TRENITALIA S.p.A.

ni condotte per compensare le perturbazioni che, in forme diverse (scioperi, manifestazioni sociali, incidenti), hanno penalizzato il 2002 provocando una perdita quantificabile in 0,3 miliardi di viaggiatori-km.

L'andamento complessivo del traffico della media-lunga percorrenza va analizzato nelle sue tre componenti principali:

- il settore della media-lunga percorrenza soggetto a regolamentazione tariffaria, regolamentato con le offerte "qualità" Giorno (ES*, Intercity) e Intercity Notte;
- il settore Notte sovvenzionato (Espressi con posti a sedere, cuccette e vagoni letto);
- l'offerta internazionale (Giorno e Notte).

Nel settore regolamentato, caratterizzato da offerta di qualità (ES*, IC, ICN) il traffico è cresciuto sia come fatturato (+ 2,8% rispetto al 2001) che come viaggiatori-km (+4,2%), ciò anche a fronte di un sostanziale aumento di offerta.

In particolare, nel 2002 si è consolidata la sostituzione, avviata a giugno 2001, di 6 coppie Intercity con 6 coppie Eurostar sulla linea Adriatica. Sulla Milano-Venezia si è avuta la progressiva introduzione di 5 coppie di Eurostar che si sono aggiunte all'offerta esistente.

Nel settore Notte, i treni Espressi per la Calabria sono stati trasformati in Intercity Notte ed è proseguita la razionalizzazione dei turni dei materiali che ha consentito di dotare tutti gli Intercity Notte previsti di cuccette climatizzate.

La "lira media" nel settore regolamentato si è ridotta dell'1,4% rispetto al 2001. Da considerare, in tale dato, la crescita del volume dei viaggi notturni di qualità (ICN) introdotti in sostituzione dei prodotti notte "basic".

Nel settore Notte sovvenzionato, nel 2002 in coerenza a quanto previsto nello schema di Contratto di Servizio per il biennio 2002-2003 si determina un sostanziale ridimensionamento dell'offerta da 19,1 a 16,8 milioni di treni-km (-13,6%), dando effetti consequenziali anche sul fatturato da mercato (-16,5% rispetto al 2001).

Il segmento "basic" (posti a sedere e cuccette a 6 posti) è quello che è stato maggiormente interessato dalla riduzione di offerta sopra accennata. I treni in servizio hanno poi subito il forte attacco della concorrenza aerea. La risultante dei due fenomeni ha portato ad una diminuzione di circa il 25% dei viaggiatori-km.

Per effetto della variazione della tipologia d'offerta, i servizi notturni di maggior pregio (cuccette a 4 posti, VL) hanno invece dimostrato una buona tenuta consentendo a questo settore di registrare un aumento dell'8% della "lira media".

Per l'Internazionale, nel 2002 sono proseguite le azioni di razionalizzazione dell'offerta, che è passata da 10,5 a 9,8 milioni di treni-km, pari ad un -5,9% rispetto al 2001.

Il traffico ha avuto un andamento proporzionale all'offerta in termini di viaggiatori-km (-6,0% rispetto al 2001), mentre il fatturato è fortemente cresciuto (+4,1% rispetto al 2001).

Tale risultato è stato ottenuto grazie al perfezionamento di alcuni adeguamenti tariffari su accordi bilaterali, in particolare per il traffico verso e dalla Germania e l'Austria, e all'utilizzo diffuso di tecniche di ottimizzazione del

rendimento del prodotto per il traffico da e verso la Francia. Tali azioni hanno consentito di compensare, in termini di fatturato, i cali di traffico verificatisi per il clima di incertezza a livello internazionale, che ha caratterizzato l'ultima parte dell'anno.

Complessivamente, per quanto riguarda il traffico nell'esercizio 2002 si è registrata una flessione rispetto al 2001; in valori assoluti il numero dei viaggiatori-km, infatti, è passato dai 27,3 miliardi del 2001 ai 26,0 miliardi del 2002, con una diminuzione in termini percentuali del 4,8%. Flessione riconducibile principalmente al protrarsi della congiuntura negativa iniziata nella seconda parte del 2001 e alla maggiore concorrenza del vettore aereo nonostante la buona risposta del mercato all'aumento di qualità offerto.

Le misure commerciali e i provvedimenti normativi tariffari che hanno caratterizzato l'esercizio 2002 sono stati i seguenti:

- mancato aumento medio delle tariffe del 4,15% dal 1° gennaio 2002, a seguito di specifica richiesta del Ministrero dell'Economia e delle Finanze in considerazione della concomitante introduzione dell'euro in Italia;
- decisione, con la conversione dei prezzi in euro, di effettuare un arrotondamento per difetto ai 5 centesimi come segnale di attenzione verso la clientela;
- modifica della normativa Eurostar Italia (dal 27 gennaio 2002) riguardante la prenotazione, il cambio data/treno e la griglia delle relative trattenute;
- modifica della normativa sui rimborsi e relative trattenute con l'introduzione, per il cliente, della possibilità di optare, in alternativa al rimborso del biglietto con trattenuta del 20%, per il rilascio di un bonus di importo pari a quello del biglietto, da utilizzare per l'acquisto di un altro biglietto entro 6 mesi;
- introduzione del bonus per mancato funzionamento del sistema di climatizzazione dei treni IC per un importo pari al 30% del valore del biglietto;
- revisione degli sconti per le auto al seguito;
- abolizione del biglietto chilometrico dal 15 dicembre 2002;
- modifica della normativa comitive (dal 1° marzo 2002) con abbassamento del numero di persone necessario per ottenere lo sconto, nonché rimodulazione delle percentuali di sconto applicate in relazionc alla tipologia di treno utilizzato;
- abolizione dell'offerta Mini Gruppi e l'istituzione della nuova offerta Famiglie (dal 27 gennaio 2002);
- promozione "Intercity per tutti" e "40 euro per una notte" consistente nella possibilità, per la clientela, di effettuare viaggi a prezzi estremamente convenienti in alcuni particolari giorni del mese.

