Ferrovie dello Stato ha perseguito nel corso del 2002 il consolidamento dei risultati conseguiti sulla strada del risanamento, dell'incremento di produttività, del miglioramento dei processi e della reingegnerizzazione organizzativa. La popolazione complessiva del Gruppo è passata dalle 102.982 unità del 31 dicembre 2001 alle 102.607 unità del 31 dicembre 2002 mantenendosi, quindi, sostanzialmente stabile.

DIPENDENTI AL 31.12.2001	**102.982**
ENTRATE	3.721
USCITE	4.096
DIPENDENTI AL 31.12.2002	**102.607**

	2002	2001
COSTO DEL LAVORO	4.352	4.590
DI CUI RETRIBUZIONI	3.212	3.395
COSTO DEL LAVORO SUL TOTALE DEI COSTI OPERATIVI (IN %)	63,3	63,8

Le relazioni industriali

È proseguita nell'anno la trattativa di merito tra Agens, Confindustria e le organizzazioni sindacali sul nuovo CCNL delle Attività Ferroviarie, con la Capogruppo costantemente impegnata al tavolo negoziale per garantire il sostegno specialistico alla delegazione datoriale e rappresentare gli interessi specifici del Gruppo, favorendo lo sviluppo delle trattative e gestendo direttamente le fasi di necessario raccordo, a livello aziendale, utili ad agevolare il pur complesso svolgimento del negoziato. Tale negoziato si è concluso positivamente il 16 aprile 2003, con la sottoscrizione, presso Confindustria, del nuovo CCNL di settore delle Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale e Accordo di confluenza al CCNL delle Attività Ferroviarie.

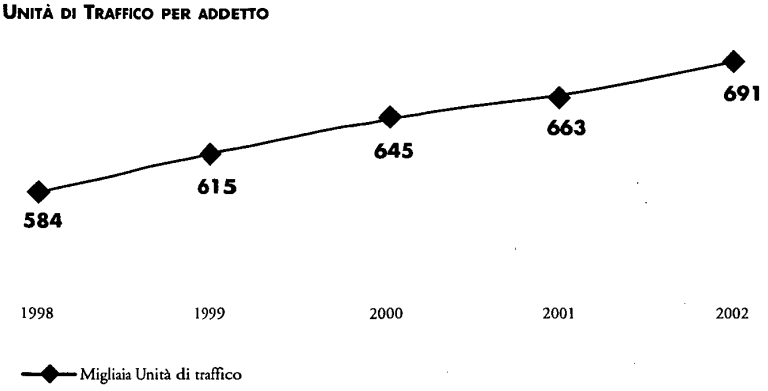
La presenza ed il supporto a sostegno delle associazioni sono stati indispensabili sia nella fase di definizione degli istituti comunemente previsti in tutti i CCNL, per la verifica delle ricadute rispetto all'attuale disciplina, sia, soprattutto, nella predisposizione degli strumenti normativi tipici delle attività ferroviarie, per un giusto contemperamento di esigenze che hanno consentito il passaggio, da una disciplina di derivazione pubblicistica, ad una disciplina più funzionale alle dinamiche concorrenziali del mercato.

Gli accordi raggiunti il 16 aprile 2003 forniscono alle società del Gruppo uno strumento flessibile di gestione del fattore lavoro, capace di favorire una rapida, nuova ed efficiente organizzazione del lavoro, presupposto essenziale per costruire una nuova fase di sviluppo aziendale.

È stata inoltre dedicata particolare attenzione, nell'ambito dei rapporti associativi con Confindustria, alle fasi del negoziato per la trasposizione della direttiva comunitaria in materia di orario di lavoro.

Più in generale, con riferimento ai rapporti associativi, la Capogruppo ha gestito i rapporti con il sistema associativo per tutte le materie di carattere sindacale e del lavoro, partecipando alle attività degli organismi associativi centrali e favorendo la partecipazione di rappresentanti delle società negli organismi territoriali delle Associazioni degli industriali. La prospettiva, su questo versante, è quella di creare le condizioni per una più puntuale presenza nella vita associativa, al fine di cogliere tutte le opportunità che il contesto offre per lo sviluppo ed il migliore posizionamento del Gruppo nel mercato di riferimento.

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO



La formazione

La politica di formazione del personale è stata in questi ultimi anni una delle leve fondamentali nel perseguimento degli obiettivi di Gruppo.

