

Successivamente, l'assemblea straordinaria dei soci, con decisione adottata in data 28 novembre 2003 e registrata il 2 dicembre 2003 all'Agenzia delle Entrate Ufficio di Roma 1, ha deliberato di aumentare il capitale sociale da euro 22.822.367.060,00 a euro 26.756.202.833,00 (con conseguente modifica dell'art. 5 dello statuto sociale) mediante emissione di n. 3.933.835.773 nuove azioni ordinarie del valore unitario di euro 1, da offrire in opzione alla pari all'unico socio Ferrovie dello Stato SpA, che ha sottoscritto e versato l'intero aumento di capitale per l'importo sopra riportato.

Pertanto, il capitale sociale sottoscritto e versato al 31 dicembre 2003 è pari a euro 26.756.202.833,00.

Riguardo alle altre poste del netto si ricorda che in data 10 aprile 2003 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha proposto all'assemblea degli Azionisti:

- la destinazione dell'utile dell'esercizio 2002 (pari a euro 2.010 mila) per il 5% a riserva legale e per la restante parte ad utili da portare a nuovo;
- la copertura delle perdite pregresse, pari a euro 800.152.766 con l'utilizzo della riserva di rivalutazione.

LA LICENZA GSM-R

RFI dopo circa tre anni di test e di sperimentazioni, svolte nel sito pilota di Prato-Firenze-Arezzo, ha iniziato nel giugno 2002 la realizzazione, sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, di una propria rete radiomobile a *standard* ferroviario europeo GSM-R, per garantire una piena interoperabilità delle comunicazioni radiomobili con le altre infrastrutture ferroviarie europee che stanno realizzando sistemi analoghi.

In data 6 dicembre 2002, il ministero delle Comunicazioni ha rilasciato ad RFI la licenza di operatore radiomobile per il servizio GSM-R, dedicato esclusivamente alle comunicazioni radiomobili connesse all'esercizio ferroviario. La licenza consente a RFI di gestire la propria rete GSM-R e di sottoscrivere accordi di interconnessione e *roaming* con i gestori pubblici di reti radiomobili per garantire sia la fase iniziale di attivazione della rete GSM-R sia di usufruire della copertura radio in *roaming* delle reti GSM pubbliche nelle aree non servite direttamente dal sistema GSM-R. Sulla base del quadro sopra delineato, RFI nel frattempo ha iniziato le negoziazioni con i gestori TIM e Vodafone per l'impiego del *roaming* delle loro reti a supporto dello start-up del sistema GSM-R ed ha siglato l'accordo di interconnessione tra la rete fissa di Telecom Italia e la rete GSM-R di RFI.

LO SVILUPPO DEI RAPPORTI CON LA SOCIETÀ BASICTEL

Il contratto del 13 ottobre 2000

Il contratto stipulato in data 13 ottobre 2000 tra Ferrovie dello Stato SpA e Basicel ha per oggetto la cessione del diritto di utilizzazione di elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche.

La durata originaria del contratto era di 20 anni e prevedeva la corresponsione da parte di Basicel di un corrispettivo complessivo pari ad euro 150.000.000 da pagare in 18 rate annuali di pari importo a decorrere dal 30 giugno 2003.

In considerazione di tale dilazione, per le rate a scadere era prevista una maggiorazione di un importo pari alla variazione del potere di acquisto della moneta, calcolato a decorrere dalla data di stipula del contratto, così come accertata dall'ISTAT (rivalutazione monetaria).

L'accordo modificativo del 25 giugno 2003

In data 25 giugno 2003 è stato stipulato un accordo modificativo che ha previsto l'esclusione di alcune tratte di rete site nel Meridione d'Italia, con contestuale riduzione del corrispettivo da euro 150.000.000 a euro 127.794.317 e la variazione della durata dello stesso da 20 a 30 anni. Tali variazioni erano però soggette, all'art. 7, alla condizione sospensiva che prevedeva che il nuovo accordo sarebbe entrato in vigore solo a seguito dell'esercizio del diritto di opzione e del conseguente puntuale pagamento da parte di Albacom di tutto quanto dovuto a Ferrovie dello Stato SpA. Infatti, con contratto sottoscritto in data 19 ottobre 2000 Ferrovie dello Stato SpA e Albacom avevano a suo tempo disciplinato l'acquisizione da parte di Albacom di una partecipazione in Basicel pari al 60% e, con successivo accordo del 30 maggio 2003, avevano prorogato al 31 dicembre 2003 il termine finale per l'esercizio dell'opzione di vendita del pacchetto azionario e ridotto il prezzo di vendita dello stesso.

L'esercizio del diritto di opzione

Nel mese di dicembre 2003 Albacom ha esercitato il diritto di opzione ed ha altresì provveduto al versamento di quanto dovuto, facendo venir meno con ciò la condizione sospensiva dell'accordo di cui al punto precedente.

2. I RAPPORTI CON LO STATO

IL CONTRATTO DI PROGRAMMA

Nel corso del 2003 RFI è stata fortemente impegnata nelle attività di gestione previste dal Contratto di Programma 2001-2005. In particolare, nelle prime settimane dell'anno, la società ha provveduto all'aggiornamento del dossier di valutazione del progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli, alla luce del nuovo scenario normativo introdotto dall'articolo 75 della legge n. 289/2002 (legge finanziaria 2003) che prevede le sostanziali innovazioni in tema di finanziamento degli investimenti relativi al sistema AV/AC ampiamente descritte nel relativo paragrafo.