Divisione Trasporto Regionale

La missione della Divisione Trasporto Regionale è quella di assicurare la progettazione, lo sviluppo, la produzione, la gestione e la vendita del servizio di trasporto regionale e metropolitano su ferro e le sue integrazioni con quello su gomma, nonché la manutenzione dei veicoli adibiti al servizio, in coerenza con il quadro strategico evolutivo del Gruppo FS, con le esigenze sia espresse che potenziali del mercato di riferimento e con gli

TRENITALIA S.p.A.

obiettivi fissati dal Piano d'Impresa.

La Divisione si pone come protagonista di un'offerta capace di risolvere le croniche congestioni di traffico delle aree urbane, ponendosi come valida alternativa al trasporto individuale, contribuendo così a ridurre il peso dei costi ambientali, sociali, sanitari ed economici che il sistema attuale dei trasporti fa gravare in maniera indiscriminata sulla collettività.

La Divisione, articolata in 19 Direzioni regionali e 2 provinciali, è impegnata in una costante dialettica con le amministrazioni locali, per orientarsi al mercato e per gestire in maniera efficiente e remunerativa le proprie risorse. Le principali aree di intervento della Divisione si sono incentrate sul rinnovo del parco con il completamento del programma di acquisto dei Treni ad Alta Frequentazione (TAF) e delle locomotive leggere (E 464), sulla manutenzione ciclica del materiale in circolazione e sugli investimenti in nuove tecnologie per migliorare la sicurezza e la qualità del servizio.

Nel corso dell'esercizio 2002 la Divisione Trasporto Regionale ha proseguito l'opera di miglioramento del servizio offerto alla clientela, curandone particolarmente i rapporti in termini di comunicazione, di puntualità, di sistemi di bigliettazione, decoro e pulizia dei treni.

Nel 2002 i viaggiatori-km del segmento del Trasporto Regionale si sono attestati a 19.983 milioni registrando un incremento rispetto al 2001 (+2,6%). L'offerta commerciale programmata è stata di 171,1 milioni di treni-km ed è stata realizzata per complessivi 171,4 milioni.

Anche i posti-km offerti hanno registrato un lieve incremento rispetto al 2001, attestandosi a 66.804 milioni (66.122 nel 2001). Conseguentemente il load factor ha registrato variazioni impercettibili (29,6 % nel 2002, rispetto al 29,4% del 2001).

La produzione programmata si è attestata su volumi complessivi corrispondenti a quelli dello scorso esercizio, coerentemente ai volumi richiesti dalle Regioni in sede di redazione dei contratti di servizio.

Si segnala inoltre che la Divisione nell'ambito della politica tariffaria ha registrato nell'anno quanto segue:

- il mancato aumento medio delle tariffe del 4,15% dall'inizio del 2002, così come commentato per la Divisione Passeggeri, laddove applicabile ai servizi interregionali;
- nel primo semestre, nonostante nel mese di giugno siano stati rinviati i previsti aumenti delle tariffe nazionali, sono state rispettate tutte le previsioni iniziali relative agli aumenti tariffari deliberati dalle regioni Abruzzo, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Puglia, Umbria, Lombardia e Toscana; è stata inoltre introdotta la "tariffa weekend" in Liguria, volta a favorire il traffico per turismo;
- nel secondo semestre è stata definita la politica tariffaria nella Regione Piemonte, che è consistita sia nell'adeguamento dei prezzi, sia nell'introduzione di un nuovo sistema di bigliettazione nell'area metropolitana di Torino (cosiddetto sistema "formula"), che nell'estensione dei biglietti "integrati" a ulteriori 27 aziende di trasporto su gomma; nella Regione Sicilia sono stati adeguati i prezzi dei biglietti della tariffa integrata nella zona urbana di Palermo.

Nel corso del 2002 sono state erogate, dal Ministero dell'Economia e delle

Finanze, alle Regioni a statuto ordinario, le risorse finanziarie previste per far fronte alle funzioni in materia di trasporto pubblico locale attribuite alle medesime dall'art.9 del Dlgs. n. 422 del 1997.
Le Regioni a statuto ordinario, ad eccezione del Piemonte e della Calabria, hanno provveduto a stipulare con Trenitalia il contratto di servizio per il biennio 2002/2003. Si precisa che entrambe le Regioni che non hanno ancora firmato l'accordo, hanno comunque provveduto a regolare finanziariamente le prestazioni ricevute nel corso dell'esercizio in commento. I due contratti, ancorché non formalmente stipulati, sono stati approvati sia dalle rispettive Giunte Regionali che dal Consiglio di Amministrazione di Trenitalia.
Tali risorse risultano equivalenti a quelle deliberate per l'esercizio 2001 in quanto le Regioni, in sede di redazione dei contratti di servizio per il biennio 2002 - 2003, hanno richiesto, come già sopra menzionato, la stessa produzione dell'anno precedente, compresa quella regolata dai contratti di servizio aggiuntivi dedicati a servizi specifici.

Divisione Cargo

La missione della Divisione Cargo è quella di assicurare la progettazione, lo sviluppo, la produzione, la gestione e la vendita di servizi di trasporto e logistica per le merci, nonché la manutenzione dei veicoli adibiti al servizio, in coerenza con il quadro strategico ed evolutivo del Gruppo FS, con le esigenze del mercato di riferimento e con gli obiettivi fissati nel Piano d'Impresa, ispirati agli indirizzi della Comunità Europea.
Nel corso del 2002, la Divisione ha consolidato la nuova organizzazione interna realizzata nel 2001, abbandonando definitivamente il modello basato sul presidio sia commerciale che produttivo per Aree Territoriali e rendendo operativo il modello incentrato, per la parte commerciale, su Business Unit merceologiche e di tipologia di trasporto e, per la parte produttiva, basato sulla verticalizzazione organizzativa.
Questo al fine di ottenere il miglioramento del presidio del mercato, una focalizzazione sulla redditività di ciascun settore merceologico, con un focus sulle diverse e specifiche necessità dei singoli settori e un miglior coordinamento con il sistema produttivo.
La Divisione Cargo ha, quindi, operato nel 2002 attraverso tre Direzioni:

- la Direzione Mercati, all'interno della quale operano diverse Business Unit e che ha come obiettivo l'ottimizzazione della redditività del portafoglio di business attraverso adeguate politiche di marketing e commercializzazione, l'incremento quantitativo dell'offerta, l'individuazione di soluzioni tecniche e contrattuali idonee a generare valore per il cliente e l'impresa;
- la Direzione Operativa, con l'obiettivo di assicurare, in coerenza con gli indirizzi strategici e con gli obiettivi commerciali della Divisione, il presidio dei processi operativi, finalizzato alla efficienza e qualità del servizio;
- la Direzione Tecnica, con l'obiettivo di assicurare il presidio sullo sviluppo tecnico e sulla pianificazione e controllo degli investimenti, finalizzato all'ottimizzazione dei costi e dei processi produttivi divisionali.