Tale politica è proseguita nel corso del 2002 su tre filoni di intervento, e precisamente: sull'attuazione di progetti strategici per il continuo up grading delle competenze manageriali; sul trasferimento delle conoscenze sul Gruppo Ferrovie dello Stato; sullo sviluppo delle professionalità specifiche dei neoassunti. La Capogruppo, in particolare, ha curato i percorsi sulle conoscenze economico/finanziarie e sull'orientamento al mercato, dedicati ai dirigenti (percorso per Key Manager), la formazione dedicata alle risorse ritenute idonee ai ruoli manageriali, i moduli formativi per l'inserimento delle risorse assunte in Contratto di Formazione Lavoro.

Per quanto riguarda le principali società operative, RFI ha consolidato la formazione professionale dedicata alla valorizzazione e al continuo aggiornamento delle professionalità specifiche del business in termini di miglioramento dei sistemi di sicurezza, nuove tecnologie, revisione dei sistemi abilitativi, ingegneria della manutenzione. Trenitalia ha operato interventi di formazione specialistica al ruolo degli Energy Manager (conservazione e uso razionale dell'energia), agli operatori della logistica, agli addetti al controllo dei servizi di pulizia. Particolare attenzione è stata dedicata al progetto formativo "Istruzioni Generali per il Personale di Treno in caso di inconvenienti di esercizio in galleria", dedicato a tutto il personale di condotta e di bordo. Il costo sostenuto nel 2002 dal Gruppo, per le attività di formazione, ammonta complessivamente a circa € 112 milioni.

Le politiche di gestione del personale

Sono proseguiti gli interventi finalizzati allo sviluppo delle competenze e delle professionalità delle risorse impiegate. In particolare, sono state consolidate le attività volte alla valorizzazione della popolazione con qualifica di quadro, ed alla individuazione, al suo interno, di risorse ad elevato potenziale attraverso articolati strumenti di valutazione e percorsi di formazione specifici. Sono inoltre continuate le attività del "Progetto Laureati", avviatosi nel 2000, per il reperimento sul mercato di risorse ad elevata scolarizzazione, alcune delle quali dotate anche di significative esperienze professionali soprattutto nelle aree di attività più interessate dagli investimenti tecnologici ed infrastrutturali del Gruppo.

La sicurezza sul lavoro

La prevenzione degli infortuni nei luoghi di lavoro è un principio fondamentale a cui si ispira tutta l'attività del Gruppo che pone, al centro di tutti i processi produttivi, l'uomo e la sua incolumità psico-fisica.

Nel corso del 2002, in attuazione dei Piani annuali della sicurezza, oltre che a intensificare le attività di audit negli impianti, si è proceduto:

- alla progettazione ed all'avvio di una "Campagna Sicurezza sul lavoro", volta ad accrescere nel personale la cultura della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro;
- all'avvio della procedura "Analisi degli infortuni", che consentirà di conoscere le cause immediate e remote che portano agli eventi lesivi e che sarà utilizzata per creare adeguati strumenti di prevenzione;
- allo sviluppo delle attività per la realizzazione di un "Sistema di Gestione Integrato Ambiente/Sicurezza" secondo le norme ISO 14001 e OSHAS 18001.

Inoltre, le società del Gruppo sono state impegnate nell'aggiornamento del documento di valutazione del rischio in seguito all'emanazione della Legge n. 25/2002 in materia di rischi chimici, mentre RFI, in particolare, ha elaborato, in collaborazione con il Consiglio Nazionale delle Ricerche, un modello previsionale per l'analisi e la gestione del rischio amianto presente negli edifici civili ed industriali.

L'andamento infortunistico ha fatto registrare nel 2002, sulla base dei dati provvisori al momento disponibili, una riduzione del numero assoluto degli infortuni (eventi che comportano almeno un giorno di inabilità al lavoro), ed un indice di frequenza (numero di infortuni ogni mille dipendenti) sostanzialmente invariato rispetto al 2001.

