

POLITICA AMBIENTALE

Inquinamento elettromagnetico

Nel corso del 2004 sono state eseguite indagini sull'intensità dei campi elettromagnetici in termini di valori globali e di componenti spettrali in ambienti di lavoro in cui sono presenti dispositivi elettrici e/o elettronici in relazione a eventuali problemi di esposizione del personale operante. Le determinazioni sono avvenute sia per i campi a frequenza industriale sia per quelli a radiofrequenza. Altre misurazioni sono state mirate ad accertare l'emissione di campi elettromagnetici da parte di videotermini.

Inquinamento acustico e atmosferico

Sono stati conclusi alcuni progetti di risanamento acustico per ambiti territoriali adiacenti a linee ferroviarie, con particolare riguardo ai ricettori cosiddetti "sensibili".

Misurazioni acustiche sono state eseguite sia a seguito di proteste di cittadini per un presunto eccesso di rumore ambientale indotto dal traffico ferroviario sia quale monitoraggio ambientale *ante operam* relativo al potenziamento della linea ferroviaria Airuno-Lecco.

E' stata, infine, sottoposta a verifica l'efficacia di un sistema di riduzione del rumore generato dalle apparecchiature presenti in una Sottostazione elettrica e immesso nell'ambiente circostante dove sono presenti numerosi edifici residenziali.

Vibrazioni

Nel corso dell'anno 2004 sono state effettuate numerose indagini nel campo delle vibrazioni immesse dal transito dei convogli ferroviari.

Merita particolare menzione quella eseguita sulla linea Genova-Ventimiglia e quella sul territorio riguardante il compartimento di Venezia, entrambe per l'estensione delle casistiche indagate.

In collegamento con la precedente tematica è stata sviluppata la prima fase di un modello di calcolo previsionale e un sistema di monitoraggio per l'analisi degli armamenti antivibranti, ossia di quei dispositivi che riducono l'impatto vibrazionale della linea ferroviaria.

Inquinamento ambientale in ambito urbano

La sedicesima edizione dell'iniziativa Treno Verde ha consentito di determinare i livelli d'inquinamento acustico relativamente a 10 importanti centri urbani e metropolitani italiani. E' stata utilizzata una procedura di acquisizione ed elaborazione dei dati basata sul monitoraggio continuo per 72 ore in un punto di misura, con determinazione dei valori di livello equivalente continuo sui periodi diurno (06-22) e notturno (22-06), così come stabilito dalla vigente normativa nazionale. E' stato altresì monitorato l'inquinamento atmosferico utilizzando il Laboratorio Mobile per la Qualità dell'Aria dell'Istituto Sperimentale su cui sono presenti sofisticate apparecchiature in grado di determinare le concentrazioni dei più importanti inquinanti che si trovano in forma gassosa e di polveri, in ottemperanza ai dispositivi di legge che regolano la materia.

Attività ambientali inerenti le specifiche d'interoperabilità ferroviaria (STI)

E' stato avviato un progetto per la determinazione dell'emissione sonora dei rotabili ferroviari AV al fine di verificare la conformità alle prescrizioni delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI). Allo scopo sarà allestito un campo prova lungo la nuova linea Roma-Napoli.

Un ulteriore progetto riguarda la misurazione, sotto molteplici condizioni operative, dell'andamento nel tempo delle onde di pressione che si generano all'interno di una galleria percorsa da una treno ad alta velocità.

Ottica (illuminotecnica e colorimetria)

E' stata eseguita un'attività di prove e sperimentazioni su prototipi di fanali coda treno di tipo innovativo in cui la sorgente luminosa è costituita da un *array* di *led* in sostituzione di una lampada tubolare a scarica in un gas rarefatto. Particolare rilevanza ha avuto la condizione di visibilità dell'apparato in funzione della distanza dall'osservatore.

RAPPORTO CON I CLIENTI**Generalità**

A seguito dell'emanazione del Decreto Legislativo n. 188 pubblicato sulla GU n. 170 del 24 luglio 2003, recante disposizioni di attuazione delle Direttive Europee 12-13-14/2001 sulla liberalizzazione del mercato ferroviario, 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. 188/2003. La struttura redazionale e organizzativa del documento, concordata a livello europeo in *Rail Net Europe*, è omogenea fra tutte le infrastrutture europee dei paesi dell'UE; la sua validità va dal 14 dicembre 2003 e si estende fino al 10 dicembre 2005, in linea con il D.Lgs. 188 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.