Più in particolare, all'interno della Direzione Mercati, operano la Business Unit Combinato, che ha come riferimento il segmento degli operatori logi-

stici ed intermediari (marittimi e terrestri), la Business Unit Internazionale, che ha la responsabilità del traffico internazionale effettuato con vagoni tradizionali, la Business Unit Siderurgia, la Business Unit Chimica, la Business Unit Pubblica Amministrazione e Auto per i settori specifici e la Business Unit Altri Mercati, che ha come riferimento il segmento dei mercati diversi, quali il materiale da costruzione, le piastrelle, l'argilla, il legno, la carta, i minerali, l'agroalimentare e la grande distribuzione.

Durante il 2002, si è consolidato il processo di verifica della "Customer Satisfaction", già avviato nel 2001, basato su un'indagine diretta su un vasto campione di clienti della Divisione Cargo, per poter disporre di informazioni il più possibile complete del grado di soddisfazione del servizio fornito.

La Divisione Cargo opera, in Italia e all'estero, sia direttamente, che indirettamente attraverso la gestione di FS Cargo S.p.A., controllata al 100% e delle società da questa partecipate specializzate nel trasporto convenzionale, nel trasporto combinato, nella logistica e nella gestione dei terminali.

Per quanto riguarda il mercato nazionale, si è consolidato l'intervento di nuove imprese ferroviarie, con capitale interamente privato, a conferma della concretezza del processo di liberalizzazione del mercato a seguito del recepimento e della applicazione della normativa 91/440/CE.

Sul fronte internazionale, Divisione Cargo ha proseguito nello sviluppo dei rapporti di cooperazione con le altre Imprese Ferroviarie europee. Nel corso del 2002 le sinergie con le altre reti si sono caratterizzate nel creare i presupposti per costituire nel 2003, in quote paritetiche con la RENFE, la società "Logistica Mediterranea Cargo", di cui si è accennato in precedenza, e nel permettere tramite Sideuropa (la nuova società costituita nel 2001 partecipata pariteticamente da SNCF e FS Cargo S.p.A.), di intervenire concretamente, nonostante la congiuntura sfavorevole, per lo sviluppo del traffico diffuso di materiale siderurgico tra la Francia e l'Italia, mediante l'offerta di un servizio logistico basato su piattaforma di concentrazione per meglio rispondere alle esigenze dei clienti.

Nel 2002, a seguito del già citato generale problema della congiuntura economica sfavorevole, il traffico ferroviario realizzato verso il mercato espresso in tonnellate trasportate è stato pari a circa 83 milioni, con una riduzione del 3,6% rispetto al 2001, mentre in termini di tonnellate km si evidenzia un risultato pari a circa 23 miliardi, registrando uno scostamento del -5,3% rispetto al 2001.

Più in particolare è da rilevare che la quantità delle merci trasportate nel territorio nazionale ha subito un decremento del 7,6% rispetto al 2001, la quantità delle merci esportate si è ridotta del 5,9%, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, mentre le importazioni hanno subito una flessione pari al 3,7%.

La congiuntura economica ha penalizzato quindi drasticamente la movimentazione di talune materie prime e di alcuni prodotti finiti, tradizionalmente vocati al trasporto per ferrovia.

I risultati che emergono nel 2002, in termini di tonnellate km, sono pertanto quelli di una contrazione dei trasporti, più forte nel settore delle auto (-20,9%), delle argille/piastrelle (-13,4%), del siderurgico (-9,3%) e del legno/carta (-6,9%). Gli andamenti dei traffici settoriali hanno inevitabilmente influito sui risultati economici delle singole Business Unit, penalizzando quelle maggiormente condizionate dalla flessione degli specifici mer-

cati, infatti il decremento è sostanzialmente attribuibile al traffico convenzionale (-9,1%), mentre il combinato (-0,8%) si è sostanzialmente mantenuto sui livelli dello scorso anno. In particolare, nel combinato, si segnala l'aumento dei trasporti su casse mobili e semirimorchi (+1,9%). La percorrenza media si è attestata intorno a 277 km circa, con un decremento dell'1,8% rispetto al 2001.

Unità Tecnologie Materiale Rotabile

La missione dell'Unità Tecnologie Materiale Rotabile (UTMR), nel rispetto degli obiettivi fissati nel Piano d'Impresa, è quella di perseguire l'equilibrio di gestione con un rapporto qualità/prezzo confrontabile con i mercati di riferimento, nell'erogazione di servizi specializzati per le divisioni di trasporto e, nei casi previsti dalle politiche aziendali, per i terzi.

In relazione a ciò l'Unità è impegnata a garantire, in coerenza con il quadro strategico ed evolutivo del Gruppo:

- la ricerca operativa sul materiale rotabile;
- lo sviluppo tecnologico, finalizzato alla generazione di valore nell'intero ciclo di vita del rotabile ed assicurato anche attraverso la patrimonializzazione integrale dei ritorni di esercizio;
- la regolazione e il controllo del sistema manutentivo della società;
- la competitività economica delle soluzioni tecnologiche definite.