Andamento infortunistico Settore Ferroviario (RFI+Trenitalia)

Anno	Consistenza media annua personale	Infortuni	Morti	Indice di frequenza
2001	103.507	6.152	9	59,4
2002	94.128	(*)5.529	(*)9	(*)58,7

(*) *Dati provvisori.*

LA POLITICA AMBIENTALE

Gli obiettivi di fondo delle strategie del Gruppo, in materia ambientale, sono:

- la corretta applicazione della normativa ambientale vigente;
- l'adozione di codici di comportamento che pongono la gestione dell'ambiente tra le priorità aziendali e prevedono il coinvolgimento nelle politiche ambientali, oltre che del personale, anche dei clienti e dei fornitori;
- il costante miglioramento delle performance aziendali in termini di crescita dell'efficienza energetica, di riduzione delle emissioni inquinanti, e di riduzione del rumore e delle vibrazioni prodotte dall'infrastruttura ferroviaria, condizione necessaria per garantire un trasporto efficiente, sicuro e sempre più rispettoso dell'ambiente, in grado di trasferire quote maggiori di traffico dalla gomma alla rotaia.

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Nel corso del 2002 si è consolidato l'impegno del Gruppo nel conseguimento di tali obiettivi.

È stato presentato il "IV Rapporto sui costi esterni delle mobilità in Italia", realizzato in collaborazione con l'Associazione degli Amici della Terra, proprio nel momento in cui la Commissione Europea, nel Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", confermava l'importanza di introdurre, nelle valutazioni che riguardano la materia in oggetto, una graduale internalizzazione dei cosiddetti "costi esterni" (ovvero, dei costi relativi alla materia in oggetto che ricadono sulla collettività), in particolare di quelli correlati ai danni all'ambiente. Nel Rapporto è stato confermato il peso, per la collettività, del sistema dei trasporti in termini di costi esterni, in circa € 103 miliardi l'anno, di cui quasi il 95% imputabile al trasporto stradale, ed è stato ribadito il vantaggio del trasporto su rotaia rispetto alla modalità stradale e a quella aerea. Dallo studio, infatti, è emerso come il costo esterno del treno sia di 3,62 centesimi di euro per passeggero-km contro gli 8,11 della gomma e i 4,02 dell'aereo.

Fra le iniziative volte a promuovere la diffusione dei temi ambientali e delle politiche al riguardo adottate dal Gruppo Ferrovie dello Stato, si segnalano:

- la manifestazione del Treno Verde, allestito con punti informativi sul monitoraggio e sulla legislazione vigente in materia di rumore, rifiuti, inquinamento atmosferico, fonti rinnovabili, traffico e trasporti;
- la pubblicazione del "Primo Rapporto Ambientale di Trenitalia" che si ispira alle linee guida elaborate dalla Global Reporting Iniziative (GRI), la principale organizzazione internazionale di riferimento per la produzione dei rapporti aziendali sullo sviluppo sostenibile. Tale Rapporto contiene l'enunciazione delle politiche e degli obiettivi ambientali, e delinea il codice di comportamento che l'azienda ha adottato per perseguire il raggiungimento degli obiettivi stessi.

In ottemperanza alla Legge Quadro sull'Inquinamento Acustico n. 447/1995, è stato realizzato uno studio volto a stimare i livelli sonori nella fascia di pertinenza ferroviaria con particolare attenzione ai cosiddetti "recettori sensibili" quali scuole, ospedali, case di cura. I dati raccolti hanno consentito la realizzazione delle Mappe Acustiche dei comuni interessati in termini di livelli di rumore cui sono sottoposti i diversi recettori, al fine di pianificare le tipologie di intervento e la loro priorità.

Inoltre, sia Trenitalia che RFI hanno operato proficuamente nel settore della gestione dei rifiuti industriali, avviando al riciclo e recupero il 100% degli accumulatori al piombo e degli oli esausti, il 90% dei rifiuti metallici, il 70% degli imballaggi.

Riguardo all'attuazione del programma di interventi per la bonifica/rimozione dei rotabili contenenti amianto, si segnala che il 95% dei rotabili stessi, a fine anno 2002, risulta bonificato. La Società Ecolog, che si occupa del trasporto su ferro dei rifiuti industriali e urbani, si sta proponendo, con buone prospettive di sviluppo, come punto di riferimento in Italia per Enti locali, produttori e operatori, quale fornitore di soluzioni di logistica e smaltimento di rifiuti di qualsiasi tipologia.

