



RAPPORTO ANNUALE DI BILANCIO 2001





RAPPORTO ANNUALE DI BILANCIO 2001



CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente e Amministratore Delegato

Ing. Giancarlo CIMOLI

Consiglieri

Prof. Giulio SAPELLI

Prof. Franco Gaetano SCOCA

Prof. Mario SEBASTIANI

Avv. Roberto ULISSI

COLLEGIO SINDACALE

Presidente

Dott. Mario VINCENTI

Sindaci effettivi

Prof. Sergio GALIMBERTI

Prof. Santo ROSACE

Sindaci supplenti

Dott. Pietro SCHINIGOI

Dott. Roberto FERRANTI



INDICE

IL 2001: L'ANNO DELLA SVOLTA	pag. 8
LE DATE E I FATTI	pag. 10
I NUMERI DELL'ANNO	pag. 18
LE ATTIVITÀ DEL GRUPPO	pag. 22
I GRANDI TEMI-OBIETTIVO DELLA GESTIONE	pag. 28
LE PRINCIPALI SOCIETÀ:	
TRENITALIA S.P.A.	pag. 39
RFI S.P.A.	pag. 40
TAV S.P.A.	pag. 41
GRANDI STAZIONI S.P.A.	pag. 42
ITALFERR S.P.A.	pag. 43
METROPOLIS S.P.A.	pag. 44
SOGIN S.R.L.	pag. 45

IL 2001: L'ANNO DELLA SVOLTA

Questo è il rapporto di bilancio di un anno per alcuni versi straordinario. Il 2001 infatti sarà ricordato nella storia delle Ferrovie dello Stato come il momento in cui giungono a compimento una serie di processi avviati diversi anni prima e perseguiti con grande tenacia e determinazione, pur in condizioni congiunturali e di mercato non sempre favorevoli.

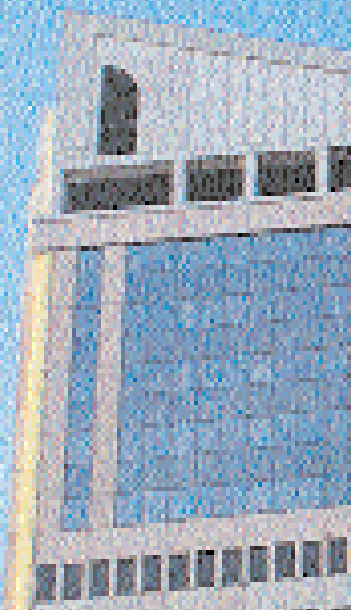
Due fatti su tutti segnano emblematicamente questo coronamento. Innanzitutto a metà dell'anno nasce, da una "costola" della Capogruppo, "RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A."

È la nuova Società cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'intera infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché di gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi con la circolazione dei convogli e di certificazione e omologazione del materiale rotabile.

RFI controlla a sua volta TAV che ha per scopo la realizzazione, in regime di concessione, delle linee e delle infrastrutture ferroviarie che, una volta completate, costituiranno il sistema ad Alta Velocità/Alta Capacità.

Si completa così nelle sue linee essenziali il complesso percorso di ristrutturazione del Gruppo Ferrovie dello Stato iniziato nel 1998 con la organizzazione in divisioni e proseguito nel 2000 con l'avvio della societizzazione del Gruppo, attraverso la creazione di Trenitalia, cui fanno capo le attività di trasporto.

Il nuovo assetto appare idoneo a garantire ed accrescere economicità e flessibilità di gestione, efficienza e qualità del servizio e positività dei risultati all'interno di un coerente quadro di governo dell'intero sistema produttivo. Esso è altresì conforme all'esigenza di dare risposte adeguate al mutato quadro competitivo del mercato del trasporto ferroviario, dopo la transizione da un regime monopolistico ad un regime liberalizzato in grado di determinare, in prospettiva, un aumento della pressione commerciale da parte di nuovi "competitors".



*Per la prima volta nella sua storia secolare,
il Gruppo Ferrovie dello Stato
fa segnare nel bilancio 2001 un utile
di esercizio di 29 milioni di euro.*

Il Gruppo Ferrovie dello Stato ha così assunto nel 2001 la propria configurazione/obiettivo che è quella tipica di una moderna holding industriale, articolata in Società ad elevata autonomia operativa, con diversi business, ma uniti da un unico filone che costituisce la missione fondamentale del Gruppo stesso, e cioè il trasporto ferroviario. Allo stesso modo, il secondo fatto rilevante dell'esercizio si pone in uno stretto rapporto di causalità con la riorganizzazione del Gruppo appena conseguita ed è rappresentato dal risanamento economico e finanziario della sua gestione. Per la prima volta infatti nella sua storia secolare, il Gruppo Ferrovie dello Stato fa segnare nel bilancio 2001 un utile di esercizio di 29 milioni di euro, con i tradizionali parametri di efficienza e redditività aziendale tutti con segno positivo. Lungi dal rappresentare un punto di arrivo, il risultato fatto registrare complessivamente dall'esercizio 2001 appare comunque come la più eloquente conferma della validità delle scelte poste alla base della strategia di risanamento del Gruppo. Il management di questa impresa è ora impegnato a costruire sulla solidità dei nuovi fondamentali gli elementi di efficienza e di qualità dei servizi che soli consentiranno al Gruppo di vincere le sfide competitive che lo attendono. Il percorso fin qui compiuto - come illustrato sommariamente in questo Rapporto - legittima quella fiducia che non è mai venuta meno, neppure nei momenti più difficili.

LE DATE E I FATTI

1 GENNAIO - Trenitalia applica l'aumento medio delle tariffe passeggeri sui treni a media e lunga percorrenza nella misura del 4,9% (nel giugno successivo recupererà il margine già autorizzato portando l'aumento complessivo al 5,2%).

19 GENNAIO - FS Cargo costituisce insieme alle ferrovie francesi (SNCF) la società Sideuropa S.r.l. per la realizzazione e la prestazione di servizi di logistica integrata per la siderurgia nelle relazioni Italia-Francia.

31 GENNAIO - Alla società Metronapoli (trasporto passeggeri locale) viene rilasciato il primo certificato di sicurezza concesso a società terze. Nel luglio successivo sarà la volta delle Ferrovie Nord Milano e in ottobre di Rail Traction (trasporto internazionale merci).

20 FEBBRAIO - Alla presenza del Presidente della Repubblica Ciampi viene abbattuto il diaframma della galleria Vaglia, la più lunga galleria italiana (18 chilometri, oltre 4.000 milioni di euro il costo dell'intera linea) posta lungo la linea veloce Bologna-Firenze, una delle opere più complesse del mondo.

1 MARZO - Il Gruppo Ferrovie dello Stato emana, per il secondo anno, la Carta dei Servizi che individua gli impegni e gli obiettivi per offrire alla clientela un servizio di alta qualità. In tale ambito Trenitalia conferma l'introduzione per i treni a media e lunga percorrenza del nuovo sistema tariffario, in base al quale il prezzo del biglietto non è più calcolato sulla lunghezza del viaggio, ma in relazione al livello del servizio erogato e alle condizioni di mercato della relazione presa in considerazione.

9 APRILE - L'Assemblea dei Soci approva il progetto di scissione del compendio Ferrovie dello Stato Holding, proposto dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato. Si tratta del passaggio decisivo nel processo di societizzazione delle ferrovie italiane che si completerà e diventerà operativo a giugno del 2001.

23 APRILE - Approvato dall'Assemblea dei Soci di Grandi Stazioni il bilancio relativo all'anno 2000. Importanti i risultati conseguiti: il fatturato della Società è passato dai 75 miliardi del 1999 ai 200 del 2000; l'utile operativo ante imposte è quadruplicato, passando da 7,9 miliardi dell'esercizio 1999 a 33,6 miliardi.

24 APRILE - Approvato il bilancio TAV in pareggio: al 31 dicembre 2000 sono stati realizzati investimenti infrastrutturali per 1.200 milioni di euro.

9 MAGGIO - Primo bilancio di Trenitalia, la Società nata il primo giugno 2000 nell'ambito del grande progetto di ristrutturazione societaria delle Ferrovie dello Stato. Il CdA approva il progetto di bilancio per il 2000, in cui le perdite sono inferiori al previsto. Il valore complessivo della produzione raggiunge 5.615 miliardi di lire, mentre i costi si sono attestati a 5.072 miliardi. Dopo gli ammortamenti e le tasse il risultato di bilancio è di -467 miliardi, un dato migliorativo rispetto alle previsioni di budget.

17 MAGGIO - Trenitalia definisce e sottoscrive con la regione Veneto il primo contratto di Servizio Pubblico che stabilisce il tipo, la quantità e la qualità delle prestazioni che la Società si impegna a fornire alla Regione a fronte di un corrispettivo. Nel corso dell'anno sono stati poi siglati i contratti con tutte le altre Regioni a statuto ordinario.

30 MAGGIO - Attivazione della variante a semplice binario tra Ortona e Casalbordino (linea Pescara-Bari), con mantenimento in esercizio del binario esistente in modo da creare il raddoppio. L'intervento si inserisce nel programma di completamento del raddoppio della direttrice adriatica, uno dei corridoi fondamentali della rete nazionale. Investimenti di circa 125 milioni di euro.

10 GIUGNO - Vengono completati i lavori di adeguamento della linea fra Domodossola e Briga per il passaggio della cosiddetta "autostrada viaggiante", cioè il sistema di trasporto combinato che permette di caricare i camion sopra i treni. Per l'intera opera sono stati investiti circa 125 milioni di euro.

21 GIUGNO - Nasce "RFI". Con decorrenza primo luglio, la "Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni" trasferisce a "Ferrovie dello Stato Holding S.r.l.", interamente posseduta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, il complesso aziendale composto dai rami d'azienda "Corporate" e "Business Unit Servizi di Gruppo". La "Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni" assume la nuova denominazione di "Rete Ferroviaria Italiana - Società per Azioni", con sigla RFI S.p.A.