La qualità del servizio

La "Carta dei Servizi 2004 di RFI" riporta la dichiarazione di una serie di fattori di qualità, riguardanti l'attività caratteristica del Gestore dell'Infrastruttura.

Gli impegni dichiarati sono costituiti dal rispetto di un sistema di indicatori precisi e misurabili che sintetizzano 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 per la valutazione della qualità percepita dai clienti (*Customer Satisfaction*), che per il 2004 è stato condotto dall'Istituto PRAGMA-IPSOS che conduce ricerche di mercato.

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

- ✓ sicurezza personale e patrimoniale in stazione;
- ✓ pulizia e condizioni igieniche (in stazione);
- ✓ *comfort* di viaggio (permanenza in stazione);
- ✓ servizi aggiuntivi a terra;
- ✓ servizi per viaggiatori diversamente abili (accessibilità in stazione);
- ✓ informazioni alla clientela;

è stato previsto anche lo studio del contenimento del disagio per le stazioni oggetto di *restyling* (Grandi Stazioni e Centostazioni).

Le stazioni monitorate appartengono alle seguenti categorie:

- ✓ Grandi Stazioni (n° 13);
- ✓ Stazioni Intermedie (n° 138 comprendenti tutte le 103 stazioni confluite nel *net-work* Centostazioni);

- ✓ Altre Stazioni (n° 744 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.

Dai risultati ottenuti si evince che a livello di rete nazionale è necessario un impegno per minimizzare l'impatto derivante dai lavori; per le situazioni di normale gestione si sono registrate alcune criticità relative al *comfort* per l'attesa, per la carenza dei servizi commerciali, per il settore delle pulizie nonché per l'informazione al pubblico. Tale esito ha ulteriormente accelerato la realizzazione dell'Osservatorio di Mercato che consente, già dal febbraio 2005, di monitorare su base mensile le stazioni caratterizzate da una significativa frequentazione, attraverso circa 100.000 interviste l'anno.

La sicurezza d'esercizio

Generalità

Nel 2004 sono stati registrati 70 incidenti "Tipici" UIC (*International Union of Railways*) rispetto ai 65 registrati nel 2003; 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 così suddivisi: su 70 incidenti "Tipici" UIC, 45 sono imputabili a responsabilità interne al Gruppo FS (contro i 37 registrati nel 2003).

Sono stati effettuati 22 interventi di *Audit* sulla sicurezza della circolazione ferroviaria e 19 di *Follow-up*. Dei 22 interventi di *Audit*, 9 hanno riguardato RFI e 11 la società Trenitalia, 1 la società "Del Fungo Giera" di Livorno, 1 la società "Metronapoli" di Napoli.

E' stata inoltre emanata la Disposizione n. 49 del 16 dicembre 2004, con la quale è stato istituito l'Albo dei membri delle commissioni di inchiesta istituite in caso di incidenti o gravi inconvenienti di esercizio.

Sono stati effettuati una serie di incontri con gli incaricati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che hanno avuto per oggetto:

- ✓ l'analisi del piano della sicurezza della circolazione dei treni, allo scopo di individuare possibili provvedimenti finalizzati ad incrementare l'efficacia della loro elaborazione e monitoraggio;
- ✓ l'analisi degli svii, con lo scopo di identificarne le principali cause e gli interventi correttivi da attuare per evitare che si verifichino.

Come per i casi analoghi le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società sono coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.

Sistemi di gestione della sicurezza

Come noto RFI esercita le proprie responsabilità di Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria in conformità a quanto previsto dal DM 138T del 31/10/2000 altrimenti detto "Atto di concessione". In particolare l'attuale quadro normativo impegna il Gestore dell'Infrastruttura ad assumere una logica strettamente commerciale nei servizi resi alle imprese Ferroviarie. A tal riguardo l'Atto di Concessione prevede specifici obblighi in capo al gestore dell'infrastruttura e fra quelli che riguardano il processo di gestione della circolazione ferroviaria si possono identificare:

- ✓ l'impegno da parte del Gestore dell'Infrastruttura a conformarsi ai principi di trasparenza, equità e non discriminazione nei confronti delle imprese Ferroviarie e dell'Organo di Vigilanza (Art.3, p.to c);

- ✓ rendere operativo il nuovo sistema automatico di rilevazione ed analisi della regolarità del servizio nonché delle cause che ne determinano gli eventuali scostamenti (Art.3 p.to e).