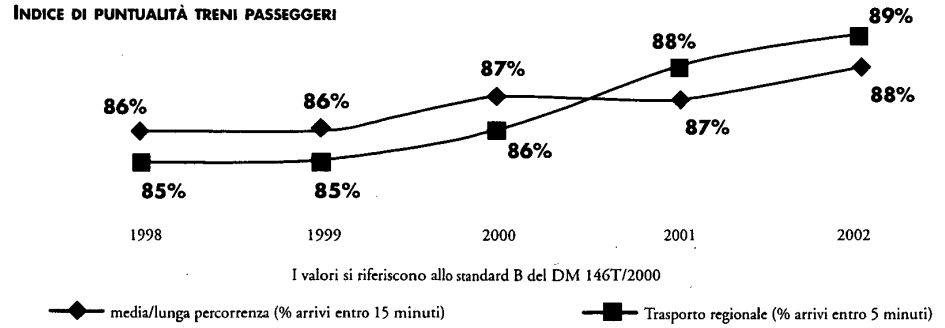
Vanno infine segnalate le attività in campo ambientale della Società TAV che ha avviato, nel 2002, tre nuovi Osservatori Ambientali sulle tratte Torino-Milano e Milano-Bologna e sul Nodo di Firenze, che si vanno ad affiancare ai tre Osservatori già operativi sulle tratte Roma-Napoli e Bologna-Firenze e sul Nodo di Bologna.

IL RAPPORTO CON I CLIENTI

Le esigenze del cliente (principalmente: viaggiatore/spedizioniere; operatore intermodale e logistico) e la sua soddisfazione costituiscono i parametri di riferimento ed i fattori ispiratori delle scelte aziendali nel processo di orientamento al mercato.
Nel 2002, è proseguito il forte impegno del Gruppo, ad ogni livello dell'organizzazione, per migliorare il grado di soddisfazione del cliente, attraverso:

- la razionalizzazione del mix dei servizi offerti;
- l'attuazione di interventi di rinnovo e di riqualificazione dei mezzi di trasporto;
- la realizzazione di un efficace sistema di informazione e assistenza, agendo sia sulle nuove tecnologie, sia sugli operatori di front-end;
- il potenziamento della rete di vendita sul territorio, con l'installazione di nuove emettitrici automatiche in stazione e negli esercizi commerciali convenzionati;
- il miglioramento dei livelli di pulizia e delle condizioni igieniche sia dei treni che delle aree di stazione frequentate dai viaggiatori;
- il miglioramento degli indici di puntualità dei treni.

Tale impegno è ampiamente testimoniato dalla realizzazione del "Sistema Carta dei Servizi del Gruppo Ferrovie dello Stato". Il Sistema, nato nel 2000 come espressione della struttura unitaria della ex "Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni", e quindi di un unico e organico impegno ad offrire un servizio ferroviario di qualità, si è evoluto negli anni 2001 e 2002 – di pari passo con l'attuazione del processo di riorganizzazione societaria del Gruppo medesimo – assumendo una configurazione modulare, articolata nella "Carta dei Servizi del Sistema Trasporti" e nelle "Carte dei Servizi del Sistema Stazioni e Infrastrutture". Nel concreto, le Carte dei Servizi richiamano i principi base cui le società operative del Gruppo intendono uniformare la propria attività, e individuano specifici parametri/indicatori idonei a misurare in modo puntuale la capacità di corrispondere alle esigenze della clientela ed il riscontro che tale capacità ha sulla percezione, da parte della clientela medesima, della qualità del servizio erogato.
I parametri individuati dalle Carte dei Servizi sono gli stessi che danno fondamento alla politica del "price cap": ogni autorizzazione governativa al ritocco delle tariffe è legata al raggiungimento di determinate performance del servizio erogato.
Sul piano della percezione della qualità del servizio (la "Qualità Percepita"), le indagini di mercato affidate a qualificati istituti di ricerca e mirate alla rilevazione della "customer satisfaction" riguardo ad ogni singolo aspetto dei servizi prodotti nella sequenza in cui il cliente vi viene in contatto (cosiddetta "logica del door to door"), hanno dato risultati complessivamente positivi (oltre il 70% di soddisfatti).
In particolare, per quanto riguarda la puntualità dei treni passeggeri, l'andamento dell'anno 2002 conferma, ed in taluni casi migliora, i buoni risultati ottenuti nel 2001. Infatti, la percentuale dei treni a media/lunga percorrenza giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è aumentata dall'87% all'88%.