Il modello organizzativo e di controllo dell'Unità Tecnologie Materiale Rotabile, nell'ambito di un più ampio progetto di reingegnerizzazione delle logiche e dei processi manutentivi della società attualmente in corso (progetto di cui si accenna più diffusamente in altro paragrafo della presente Relazione), è stato ridefinito con decorrenza 15 giugno 2002; in particolare, la nuova articolazione organizzativa ha previsto la creazione di Business Units dedicate alle specifiche tipologie di materiale rotabile per meglio rispondere alle esigenze emerse dalle nuove strategie manutentive di Trenitalia. Si sottolinea inoltre che nel processo di realizzazione degli investimenti in materiale rotabile, UTMR è interfaccia unico del fornitore per l'adozione degli atti formali ed è responsabile del rispetto dei tempi, costi e qualità definiti.

Con detto modello organizzativo l'Unità si prefigge l'obiettivo di efficientare i processi industriali, sia di ingegneria sia di manutenzione, migliorando il livello del servizio; di specializzare i siti industriali e creare poli di eccellenza, assicurando conseguentemente il presidio del know-how strategico dei processi; qualificare i fornitori ed implementare politiche di make or buy per assicurare una maggiore flessibilità dell'offerta in base alle richieste dei clienti e ricercare alleanze strategiche con operatori industriali interessati a sviluppare un'offerta di sevizi mirata alle necessità dell'Unità stessa.

TRENITALIA S.p.A.

IL RISULTATO DELLA GESTIONE

Il risultato economico dell'esercizio 2002 è riassunto nell'allegato 2 alla presente Relazione, cui espressamente si rinvia.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione gestionale è dettagliato come segue:

(importi in milioni di euro)

Descrizione	2002	2001
Prodotti del traffico viaggiatori:		
- clientela ordinaria	2.153	2.111
- contr. di serv. pub. con Enti pubblici territ.li	1.223	1.214
Totale viaggiatori	**3.376**	**3.325**
Prodotti del traffico merci e poste	711	731
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	481	527
Prestazioni a terzi, vendite e altri	157	169
Totale ricavi vendite e prestazioni	**4.725**	**4.752**
Variazione lavori in corso su ordinazione	-	1
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	337	319
Altri ricavi e proventi:		
- contributi in conto esercizio	1	5
- altri ricavi	46	37
Totale altri ricavi e proventi	**47**	**42**
Totale valore della produzione	**5.109**	**5.114**

Nell'ambito del "Valore della Produzione" la voce più rilevante è rappresentata dai prodotti del traffico che presenta un trend in crescita nella componente viaggiatori, a fronte di un decremento del business merci, dovuto principalmente, come già ampiamente descritto, alla sfavorevole congiuntura economica. Per segmento di prodotto la voce risulta così suddivisa (importi in milioni di euro):

trasporto viaggiatori a media/lunga percorrenza	1.514
trasporto viaggiatori regionale (inclusi corrispettivi da regioni a statuto ordinario per 1.223 milioni di euro)	1.862
trasporto merci	711

Per quanto attiene l'andamento del traffico per i suddetti trasporti, si rinvia a quanto già illustrato nel paragrafo "Attività di Trenitalia" della presente Relazione.

I contributi per il "Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato" rappresentano i contributi stanziati con legge n. 449/2001 (bilancio di previsione delle Stato per l'anno finanziario 2002) dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a favore di Trenitalia per gli obblighi tariffari e di servizio. La ridu-

zione dei contributi rispetto all'esercizio 2001 è dovuta al mancato riconoscimento, nel 2002, delle agevolazioni tariffarie per i viaggi dei militari e assimilati. Ulteriori dettagli sono presentati nella Sezione 4 della Nota Integrativa.

COSTI OPERATIVI

L'ammontare complessivo dei costi operativi gestionali risulta così articolato:

(importi in milioni di euro)

Descrizione	2002	2001
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	497	498
Servizi	1.463	1.456
Godimento beni di terzi	189	201
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, ecc.	(208)	(67)
Sub totale	**1.941**	**2.088**
Personale	2.498	2.562
Oneri diversi di gestione	148	20
Totale costi operativi	**4.587**	**4.670**

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce si riferisce, prevalentemente, agli acquisti di materiale di scorta (404 milioni di euro) destinati sia alla manutenzione corrente che agli investimenti e ai costi per l'energia elettrica per la trazione dei treni (89 milioni di euro), prestazione erogata da RFI, costituente voce accessoria del pedaggio.

Servizi

I costi per servizi, pari a 1.463 milioni di euro, si riferiscono per il 70,5% a servizi e lavori appaltati (1.032 milioni di euro) e per il restante 29,5% ad altre prestazioni (431 milioni di euro). Nel seguito la voce viene analizzata per fornitore del servizio:

- le prestazioni rese dalla Capogruppo FS, pari a 90 milioni di euro, si riferiscono principalmente ai servizi informatici di outsourcing (48 milioni di euro), premi assicurativi (20 milioni di euro) e compenso per le attività di indirizzo strategico (7 milioni di euro);
- le prestazioni rese da RFI S.p.A., pari a 592 milioni di euro, si riferiscono principalmente al pedaggio (494 milioni di euro), al traghettamento ferroviario (42 milioni di euro), alla manovra (12 milioni di euro), ai servizi di pulizia (9 milioni di euro) e alle prestazioni sanitarie (9 milioni di euro);
- le prestazioni rese da Metropolis S.p.A., pari a 112 milioni di euro, si riferiscono principalmente a servizi amministrativo-contabili (66 milioni di euro) e a servizi di gestione dell'area personale, formazione, trasferte e gestione mense (35 milioni di euro);

- le prestazioni rese da altre società del gruppo, pari a 64 milioni di euro, sono riconducibili essenzialmente agli autoservizi sostitutivi resi dal gruppo Sogin (19 milioni di euro), ai servizi di trasporti e spedizioni (18 milioni di euro) e ai servizi di manovra (9 milioni di euro) resi dal gruppo FS Cargo e ai servizi internazionali di carrozze letto e ristorazione (8 milioni di euro) resi dalla società Artesia S.a.s.;
- le prestazioni rese da terzi, pari a 606 milioni di euro, riguardano prevalentemente i servizi di pulizia (150 milioni di euro), le provvigioni alle agenzie (85 milioni di euro), le riparazioni e manutenzioni di beni mobili e immobili (81 milioni di euro), i servizi interni e internazionali di carrozze letto e ristorazione (40 milioni di euro), altri servizi appaltati (64 milioni di euro) e i servizi di mensa e ticket restaurant (40 milioni di euro).