Il dossier, oltre a rispondere alla richiesta del ministero vigilante in ordine all'aggiornamento dell'omonimo documento redatto nel febbraio 2002, ha recepito le mutate condizioni economico-finanziarie dell'investimento in relazione alle disposizioni della citata legge, laddove è prescritto che

il completamento delle opere del progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli sia finanziato, a titolo oneroso, da Infrastrutture SpA. Lo stesso ministero ha successivamente trasmesso l'aggiornamento del dossier al CIPE il quale, con delibera 31.1.2003 n. 2, ha preso atto delle modalità di attuazione dell'art. 75 della legge n. 289/2002 prospettate nel documento.

In ottemperanza a quanto previsto dall'art. 20, comma 2, lettera e) del CdP 2001-2005, RFI ha poi elaborato un aggiornamento, sulla base dei dati di preconsuntivo, della "Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti" alla data del 31 dicembre 2002. Inoltre, nel quadro delle decisioni assunte in sede CIPE (delibere n. 12/2002, n. 85/2002 e n. 2/2003) ed in conformità a quanto previsto nell'Addendum 1 al CdP 2001-2005 in materia di monitoraggio dei progetti di investimento nel Mezzogiorno d'Italia, è stato presentato un report finalizzato a fornire un quadro completo degli investimenti già eseguiti ed in corso di realizzazione al Sud. La società ha provveduto successivamente ad aggiornare la "Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti" alla data del 31 dicembre 2002 sulla base dei dati di consuntivo ed il "Report di monitoraggio degli investimenti nel Mezzogiorno", rappresentando lo stato dell'arte alla data del 30 settembre 2003.

Nel corso dell'anno, inoltre, RFI è stata impegnata nella predisposizione di una proposta di revisione del Contratto di Programma 2001-2005 (Addendum 2) i cui principali contenuti sono:

- il recepimento delle innovazioni normative apportate dall'art. 75 della citata legge n. 289/2002;
- la ripartizione delle risorse finanziarie apportate al capitale sociale di RFI (Tabella D, legge finanziaria 2003). Su tale bozza, il CIPE ha espresso parere favorevole con delibera n. 29/2003 subordinatamente al recepimento di alcune indicazioni.

È da sottolineare infine che, in conformità a quanto disposto dall'articolo 3 del CdP 2001-2005, la società ha sottoposto ai competenti ministeri una proposta di revisione degli oneri di gestione dell'infrastruttura riferiti alla parte corrente (riportati nella Tabella 1 del Contratto, le cui principali voci sono rappresentate dai costi di manutenzione ordinaria e di extra circolazione e condotta), il cui finanziamento, in base a quanto stabilito nel Contratto, è previsto a carico dello Stato.

Infine, si segnala che in ottemperanza a quanto disposto all'art. 17 ed all'art. 20.3 del Contratto di Programma 2001-2005, in data 17 ottobre 2003 è stata rassegnata al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti la rendicontazione 2002, completa delle indicazioni in ordine alla metodologia seguita, per i contributi in conto esercizio.

L'ATTIVITÀ INTERNAZIONALE

Generalità

Nel 2003 l'attività in campo internazionale si è concentrata sullo sviluppo delle relazioni con i partner europei nell'ambito della collaborazione denominata *RailNetEurope*, allargatasi a 22 membri (dai 16 dell'an-

no precedente). In data 3 dicembre tra i Gestori dell'infrastruttura aderenti a RNE si è tenuta ad Anversa la prima assemblea generale di *RailNetEurope* nella nuova veste di associazione senza scopo di lucro con sede a Vienna nel corso della quale sono state effettuate le nomine dei componenti (presidente e due vice-presidenti) dell'organo *Managing Board*; la presidenza biennale è stata affidata ad RFI.

Il coinvolgimento attivo di RFI nell'iniziativa risponde anche ad una delle attività oggetto della concessione ad RFI (art 2.1, lettera b) del DM 31.10.2000 n. 138/T: "*la promozione della integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con i gestori delle infrastrutture ferroviarie, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea*". RFI partecipa agli incontri internazionali tenuti con frequenza semestrale, oltre ad assicurare l'impegno pratico dei *Workgroups* focalizzati sulle tematiche logistiche e di approvvigionamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Interoperabilità

Sono stati sviluppati strumenti software per la gestione dei processi di certificazione ed è stato creato un sito Web sull'interoperabilità ferroviaria. Si è proceduto con l'analisi dei processi previsti per la certificazione dei sottosistemi ferroviari ai fini dell'interoperabilità della rete AV nazionale, disciplinando, con specifiche procedure, le modalità ed i ruoli dei soggetti coinvolti.

È stata presidiata l'attività di partecipazione a gruppi di lavoro internazionali per:

- la stesura della normativa europea per il nuovo sistema interoperabile ERTMS (*European Rail Traffic Management System*)/ETCS (*European Train Control System*) livello 1, 2 e 3;
- la stesura delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) come da direttiva europea n. 2001/16/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.
- attività nel gruppo di lavoro "Fattori Umani" della Piattaforma sicurezza dell'UIC finalizzato alla progettazione e pilotaggio di uno studio internazionale per l'integrazione dei cosiddetti fattori umani nello studio delle relazioni di interoperabilità.