Per quanto riguarda, invece, il segmento del trasporto regionale, l'analogo indicatore è rimasto invariato rispetto al 2001 (97%), mentre la percentuale dei treni giunti a destinazione con un ritardo contenuto in soli cinque minuti è passata dall'88% all'89%.
Per il trasporto ferroviario delle merci, è stato avviato un "Programma Qualità di Cargo", da attuare in tempi di medio termine, finalizzato alla graduale certificazione ISO 9000:2001 di tutte le attività della Divisione Cargo partendo da quelle strutture e quei processi che sono più vicini al cliente, ed alla adozione della Carta dei Servizi dedicata alle prestazioni della Divisione medesima. Tale ultimo documento esprimerà un primo "modello" di rappresentazione delle caratteristiche del servizio offerto attraverso i principali fattori della qualità (primi fra tutti la puntualità e la sicurezza del trasporto) ed il giudizio complessivo della clientela.
Nell'ambito delle azioni volte a soddisfare le aspettative della clientela, assumono grande rilevanza gli interventi riguardanti la sicurezza del viaggio, fattore quest'ultimo che costituisce parte integrante della tradizione e della cultura ferroviaria. Gli sforzi compiuti ed i risultati ottenuti, in questo settore, pongono le ferrovie italiane tra i migliori gestori europei di infrastrutture ferroviarie, in termini di incidentalità.

Sicurezza del trasporto	**2002**	**2001**
N° INCIDENTI "TIPICI UIC"	88	91
N° PERSONE COINVOLTE	49	26
N° INCIDENTI/MILIONE TRENI KM	0,27	0,28

L'indicatore di sicurezza misurato in numero di incidenti "tipici UIC" (quelli più strettamente connessi alla sicurezza della circolazione, secondo i criteri della "Union Internationale des Chemins de Fer"), per milione di treni-km effettuati, risulta pari a 0,27 e conferma il trend positivo degli ultimi anni (0,30 nel 1999; 0,29 nel 2000; 0,28 nel 2001).
Nel corso del 2002 è proseguito lo studio del progetto-tipo per la sicurezza delle aree di stazione basato sulla esperienza di Roma Termini, ed il coordinamento con il Ministero dell'Interno e con Istituti di vigilanza privati per le attività finalizzate alla tutela dell'ordine e della sicurezza in ambito ferroviario. In particolare, nel quadro delle attività sussidiarie alla Polizia Ferroviaria, volte alla tutela della incolumità dei viaggiatori e dei loro beni, Trenitalia ha curato l'individuazione ed il monitoraggio dei treni considerati "a rischio", al fine di concordare, con lo stesso Organismo, i necessari incrementi delle scorte, soprattutto sui treni notturni dove maggiore è la percezione di insicurezza.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

IL QUADRO MACROECONOMICO

Nel 2002 l'attività del Gruppo Ferrovie dello Stato si è sviluppata in un quadro congiunturale caratterizzato da un diffuso peggioramento delle prospettive di crescita, che ha interessato quasi tutti i principali paesi industrializzati, con particolare riguardo a quelli dell'Unione economica europea.

Ed in effetti, a livello europeo, dopo i segnali di ripresa emersi nella prima parte del 2002, l'economia ha fatto registrare nella seconda parte dell'anno un brusco rallentamento.

Il Pil dei paesi aderenti all'Unione – per effetto di una domanda interna stagnante – è cresciuto, in media d'anno, solo dello 0,7%, valore pari alla metà del tasso di sviluppo realizzato nel 2001.

Le incertezze del quadro congiunturale internazionale si sono riflesse anche sull'Italia, dove, nonostante le politiche di sostegno all'economia, la dinamica della crescita è risultata meno favorevole del previsto.

Dopo un primo semestre di sostanziale stagnazione, l'attività economica, nella seconda parte dell'anno, ha mostrato maggiore dinamismo, circostanza che – pur non concretizzandosi in una vera e propria "ripresa" – ha tuttavia determinato l'interruzione della fase di deterioramento congiunturale.

Il tasso di crescita del Pil non è andato oltre lo 0,4% (1,8% nel 2001).

Le esportazioni – penalizzate dalla debole dinamica della domanda e dalla perdita di competitività riconducibile ai negativi differenziali di inflazione rispetto ai partner europei – hanno segnato il passo, facendo registrare un aumento molto contenuto (0,5%) rispetto all'anno precedente; per contro, le importazioni sono state caratterizzate da una dinamica più sostenuta, con un aumento del 2,5% sul 2001.

Nel corso del 2002 l'inflazione, anche per effetto del changeover, ha ripreso a crescere più che altrove, segnando in media d'anno un aumento del 2,5% e portando il differenziale con l'area euro a 4 decimi di punto.