21 GIUGNO - Viene esaminato il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato per l'anno 2000. L'esercizio 2000 si chiude con una perdita di 1.335 miliardi di lire, il 54% inferiore a quella del 1999, che era stata di 2.880 miliardi di lire. Il MOL passa da -835 miliardi del 1999 a +210 miliardi del 2000, con un significativo miglioramento per 1.045 miliardi di lire.

2 LUGLIO - Si riunisce il primo Consiglio di Amministrazione di RFI - Rete Ferroviaria Italiana, la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato operativa dal primo luglio. Si completa la radicale riorganizzazione delle Ferrovie dello Stato, passate nel tempo record di quattro anni dal modello del vecchio monolite erede di un ente statale a un gruppo articolato e moderno, in cui una Holding controlla e coordina RFI, Trenitalia e le altre Società.

3 SETTEMBRE - Il Gruppo Ferrovie dello Stato indice bandi di gara europei per gli appalti delle pulizie sui treni e negli impianti. Inizia così una lunga vicenda che, tra ricorsi da parte dei consorzi uscenti e continuate e talvolta dure e lunghe manifestazioni degli operatori delle pulizie, si conclude nel maggio del 2002 con il progressivo avvicendamento delle nuove ditte.

8 SETTEMBRE - Alla 65^a Fiera del Levante Giancarlo Cimoli illustra la politica di investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato per il Mezzogiorno. Sono previsti circa 6.000 miliardi di lire per la sola rete convenzionale nei prossimi tre anni.

11 SETTEMBRE - Firmato a Venezia l'Accordo Quadro per le infrastrutture in Veneto.

15 SETTEMBRE - Inaugurato il nuovo ponte sul Po tra Pontelagoscuro e Occhiobello (linea Bologna-Venezia), affiancato a quello esistente, di cui inizia la messa in sicurezza. Investimento 33,5 milioni di euro.

25 SETTEMBRE - Dallo scalo intermodale di Melzo in Lombardia, parte, diretto in Belgio via Sempione, il primo treno merci "privato" che usa la rete nazionale. È il vero e proprio atto di nascita della liberalizzazione, dopo che in maggio era iniziato il servizio locale svolto da Metronapoli. Il 29 ottobre sarà la volta del primo treno della Rail Traction (Verona-Brennero-Germania).


30 SETTEMBRE - Il Ministro dell'Interno Scajola, il Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti Lunardi, il Presidente della regione Liguria Biasotti e il Presidente e Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato Cimoli inaugurano la nuova linea ferroviaria Ospedaletti-San Lorenzo al Mare e le nuove stazioni di Sanremo e Taggia. Il raddoppio della parte occidentale della linea ferroviaria ligure è così completato fino alla Francia e la Liguria ha due nuove stazioni, Sanremo e Taggia, la prima delle quali realizzata interamente in sotterranea (45 milioni di euro l'investimento complessivo).

3 OTTOBRE - RFI costituisce insieme a Réseau Ferré de France la società “Lyon Turin Ferroviarie S.a.s.” per la costruzione della nuova linea ferroviaria Lione-Torino, conformemente agli accordi intergovernativi intercorsi.

5 OTTOBRE - Il Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, Lunardi, il Ministro per gli Affari Regionali, La Loggia e il Presidente e Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato, Cimoli inaugurano la nuova stazione ferroviaria di Punta Raisi, realizzata all'interno dell'aeroporto di Palermo, nonché il servizio “Trinacria Express”, nuovo collegamento veloce fra Palermo e l'aeroporto. 185 milioni di euro l'investimento.

17 OTTOBRE - Per la prima volta nella storia dell'Azienda, la semestrale del Gruppo Ferrovie dello Stato ha registrato un bilancio in attivo. Il MOL è a quota 228 milioni di euro, il risultato operativo è pari a 18 milioni di euro, 6,1 milioni di euro il risultato del periodo. I ricavi ammontano a 3.746 milioni di euro, i costi a 3.518 milioni di euro. Ottimo anche l'andamento degli investimenti: 1.870 milioni di euro a sei mesi, che fa del Gruppo il più importante investitore a livello nazionale.


22 OTTOBRE - CEPAV pubblica il primo bando di gara in Lombardia per la nuova linea veloce Milano-Bologna.



29 OTTOBRE - Viene inaugurata la galleria dei Peloritani. La galleria, lunga 13 chilometri a doppio binario è una delle maggiori opere civili realizzate dalle ferrovie in Italia e la più imponente in Sicilia. Avvicina sensibilmente Messina a Palermo e fa parte di un più vasto programma di potenziamento infrastrutturale che riguarda l'Isola.

20 NOVEMBRE - Il Gruppo Ferrovie dello Stato e le organizzazioni sindacali Filt, Fit, Ulit, Sma, Ugl e Orsa firmano un importante accordo che prevede l'accelerazione delle trattative sul contratto e la costituzione di nuovi organismi paritetici.

4 DICEMBRE - Alla presenza del Capo del Governo, Silvio Berlusconi, viene abbattuto il diaframma roccioso della galleria Raticosa (11 chilometri di lunghezza), al confine tra il versante emiliano e quello toscano della tratta veloce Bologna-Firenze. L'investimento per l'intera opera supera i 4.000 milioni di euro.



11 DICEMBRE - Per la prima volta nella sua storia, la Comunità delle Ferrovie europee CCFE sceglie un presidente italiano: Giancarlo Cimoli, che viene eletto all'unanimità per il biennio 2002-2003.

17 DICEMBRE - “Archimede 1”, la cordata composta da Save, Manutencoop, Investimenti Immobiliari Lombardi e Pulitori e Affini, si aggiudica la gara per il 40% della Società Medie Stazioni, oggi Centostazioni. La Società è nata per valorizzare e gestire gli spazi commerciali di 103 stazioni ferroviarie distribuite su tutto il territorio nazionale, che occupano una superficie complessiva di oltre 400 mila mq e che sono frequentate da mezzo miliardo di persone all'anno.