Di particolare coinvolgimento, si segnala, nell'ambito delle attività inerenti la formazione, l'avvio e la conclusione, d'intesa con l'università di Napoli Federico II ed Ansaldo, di un *master* sulle "Verifiche di integrità della sicurezza e della interoperabilità ferroviaria".

3. LE RISORSE UMANE

GENERALITÀ

Nel corso dell'anno, in maniera più intensa nel secondo semestre, è proseguita l'opera di contenimento degli organici dando esito alle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro con particolare riferimento al personale con più di 37 anni di servizio utile.

Inoltre, nell'ambito della gestione delle risorse umane si è dato ulteriore corso all'attuazione dei progetti tecnologici ed organizzativi rivolti all'incremento della produttività in particolare del personale della circolazione, nonché al riequilibrio professionale per la gestione delle eccedenze. Sono state infine acquisite dal mercato professionalità nei profili di capo tecnico (33 unità) e di operatore della manutenzione (677 unità) per le esigenze delle direzioni compartimentali infrastruttura.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1 gennaio 2003 – 31 dicembre 2003:

- consistenza del personale della società Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2002: pari a n. 36.754 unità (di cui 338 dirigenti e 36.416 agenti 1° - 9°);
- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2003: pari a n. 36.466 unità (di cui 364 dirigenti e 36.102 agenti 1° - 9°).

Il saldo netto deriva da ingressi per 1.421 unità ed uscite per 1.709 unità.

IL RINNOVO DEL CCNL

Dal 1° agosto 2003 è entrato in vigore il nuovo CCNL delle attività ferroviarie ed il relativo accordo di confluenza che innova in modo rilevante il vecchio contratto scaduto il 31 dicembre 1999.

Il nuovo contratto si caratterizza:

- per le nuove flessibilità operative e gestionali introdotte per incrementare la produttività del personale;
- per il blocco degli automatismi economici che caratterizzavano il vecchio.

LA FORMAZIONE

Generalità

Le principali azioni formative realizzate da RFI nel corso dell'anno 2003 si riferiscono in particolare alle seguenti tematiche:

- innovazioni tecnologiche e regolamentari, formazione propedeutica all'attivazione di nuovi impianti/sistemi;
- presidio della sicurezza (di esercizio e del lavoro), anche con riferimento al personale delle Imprese Ferroviarie (IF);
- innovazione dei sistemi informatici (IN.RETE 2000, PS2, ecc.);
- formazione continua e sostegno delle professionalità ferroviarie (circolazione e manutenzione);
- formazione propedeutica all'attivazione della tratta AV/AC Roma-Napoli;

Piano della Formazione RFI 2003: consuntivo

Qualifica	Consistenza (al 01.01.2003)	Partecipanti (u)	Volumi (gg x u)
Dirigenti	338	300	600
Quadri	7.256	17.886	31.877
Altri (aree I-VII)	28.934	66.617	183.996
Totale	36.528	84.803	216.473

I costi operativi del piano della formazione per il 2003 sono stati pari a euro 4.380 mila.

Formazione istituzionale

Le principali iniziative istituzionali hanno riguardato in generale le tematiche della cultura d'impresa, riferite in particolare al funzionamento del sistema azienda nel suo complesso, alle metodologie e strumenti per la gestione e valorizzazione delle risorse umane ed all'area amministrativo-finanziaria aziendale.

Gli interventi più significativi hanno riguardato:

1. formazione manageriale, incentrata soprattutto sullo sviluppo delle competenze organizzative e gestionali (Gestire per il valore, promossa da Holding);
2. laureati neo-assunti con contratto di formazione lavoro;
3. formazione linguistica per dirigenti e quadri;
4. progetto formativo sanità (Educazione Continua in Medicina/ECM);
5. nuove condizioni generali di contratto (conclusione del progetto formativo);
6. genio ferrovieri;
7. formazione formatori;
8. pari opportunità;
9. rapporti con le università (*master*, convenzioni per collaborazioni e tirocini).

Formazione di business

Sono state promosse importanti iniziative per consolidare e sviluppare le competenze riferite alle aree professionali fondamentali che governano i processi caratteristici di RFI (circolazione, manutenzione, commerciale, investimenti).

Tale formazione è generalmente propedeutica alle evoluzioni tecnologiche, normative, organizzative, ed è finalizzata al raggiungimento degli obiettivi strategici di RFI: miglioramento dei livelli di sicurezza, affidabilità e disponibilità degli impianti e costante potenziamento tecnologico e strutturale degli stessi, al fine di offrire alle Imprese Ferroviarie una gamma di tracce sempre più ricca, diversificata e appetibile.

Formazione per le Imprese Ferroviarie (IF)

Va costantemente crescendo la formazione che RFI eroga al personale delle Imprese Ferroviarie.

Gli interventi sulle questioni tecniche hanno riguardato sia la formazione propedeutica all'accreditamento degli istruttori delle IF presso RFI, sia le attività di aggiornamento normativo e regolamentare per il mantenimento delle competenze professionali.