Nonostante il rallentamento dell'attività economica, l'occupazione totale ha mostrato una buona tenuta registrando una crescita dell'1,3%. Ciò ha tuttavia provocato un rallentamento particolarmente pronunciato della produttività del lavoro, con una sensibile crescita del costo del lavoro per unità di prodotto (+5,2%).

I dati del 2002 confermano anche la tendenza della progressiva riduzione del tasso di disoccupazione, che scende al 9% dal 9,5% dell'anno precedente, anche se restano ancora elevati i divari in termini territoriali.

L'ANDAMENTO DEL TRAFFICO FERROVIARIO NAZIONALE ED IL MERCATO DI RIFERIMENTO

Il bilancio 2002 del settore dei trasporti mostra nel complesso più ombre che luci, con andamenti contrapposti per il comparto merci e per quello viaggiatori, risentendo del calo dell'attività produttiva e del rallentamento degli scambi commerciali.

I dati di preconsuntivo del settore merci – la cui domanda è altamente correlata all'andamento della produzione – mettono in evidenza una contrazione del trasporto stradale e ferroviario, cui si contrappone la crescita del trasporto marittimo (+2,5%), in seguito anche alla ritrovata centralità del Mediterraneo nei flussi intercontinentali, e quella del trasporto aereo (+2,4%), grazie al notevole recupero verificatosi nella seconda parte dell'anno.

In particolare, il settore dell'autotrasporto merci dei vettori nazionali, dopo diversi anni di espansione, ha accusato una significativa flessione nel numero dei viaggi (–3,1%).

Il settore viaggiatori, al contrario, nonostante la non favorevole fase congiunturale, ha continuato ad espandersi in quasi tutte le modalità, anche se con un ritmo più contenuto rispetto agli anni passati, grazie soprattutto alla buona dinamica della domanda nel trasporto pubblico locale.

In particolare, il traffico viaggiatori riferito al settore autostradale ha registrato, nel 2002, un aumento del 2,4% (4,2% nel 2001) nelle percorrenze dei veicoli leggeri.

Il traffico aeroportuale ha ripreso fiato, mostrando di avere superato la crisi abbattutasi sulle compagnie aeree dopo gli attentati dell'11 settembre.

Il totale dei passeggeri transitati negli aeroporti italiani è risalito, infatti, oltre quota 91,5 milioni facendo registrare, rispetto al 2001, un incremento dell'1,7%, grazie al buon andamento degli scali minori e al forte recupero (+3,6%) del traffico nazionale.

Sembra invece discostarsi da questa tendenza il trasporto marittimo di passeggeri che, in base ai dati al momento disponibili, registra una lieve flessione (–0,8%), nonostante un inizio d'anno positivo.

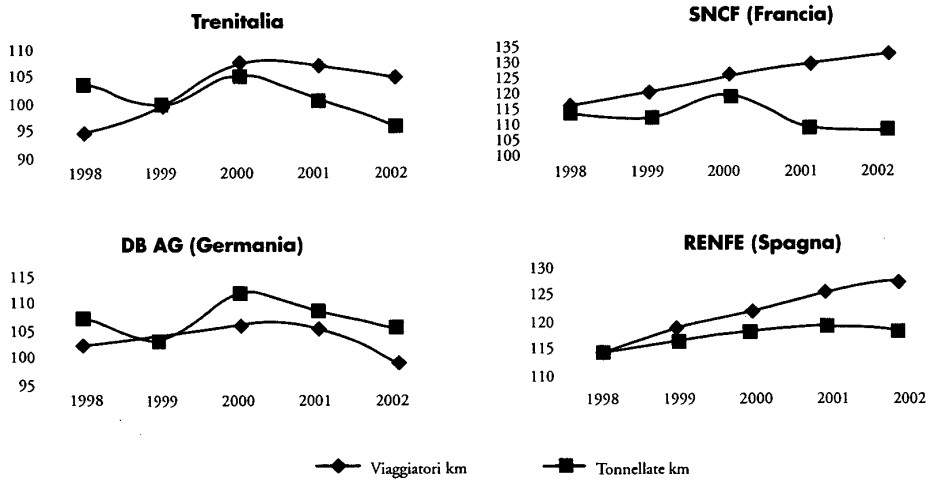
Passando al traffico ferroviario, è bene evidenziare che la politica di liberalizzazione è stata portata avanti dall'Italia con determinazione. A fine anno 2002 risultavano rilasciate, dall'Autorità Ministeriale competente, 29 licenze di trasporto ad altrettante imprese. Tra queste, sette hanno già ottenuto il certificato di sicurezza da RFI, mentre per altre sette l'istruttoria è in corso.