Per ottemperare a tali obblighi RFI:

- ✓ ha realizzato ed adottato un unico strumento di rendicontazione della produzione Piattaforma Integrata Circolazione (PIC)/*Reporting Integrato Andamento Controllo Esercizio* (RIACE) che consente di determinare gli effettivi risultati conseguiti sia dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria sia dalle Imprese Ferroviarie;
- ✓ ha progettato ed attuato un Sistema di Gestione della Sicurezza Informatica (SiGSI) relativo ai sistemi a supporto della gestione della circolazione; il sistema di gestione, è stato oggetto di notevoli modifiche organizzative e gestionali anche per recepire i nuovi *standard* riferibili alla recente edizione 2002 della norma BS 7799;
- ✓ ha conseguito la certificazione del SiGSI PIC/RIACE da parte di un Organismo di parte terza (TUV Italia) rispetto allo *standard* BS 7799:2:2002.

Ad oggi RFI può vantare in Europa il più grande sistema di gestione della sicurezza conforme alla norma BS 7799:2:2002.

L'attività della Direzione Sanità

La Direzione Sanità di RFI svolge da sempre un'attività che è strettamente connessa con la sicurezza dell'esercizio ferroviario e fa riferimento ad un quadro normativo alquanto complesso da cui deriva un insieme di attribuzioni e funzioni in materia di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria. Tutte queste attività vengono estese all'intero comparto dei trasporti.

Nel corso del 2004 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 legislazione vigente per quanto attiene al miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori (D.Lgs 626/94 e s.m.i.).

Durante il 2004 sono state rinnovate tutte le convenzioni in scadenza e concretizzate ulteriori forme di collaborazione con clienti di prestigio, quali il Ministero della Salute, l'ACEA S.p.A. etc. 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.

Certificazione Conformità

È stato ultimato il progetto IRIS per quanto riguarda le funzioni del sistema *tracing and tracking* dei treni sulle linee regionali con trasmissione delle informazioni al Sistema di Supporto per Dirigenti Centrali (SSDC) per la visualizzazione del grafico in tempo reale della linea Roma-Nettuno secondo le modalità standard di SSDC; nell'ambito dello stesso progetto è stato avviato, in collaborazione con l'Università di Tor Vergata, lo studio sul possibile utilizzo dei segnali satellitari (oggi GPS, in futuro GALILEO) anche all'interno delle gallerie ferroviarie per le funzioni di localizzazione (treni, squadre e mezzi di manutenzione).

E' stato avviato lo studio di fattibilità relativo all'uso della localizzazione satellitare in Sistema Controllo Marcia Treni (SCMT) ed *European Rail Traffic Management System* (ERTMS), per sostituire/integrare quella realizzata con le boe di posizione.

Lo studio comprende anche una parte relativa al possibile utilizzo della localizzazione satellitare per realizzare un sistema di "gestione" a basso costo per le linee a scarso traffico.

Per quanto concerne le attività della Certificazione, si è proceduto all'emissione di specifiche procedure che disciplinano i processi previsti per la Certificazione dei sottosistemi ferroviari ai fini dell'interoperabilità della rete AV nazionale ed è stata completata la redazione del documento "Linee Guida per la redazione del Registro dell'Infrastruttura".

Sono state ultimate le fasi intermedie relative alle attività di “Verifica CE” dei sottosistemi Energia, Infrastruttura e Comando-Controllo della linea AV/AC Roma –Napoli.

Sono state completate, relativamente al sottosistema di terra, le attività relative alla valutazione di sicurezza del nuovo sistema SCMT e quasi ultimate quelle relative al sistema ERTMS per le linee AV/AC. Sono state, inoltre, quasi ultimate le valutazioni di sicurezza dei sottosistemi di bordo SCMT ed ERTMS.