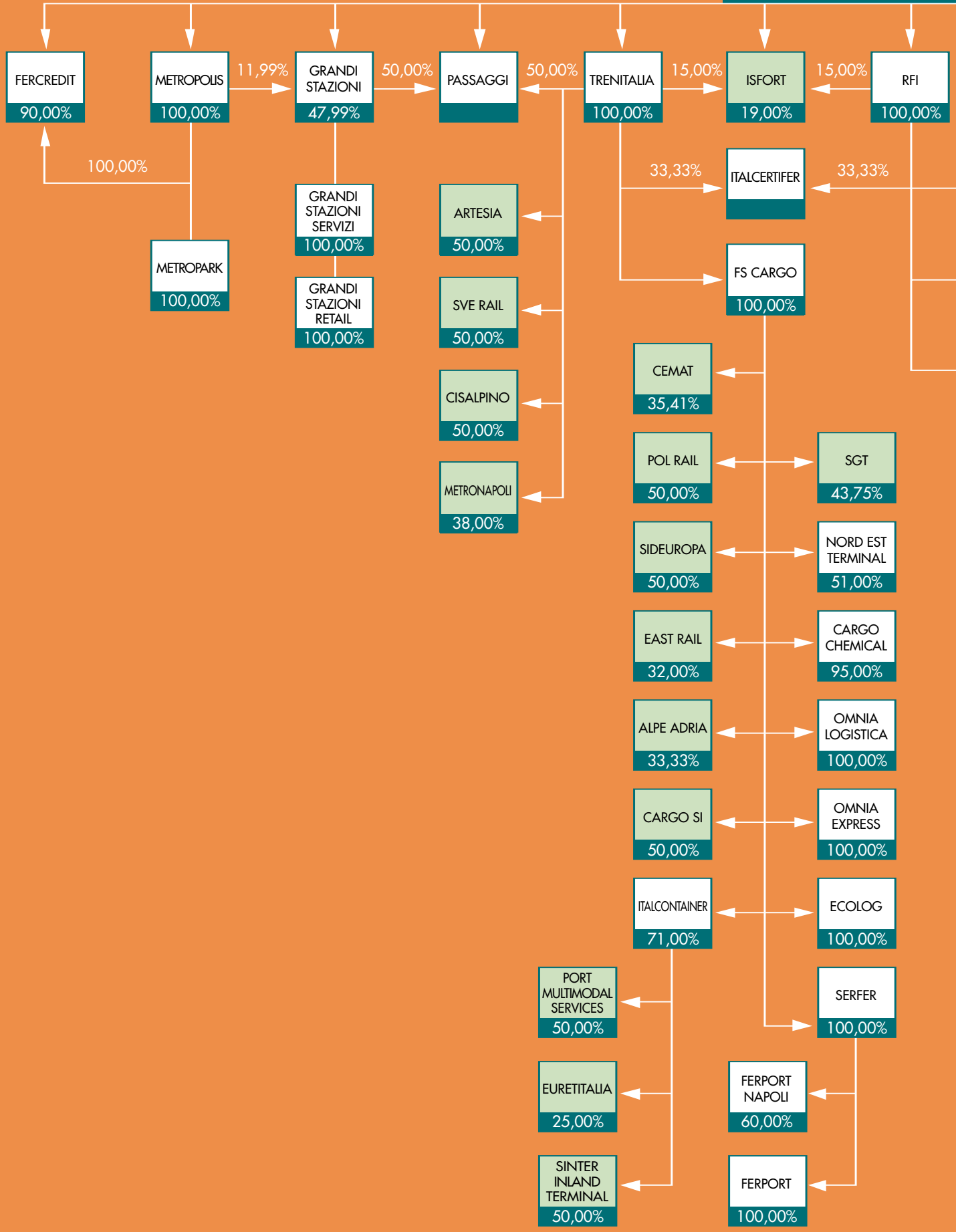
I NUMERI DELL'ANNO

Stato patrimoniale riclassificato del Gruppo FS (in milioni di euro)		
	31/12/2001	31/12/2000
Attività correnti	9.219	8.436
Disponibilità	1.475	800
Crediti commerciali	1.586	884
Crediti finanziari	16	32
Altri crediti	5.381	5.999
Partecipazioni destinate alla vendita	0	4
Rimanenze di lavori in corso su ordinazione al netto degli acconti fatturati ai committenti	9	3
Altre rimanenze	748	710
Ratei e risconti	4	4
Attività a medio/lungo termine	49.788	47.046
Immobilizzazioni immateriali	640	379
Immobilizzazioni materiali	48.823	46.342
Partecipazioni	276	262
Crediti finanziari	0	1
Altri crediti	49	62
Passività correnti	7.283	6.763
Debiti commerciali	2.267	2.356
Debiti finanziari	369	449
Anticipi per lavori da eseguire	100	63
Altri debiti	2.563	2.106
Fondi rischi ed oneri	1.455	1.533
Ratei e risconti	529	256
Passività a medio/lungo termine	28.133	28.763
Debiti finanziari	4.223	2.935
Altri debiti	143	151
Fondi rischi ed oneri	20.583	22.205
TFR	3.184	3.472
Patrimonio netto	23.591	19.956
<i>Patrimonio netto di Gruppo:</i>	23.460	19.831
Capitale	7.496	18.900
Riserve	16.734	3.189
Utili (perdite) portati a nuovo	(787)	(1.569)
Utili (perdite) di Gruppo	17	(689)
<i>Patrimonio netto di terzi:</i>	131	125
Capitale e riserve di terzi	119	119
Utile (perdita) di terzi	12	6

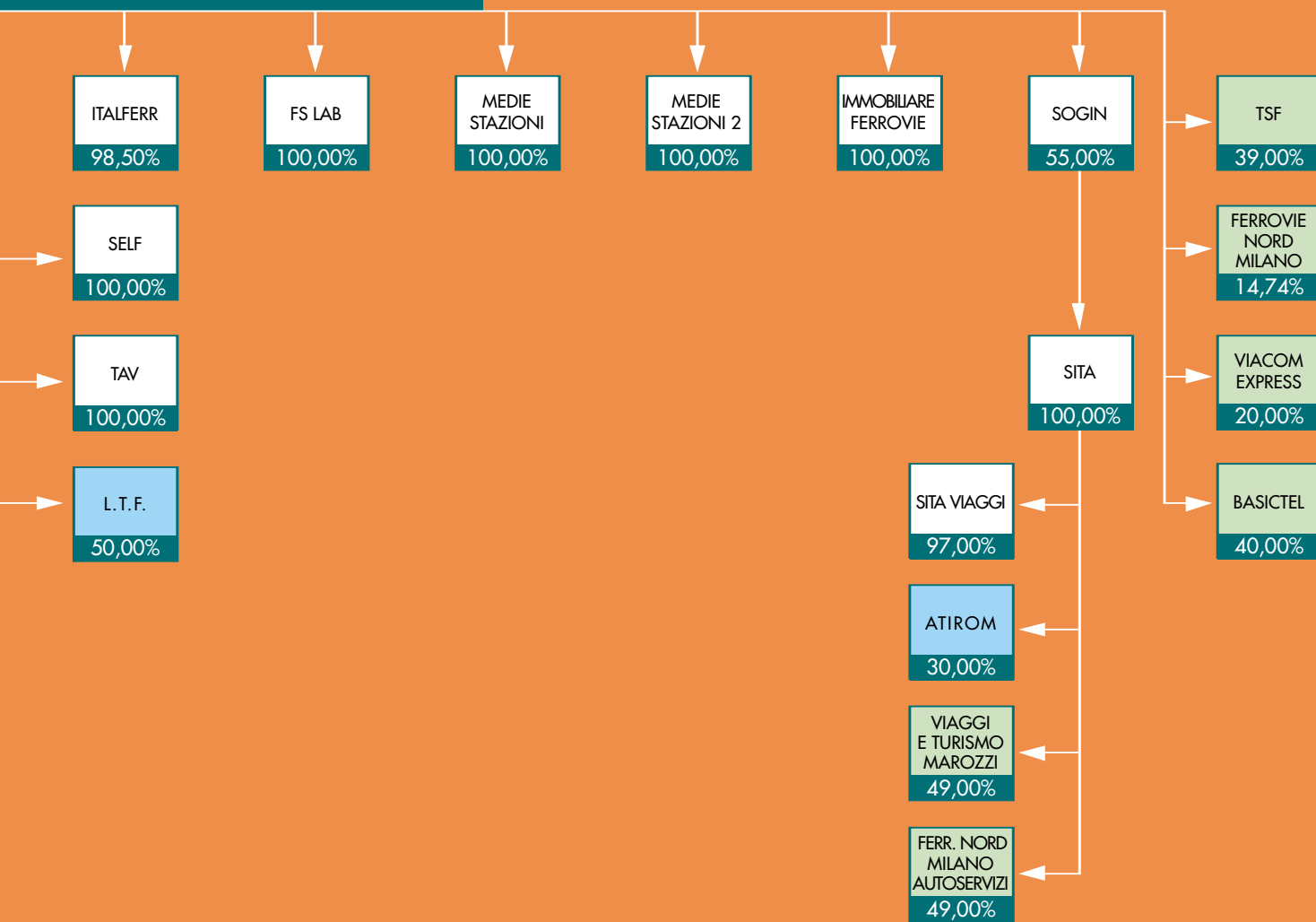
Conto economico riclassificato del Gruppo FS (in milioni di euro)

	2001	2000
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.735	3.279
- Ricavi da traffico	2.960	2.777
- Altri ricavi	502	481
- Convenzioni con Enti pubblici territoriali	1.273	21
Ricavi da Stato ed altri Enti	2.070	3.187
- Contratto di Servizio Pubblico	527	1.614
- Contratto di Programma	1.477	1.449
- Altri contributi in c/esercizio	66	124
Capitalizzazioni e variazione rimanenze	898	732
Valore della Produzione	7.703	7.198
Costo del lavoro	(4.590)	(4.668)
Altri costi	(2.610)	(2.389)
Totale costi	(7.200)	(7.057)
MARGINE OPERATIVO LORDO	503	141
Ammortamenti e svalutazione cespiti	(1.576)	(1.922)
Utilizzo fondi a rettifica ammortamenti	1.113	1.006
Utilizzo fondo svalutazione	187	21
Accantonamenti e svalutazioni:		
- accantonamenti	(190)	(178)
- svalutazioni dell'attivo circolante	(23)	(28)
Saldo oneri/proventi diversi	22	47
RISULTATO OPERATIVO	36	(913)
Saldo gestione finanziaria	73	138
Componenti straordinarie nette	120	278
Risultato Ante - Imposte	229	(497)
Imposte sul reddito	(200)	(186)
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	29	(683)
Utile (perdita) di Gruppo	17	(689)
Utile (perdita) di terzi	12	6

FERROVIE



DELLO STATO



MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FS AL 31 DICEMBRE 2001

-  Società valutate con il Metodo del Consolidamento Integrale (Capo Gruppo e Controllate di Gruppo)
-  Società valutate con il Metodo del Patrimonio netto (Collegate di Gruppo)
-  Società valutate al costo

LE ATTIVITÀ DEL GRUPPO

Tutto ruota intorno al core business del trasporto ferroviario e della relativa infrastruttura.

È questa, in estrema sintesi, la scelta strategica operata dal gruppo dirigente dell'Azienda all'inizio del proprio mandato e dalla quale non ci si è sostanzialmente discostati.

Ogni altra attività intrapresa dal Gruppo, per quanto di vaste proporzioni ed efficiente, è complementare e funzionale all'esercizio ferroviario.

E allora esaminiamo più da vicino l'andamento di questo core business nel corso del 2001.

L'INFRASTRUTTURA

Con la nascita di RFI si è completato anche formalmente quel processo di separazione dell'attività di trasporto dalla gestione della rete ferroviaria che ha costituito l'oggetto principale del nuovo ordinamento di settore disegnato dall'Unione Europea e dal Governo italiano.

L'obiettivo di una piena ed effettiva liberalizzazione del mercato di riferimento ha fatto dunque un ulteriore, decisivo passo in avanti, rendendo in tal modo effettivamente operativo il principio di libero accesso all'infrastruttura ferroviaria e creando le condizioni indispensabili per il pieno esercizio di un mercato delle tracce ferroviarie.

Il nuovo gestore dell'infrastruttura, cioè "RFI - Rete Ferroviaria Italiana", con i suoi quasi 40.000 dipendenti, ha potuto così iniziare a svolgere a pieno titolo le funzioni istituzionali assegnatele:

- la manutenzione, il potenziamento, l'ammodernamento tecnologico e lo sviluppo degli impianti e delle linee ferroviarie, anche al fine di promuoverne l'integrazione con le reti europee;
- la gestione e regolamentazione della circolazione ferroviaria, al fine di garantire la sicurezza del traffico ferroviario;
- l'applicazione del relativo pedaggio, secondo principi di trasparenza, equità e non discriminazione;
- il rilascio dei certificati di sicurezza necessari alle imprese di trasporto per poter accedere all'infrastruttura ferroviaria.

Sul piano strutturale la lunghezza della rete nel suo complesso è risultata pari a 16.035 km. In particolare, nel corso dell'anno, è stata aperta la nuova linea a binario semplice Rocca d'Evandro - Venafrò pari a circa 17 km ed il binario di collegamento della linea Faentina con Firenze SMN di 1 km. È proseguito inoltre il miglioramento tecnologico dell'infrastruttura ed il rafforzamento delle sue caratteristiche tecniche con la realizzazione di 24 km di raddoppi (Verona Ca' di David - Buttapietra, Targia - Siracusa e Castelfranco - Camposampietro) e 33 km di varianti (Ortona - Casalbordino e San Marco Roggiano - Mongrassano). Sono stati inoltre elettrificati 149 km di linea ed attivati 52 km di Blocco Automatico.