LA SICUREZZA SUL LAVORO

Nel corso del 2003 è stato dato impulso alla prevenzione ed al miglioramento dei livelli qualitativi sia nei rapporti interni con l'impresa ferroviaria, sia in quelli con le strutture esterne, in relazione agli adempimenti previsti dalla vigente legislazione per quanto attiene il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori (D. Lgs. n. 626/94 e successive modificazioni e integrazioni).

In particolare, gli obiettivi degli interventi svolti in materia sono rappresentati dalla verifica di alcuni aspetti relativi agli adempimenti previsti dal D. Lgs. n. 626/94 e da successive modificazioni ed integrazioni nonché dalle disposizioni aziendali emanate in materia, in particolare con riguardo all'attuazione della valutazione dei rischi ed alle conseguenti misure di prevenzione adottate in materia di igiene e medicina del lavoro.

Pur proseguendo il percorso intrapreso dal progetto amianto FS/ENEA, riguardante tra l'altro lo smaltimento e la bonifica dei rotabili amiantati, permangono sul territorio ancora diversi siti di accantonamento.

Nonostante il numero complessivo dei rotabili risulti notevolmente ridotto, il gruppo ha continuato l'attività di controllo, verifica e monitoraggio presso gli stessi al fine anche di garantire il mantenimento in sicurezza dell'ambiente. Sono stati visitati complessivamente cinque siti di accantonamento.

4. LA POLITICA AMBIENTALE

INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO

Sono state eseguite indagini dell'intensità dei campi elettromagnetici sia all'interno di ambienti di lavoro in cui sono presenti dispositivi elettrici/elettronici (sale relè, SSE – *Sottostazione elettrica di trasformazione e conversione*), sia in abitazioni di persone residenti in fabbricati vicini ad infrastrutture ferroviarie o ripetitori di telefonia mobile.

INQUINAMENTO ACUSTICO E ATMOSFERICO

La quindicesima edizione dell'iniziativa "Treno Verde" ha consentito di determinare i livelli d'inquinamento acustico e atmosferico in ambiente urbano in 13 città italiane attraverso le rilevazioni effettuate con il Laboratorio Mobile.

È stata fornita assistenza specialistica per la progettazione architettonica, nel rispetto del contesto paesaggistico, delle barriere antirumore da installare su una tratta della linea ferroviaria Verona-Brennero in prossimità del comune di Trento.

È stata conclusa la campagna di misurazione del rumore emesso dai treni AV ETR500 PLT ed ETR480, afferente al progetto europeo NOEMIE (*NOise Emission Measurements for high speed Interoperability in Europe*) e mirata a determinare i livelli sonori generati dal transito di quei treni alla loro massima velocità (300 km/h e 250 km/h rispettivamente), in condizioni definite e controllate.

ACQUE, SUOLO, RIFIUTI

Sono state concluse le indagini sulla composizione chimica delle acque superficiali e sotterranee in relazione ai monitoraggi ambientali nei comuni di Bologna e di Roma che saranno interessati dall'attraversamento della costruenda linea ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Milano.

Inoltre è stato completato il monitoraggio ambientale (qualità dell'aria, acque superficiali e sotterranee) - fase ante operam - circostante la fascia di territorio della tratta ferroviaria Padova-Mestre in via di quadruplicamento per la realizzazione del progetto Alta Capacità.

Il monitoraggio ha ricevuto la piena approvazione da parte dell'Osservatorio ambientale appositamente costituito dal ministero dell'Ambiente.

RADIOPROTEZIONE

È stato avviato il controllo emanazione gas Radon su fabbricati ferroviari in ambiente sotterraneo D. Lgs. n. 241/2000.

5. IL RAPPORTO CON I CLIENTI

GENERALITÀ

Il mercato di riferimento è in costante evoluzione. L'anno che si è appena concluso vede 15 IF certificate in sicurezza, oltre Trenitalia SpA. Le nuove Imprese Ferroviarie che ad oggi circolano sulla infrastruttura nazionale sono 11 ed in particolare, 8 di queste effettuano servizio merci e 3 servizio viaggiatori regionale.

Con decreto DM 11.4.2003, n. 12T, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 19 maggio 2003 è stato pubblicato l'aggiornamento degli allegati economici e tecnici del decreto ministeriale n. 43/T/2000 riguardante il canone di accesso all'infrastruttura, ai fini dell'allineamento con le va-

riazioni di scenario tecnico intervenute dal 2000 al 2003: effetti complessivamente trascurabili sul monte pedaggio totale.

Con decreto ministeriale 15.7.2003 n. 25T/2003, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 174 del 29.7.2003 è stato aggiornato il canone limitatamente alle componenti di cui al decreto ministeriale n. 43T/2000 art. 5, applicando una maggiorazione dell'1,4% pari al tasso di inflazione programmata per l'anno 2003.

A seguito dell'emanazione del citato decreto legislativo n. 188/2003, si è proceduto alla redazione del nuovo Prospetto Informativo della Rete (PIR), giunto alla sua quarta edizione italiana ed alla prima europea così come recepita dal richiamato D. Lgs. n. 188/2003.