Certificati di sicurezza

Nel corso del 2004 sono stati rilasciati e/o estesi n. 22 Certificati di Sicurezza alle seguenti I.F.:

- ✓ Ferrovie Adriatico Sangritana srl (2 – estensione);
- ✓ Ferrovie Emilia Romagna srl;
- ✓ Sistemi Territoriali SpA;
- ✓ Ferrovie Nord Milano Trasporti srl;
- ✓ Ferrovie Nord Cargo srl;
- ✓ Del Fungo Giera Servizi Ferroviari SpA ;
- ✓ SBB Cargo Italia srl;
- ✓ Rail Traction Company SpA (3 - estensione);
- ✓ Serfer Servizi Ferroviari srl (estensione);
- ✓ Strade Ferrate del Mediterraneo srl (estensione);
- ✓ Hupac SpA (estensione);
- ✓ Azienda Consorziale Trasporti ACT (primo rilascio);
- ✓ Ferrovia Alifana e Benevento Napoli srl (primo rilascio).

Materiale rotabile

E' stata rilasciata la circolabilità dei seguenti rotabili di proprietà delle Imprese Ferroviarie:

- ✓ n°1 locomotiva *Diesel*;
- ✓ n°3 locomotive elettriche;
- ✓ n°10 Automotrici leggere;
- ✓ n°2 Semipilota;
- ✓ n°2 Vetture rimorchiate;
- ✓ n°4 Carri;
- ✓ n°3 Mezzi di opera

IL PEDAGGIO

L'andamento dei ricavi risulta complessivamente superiore ai valori del 2003.

Come si evince dalla fig. 1, rispetto all'anno precedente si registra un aumento della produzione del 3,5%. I ricavi derivanti da introiti su pedaggio al lordo dello sconto vedono un +5,09% per un miglior *mix* qualitativo delle tracce assegnate rispetto all'anno precedente; lo sconto applicato è diminuito del 12,26% e di conseguenza il pedaggio netto ha subito un rialzo del 13,66%.

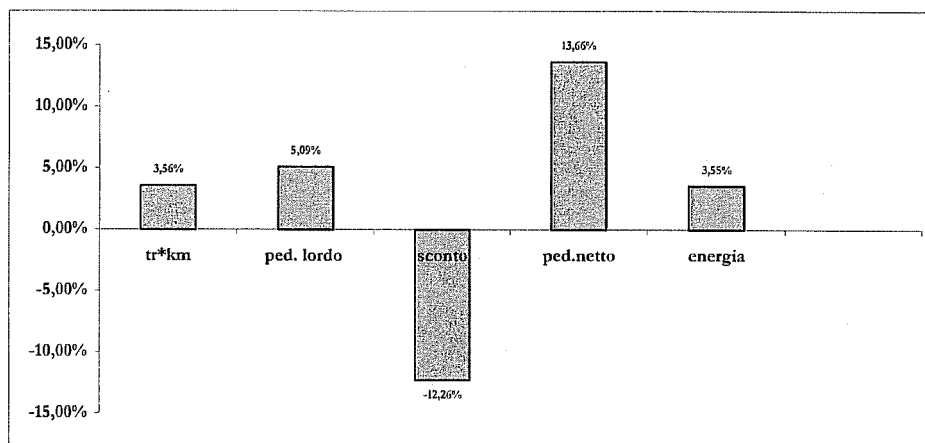
In questo contesto è da tener presente che:

- l'adeguamento delle tariffe al tasso di inflazione previsto da gennaio 2004 dell'1,7%, pur richiesto, non è stato deliberato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- è stato revocato dal 1° gennaio 2004 lo sconto ex DM 44T/2000 sulle linee che al 31 dicembre 2003 erano già attrezzate con il sistema SCMT;
- non è più previsto lo sconto ex DM 44T/2000 per il trasporto regionale, sulle linee ove è applicata la normativa cosiddetta “vigilante” con effetto economico a partire dal 1° gennaio 2004.

Tali sconti non sono più previsti per effetto dell'efficientamento dei sistemi di sicurezza della rete che, realizzando le condizioni per la guida dei treni con un solo agente in cabina,

comportano un maggior onere per le Imprese Ferroviarie ed un maggior onere in termini di costi per pedaggio a carico delle società clienti.

Fig. 1



Rapporti intersocietari

L'incidenza percentuale dei ricavi intersocietari del Gruppo FS sul totale degli introiti da pedaggio è pari al 97,9% contro il 98,2% del 2003. Questo a conferma che la quota Mercato verso le Imprese Ferroviarie terze al Gruppo è in costante evoluzione.