Personale

I costi del personale, pari a 2.498 milioni di euro, comprendono salari e stipendi (1.873 milioni di euro), oneri sociali (457 milioni di euro), oneri per trattamento di fine rapporto (168 milioni di euro) e altri costi (2 milioni di euro). La voce in esame registra una riduzione rispetto al 2001 riconducibile alle minori consistenze medie e soprattutto all'ampio turn-over che ha consentito la riduzione dell'età media Trenitalia e conseguentemente del livello di inquadramento medio. Si precisa infine, come già evidenziato nel paragrafo "Risorse umane" della presente relazione, che il costo del lavoro comprende l'accantonamento di 27,3 milioni di euro per l'una tantum da corrispondere a copertura del periodo precedente la vigenza del nuovo contratto, sulla base di quanto al momento convenuto con le OO.SS..

RISULTATO OPERATIVO

Il risultato operativo, pari a 198 milioni di euro, è significativamente influenzato, in negativo, dal valore degli ammortamenti dell'esercizio (526 milioni di euro) e, in positivo, dalla voce "Utilizzo Fondi Ristrutturazione Industriale e Rettifica Valore Cespiti" (216 milioni di euro). Nonostante la significativa crescita dei primi (+ 78 milioni di euro dal 2001 al 2002) e la riduzione della seconda voce (- 48 milioni di euro nello stesso periodo) il risultato operativo registra un incremento a fine 2002 dell' 1,5%, grazie al forte recupero di gestione misurato a livello di margine operativo lordo, cresciuto a fine 2002, rispetto al 2001, del 17,5% (+ 78 milioni di euro) ed all'incremento dei proventi diversi netti (+26 milioni di euro).

GESTIONE FINANZIARIA

La società è titolare di un conto corrente intersocietario con la controllante gestito, sulla base di un contratto fra le parti, dalla Direzione Finanza della stessa.
Il saldo giornaliero di tutte le movimentazioni di incasso e pagamento riferite all'attività della società è riflesso nel suddetto conto corrente attraverso la procedura di cash-pooling. A seguito delle significative partite di accre-

dito e addebito avutesi nel corso del 2002, il conto corrente intersocietario ha visto la maturazione nel periodo di interessi passivi per 73,1 milioni di euro, di cui 49,8 milioni di euro circa attribuibili al debito contratto per l'acquisto dell'azienda Trasporto.

Sotto il profilo patrimoniale, per la cui lettura si rinvia all'allegato n.1 della presente Relazione, si sottolinea la particolare rilevanza che rivestono le partite che la società espone come credito nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze pari a 818 milioni di euro al 31 dicembre 2002. Tale ammontare è dovuto al residuo credito verso lo Stato per Contratto di Servizio Pubblico già maturato al 31 dicembre 2001, pari a 337,5 milioni di euro, e ai crediti maturati nel 2002 allo stesso titolo, pari a 480,5 milioni di euro. Si precisa che solo alla fine dell'esercizio 2002 è stata incassata una quota, pari a 189,5 milioni di euro del credito 2001 a tale titolo.

Come già descritto nel paragrafo "I principali eventi dell'esercizio", il 20 febbraio 2002 l'Assemblea dei soci di Trenitalia ha deliberato l'aumento del capitale sociale di quest'ultima società da 766 milioni di euro a 1.489 milioni, interamente versati il 15 luglio 2002. Peraltro alla luce degli elementi di forte discontinuità determinatisi nel 2002, confermati nel 2003, quali il congelamento degli aumenti tariffari del trasporto viaggiatori a media/lunga percorrenza e tenuto conto del rilevante programma di investimenti della società nel medio periodo, che comporta la previsione di significativi flussi di cassa in uscita, il suddetto aumento di capitale sociale non ha risolto certamente le esigenze di ricapitalizzazione della società proiettate sull'arco temporale dei prossimi due/tre anni e misurate sull'obiettivo di raggiungere un rapporto tra mezzi propri e di terzi quantomeno paritetico, adeguato al ruolo che Trenitalia intende svolgere coerentemente alla propria missione.

Nel corso dell'esercizio, e più precisamente in data 11 marzo 2002, è stato stipulato un contratto di finanziamento per un importo di 775 milioni di euro con la Banca OPI S.p.A.. A fronte di tale finanziamento sono state effettuate due erogazioni, di 300 milioni di euro ciascuna, in data 25 marzo e 19 giugno 2002 e un'erogazione pari a 175 milioni di euro in data 24 ottobre 2002. In data 16 dicembre 2002 si è quindi proceduto ad effettuare le seguenti operazioni con la Banca OPI:

- è stato stipulato un atto modificativo del contratto di finanziamento sopra riportato, che prevede la riduzione dello stesso a 640 milioni di euro (importo reso disponibile dalla Banca Europea per gli Investimenti alla stessa Banca OPI), la rimodulazione della durata da 5 a 20 anni, compresi 8 anni di preammortamento (rimborsi della quota capitale a partire dal 2011 e della quota interessi dal 2003) e la revisione delle condizioni di tasso;
- è stato sottoscritto un nuovo contratto di finanziamento per un importo di 360 milioni di euro, alle stesse condizioni del finanziamento dell'11 marzo 2002, nelle more dell'intervento BEI, la cui prima erogazione pari a 135 milioni di euro è stata messa a disposizione della società Trenitalia in pari data ed utilizzata dalla stessa quale rimborso anticipato del precedente finanziamento. In data 19 dicembre sono stati erogati i rimanenti 225 milioni di euro. Pertanto il finanziamento OPI complessivamentte ottenuto da Trenitalia è pari a 1.000 milioni di euro.

TRENITALIA S.p.A.