La struttura redazionale e organizzativa del documento, concordata a livello europeo in *Rail Net Europe*, è omogenea a tutte le infrastrutture europee dei paesi dell'UE; la sua validità si estende eccezionalmente a due periodi orario fino al 10 dicembre 2005, in linea con il D. Lgs. n. 188/2003 che prescrive che il PIR deve essere reso pubblico 12 mesi prima dell'orario a cui si riferisce.

Si è proceduto alla elaborazione dei contenuti tenendo conto sia dei ritorni di esperienza che dei contributi, suggerimenti, osservazioni e proposte pervenuti anche dalle Imprese ferroviarie titolari di licenza e delle Regioni/Province Autonome.

A tale scopo, ai sensi e in ottemperanza di quanto disposto dall'art. 13 comma 1 del D. Lgs. n. 188/2003, in via preliminare, ai primi di novembre si sono informate le parti interessate sul processo di redazione del nuovo PIR che è stato inviato in bozza a chi ne ha fatto richiesta.

LA QUALITÀ DEL SERVIZIO

Il 2003 è stato l'anno nel quale si è confermata per RFI la rilevanza strategica dei sistemi di gestione.

Nel corso dell'anno è stato costituito un apposito comitato guida allo scopo di definire un unico sistema integrato di gestione per la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, in grado di soddisfare prescrizioni di norme standard (ISO 9001 – OHSAS 18001 – ISO 14001).

Si è dato inoltre sviluppo ad uno studio finalizzato a definire strumenti operativi idonei per individuare gli aspetti ambientali significativi delle stazioni "intermedie" e delle "altre stazioni" della Carta dei Servizi, la cui conclusione è prevista nel primo bimestre del 2004 e rappresenterà un importante punto di riferimento per lo sviluppo dei sistemi di gestione ambientali nell'ambito del sistema integrato di gestione per la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario.

È stata, inoltre, consolidata l'applicazione, già iniziata nell'anno precedente, del sistema di gestione per la qualità della Struttura Qualità e Innovazione relativo alla qualificazione di imprenditori, fornitori e prestatori di servizi, ottimizzando il ciclo negoziale con notevole risparmio di tempo.

In questo ambito sono proseguiti i rapporti internazionali con altri Gestori infrastruttura per la realizzazione di un sistema di qualificazione unico, europeo, basato su criteri e metodologie comuni.

Relativamente al presidio assicurato nelle attività di pianificazione del modello Carta dei Servizi di RFI, si evidenzia una sostanziale innovazione nella definizione degli obiettivi di qualità da conseguire sempre più finalizzati al raggiungimento di miglioramenti della qualità percepita da parte dei viaggiatori.

Questo approccio ha consentito di dare avvio a studi organizzativi e gestionali finalizzati alla costituzione nella società di presidi specifici per l'osservatorio di mercato che si prevede di perfezionare e rendere operativo fin dalla primavera 2004.

È stato inoltre assicurato il presidio delle attività di *change management* avviate per lo sviluppo e l'applicazione dei nuovi sistemi informativi per il controllo del processo investimenti e per la realizzazione della Piattaforma Integrata Circolazione (PIC).

Per quanto concerne l'attività svolta nelle stazioni durante l'esercizio 2003 si evidenzia quanto segue:

a) stazioni in gestione diretta RFI

Le stazioni direttamente gestite da RFI (circa 2.500) sono state oggetto di numerosi interventi volti a migliorare l'immagine delle stazioni dal punto di vista del decoro, delle pulizie e del funzionamento degli impianti di stazione.

b) il network Grandi Stazioni

La gestione del contratto RFI-Grandi Stazioni è stata improntata ad una implementazione/miglioramento dei rapporti contrattuali orientandoli alla definizione di un sistema incentivante/disincentivante in relazione alla qualità del servizio e dei risultati economici della gestione.

c) il network Centostazioni

Nel corso del 2003 è stata completata l'attività di presa in carico delle 103 stazioni del network. Le attività di RFI sono state orientate ad evitare che nelle fasi di trasferimento delle responsabilità si verificasse una riduzione del livello di qualità dei servizi.

LA SICUREZZA D'ESERCIZIO

Generalità

Nell'anno 2003 è stata realizzata la Certificazione in Qualità secondo le Norme ISO 9001 e OHSAS 18001 del Sistema Integrato di Gestione della Sicurezza della Circolazione dei treni e dell'Esercizio ferroviario della Direzione Compartimentale Movimento di Firenze.

È stato anche definito un programma che prevede l'estensione della Certificazione nel 2004 alle rimanenti direzioni compartimentali movimento. Nell'anno 2003 i dati relativi all'incidentalità hanno evidenziato un soddisfacente trend in diminuzione.

Infatti, sebbene il numero di eventi monitorati sia stato maggiore rispetto al 2002 di circa il 35%, (nel 2003 sono stati registrati oltre 12.000 eventi) anche in conseguenza dei più efficaci strumenti di controllo adottati per il mantenimento degli standard qualitativi del sistema di gestione della Banca Dati Sicurezza (certificata in qualità nel primo trimestre del 2002), gli indici di incidentalità sono migliorati.