Rispetto all'anno precedente, per quanto riguarda il trasporto Passeggeri, il 2004 registra una maggiore produzione di treni-km, che, correlata a un miglior *mix* di offerta, ha portato a +2,89% il valore del pedaggio al lordo dello sconto e a +12,51% il valore del pedaggio netto (tenuto conto del minor sconto applicato).

Per il Trasporto Regionale, la quota volumi è sensibilmente aumentata (+3,46%) e per le stesse ragioni di cui sopra registriamo un +4,38% di pedaggio lordo e un +11,43% di pedaggio netto (tenuto conto del minor sconto applicato).

Per il Trasporto Merci si conferma un sostanziale aumento della produzione (+5,89%), +9,54% di pedaggio lordo e +32,85% di pedaggio netto (tenuto conto del minor sconto applicato).

Rapporti con Terzi

I ricavi da pedaggio verso imprese terze, sono in costante evoluzione: la produzione, rispetto al 2003, ha fatto registrare un incremento dei volumi del 57% circa, e un +78% di ricavi da pedaggio lordo (86% netto). Tuttavia le previsioni iniziali sono state in parte disattese per una serie di fattori:

- non sono state computate fra le imprese terze, contrariamente alla previsione di inizio anno, le prestazioni rese a Cisalpino e GTT, in quanto contrattualizzate con Trenitalia per libera scelta delle imprese coinvolte;
- l'avvio dell'attività da parte di alcune imprese si è verificata con ritardo e con una produzione inizialmente inferiore a quella attesa;
- il mancato adeguamento del pedaggio al tasso di inflazione.

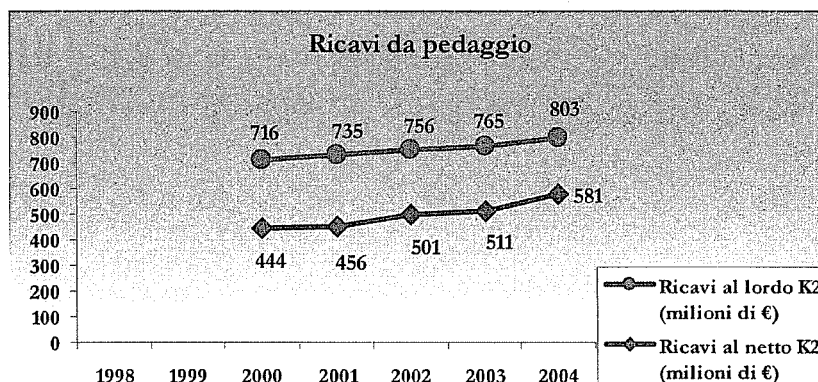
Servizi accessori alla circolazione (ex articolo 20 del D.Lgs. 188/2003)

Con la pubblicazione del Decreto Legislativo n. 188 sulla Gazzetta Ufficiale n. 170 del 24 luglio 2003 è stata resa operativa anche la rendicontazione di alcuni fra i “servizi accessori alla circolazione”, indicati nell’art. 20 del D.Lgs. 188/2003 quali:

- sistemi informativi;
- programmazione e assistenza treni speciali;
- istradamenti;
- rifornimento idrico;
- preriscaldamento e climatizzazione;
- controllo merci pericolose e nocive;
- abilitazione stazioni.

Si procederà alla rendicontazione e alla valorizzazione economica degli altri servizi indicati nell’art. 20 D.Lgs. 188 successivamente all’emanazione del decreto attuativo che fisserà criteri, procedure e metodologia di calcolo dei corrispettivi (come da DM art.17.11).

Nella figura seguente sono rappresentati i ricavi totali derivanti dalla voce pedaggio, considerando gli stessi al lordo e al netto dello sconto.



PAGINA BIANCA

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

QUADRO MACROECONOMICO

IL CONTESTO ECONOMICO INTERNAZIONALE

Per l'economia mondiale il 2004 si conferma un anno di espansione in termini di Pil e di scambi commerciali, nonostante l'acutizzarsi delle tensioni nei prezzi internazionali delle materie prime e il rincaro del prezzo del petrolio.

Secondo l'ultimo rapporto di previsione dell'ISAE la crescita del Pil mondiale è stimata al 4,7% mentre, l'espansione del commercio mondiale dovrebbe attestarsi al 10% grazie al notevole sviluppo delle economie emergenti che hanno offerto il maggior contributo al dinamismo degli scambi commerciali.