INVESTIMENTI

Sul fronte degli investimenti il 2002 è stato un anno di ulteriore rilevante impegno, infatti la società ha proseguito nell'effettuare forti investimenti per ammodernare la propria flotta, per elevare gli standard di comfort e sicurezza e di disponibilità/produttività del materiale rotabile, inteso quest'ultimo parametro quale coefficiente di "loading" delle unità trasportate. L'ammontare complessivo degli investimenti tecnici nell'anno 2002 è stato pari a circa 1.058 milioni di euro, (900 milioni circa nel 2001), da riferirsi principalmente a commesse di acquisto, revamping e manutenzione ciclica del materiale rotabile.
Nel seguito vengono evidenziati gli elementi di attività riferiti agli investimenti che caratterizzano l'andamento nell'esercizio per singola Divisione/Unità:

Divisione Passeggeri
La Divisione Passeggeri ha effettuato nel corso del 2002 investimenti per circa 313 milioni di euro, di cui 282 milioni di euro relativi al materiale rotabile ed i restanti 31 milioni di euro relativi principalmente ad investimenti informatici e tecnologie di bordo.
Il 40% circa degli investimenti in materiale rotabile ha riguardato gli interventi in manutenzione ciclica.
Nel corso dell'anno sono stati avviati interventi sulla flotta ETR in vista dell'introduzione dell'alta velocità: in particolare, politensionamento ed attrezzaggio della attuale flotta ETR 480 ed acquisto di 60 loco E404 plt in sostituzione delle attuali loco E404 3kv (rete tradizionale) nella composizione dei treni ETR 500.
Per migliorare le performance qualitative e quantitative sulle direttrici verso Sud, è stato avviato il progetto di acquisto di 12 materiali ETR di tipo pendolante (tilting) per la sostituzione dell'attuale flotta ETR 450.
A quanto sopra si è aggiunto il completamento della fornitura delle locomotive ad alta potenza E402 con la consegna dell'ultimo rotabile (su complessivi 84).
Per quel che riguarda le attività di revamping, è in fase di ultimazione il progetto di restyling del materiale servizio notte (230 carrozze gran comfort e 16 carrozze ristobar), e per aumentare il comfort di viaggio della clientela, sono stati avviati i seguenti progetti:

- ristrutturazione delle carrozze 1A speciale ETR 500, per poter disporre di un minimo di 10 posti in più rispetto agli attuali 26, in modo da poter servire la clientela in quelle fasce dove il load factor a bordo supera l'80% dei posti offerti;
- riqualificazione delle attuali carrozze IC, EC, ICN per soddisfare le esigenze manifestate dalla clientela e, nel contempo, migliorare l'affidabilità degli impianti tecnici;
- ristrutturazione delle carrozze T6 per il traffico religioso utilizzate in composizione ai treni destinati al trasporto dei pellegrini.

Sono stati inoltre sviluppati interventi di politensionamento dei locomotori ETR, per consentire l'allungamento dei convogli ETR 500 da 11 a 12 carrozze.

Nell'area commerciale i principali progetti hanno riguardato il sistema informativo passeggeri (sipax) e, nell'area vendita/informazione, la sostituzione del vecchio sistema di prenotazione FS.

Divisione Trasporto Regionale

Nel corso dell'esercizio 2002 sono stati effettuati investimenti per circa 508 milioni di euro, di cui 458 milioni di euro destinati a interventi sul materiale rotabile per nuovi acquisti, interventi di revamping e manutenzione ciclica.
Nel corso dell'anno 2002, sulla base di un contratto quadro che ne prevede complessivamente 200, sono stati emessi ordini per l'acquisto di 100 treni Minuetto, elettrici e diesel, concepiti per far fronte alla necessità di rinnovamento del parco rotabili e di progressiva radiazione dei mezzi obsoleti, nonché alle richieste delle Regioni che, a seguito di accordi di cofinanziamento, hanno dimostrato particolare interesse per i nuovi treni regionali per servizi a media capacità.
Per quanto riguarda le nuove acquisizioni si segnala che nell'esercizio sono state acquistate 52 locomotive leggere E 464 e 20 convogli TAF .
Per quel che riguarda l'attività di revamping sono state avviate le attività di climatizzazione di 2.025 carrozze media distanza coerentemente con gli obiettivi di risposta qualitativa alle richieste di miglioramento del servizio.
È, inoltre, proseguita l'attività di restyling delle carrozze e dei mezzi leggeri.
Nell'area commerciale sono stati sviluppati progetti riguardanti l'acquisto di macchine emettitrici di biglietti ferroviari self service ed il servizio di informazione al pubblico sui treni e al di fuori delle stazioni.

Divisione Cargo

Gli investimenti dell'esercizio 2002 ammontano a 198 milioni di euro circa, di cui il 43% riguarda le acquisizione di locomotive da treno e il 38% interventi di manutenzione ciclica.
Le altre tipologie di investimenti sono riconducibili a revamping di carri ferroviari (4 milioni di euro), tecnologie di bordo (19 milioni di euro) relative al progetto "scatola nera" integrato con il dispositivo "vigilante", progetti informatici (8 milioni di euro) ed interventi minori (5 milioni di euro).
I principali progetti del settore merci hanno avuto come obiettivo:

- l'aumento della affidabilità e capacità di trasporto;
- il mantenimento in efficienza dei locomotori e carri;
- il miglioramento della sicurezza e della regolarità dell'esercizio con le istallazioni delle tecnologie di bordo (scatola nera e SCMT);
- lo sviluppo dei sistemi informatici, tra i quali, in particolare, il progetto "Sistema Informatico Merci" (SIM).

Si segnala, inoltre, che nel corso del 2002 si è avuto un incremento della produzione ed un miglioramento della sicurezza nelle officine di manutenzione rotabili attraverso un piano di introduzione di nuovi macchinari e attrezzature nonché un ampliamento del reticolo logistico.

Unità Tecnologie Materiale Rotabile

Gli investimenti realizzati dall' Unità Tecnologie Materiale Rotabile, pari a circa 39 milioni di euro, hanno riguardato principalmente:

- attrezzaggio mezzi di soccorso e sgombraneve per 2 milioni di euro;

TRENITALIA S.p.A.