Nel 2003 sono stati registrati 65 incidenti "Tipici" UIC rispetto agli 88 registrati nel 2002 con un miglioramento netto di circa il 25%; si ricorda che l'incidente "Tipico" è quello che più fedelmente rappresenta la sicurezza del sistema ferroviario in quanto registra eventi come le collisioni, i deragliamenti, gli incendi e gli investimenti di veicoli stradali ai passaggi a livello.

Gli incidenti con responsabilità attribuita a società del Gruppo Ferrovie dello Stato sono diminuiti percentualmente in misura maggiore; infatti su 65 incidenti "tipici" UIC solamente 36 sono imputabili a responsabilità interne al Gruppo FS, contro i 57 registrati nel 2002.

Più in particolare la Banca Dati Sicurezza (BDS) ha registrato nel 2003:

- 36 incidenti ai treni contro i 50 del 2002;
- 18 incidenti in manovra contro i 27 del 2002;
- 11 incidenti ai passaggi a livello contro gli 11 del 2002.

È da precisare che gli incidenti ai passaggi a livello sono tutti attribuibili agli scorretti comportamenti degli utenti della strada in quanto avvenuti con le barriere regolarmente chiuse.

Relativamente agli incidenti "atipici" (quelli connessi con i comportamenti umani rispetto alla circolazione ferroviaria) che, sostanzialmente, rilevano il numero di investimenti di persone, il 2003 registra 116 incidenti contro i 105 del 2002; inoltre, per le conseguenze alle persone, il 2003 registra 71 morti e 51 feriti con prognosi superiore ai 14 gg. lavorativi contro i 53 morti e 45 feriti registrati nel 2002.

L'ATTIVITÀ DELLA DIREZIONE SANITÀ

La Direzione Sanità di RFI porta avanti da sempre un'attività che è strettamente connessa con la sicurezza dell'esercizio ferroviario e fa riferimento ad un complesso quadro normativo da cui deriva un insieme di attribuzioni e funzioni in materia di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria. L'insieme di queste attività viene esteso all'intero settore dei trasporti, anche in virtù della veste pubblicistica che riveste, e trova fondamento in un orientamento normativo e giurisprudenziale che, nel tempo, ha inteso accreditare la Direzione Sanità all'espletamento in forma diretta, per conto dello Stato, del necessario controllo sanitario pubblico nei confronti degli operatori di tutto il settore dei trasporti. In sintesi esse attengono:

- all'esercizio e lo sviluppo di sistemi di sorveglianza sanitaria relativi alla medicina legale e alla medicina del lavoro;
- all'esercizio e lo sviluppo di sistemi strumentali e complementari di medicina specialistica, diagnostica e di laboratorio in connessione con le branche suddette;

- al monitoraggio ambientale finalizzato al controllo della qualità/igiene dei processi e dei prodotti, sulla base di parametri sanitari professionali e specialistici al vertice degli standard di riferimento.

Nel corso del 2003 è stato dato maggiore impulso alla prevenzione ed al miglioramento dei livelli qualitativi sia nei rapporti interni con l'Impresa Ferroviaria, sia in quelli con le strutture esterne, in relazione agli adempimenti previsti dalla vigente legislazione per quanto attiene il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori (D. Lgs. n. 626/1994 e successive modifiche).

Sono state, inoltre, rinnovate tutte le convenzioni in scadenza e concretizzate ulteriori forme di collaborazione con strutture pubbliche, enti e società per la gestione delle problematiche afferenti alla figura del medico competente, nonché per la fornitura di prestazioni sanitarie nel settore della medicina legale e del lavoro.

LA PUNTUALITÀ

Nell'anno 2003 la puntualità di tutti i treni circolati sulla rete di RFI ha raggiunto i valori massimi degli ultimi tre anni.

In particolare per i treni della Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia si è raggiunto un valore molto significativo della percentuale media di arrivo a destino entro 5' (90%).

Analogamente per i treni della Divisione Passeggeri di Trenitalia si è raggiunto, per la percentuale di arrivo a destino entro 15', il valore dell'89%. In questo settore va evidenziato il segmento Eurostar (circa 125 treni/giorno) che ha consolidato la regolarità facendo registrare un valore medio della percentuale di arrivo a destino entro 15' del 92%.

Nell'ambito del settore merci è migliorata nettamente la puntualità riportando i migliori risultati degli ultimi anni.

LA CARTA DEI SERVIZI

La *Carta dei Servizi 2003 di RFI* riporta la dichiarazione di una serie di fattori di qualità, riguardanti l'attività caratteristica del Gestore dell'infrastruttura affidata a RFI dall'Atto di concessione DM 31.10.2000, n. 138T.

Gli impegni dichiarati sono costituiti dal rispetto di un sistema di indicatori precisi e misurabili che sintetizza il livello di servizio reso dall'azienda. Le performance dell'azienda, misurate da tali indicatori, sono tenute periodicamente sotto controllo attraverso un monitoraggio interno trimestrale per la valutazione della qualità erogata ed esterno, a cura di Istituti di ricerche di mercato, per la valutazione della qualità percepita dai clienti (customer satisfaction).

Principale oggetto del monitoraggio sono i servizi erogati nelle stazioni con la formulazione di una serie di indicatori che esplorano i seguenti fattori di qualità:

1. sicurezza personale e patrimoniale in stazione;
2. pulizia e condizioni igieniche (in stazione);
3. confortevolezza del viaggio (permanenza in stazione);
4. servizi aggiuntivi a terra;
5. servizi per viaggiatori portatori di *handicap* (accessibilità in stazione);
6. informazioni alla clientela.