A fine periodo, la rete elettrificata sia su semplice che su doppio binario ammontava a 10.864 km pari al 67,7% del totale.

L'incidenza delle linee a doppio binario, sia elettrificate che non, si estendeva per 6.230 km, pari al 38,8% del totale.

La rete fondamentale, composta da linee e nodi, ammontava a 6.312 km, pari al 39,3% del totale.

IL TRASPORTO

È Trenitalia S.p.A. il soggetto a cui è stato affidato per intero l'esercizio del trasporto ferroviario. Con i suoi quasi 57.000 dipendenti, rappresenta la più grossa realtà del Gruppo FS ed è articolata in tre Divisioni operative, a presidio rispettivamente delle attività di trasporto passeggeri (sulle lunghe/medie percorrenze e in ambito regionale) e merci. Appartiene a Trenitalia anche una Unità tecnologica competente a presidiare i processi di acquisizione/manutenzione del materiale rotabile. Complessivamente l'anno scorso il prodotto venduto da Trenitalia, espresso dalla somma dei viaggiatori/km e delle tonnellate/km, è stato pari a 71 miliardi di Unità di Traffico, con una diminuzione dell'1,5% rispetto all'anno precedente, dovuta ad un calo dei viaggiatori/km (-1%) ma soprattutto ad una flessione più marcata delle tonnellate/km (-2,6%). Volendo disaggregare i dati per ciascuna Divisione operativa, nel segmento del traffico passeggeri sulle medie/lunghe percorrenze si rileva una flessione contenuta della domanda, passata dai 27,5 miliardi del 2000 ai 27,3 del 2001. Peraltro nel corso dell'anno si sono registrate opposte tendenze: nei primi sei mesi infatti la domanda è stata particolarmente vivace con una crescita del traffico in viaggiatori/km del 3,7%, mentre nella seconda metà, in relazione alla crisi internazionale acuitasi dal mese di settembre e alla mancanza dell'effetto di trascinarsi rappresentato l'anno prima dal Giubileo, il traffico viaggiatori ha registrato un brusco calo (-4,7%) che ha portato in rosso il bilancio annuale del traffico. Per quanto riguarda i singoli "prodotti treno", si è rafforzato il trend positivo dei treni Eurostar, il cui dato del 2001 ha segnato un aumento della domanda in termini di viaggiatori/km del 21,6% rispetto al 2000. I viaggiatori/km che hanno utilizzato i treni Eurostar nel 2001 sono stati 6,8 miliardi, mentre in valori assoluti il numero di viaggiatori ha sfiorato i 19 milioni. In crescita anche il numero di viaggiatori per treno che è passato da 314 passeggeri del 2000 agli attuali 322. Stabile invece è rimasto il load factor dei treni Eurostar, 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 che hanno utilizzato tali treni, sul totale del traffico della media/lunga distanza, è passata dal 15% al 25%. Nello stesso periodo anche l'offerta Eurostar si è adeguata crescendo dal 18% al 25% in termini di treni/km e dal 17% al 24% in termini di posti/km offerti. Nel segmento dei treni Intercity giorno i risultati del 2001 hanno evidenziato, da un lato, un ridimensionamento dell'offerta del -5,2% nei treni/km e del -3,4% nei posti/km, dovuto essenzialmente al nuovo mix di produzione che, come si è

visto, ha accelerato l'estensione di collegamenti Eurostar in luogo di quelli Intercity, dall'altro, una flessione più accentuata nei viaggiatori/km pari al -7,7%. 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) e il contemporaneo miglioramento della qualità del servizio. Nell'altro segmento viaggiatori, quello del trasporto regionale, nel 2001 i viaggiatori/km si sono attestati a 19,4 miliardi, confermando sostanzialmente il dato del 2000. Anche la percorrenza media di un viaggiatore è rimasta stazionaria intorno ai 50 km. L'offerta ha evidenziato invece un lieve aumento, sia in termini di treni/km (+0,8%) che di posti/km offerti (+1,8%).

Conseguentemente il coefficiente di occupazione dei treni ha accusato una piccola flessione passando in media dal 30% al 29,3%; va comunque ricordato che il load factor di tali treni è soggetto ad una forte variabilità sia per quanto riguarda le diverse fasce orarie, sia per le diverse aree geografiche (aree metropolitane e aree periferiche) e che comunque l'interesse sociale che riveste la funzione del trasporto pubblico impone, in alcune fasce orarie, l'effettuazione di treni di interesse "locale" anche laddove la domanda è scarsa.

Infine l'andamento del traffico merci della Divisione Cargo, che negli ultimi anni si era quasi sempre collocato al di sopra della produzione industriale, nel 2001 ha risentito negativamente dell'avversa congiuntura economica e di fenomeni esogeni che hanno determinato una riduzione delle quantità trasportate: infatti, i settori più fortemente penalizzati sono stati quelli della siderurgia, della meccanica e della chimica, quelli cioè a più alta vocazione ferroviaria. Nel 2001 le tonnellate trasportate sono state 86,5 milioni con una riduzione dell'1,3% rispetto al 2000, mentre in termini di tonnellate/km il risultato è stato pari a 24,4 miliardi, registrando uno scostamento del 2,6% sull'anno precedente.

La flessione si è concentrata in particolar modo sul traffico nazionale, che è sceso a 12 miliardi di tonnellate/km (-7,2% sul 2000) e nel trasporto intermodale, che si è attestato a 9,1 miliardi di tonnellate/km (-4,6%). È cresciuto invece il traffico internazionale (+2,4%) che è salito a 12,3 miliardi di tonnellate/km superando così, anche se di poco, il traffico nazionale. In questo contesto, particolare rilievo ha assunto, nell'ambito dell'attività svolta dal "servizio combinato", il significativo sviluppo dell'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.

LA ALTRE ATTIVITÀ

Il Gruppo Ferrovie dello Stato comprende, oltre a quelle principali già descritte, una serie di altre Società operanti in settori complementari o strumentali rispetto alla mission primaria del trasporto ferroviario. In questo senso, particolare importanza assume il comparto della progettazione ed esecuzione delle opere attinenti all'esercizio presidiato da Italferr, a cui è affidata appunto la responsabilità dell'area tecnologica, ingegneristica e di controllo della fase esecutiva degli investimenti sulla rete ferroviaria tradizionale e sul sistema Alta Velocità/Alta Capacità. La Società, pur mantenendo la priorità degli impegni con il Gruppo (la quota di mercato captive nel 2001 è stata del 97%), ha assunto negli ultimi anni anche importanti incarichi da committenti istituzionali esterni, quali le Regioni, i Comuni, la Commissione Europea, la Banca mondiale, gli Enti governativi di diversi paesi extraeuropei.

In campo immobiliare operano alcune importanti imprese, a cominciare da Metropolis che ha il compito della gestione e della valorizzazione di tutto il patrimonio immobiliare ferroviario non strumentale. Oltre alla gestione delle locazioni e delle dismissioni dei beni, la Società ha avuto mandato di svolgere il ruolo di global service provider per seguire l'intero ciclo attivo e passivo dei beni costituenti il patrimonio immobiliare. Inoltre, con il recente acquisto dalla Capogruppo del ramo d'azienda "Business Unit Centro Servizi di Gruppo" si è voluto creare in capo a Metropolis un polo di offerta integrata di servizi con elevato standard di qualità ed efficienza per il mercato captive, allocando le attività no core in un unico soggetto con il compito di fornire servizi amministrativi, amministrazione del personale, facility e building management, servizi informatici e telematici e servizi di logistica.

Altre due realtà operano invece nel campo delle stazioni. Alla prima, "Grandi Stazioni S.p.A.", controllata al 60% e partecipata al 40% da "Eurostazioni S.p.A." (che fa capo ai gruppi Benetton, Pirelli e Caltagirone ed alla SNCF), è affidata la gestione, la riqualificazione e la valorizzazione dei complessi immobiliari delle 13 maggiori stazioni della rete ferroviaria italiana.

L'obiettivo è quello di trasformare i grandi complessi di stazione, dove nel 2001 sono transitati all'incirca 670 milioni di passeggeri, in spazi contenitori di servizi e di attività commerciali che interagiscano con le aree circostanti, contribuendo allo sviluppo di importanti porzioni di città.

La seconda, "Centostazioni S.p.A.", costituita nel 2001, ha lo scopo di realizzare la riqualificazione, valorizzazione e gestione di 103 stazioni di medie dimensioni e, nel corso del 2002, sul

modello di “Grandi Stazioni S.p.A.”, ha visto l’ingresso di un partner privato, la “Archimede 1 S.p.A.”, Società partecipata, tra gli altri, da “Save - Aeroporti di Venezia Marco Polo S.p.A.” e “Manucoop S.C.a.r.l.” e “I.I.L. Investimenti Immobiliari Lombardi S.p.A.”. Un’apposita sub-holding, la “Sogin S.r.l.”, controllata al 55%, presidia il comparto del trasporto pubblico su gomma. La sua attività consiste essenzialmente nell’organizzazione e nella gestione degli autoservizi sostitutivi/integrativi del servizio ferroviario, oltre che nell’attività di indirizzo, di assistenza e consulenza nei confronti delle Società controllate. Tra queste vi è la “Sita S.p.A.”, posseduta al 100% dalla Sogin, che è una delle più importanti imprese operanti in Italia per i collegamenti extraurbani a mezzo autobus, in concessione regionale.