- GEIE/ERTMS relativo all'ammodernamento tecnologico di bordo per 2 milioni di euro;
- fornitura e messa in opera di dispositivi per la registrazione statica degli eventi a bordo treno e sistemi di comunicazione a terra (scatola nera) per 2 milioni di euro;
- adozione del nuovo sistema di controllo marcia treno (SCMT) per 2 milioni di euro;
- sviluppo dei sistemi informativi per 3 milioni di euro;
- adeguamento tecnologico degli impianti per 5 milioni di euro;
- manutenzione opere civili ed armamento nelle officine di grande riparazione per 3 milioni di euro.

Nel corso del 2002 sono stati, inoltre, avviati i seguenti interventi, cofinanziati dalla Comunità Europea:

- FIFTH, fast internet and tv for fast trains host, per sperimentare servizi multimediali via satellite ad alta qualità, sui treni della rete italiana ad alta velocità;
- PVTRAIN, progetto assolutamente innovativo, che sviluppa la tecnologia fotovoltaica nel settore ferroviario, con minore emissione di CO2 in atmosfera e prevenzione e gestione di rifiuti.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso del 2002 la società ha svolto, nell'ambito della ricerca e sviluppo, le seguenti attività volte sia al contenimento dei costi che al miglioramento del servizio, anche in questo caso al fine di rendere un servizio sempre più soddisfacente alla clientela:

- progetto vigilante, che consiste nell'attrezzare le automotrici con il dispositivo vigilante VACMA, per la condotta ad agente unico sui 5500 km delle linee secondarie;
- progetto SCMT (sistema controllo marcia treno), il cui programma operativo d'installazione verrà attuato da maggio 2003 a luglio 2004;
- progetto "driver information system", che consiste nell'installare sulle automotrici dei dispositivi di registrazione informatizzata (scatole nere) degli eventi di condotta;
- progetto rilevazione stato pantografi che consiste nel rilevare, con apposite telecamere, lo stato dei pantografi per la misurazione del loro livello di usura;
- simulatore di guida che consiste in un dispositivo per l'addestramento del personale di macchina alla condotta delle locomotive E 464, la cui piena utilizzazione è prevista entro il primo semestre 2003;
- radiocomando locomotive da treno, radiocomando locomotive da manovra, gestione informatizzata dei raccordi, sistemi satellitari di localizzazione locomotive;
- sviluppo manutenzione carri su percorrenza;
- miglioramento dell'affidabilità e disponibilità dei fanali di coda;
- abbattimento del rumore: sperimentazione di sistemi di protezione attiva su mezzi di manovra;

- compatibilità elettromagnetica: affinamento e proceduralizzazione dei sistemi di misura dei campi magnetici a bassa frequenza a bordo dei rotabili, studio di sistemi di schermatura, estensione delle tecniche di misura ai campi elettrici e a quelli elettromagnetici ad alta frequenza;
- effetti del vento trasversale sul materiale rotabile tramite prove in galleria del vento e simulazioni matematiche per l'adeguamento ai requisiti essenziali delle STI (Specifiche Tecniche Interoperabilità);
- miglioramento delle tecnologie sul materiale rotabile: studio di una ruota ottimizzata dal punto di vista dell'usura, della resistenza a fatica, del comportamento acustico (progetto HIPERWHEEL) e studio e realizzazione di un carrello innovativo per locomotive avente un basso livello di aggressività nei confronti del binario (progetto HEMBOT);
- sviluppo di un sistema di comunicazione per applicazioni intelligenti sui treni (progetto TRAINCOM).

Inoltre è in atto la sperimentazione di un modello di indagine finalizzato al recepimento delle esigenze della clientela per l'ottimizzazione del materiale rotabile. Le finalità di questa ricerca consistono nell'individuare gli elementi caratteristici dei rotabili in relazione agli orientamenti della clientela, nel pesare le aspettative relative alle dotazioni dei rotabili in funzione dell'attività, nel definire gli standard ottimali per la comunicazione a bordo e nel realizzare un modello per la valutazione del rapporto tra aspettative della clientela e costi corrispondenti.

La società, tramite le proprie Divisioni, ha inoltre sempre avuto interesse alla partecipazione a progetti di ricerca, sia nazionali che europei, concernenti l'attività ferroviaria.

Promotori di tale attività di ricerca sono principalmente il MIUR (Ministero dell'Istruzione, della Università e della Ricerca) a livello nazionale e la Comunità Europea a livello europeo. Entrambe le istituzioni contribuiscono al finanziamento dei progetti sulla base di specifici programmi.

I filoni di ricerca nell'ambito dei quali opera Trenitalia sono in linea con gli obiettivi di innovazione tecnologica finalizzata all'aumento della produttività che si è prefissa la stessa Divisione e riguardano sia l'area del mercato, che della produzione e della sicurezza.

Nell'ambito dei programmi finanziati dal MIUR Trenitalia ha partecipato, tramite il Consorzio TRAIN, ad un programma di ricerca (Piano Ship Rail Road) avente come obiettivo quello di favorire la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie nel trasporto delle merci e delle persone nel Mezzogiorno, con particolare riferimento alla intermodalità e al progetto "realizzazione di prototipi di sistemi telematici per il monitoraggio di merci e merci pericolose viaggianti su ferrovie" (capofila TSF/FINSIEL).

Per quanto riguarda la partecipazione a programmi di ricerca e sviluppo tecnologico finanziati dalla Comunità Europea, nell'ambito del Quinto Programma Quadro di Ricerca e Sviluppo Tecnologico, la società partecipa, oltre che ai già citati progetti "FIFTH" e "PVTRAIN", anche al progetto di ricerca "EDIP" (European Distributed Power Control) per lo sviluppo di un sistema di bordo di radiocomando delle locomotive in multipla trazione per treni merci", sulla frequenza di banda 5,8 GHz. L'uso di tale banda consente di supportare, in prospettiva futura, oltre al comando della trazione, altre

applicazioni quali il radio controllo di dispositivi presenti a bordo dei veicoli (temperatura del carico, frenatura distribuita, integrità del treno, etc.). Il progetto si sviluppa in un'ottica di interoperabilità, con l'obiettivo di definire uno standard europeo.