Le stazioni monitorate appartengono alle seguenti categorie:

- Grandi Stazioni (n. 13);
- stazioni intermedie (n. 136 comprendenti tutte le 103 stazioni confluite nel *network* Cento Stazioni);
- altre stazioni (n. 729 impianti con frequentazione superiore a 200 viaggiatori al giorno).

Con questa scelta vengono monitorati gli impianti che riguardano circa il 95% della movimentazione di passeggeri della rete nazionale.

Per l'anno in corso sono stati introdotti una serie di nuovi indicatori, volti a migliorare lo stato generale degli impianti dal punto di vista del decoro e delle pulizie, a raggiungere un livello sempre migliore dal punto di vista dell'abbattimento delle barriere architettoniche e ad implementare un sistema di verifica della qualità dell'informazione al pubblico in stazione.

Il monitoraggio, eseguito con le modalità previste dalla Carta dei Servizi 2003, ha evidenziato significativi miglioramenti della qualità erogata rispetto al 2002.

Le indagini di customer satisfaction, realizzate in modo congiunto da RFI e Trenitalia, per l'esercizio 2003, sono state condotte dalla società Pragma-Abacus con rilevazioni eseguite a luglio e novembre; a valle dei risultati ottenuti sono state attuate le misure atte a rimuovere le criticità evidenziate.

IL PEDAGGIO

Rapporti intersocietari

L'incidenza percentuale dei ricavi intersocietari sul totale degli introiti da pedaggio è pari nel 2003 al 98,2%.

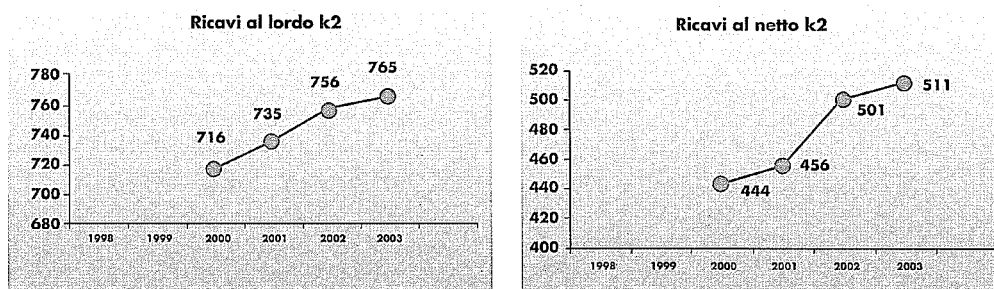
L'andamento dei ricavi risulta complessivamente allineato alle previsioni. È infatti da segnalare che pur essendo in presenza di una maggiore produzione di treni-chilometro per Trasporto Regionale e Passeggeri, gli introiti da pedaggio si sono mantenuti sui livelli previsti, se non leggermente inferiori (nel pedaggio al lordo dello sconto) a causa del ritardato adeguamento del canone al tasso d'inflazione programmato dell'1,4% previsto per l'inizio dell'anno 2003, ma autorizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti solo a fine luglio. Per la Divisione Cargo c'è stata una minore produzione rispetto al previsto.

Rapporti con Terzi

I ricavi da pedaggio verso Mercato, risultano allineati alle previsioni iniziali.

Nelle figure seguenti sono rappresentati i ricavi totali derivanti dalla voce pedaggio, considerando gli stessi al lordo e al netto dello sconto.

ANDAMENTO RICAVI LORDI AL NETTO DELLO SCONTO (K2)



6. IL QUADRO MACROECONOMICO

GENERALITÀ

Nel 2003 l'attività del Gruppo Ferrovie dello Stato si è sviluppata in un quadro congiunturale europeo non certo favorevole, caratterizzato da un forte rallentamento della crescita economica dovuta alla stagnazione dell'economia nella prima metà dell'anno e da un graduale consolidamento dei segnali di ripresa dell'attività economica, nel secondo semestre, grazie alla maggiore vivacità del commercio mondiale.

Il PIL dei paesi aderenti all'Unione monetaria europea, riflettendo una domanda interna notevolmente contenuta, cresce in media d'anno dello 0,5%, valore questo inferiore di tre decimi di punto rispetto a quello registrato nel 2002 e ben al di sotto dei tassi di sviluppo registrati negli anni immediatamente precedenti quando la crescita oscillava intorno al 3%.

Le debolezze del quadro congiunturale internazionale si sono riflesse anche sull'Italia la cui economia, dopo un primo semestre in recessione tecnica, nella seconda parte del 2003 ha mostrato un avvio graduale di ripresa, tale da determinare un'inversione nel ciclo e l'interruzione della fase di deterioramento congiunturale.

Il tasso di crescita del PIL nazionale nella media del 2003 si attesta allo 0,4%, risultato identico a quello del 2002, ma inferiore alle attese e in linea con l'area euro.

Il maggior contributo alla crescita del PIL è dato dai consumi delle famiglie (+2,3%), mentre i dati di produzione industriale (-0,8%) segnalano invece il perdurare della debolezza degli investimenti fissi lordi (-3,2%), in particolare di quelli in impianti e macchinari.