Il Gruppo è presente anche nel campo dei servizi finanziari con la “Fercredit S.p.A.” per lo sviluppo del portafoglio “credit factoring” sul mercato captive e per l’espansione delle operazioni di “consumer credit” per i dipendenti del Gruppo. Un’apposita Società, la “FS Lab S.r.l.”, opera inoltre per sviluppare una strategia di presenza nel business Internet e-commerce.

Nel settore dei servizi informatici è operativa la “TSF - Tele Sistemi Ferroviari S.p.A.”, una “joint venture” tra FS (39%) e Telecom Italia, con l’obiettivo di ammodernare e gestire i sistemi informativi e di telecomunicazione delle Ferrovie dello Stato, nonché di sviluppare il mercato dei servizi informatici nell’area “Travel & Transportation” sia in Italia che all’estero.

In tale quadro, TSF ha il ruolo di partner strategico di servizi “ICT” (Information Communication Technology) per il Gruppo FS, in virtù di un contratto di outsourcing integrale che le conferisce, nel rispetto delle scelte strategiche che rimangono sotto il pieno controllo della Capogruppo FS, la responsabilità della realizzazione e della gestione delle soluzioni “ICT”.

Altra importante partecipazione è rappresentata da “Basictel S.p.A.” (40% FS, 60% Albacom), che ha lo scopo di realizzare, acquisire e gestire infrastrutture di telecomunicazioni strumentali alla prestazione di servizi di trasmissione dati, immagini e fonia via cavo. La principale attività consisterà, nel breve/medio periodo, nella posa di cavi in fibra ottica lungo l’elettrodotta di proprietà di RFI. Il Gruppo FS nel suo insieme possiede inoltre il 49% del capitale sociale di “Isfort - Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti S.p.A.”. La Società ha per oggetto la produzione di servizi di formazione e qualificazione tecnico-professionale per il personale delle imprese operanti nel mercato del trasporto.



I GRANDI TEMI-OBIETTIVO DELLA GESTIONE

LA QUALITÀ

In uno scenario del trasporto ferroviario sempre più aperto alla concorrenza, la soddisfazione del cliente non può che diventare un parametro di riferimento fondamentale di un'azienda esposta, per sua stessa natura, al giudizio e alla valutazione del pubblico.

È per questo che il Gruppo Ferrovie dello Stato si è dotato di alcune moderne metodologie di analisi e misurazione della "customer satisfaction", che consentono di impostare di volta in volta interventi correttivi e migliorativi del prodotto offerto.

I dati registrati a questo riguardo nel 2001 hanno evidenziato che gli obiettivi prefissati nella prima Carta dei Servizi sono stati sostanzialmente raggiunti, con la sola eccezione per alcuni parametri di puntualità dei treni a media e lunga percorrenza.

Viceversa, la puntualità dei treni regionali ha raggiunto e superato gli obiettivi dichiarati, registrando valori pari all'89% di treni con ritardo in arrivo contenuto entro i 5 minuti (4 punti sopra l'obiettivo) e al 97% di treni con ritardo inferiore ai 15 minuti (obiettivo superato di 1 punto).

Nell'insieme i treni a media e lunga percorrenza hanno mantenuto la soglia di puntualità che si erano dati e che è risultata pari all'87% di convogli giunti a destinazione entro 15 minuti.

Sempre nel 2001 è stata emanata la seconda edizione della Carta dei Servizi del Gruppo Ferrovie dello Stato, che rispecchia il percorso di rinnovamento organizzativo seguito dal Gruppo.

Il documento è articolato in due distinte sezioni, la prima riguardante il "sistema di trasporto/mobilità ferroviaria", ovvero l'insieme di servizi offerti da Trenitalia per la

mobilità sulla media e lunga percorrenza e in ambito regionale; la seconda riguarda invece il “sistema delle stazioni e delle infrastrutture ferroviarie al servizio dei viaggiatori”, in cui trovavano spazio i servizi erogati da RFI e da Grandi Stazioni.

Questa articolazione ha consentito di descrivere con maggiore puntualità e accuratezza gli impegni assunti dal Gruppo in tema di qualità del servizio, attraverso una serie di obiettivi definiti “indicatori della qualità erogata”, riguardanti tutti gli aspetti del servizio e tutti i segmenti dell’offerta relativi a:

- la sicurezza del viaggio;
- la sicurezza personale e patrimoniale nelle stazioni;
- la pulizia e le condizioni igieniche;
- il comfort del viaggio (permanenza in stazione);
- i servizi aggiuntivi a terra;
- i servizi per i viaggiatori portatori di handicap (accessibilità);
- le informazioni alla clientela.

Rispetto all’anno precedente, nella Carta dei Servizi è stato tenuto sotto controllo un numero considerevolmente più alto di obiettivi, circa 120 contro gli 80 del 2000.

Chiamate ad esprimere un giudizio ed a fornire il loro contributo nella fase di emanazione, anche le Associazioni dei consumatori hanno riconosciuto come la Carta rappresenti un catalizzatore in grado di consolidare e rendere costruttivo il dialogo con la clientela.

LA SICUREZZA

La *sicurezza* dell'esercizio costituisce un elemento fondamentale nell'organizzazione aziendale, tanto da figurare al primo posto tra le strategie aziendali. In quest'ottica il perseguimento di più elevati standard rappresenta per l'Azienda un impegno specifico per il miglioramento continuo della *sicurezza*. Il Piano della Sicurezza 2001 risponde a queste esigenze e rappresenta una tappa importante per il raggiungimento degli obiettivi, alla luce dei nuovi ruoli operativi che il gestore dell'infrastruttura e le imprese di trasporto saranno chiamati a svolgere. Nel nuovo quadro istituzionale infatti la Società dell'infrastruttura ha la responsabilità di presidiare le normative generali per la *sicurezza*, sia per le attività gestite direttamente sia per quelle del settore ferroviario nel suo complesso, mentre le altre Società, oltre agli obblighi derivanti dalle suddette normative e dalla legislazione generale, hanno autonome responsabilità e vasti campi di azione per il miglioramento dei propri risultati in tema di *sicurezza* e ambiente. In questo contesto societario ed organizzativo, ogni Società del Gruppo ha elaborato il proprio piano sulla base delle linee guida della Holding. Il Piano generale quindi è stato costruito con la formulazione di linee guida strategiche con orizzonte triennale e con la corrispondente individuazione delle aree di intervento e dei corrispondenti obiettivi.

Le linee guida strategiche del Piano si prefiggono:

- nel campo della *sicurezza* dell'esercizio, di continuare il trend positivo degli ultimi anni relativo alla riduzione degli incidenti di esercizio e del numero delle conseguenze, facendo leva sugli investimenti tecnologici e sulla formazione;
- per quanto riguarda la *sicurezza* del lavoro, di stimolare l'attenzione del management e del personale sul rispetto sostanziale del vasto quadro legislativo avviato con le leggi 626/94 e 494/96, con l'obiettivo di raggiungere nel triennio una riduzione del 10% degli infortuni sul lavoro;
- per la tutela dell'ambiente, il pieno adeguamento degli adempimenti e degli asset aziendali alla legislazione vigente, nonché la costruzione coordinata di un sistema di gestione e di un bilancio ambientale.

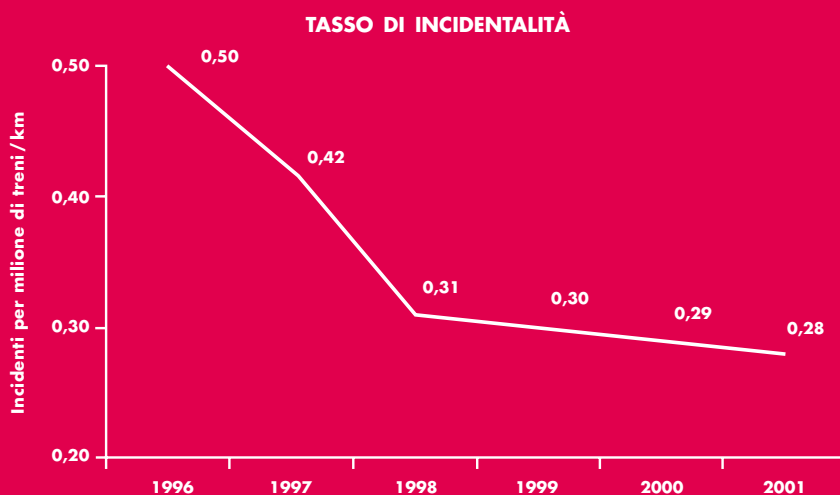
Dalle analisi e verifiche realizzate è emerso per le ferrovie italiane un buon livello generale della *sicurezza* che è risultato

superiore a quello di altre importanti reti ferroviarie europee. Nel 2001 il numero degli incidenti "tipici", quelli cioè direttamente connessi alla circolazione ferroviaria (deragliamenti, scontri tra treni, incendi, investimenti ai passaggi a livello, anche quando sono regolarmente chiusi e sono indebitamente attraversati da pedoni e da veicoli) è ancora diminuito scendendo dai 96 incidenti del 2000 ai 91 del 2001, confermando, da un lato, la costanza della tendenza registrata nell'ultimo quinquennio (periodo nel quale il totale degli incidenti si è quasi dimezzato) e, dall'altro, che il vettore ferroviario resta il mezzo più sicuro tra i diversi sistemi di trasporto.

La forte riduzione dell'incidentalità si è riscontrata anche nel numero delle persone coinvolte negli incidenti ferroviari.

L'indicatore di sicurezza misurato in numero di incidenti "tipici" per milione di treni/km effettuati, pari a 0,28, ha confermato l'andamento del trend positivo degli ultimi anni (0,29 nel 2000, 0,30 nel 1999 e 0,31 nel 1998) e colloca le Ferrovie dello Stato ai più alti standard di sicurezza rispetto alle principali reti ferroviarie europee.