Il 2002 è stato caratterizzato, al pari dell'anno precedente, da un generalizzato rallentamento a livello europeo della domanda del trasporto merci e da una lieve crescita, nel complesso, del trasporto nel comparto viaggiatori.

Nel settore delle merci, ove gli effetti della negativa congiuntura internazionale sono stati più rilevanti, il 2002 ha evidenziato una flessione quasi generalizzata dei volumi di traffico espressi in tonnellate km: DBAG –2,7%, SNCF –0,7% e RENFE –0,8%.

Invece, in base ai dati provvisori al momento disponibili, il comparto viaggiatori ha evidenziato, per le principali ferrovie europee, performance differenziate nei viaggiatori km trasportati, con una netta flessione per le ferrovie tedesche (DBAG, –6,3%), una crescita per le ferrovie francesi (SNCF, +2,8%) ed una crescita più contenuta per quelle spagnole (RENFE, +1,5%).

EVOLUZIONE DEL TRAFFICO VIAGGIATORI E MERCI NELLE PRINCIPALI IMPRESE FERROVIARIE EUROPEE
NUMERO INDICE 1995=100



In tale quadro si inseriscono i risultati raggiunti da Trenitalia nel 2002. Il prodotto globale venduto è stato pari a 69 miliardi di unità di traffico, rispetto ai 71,1 miliardi del periodo precedente.
In particolare, la domanda in termini di viaggiatori km, nel settore della media/lunga percorrenza, si è ridotta del 4,8%, nonostante la buona risposta del mercato al miglioramento della qualità del servizio ferroviario offerto, sia principalmente per effetto della maggiore concorrenza del vettore aereo, sia per la sfavorevole congiuntura economica.

Dati traffico media/lunga percorrenza		2002	2001	Variaz. %
N° VIAGGIATORI	*(migliaia)*	68.000	70.100	-3,0
VIAGGIATORI KM	*(milioni)*	25.973	27.279	-4,8
TRENI KM	*(migliaia)*	82.565	82.473	0,1
POSTI KM	*(milioni)*	49.100	48.500	1,2
PERCORRENZA MEDIA PER VIAGGIATORE	*(KM)*	382	389	-1,8

Nello stesso settore, il coefficiente di riempimento dei treni (load factor) si è fermato al 52,9%, contro il 56,2% dell'anno precedente.

Il settore del Trasporto Regionale, invece, fa registrare un incremento del 2,6% dei viaggiatori km, con una percorrenza media per viaggiatore invariata rispetto al 2001.

Dati traffico trasporto regionale		2002	2001	Variaz. %
N° VIAGGIATORI	*(migliaia)*	423.870	412.700	2,7
VIAGGIATORI KM	*(milioni)*	19.983	19.472	2,6
TRENI KM	*(migliaia)*	171.380	169.820	0,9
POSTI KM	*(milioni)*	66.804	66.122	1,0
PERCORRENZA MEDIA PER VIAGGIATORE	*(KM)*	47	47	0,0

Il load factor si è attestato al 29,9% con un incremento dell'1,6% sul 2001, a fronte di un'offerta, in termini di posti km, in progresso dell'1%.
A questo riguardo occorre precisare che il load factor del trasporto regionale è soggetto ad una forte variabilità sia per fasce orarie, sia per aree geografiche, e che l'interesse sociale connesso alla funzione del trasporto pubblico impone, in alcune fasce orarie, l'effettuazione di treni di interesse "locale" anche in presenza di una domanda scarsa.
Passando al settore delle merci, il traffico ferroviario, in termini di tonnellate trasportate, mostra una flessione del 3,8%, mentre in termini di tonnellate km esso ha accusato una riduzione del 5,3% rispetto al periodo precedente.

Dati traffico merci		2002	2001	Variaz. %
TONNELLATE TRASPORTATE	*(migliaia)*	83.209	86.478	-3,8
TONNELLATE KM	*(milioni)*	23.060	24.352	-5,3
PERCORRENZA MEDIA DI UNA TONNELLATA	*(KM)*	277	282	-1,6