Le esportazioni italiane di beni e servizi, penalizzate da una perdita di competitività dovuta all'apprezzamento dell'euro, hanno subito in media d'anno una flessione dell'1,4% sul 2002. Le importazioni, per con-

tro, hanno evidenziato una dinamica più sostenuta, alimentata anche da una ripresa della domanda interna, mantenendosi su un livello di crescita pressoché identico a quello del 2002 (+1,3%).

Nel corso del 2003 il tasso d'inflazione, spinto dalle tensioni sui prezzi dei beni alimentari freschi e dalla componente energetica, ha ripreso a crescere più che altrove, segnando in media d'anno un aumento del 2,7% e portando il differenziale con l'area euro a 7 decimi di punto.

Nonostante il rallentamento dell'attività economica la performance del mercato del lavoro nel 2003 è risultata ancora favorevole. La crescita degli occupati complessivi è stata dell'1%, mentre il tasso di disoccupazione è ulteriormente diminuito attestandosi all'8,7% nella media d'anno e scendendo all'8,5% a fine 2003.

LO SCENARIO FERROVIARIO EUROPEO

In base ai dati di traffico, disponibili alla data di redazione del presente documento, la domanda di trasporto ferroviario dei paesi dell'Unione Europea è stata caratterizzata da un ulteriore rallentamento sia nel comparto viaggiatori (-0,7%) che in quello merci (-1%). Tuttavia, per i singoli paesi, i risultati delle imprese ferroviarie si presentano abbastanza differenziati tra loro.

La flessione del traffico viaggiatori è stata pressoché comune a tutte le principali imprese ferroviarie (SNCF: -1,8%; FS: -1%; RENFE: -0,8%; ÖBB: -0,6%), ad eccezione della DBAG che, al contrario, presenta un modesto risultato positivo dello 0,2%. Nel comparto merci, invece, le performance sono meno omogenee, con volumi delle tonnellate-km trasportate in flessione per SNCF (-6,4%) SNCB (-1%) e FS (-1,9%) e, in crescita, per DBAG (+1,9%), RENFE (+1,5%) e ÖBB (+1,2%), grazie soprattutto alla ripresa del traffico internazionale di questi paesi.

7. I RISULTATI ECONOMICI**IL CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO**

	2003	2002	Differenza
(importi in migliaia di euro)			
RICAVI OPERATIVI			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.013.272	1.063.338	949.934
Ricavi da Stato	386.486	1.466.075	(1.079.589)
Capitalizzazioni/Variazioni rimanenze	355.849	382.790	(26.941)
<i>Valore della produzione (a)</i>	<i>2.755.607</i>	<i>2.912.203</i>	<i>(156.596)</i>
Costo del lavoro	(1.529.937)	(1.497.630)	(32.307)
Altri costi	(1.152.838)	(1.150.565)	(2.273)
<i>Totale costi (b)</i>	<i>(2.682.775)</i>	<i>(2.648.195)</i>	<i>(34.580)</i>
MARGINE OPERATIVO LORDO (C=A-B)	72.832	264.008	(191.176)
Ammortamenti e svalutazioni cespiti	(1.926.372)	(1.823.314)	(103.058)
Utilizzo Fondi rettifica ammortamenti	1.926.372	1.823.314	103.058
Accantonamenti netti	(93.101)	(264.850)	171.749
Svalutazioni attivo circolante	(9.926)	(9.223)	(703)
Accantonamenti netti e svalutazioni	(103.027)	(274.073)	171.046
<i>Saldo oneri e proventi diversi</i>	<i>33.088</i>	<i>30.574</i>	<i>2.514</i>
RISULTATO OPERATIVO	2.893	20.509	(17.616)
Saldo gestione finanziaria	14.104	12.674	1.430
Componenti straordinarie nette	(15.528)	13.827	(29.355)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	1.469	47.010	(45.541)
Imposte sul reddito	0	(45.000)	45.000
RISULTATO DEL PERIODO	1.469	2.010	(541)
UTILE/PERDITA DI ESERCIZIO	1.468	2.010	(542)

Dall'analisi del conto economico riclassificato, si segnalano i seguenti fenomeni maggiormente significativi:

- per i ricavi delle vendite e delle prestazioni, si registra un incremento netto di euro 949.934 mila, così ripartito:
 - un incremento di euro 977.000 mila relativo all'utilizzo del fondo manutenzione ordinaria;
 - un incremento di euro 10.504 mila per le prestazioni collegate al trasporto;
 - un decremento di euro 12.405 mila per le vendite di materiali;
 - un decremento di euro 6.115 mila per prestazioni a terzi;
 - un decremento di euro 19.050 mila relativamente ad altri ricavi;
- per i ricavi da contributi dello Stato ed Enti, si registra un decremento di euro 1.079.589 mila di cui la maggior parte, circa euro 1.070.792 mila relativi alla riduzione dei contributi da contratto di programma per la manutenzione ordinaria;
- per le capitalizzazioni, si registra un decremento di euro 26.941 mila, così ripartiti:
 - un incremento della quota relativa al costo del personale e delle spese generali, rispettivamente, per euro 587 mila;
 - una riduzione della quota relativa ai materiali, per euro 27.528 mila;