Secondo gli ultimi dati disponibili per le altre reti ferroviarie, riferiti però al 2000, il numero di incidenti "tipici" ogni milione di treni/km in circolazione è stato di 0,37 per la RENFE (ferrovie spagnole), 0,55 per la DBAG (ferrovie tedesche) e di 0,64 per la SNCF (ferrovie francesi).



LA TUTELA DELL'AMBIENTE

L'esercizio 2001 ha visto il Gruppo FS impegnato ad assicurare un sempre maggior rispetto ed attenzione di tutte le strutture societarie alle problematiche ambientali che hanno riguardato in particolare:

- il monitoraggio della qualità dell'aria e del fonoinquinamento;
- importanti sperimentazioni nelle due principali direttrici di intervento:

1. inquinamento elettromagnetico, atmosferico e acustico, in particolare per quanto riguarda le problematiche dell'Alta Velocità;
2. impatto ambientale, scarichi idrici e smaltimento dei rifiuti.

Nel 2001 è continuata l'attività del gruppo speciale ispettivo per l'amianto e si è sviluppato il contributo alla soluzione delle problematiche relative alla decoibentazione delle carrozze ferroviarie. È proseguita altresì l'attività di definizione della normativa sulla sicurezza e sulle modalità di trasporto delle merci pericolose, sia per ferrovia che per altre modalità di trasporto, relativamente ai regolamenti, alla consulenza ed all'omologazione degli imballaggi. Particolare impegno si è avuto nell'analisi di impatto ambientale delle nuove linee ad Alta Velocità/Alta Capacità. Nel confronto con gli Enti locali e centrali, nella fase di approvazione dei progetti, le soluzioni progettuali orientate alla mitigazione dell'impatto hanno riguardato la scelta del tracciato, l'eventuale passaggio della linea in gallerie naturali o artificiali, l'adozione delle migliori tecnologie disponibili in tema di ingegneria ambientale, di sistemi di abbattimento del rumore e delle vibrazioni, ecc.

Tali soluzioni sono state integrate con scelte progettuali in grado di assicurare il collegamento alla rete ferroviaria esistente e ai centri intermodali al servizio del traffico locale e regionale. Complessivamente, per gli specifici interventi di mitigazione ambientale è stato previsto un impegno di circa il 10% dell'investimento di ciascuna tratta. Per le tratte in cui il territorio ha presentato caratteristiche di particolare sensibilità (quali la Firenze-Bologna) tale cifra supera il 18%; un impegno

superiore a quanto mediamente impiegato sia in Germania che in Francia nella costruzione dell'Alta Velocità, e in linea con la più recente realizzazione francese in corso, quella del TGV mediterraneo.

I principali interventi di mitigazione ambientale dell'impatto dell'opera hanno riguardato:

- il riassetto urbanistico, ambientale e viario, con la realizzazione, tra l'altro, di aree a verde, aree boscate, zone a parco, rinaturalizzazione degli argini, costruzione di viabilità alternativa;
- il ripristino ambientale tramite la risistemazione ambientale delle aree utilizzate per i cantieri e per altre opere temporanee;
- il rumore e le vibrazioni, con l'adozione di barriere fonoassorbenti, dune, quinte erboree, l'aumento dello spessore dei ballast, stuoie fonoassorbenti;
- l'alimentazione elettrica e i campi elettromagnetici generati, con l'adozione del sistema di alimentazione ad anello e della tipologia costruttiva di tipo aereo, ecc.

Agli interventi di mitigazione ambientale è stata associata l'attività di verifica costituita dal monitoraggio ambientale. Infatti per prevenire e minimizzare in modo efficace l'impatto ambientale dell'infrastruttura Alta Velocità, la qualità dell'ambiente interessato è stata sottoposta a monitoraggio in momenti diversi: prima della costruzione (monitoraggio ante operam), durante i lavori (monitoraggio in corso d'opera), dopo i lavori e per tutto il primo periodo di esercizio della nuova linea ferroviaria (monitoraggio post operam).

Le attività di monitoraggio ambientale sono state attivate per tutte le commesse.

Per quanto riguarda la tratta Roma-Napoli, nel corso del 2001 si è completata la fase di indagine in "corso d'opera" ed è stata attivata la fase "post operam". Su tutte le altre tratte e nodi, invece, è stata attivata la fase di caratterizzazione "ante operam".

LE RISORSE UMANE

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

Quanto realizzato, ha consentito di poter gestire, senza criticità e conflitti particolari, un ulteriore e determinante ridimensionamento della forza lavoro impiegata. In particolare, la consistenza media complessiva del Gruppo (Ferrovie dello Stato, Trenitalia, RFI e Società controllate) è passata da 114.373 unità nel 2000 a 109.922 unità nel 2001; se invece si considera la consistenza del personale dell'intero Gruppo FS al 31 dicembre del 2001, essa era di 102.982 unità a fronte di 111.609 di dodici mesi prima, con una differenza in meno di 8.627 unità.

A queste riduzioni si è accompagnato un significativo ricorso a nuove assunzioni, avvenute nel corso dell'anno 2001, che hanno interessato oltre 3.000 unità. Per effetto del turn over hanno subito una decisa modifica alcune dimensioni della composizione interna del personale. La popolazione di livello quadro è scesa del 13% circa, mentre la riduzione nelle aree operaia ed impiegatizia è stata rispettivamente dell'8% e del 7%. L'evoluzione della forza lavoro ha inciso anche sul rapporto delle donne sul totale dei dipendenti, passato da poco più del 9% al 10% circa. È stato poi conseguito l'ulteriore obiettivo di normalizzare la distribuzione anagrafica del personale che solo tre anni prima era caratterizzata dalla presenza di una critica concentrazione sulla classe 46/50 anni. Nel corso dell'anno 2001 si è operato affinché l'elevato turn over non depauperasse il patrimonio delle competenze detenute.

A tal fine sono stati individuati e condotti interventi formativi specifici orientati alla tutela dei saperi tecnici dell'Impresa (formazione tecnica ed abilitativa). Altri interventi sono stati indirizzati al conseguimento di una graduale rilevazione degli standard qualitativi della risorsa umana, anche con riguardo al middle management ed alla dirigenza propriamente detta.

Del primo aspetto, relativo alla formazione specialistica e operativa si sono fatte carico le funzioni della formazione delle Società operative le quali oltre ad interventi di natura tradizionale, hanno disegnato percorsi formativi particolari ed innovativi come, ad esempio, quello dello sviluppo delle competenze commerciali dall'assistenza alla clientela ai sistemi di qualità.

Il quadro complessivo delle consistenze del personale dell'intero Gruppo FS, nella media dell'anno e al 31.12.2001, è il seguente:

a) Consistenza media del personale del Gruppo FS nel 2001

<i>Società</i>	<i>Totale Personale</i>
FS S.p.A. (Capogruppo)	2.257
Trenitalia S.p.A.	59.998
RFI S.p.A.	42.022
Altre Società controllate	5.645
Totale Personale del Gruppo FS nel 2001	109.922

b) Consistenza del personale del Gruppo FS al 31 dicembre 2001

<i>Società</i>	<i>Totale Personale</i>
FS S.p.A. (Capogruppo)	2.041
Trenitalia S.p.A.	56.771
RFI S.p.A.	38.501
Altre Società controllate	5.669
Totale Personale del Gruppo FS al 31.12.2001	102.982

GLI INVESTIMENTI

Con 4.700 milioni di euro nel corso del 2001, il Gruppo Ferrovie dello Stato si conferma il più importante investitore italiano e motore essenziale per lo sviluppo dell'economia e dell'occupazione dell'intero Paese.

In termini industriali, questo significa circa 400 cantieri aperti oggi in Italia con oltre 30.000 addetti e almeno altri 30.000 impiegati nei settori dell'indotto.

Dal 1996 al 2001 la spesa è pressoché raddoppiata e nei prossimi anni è prevista una costante crescita del ritmo degli investimenti. Il valore degli appalti avviati nel primo quadrimestre del 2002 (840 milioni di euro) conferma le previsioni e tocca il ragguardevole tasso di incremento del 22% rispetto allo stesso periodo del 2001.

Nel 2001 gli interventi sulla rete tradizionale hanno visto numerosi raddoppi e varianti di linea, interventi di elettrificazione e soppressione di 162 passaggi a livello.

Particolarmente significativa, per la dimensione dell'opera, l'inaugurazione del nuovo ponte sul Po della linea Bologna-Venezia.

Una particolare attenzione è stata riservata alla sicurezza con l'installazione di sistemi di controllo automatico per il distanziamento dei treni su circa 300 chilometri di linea e di nuovi apparati di controllo della circolazione.

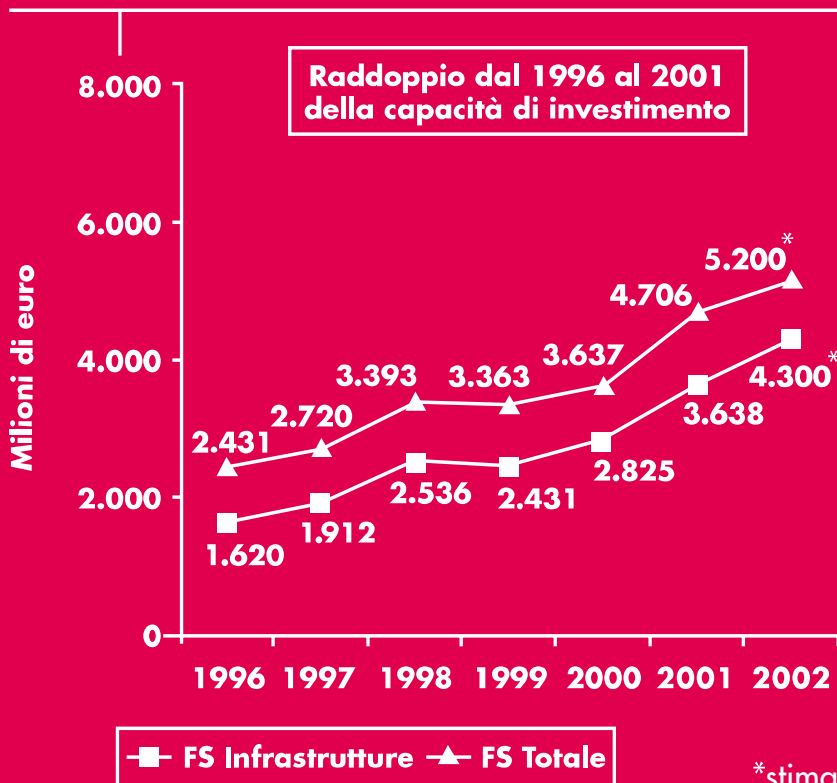
Un simile volume di investimenti ha reso necessario il potenziamento e il rinnovo del sistema informatico di gestione che consentirà il monitoraggio continuo di circa 1.000 progetti e di 50.000 commesse, controllandone i tempi, i costi, le risorse impiegate, l'avanzamento della programmazione, la contabilità dei lavori, l'approvvigionamento dei servizi e dei materiali.