ALTRE INFORMAZIONI

- In base a quanto disposto dall'art.9, comma 6, del contratto di compravendita di ramo d'azienda, il 30 novembre 2002 si è concluso il periodo di 24 mesi decorso il quale Trenitalia veniva legittimata a chiedere alla cedente Ferrovie dello Stato il riacquisto dei crediti acquisiti con la cessione e non incassati, dimostrando alla stessa, come previsto specificamente nel citato contratto, di aver "iniziato e coltivato con la dovuta diligenza le azioni rivolte" al loro incasso.

I crediti netti trasferiti a Trenitalia al momento della compravendita ammontavano a 2.729,2 milioni di euro. Di essi, decorsi i 24 mesi previsti contrattualmente, risultavano non incassate partite per un valore netto complessivo di soli 13,1 milioni di euro. Tali partite, a seguito del lavoro di ricognizione effettuato nei 24 mesi di cui sopra, sono risultate articolabili nelle seguenti tre categorie:

- crediti definitivamente irrecuperabili aventi un valore nominale di 19,2 milioni di euro con fondi stanziati per il rischio di inesigibilità per 18 milioni di euro, ed un valore netto di 1,2 milioni di euro;
- crediti privi di documentazione di supporto, come tali caratterizzati da criticità collocabili già alla data di acquisto, aventi un valore nominale di 20,8 milioni di euro, con fondi per rischi di inesigibilità per 13,4 milioni di euro, ed un valore netto di 7,4 milioni di euro;
- crediti per i quali risultavano ancora in corso le azioni di recupero aventi un valore nominale di 73,8 milioni di euro, con fondi per rischi di inesigibilità per 69,4 milioni di euro, ed un valore netto di 4,4 milioni di euro.

A conclusione delle verifiche svolte, che hanno portato all'identificazione delle categorie e degli importi suesposti, Ferrovie dello Stato ha richiesto a Trenitalia, in deroga a quanto previsto dall'art.9, di non retrocedere detti crediti, dichiarandosi disponibile a tenere indenne la società dalle conseguenze economiche della mancata retrocessione e a riconoscere a quest'ultima un indennizzo forfetario per gli oneri sostenuti a fronte dell'attività dedicata al recupero di quei crediti risultati privi di documentazione.

In adesione alla richiesta di Ferrovie dello Stato le parti hanno definito un accordo transattivo in base al quale la Capogruppo si è impegnata a riconoscere a Trenitalia un importo di 14 milioni di euro, di cui 13,1 milioni di euro a titolo di rimborso del valore netto dei crediti non incassati e 0,9 milioni di euro a titolo di indennizzo riferibile all'onere finanziario implicito sostenuto da Trenitalia nei 24 mesi per il lavoro di ricognizione e gestione dei suddetti crediti privi di documentazione. Trenitalia, dal canto suo, si è impegnata a riconoscere ad FS il 50% delle plusvalenze derivanti dall'eventuale incasso di una specifica partita, oggetto di rimborso, la cui rea-

lizzazione è stata considerata non impossibile.
Poiché con l'accordo transattivo Trenitalia ha mantenuto la titolarità dei crediti oggetto dello stesso, la società ha stabilito, a conclusione dell'operazione, di portare a perdita e ad insussistenze nell'ambito della propria contabilità rispettivamente i crediti irrecuperabili e quelli privi di documentazione e di neutralizzare l'impatto di tali operazioni in bilancio mediante l'utilizzo dei fondi svalutazione crediti in essere integrati, per la parte eccedente, con quanto ricevuto a titolo di risarcimento da FS.

- Il 2002 inoltre ha visto l'avvio del progetto Rolling Stock Management System (RSMS) avente come obiettivo la reingegnerizzazione dei processi manutentivi delle officine del materiale rotabile e, conseguentemente, la ridefinizione del fabbisogno dei materiali e dei livelli delle scorte. La reingegnerizzazione suddetta ha come prioritaria conseguenza la costruzione di un sistema informativo societario a supporto di tutte le fasi del processo di manutenzione, indipendentemente dagli ambienti organizzativi coinvolti e nel rispetto delle diverse competenze delle Divisioni di trasporto e di UTMR.

Nel corso del 2002 si sono completate alcune fasi del progetto tra cui quella di ridefinizione dei criteri di determinazione dei fabbisogni di materiali e dei sistemi di controllo dei livelli delle scorte. Conseguenze di questa fase sono state la redazione di una specifica procedura per l'individuazione del materiale obsoleto e dello slow-moving e la revisione dei criteri di classificazione delle scorte. Sebbene la procedura suindicata ha avuto decorrenza a partire dal 2003, i criteri in essa definiti sono stati applicati già a partire dal 2002 con l'obiettivo di effettuare una ricognizione dello stato dei materiali in giacenza che ha portato ad una radiazione scorte conseguente a tutto quanto sopra per circa 7 milioni di euro. La revisione dei criteri di classificazione delle scorte ha portato alla riconduzione delle giacenze a due macro categorie (materiali riparabili e non riparabili) in funzione della destinazione d'uso e della frequenza di utilizzo. In particolare, sulla base di tale nuovo approccio, è stato riscontrato che le parti di ricambio definite in passato "scorta tecnica" presentano significativi valori unitari ed elevati indici di consumo, caratteristiche che comportano la loro contabilizzazione tra le rimanenze di magazzino.

- Si informa infine che la società intende aderire all'opportunità offerta in via straordinaria dal legislatore allo scopo di definire i rapporti tributari riferiti alle annualità d'imposta rispettivamente comprese nell'arco temporale 1997-2001, per quanto riguarda il comparto impositivo delle dirette, e all'arco temporale 1998-2001, per quanto riguarda l'IVA.

Ciò comporta un onere straordinario sull'esercizio 2002 complessivamente stimato su ambedue i suddetti settori impositivi (dirette ed IVA) pari a circa 14,5 milioni di euro.