Un altro impegnativo settore di spesa ha riguardato il rinnovo e l'acquisto di materiale rotabile.

Nel 2001 gli investimenti di Trenitalia hanno toccato i 900 milioni di euro, mentre nei prossimi quattro anni sono programmati investimenti per l'acquisto e la messa in circolazione di nuovi treni, locomotive, carri e ristrutturazione di carrozze.

Per le nuove linee ad Alta Velocità/Alta Capacità saranno acquistati 50 nuovi convogli.

Investimenti



LE PRINCIPALI SOCIETÀ

TRENITALIA S.p.A.

RFI S.p.A.

TAV S.p.A.

GRANDI STAZIONI S.p.A.

ITALFERR S.p.A.

METROPOLIS S.p.A.

SOGIN S.r.l.

TRENITALIA S.p.A.

L'esercizio 2001 si è chiuso con un risultato positivo di 29,6 milioni di euro, dopo ammortamenti e svalutazioni di cespiti pari a 370,7 milioni di euro.

Il fatturato è stato di 4.259,1 milioni di euro, compresi i corrispettivi (1.204,5 milioni di euro) dagli Enti Regione per i servizi di trasporto pubblico regionale.

Tra i costi che incidono maggiormente sul risultato finale sono da segnalare i costi per servizi, per complessivi 1.657,2 milioni di euro, di cui 453 milioni di euro per pedaggi riconosciuti alla consociata RFI per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, e il costo del lavoro per 2.562,2 milioni di euro.

Principali indicatori 2001

Importi in milioni di euro

Fatturato	4.259,1
Capitalizzazioni	319,2
Contributi in conto esercizio (1)	532,2
Valore della produzione	5.112,1
Costi	4.660,5
Costo del lavoro	2.562,2
Altri costi	2.098,3
Margine operativo lordo	451,5
% sul valore della produzione	8,8
Risultato netto di esercizio	29,6

Capitale investito netto (2)	2.653,9
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto (2)	1.480,6
Investimenti tecnici del periodo	911,0
Flusso monetario da attività di esercizio	940,5

Consistenza di personale (numero) (2)	56.771
--	---------------

(1) *Includono il Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato.*

(2) *Dato di fine periodo.*

N.B.: non è riportato il confronto con i dati dell'esercizio 2000, in quanto non significativo.

RFI S.p.A.

L'esercizio si chiude con una perdita di 2,2 milioni di euro, per effetto del carico di imposte di competenza del periodo, pari a 85 milioni di euro.

Il risultato ante imposte, infatti, registra un valore positivo di 82,8 milioni di euro, con un margine operativo lordo di 115,1 milioni di euro. In particolare il fatturato, costituito principalmente dal pedaggio addebitato a Trenitalia per l'accesso alla infrastruttura, si attesta a 1.028,6 milioni di euro, corrispondenti al 34,7% del valore della produzione, ammontante a 2.962,6 milioni di euro.

I costi sono pari a 2.847,6 milioni di euro; tra essi, quelli di maggiore rilievo sono rappresentati dai costi relativi alle pulizie, agli autoservizi sostitutivi ed ai lavori di riparazione/manutenzione ammontanti complessivamente a 300,1 milioni di euro, e dal costo del lavoro, pari a 1.661,4 milioni di euro.

A tale ultimo riguardo, anche nel corso dell'esercizio è proseguita l'opera di contenimento degli organici: al 31 dicembre 2001 la consistenza finale del personale era pari a 38.501 unità, inferiore di 6.505 unità rispetto a quella registrata un anno prima dalla Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni.

Tale saldo è derivato da ingressi per 1.100 unità ed uscite per 7.605 unità, queste ultime comprensive dei passaggi conseguenti all'operazione di scissione parziale.

Principali indicatori 2001

Importi in milioni di euro

Fatturato	1.028,6
Capitalizzazioni	432,0
Contributi in conto esercizio (1)	1.502,0
Valore della produzione	2.962,6
Costi	2.847,6
Costo del lavoro	1.661,4
Altri costi	1.186,2
Margine operativo lordo	115,1
% sul valore della produzione	3,9
Risultato netto di esercizio	(2,2)

Capitale investito netto (2)	14.519,3
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto (2)	(5.020,5)
Investimenti tecnici	1.928,7
Flusso monetario da attività di esercizio	(1.427,6)

Consistenza di personale (numero) (2)	38.501
--	---------------

(1) *Includono i contributi dallo Stato (Contratto di Programma), dall'UE e da altri.*

(2) *Dato di fine periodo.*

N.B.: non è riportato il confronto con i dati dell'esercizio 2000, in quanto non significativo.

TAV S.p.A.

L'esercizio 2001 si è chiuso in pareggio (dopo l'iscrizione di ammortamenti per 1,6 milioni di euro), contro una modesta perdita di 11.557 euro dell'esercizio precedente. Il bilancio non presenta veri e propri ricavi operativi, stante l'attuale fase di realizzazione degli obiettivi societari. Le capitalizzazioni dei costi legati alla realizzazione del Sistema Alta Velocità/Alta Capacità, ammontano a 5,2 milioni di euro (7,2 milioni di euro nel 2000). Il costo del lavoro registra una lieve flessione (da 13,8 milioni di euro del 2000 a 13 milioni di euro del 2001) in conseguenza della definitiva cessazione del rapporto con il personale in precedenza distaccato presso altre Società del Gruppo. Passando all'analisi della situazione patrimoniale, si segnala come il patrimonio netto della Società, pari a 215,2 milioni di euro, sommato alle passività consolidate, riesca a coprire totalmente le attività immobilizzate, a conferma del corretto bilanciamento tra fonti a più lungo termine di esigibilità e impieghi in beni durevoli. Gli investimenti dell'anno, finalizzati alla realizzazione delle opere, ammontano a 1.668,1 milioni di euro (1.419,6 milioni di euro nel 2000), così coperti:

- per 589,8 milioni di euro, attraverso i finanziamenti non onerosi concessi dalla predetta controllante nell'ambito della garanzia di copertura del 40% delle risorse necessarie alla realizzazione delle opere, in forza della Convenzione del 24 settembre 1991;
- per 1.078,3 milioni di euro, attraverso il finanziamento ottenuto dal sistema bancario.

Principali indicatori 2001 2000

Importi in milioni di euro

Capitalizzazioni	5,2	7,2
Costi	28,5	25,0
Costo del lavoro	13,0	13,8
Altri costi	15,5	11,2
Risultato netto d'esercizio	0,0	0,0

Capitale investito netto (1)	8.437,3	6.505,0
Investimenti tecnici del periodo	1.668,1	1.419,6
Indebitamento/(avanzo) finanziario (1)	8.251,9 (*)	6.297,0 (**)
Posizione finanziaria netta a breve	(88,3)	28,0

Consistenza di personale (numero) (1)	220	227
--	------------	------------

(1) Dato di fine periodo.

(*) Di cui 4.089,7 non onerosi v/RFL.

(**) Di cui 3.499,9 non onerosi v/RFL.

GRANDI STAZIONI S.p.A.

Nel 2000 la Società ha acquisito, in qualità di soggetto unico ed in regime di locazione prevista per la durata di 40 anni, la gestione integrata dei complessi immobiliari delle 13 maggiori stazioni della rete ferroviaria finalizzata alla loro valorizzazione e riqualificazione funzionale.

Nel 2001 l'attività di valorizzazione è stata prevalentemente focalizzata sull'ultimazione degli spazi residui relativi alla riqualificazione del complesso di Roma Termini e sul piano di precommercializzazione degli spazi relativi alle altre 12 stazioni.

L'esercizio 2001 ha fatto registrare un risultato positivo di 15,6 milioni di euro - dopo ammortamenti per 4,4 milioni di euro ed imposte per 9,1 milioni di euro - rispetto ai 10,7 milioni del periodo precedente. Il volume d'affari (comprensivo della variazione dei lavori in corso su ordinazione) passa da 100,7 a 125,6 milioni di euro, con una crescita del 24,7%. Il costo del lavoro ha fatto segnare un incremento da 4,6 a 6,8 milioni di euro (+47,8%), dovuto all'ulteriore potenziamento degli organici resi necessari per fronteggiare le esigenze di conduzione di tutti i complessi di stazione.

Principali indicatori 2001 2000

Importi in milioni di euro

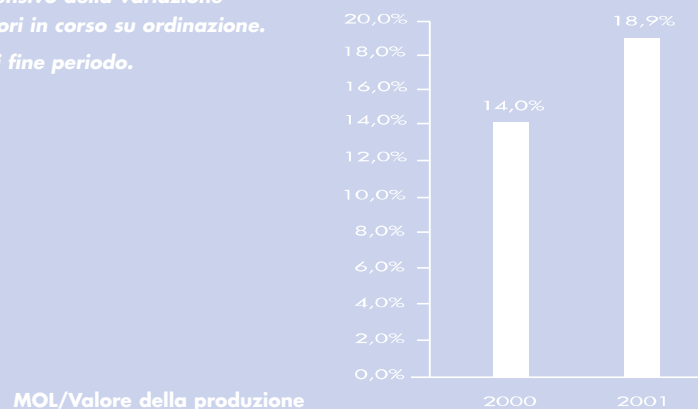
Volume d'affari (1)	125,6	100,7
Valore della produzione	127,3	103,2
Costi	103,3	88,7
Costo del lavoro	6,8	4,6
Altri costi	96,5	84,1
Margine operativo lordo	24,0	14,5
% sul valore della produzione	18,9	14,0
Risultato netto di esercizio	15,6	10,7

Capitale investito netto (2)	96,0	21,0
Investimenti tecnici del periodo	96,8	11,0
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto (2)	(133,6)	(205,5)
Flusso monetario da attività di esercizio	37,5	(7,9)

Consistenza di personale (numero) (2)	165	121
--	------------	------------

(1) *Comprensivo della variazione dei lavori in corso su ordinazione.*

(2) *Dato di fine periodo.*



MOL/Valore della produzione

2000

2001

ITALFERR S.p.A.

Nel 2001, l'attività svolta da Italferr nei confronti delle Società del Gruppo di appartenenza è stata pari al 97% dell'attività complessiva (99,7 milioni di euro per il cliente RFI e 37,7 milioni di euro per il cliente TAV). Tali incarichi hanno portato il "portafoglio ordini" della Società, alla data di chiusura del bilancio, a 1.266,9 milioni di euro (di cui 931,7 milioni di euro verso TAV), con un incremento del 16% rispetto a un anno prima. Pur mantenendo le priorità sulla realizzazione degli investimenti del Gruppo, la Società ha continuato a perseguire l'obiettivo, previsto dal Piano d'Impresa, di rafforzare la propria presenza sul mercato terzo, acquisendo incarichi per un ammontare di 52,2 milioni di euro, di cui 44,9 milioni di euro sul mercato estero. L'esercizio 2001 si è chiuso con un risultato positivo di 4,1 milioni di euro - dopo ammortamenti per 3,9 milioni di euro ed imposte per 8,9 milioni di euro - che si confronta con un utile di 4,7 milioni di euro del periodo precedente. In particolare, pur essendo diminuito il numero dei dipendenti (dai 1.430 di fine 2000 ai 1.294 di fine 2001), il costo del lavoro si è incrementato da 49,3 a 80,6 milioni di euro, soprattutto per effetto del passaggio nei ruoli paga della Società di 998 dipendenti della ex Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni, già in posizione di distacco.

Principali indicatori 2001 2000

Importi in milioni di euro

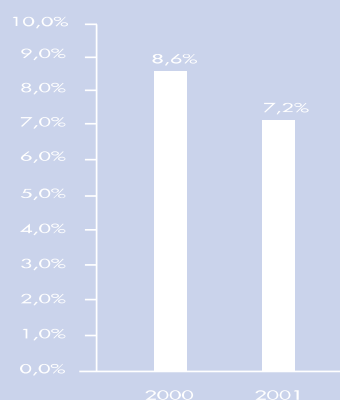
Volume d'affari (1)	160,2	141,1
Valore della produzione	160,7	141,1
Costi	149,2	128,8
Costo del lavoro	80,6	49,3
Altri costi	68,6	79,6
Margine operativo lordo	11,5	12,2
% sul valore della produzione	7,2	8,6
Risultato netto di esercizio	4,1	4,7

Capitale investito netto (2)	(104,6)	(73,4)
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto (2)	(132,4)	(97,1)
Rimanenze di lavori in corso su ordinazione	814,1	676,8
Flusso monetario da attività di esercizio	3,1	15,0

Consistenza di personale (numero) (2)	1.294	1.430
--	--------------	--------------

(1) *Comprensivo della variazione dei lavori in corso su ordinazione.*

(2) *Dato di fine periodo.*



MOL/Valore della produzione

METROPOLIS S.p.A.

L'esercizio si è chiuso con un utile netto di circa 6 milioni di euro, dopo ammortamenti ed imposte rispettivamente per 981 e 894 mila euro. Nell'esercizio precedente l'utile era stato pari a 294.000 euro.

Il volume d'affari (comprensivo della variazione dei lavori in corso su ordinazione) si è elevato a 60,6 milioni di euro, con una crescita del 7,3% rispetto ai 56,5 milioni di euro dell'esercizio precedente.

Il margine operativo lordo ha subito un peggioramento, passando da un segno negativo di 2,1 milioni di euro ad un segno negativo di 3 milioni di euro, per effetto, principalmente, del forte incremento del costo del lavoro passato da 10,3 a 24,4 milioni di euro.

Tale incremento è dovuto all'iscrizione a libro paga (avvenuta a far data dal primo ottobre 2000) del personale della ex Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni (ora RFI), già in posizione di distacco presso Metropolis, che al 31 dicembre 2001 ha portato la consistenza del personale dipendente a 420 unità.

L'operazione di acquisto, da parte della Capogruppo, del ramo d'azienda Business Unit Centro Servizi di Gruppo, perfezionata in data 28 dicembre 2001, con decorrenza operativa dal primo gennaio 2002, sarà motivo di un significativo ampliamento dell'attività sociale che si estenderà, oltre al settore immobiliare, anche all'offerta di servizi in campo amministrativo e gestionale.

Principali indicatori 2001 2000

Importi in milioni di euro

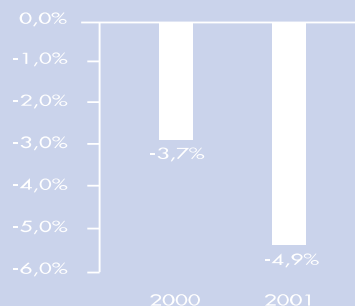
Volume d'affari (1)	60,6	56,5
Valore della produzione	60,6	56,6
Costi	63,6	58,7
Costo del lavoro	24,4	10,3
Altri costi	39,2	48,4
Margine operativo lordo	(3,0)	(2,1)
% sul valore della produzione	4,9	3,7
Risultato netto di esercizio	6,0	0,3

Capitale investito netto (2)	(10,7)	22,8
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto (2)	(120,2)	(81,8)
Investimenti tecnici del periodo	0,5	2,4
Flusso monetario da attività di esercizio	21,7	5,2

Consistenza di personale (numero) (2)	420	448
--	------------	------------

(1) *Comprensivo della variazione dei lavori in corso su ordinazione.*

(2) *Dato di fine periodo.*



MOL/Valore della produzione

2000 2001

SOGIN S.r.l.

Nel corso dell'esercizio 2001, il Gruppo Sogin, attraverso Sita e alleanze con altri operatori del settore, ha partecipato con successo alle gare indette da alcuni Enti pubblici territoriali (tra cui i comuni di Roma e di Milano) con il precipuo scopo di ridurre i costi di gestione delle aziende municipalizzate del trasporto pubblico urbano. In particolare, la Sita ha ottenuto importanti risultati nell'area metropolitana romana e rafforzato la partecipazione (49%) al capitale sociale di Ferrovie Nord Milano Autolinee S.p.A., così da presenziare anche l'area settentrionale ed oltre frontiera, e concorrere alle gare che saranno indette, in particolare, nella regione Lombardia entro il 2002. Sotto il profilo della gestione, l'Azienda ha chiuso l'esercizio con un utile di 3,4 milioni di euro - dopo imposte per 2,1 milioni di euro - risultato in linea con quello conseguito nell'esercizio 2000 (3,5 milioni di euro). Il fatturato è salito a 19,2 milioni di euro, con un progresso del 16,3% rispetto al periodo precedente. Il margine operativo lordo è risultato pari a 0,8 milioni di euro (0,2 milioni di euro nel 2000). I costi sono passati da 16,3 a 18,4 milioni di euro, scontando un aumento del costo per servizi e una riduzione del costo del lavoro riconducibile al definitivo passaggio alla controllante di alcuni dipendenti.

Principali indicatori

2001 2000

Importi in milioni di euro

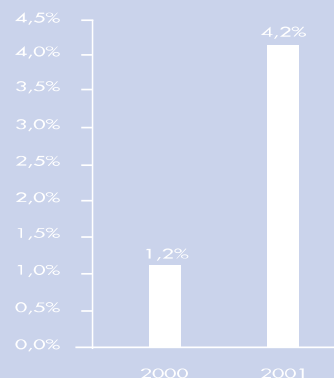
Fatturato	19,2	16,5
Valore della produzione	19,2	16,5
Costi	18,4	16,3
Costo del lavoro	0,5	0,8
Altri costi	17,9	15,5
Margine operativo lordo	0,8	0,2
% sul valore della produzione	4,2	1,2
Saldo gestione finanziaria (1)	4,6	4,8
Risultato netto d'esercizio	3,4	3,5

Capitale investito netto (2)	32,0	34,8
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto (2)	(5,5)	(4,5)
Flusso monetario da attività di esercizio	3,2	3,3

Consistenza di personale (numero) (2)	10	12
--	-----------	-----------

(1) Di cui, proventi da partecipazioni:
 - per l'esercizio 2000, 4,6 milioni di euro;
 - per l'esercizio 2001, 4,4 milioni di euro.

(2) Dato di fine periodo.



MOL/Valore della produzione



FERROVIE DELLO STATO

Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma

Pubblicazione a cura della

DIREZIONE CENTRALE RELAZIONI ESTERNE

telefono +39 0644105254

fax +39 0644104854

internet www.fs-on-line.it

e-mail editoria@fs-on-line.it

Stampa

Metrotipo

ottobre 2002