L'accelerazione della congiuntura internazionale ha contribuito a trainare l'Europa fuori dalla fase di stagnazione registrata nel 2002-2003; lo sviluppo è rimasto comunque contenuto (+1,8%) risentendo, specie nella seconda parte dell'anno, del minor sostegno della domanda estera alla crescita del Pil a causa del rapido apprezzamento dell'euro nei confronti del dollaro e di un'evoluzione ancora incerta della domanda interna.

L'economia italiana ha seguito l'andamento del ciclo europeo e, dopo un'evoluzione dei primi tre trimestri del 2004 su ritmi leggermente superiori alle aspettative ha mostrato segnali di rallentamento nell'ultimo trimestre; in media d'anno la crescita del Pil, sulla base delle stime preliminari diffuse dall'ISTAT sul prodotto lordo del 4° trimestre, è stata dell'1,1%, vale a dire sette decimi di punto al di sotto dell'area dell'euro, ma otto decimi di punto superiore alla crescita del 2003.

Esportazioni e investimenti in costruzioni sono stati i motori della crescita del Pil nazionale del 2004, a fronte di un sostanziale ristagno dei consumi delle famiglie (+1,3%) e di una debole dinamica della produzione industriale che se nel dato grezzo cresce dello 0,7% sul 2003, con riferimento alla produzione industriale corretta sulla base delle giornate lavorative, mostra invece una flessione dello 0,4%.

Nel 2004 l'occupazione è continuata a crescere (+0,6%), mostrando però segni di rallentamento rispetto alle sostenute dinamiche degli anni precedenti. Il tasso di disoccupazione è ulteriormente diminuito scendendo all'8,1%, valore questo inferiore ai livelli medi dell'Area euro.

Sul fronte dei prezzi al consumo, nonostante le forti pressioni al rialzo provenienti direttamente da fattori di origine internazionale, il 2004 ha visto una decisa frenata del tasso di inflazione che si è attestato al +2,2%, con un calo di 5 decimi di punto rispetto al 2003.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

LA LIBERALIZZAZIONE DEL MERCATO DI TRASPORTO SU FERRO

L'evoluzione della politica della concorrenza ha visto aumentare gli sforzi dell'Italia per l'eliminazione delle barriere alla concorrenza, soprattutto nei settori di pubblica utilità.

Nel quadro della liberalizzazione del mercato dei trasporti le licenze di trasporto ferroviario rilasciate dall'Autorità Ministeriale preposta a fine 2004 ammontavano a 34. Fra queste imprese titolari di licenza, la metà è anche in possesso del certificato di sicurezza rilasciato da Rete Ferroviaria Italiana Spa, mentre le imprese operanti sulla rete RFI, quelle cioè che hanno stipulato con RFI contratti di utilizzo di tracce orario, sono salite a 13.

Nel complesso nell'anno 2004 sulla rete di RFI hanno circolato 337,6 milioni di treni-km con un incremento del 3,7% sul 2003. I treni-km effettuati nel 2004 da operatori terzi rispetto al Gruppo FS, hanno sfiorato i 4,8 milioni con un incremento di quasi il 30% sull'anno precedente. Resta comunque ancora contenuta l'incidenza dei treni-km effettuati dagli operatori terzi rispetto al volume complessivo dei treni-km circolati sulla rete RFI (1,4%); tuttavia, l'incidenza dei treni-km effettuati da operatori terzi sale al 4% se si fa riferimento ai soli treni-km merci.

LO SCENARIO FERROVIARIO EUROPEO

In base ai dati di traffico provvisori del 2004 recentemente diffusi dall'UIC, la domanda di trasporto ferroviario nei Paesi dell'Unione Europea è stata nel complesso caratterizzata da una più intensa vivacità rispetto all'anno passato, facendo registrare una crescita dell'1,1% nei viaggiatori-km a fronte di una stasi riscontrata nel 2003, e un nuovo incremento nelle tonnellate-km dell'1,6% che va a consolidare il già positivo risultato dell'anno scorso (+1,3%). Le singole imprese ferroviarie presentano tuttavia risultati di traffico abbastanza differenziati tra loro.

Per quanto riguarda Trenitalia, dopo un triennio caratterizzato da flessioni dei volumi dei viaggiatori-km e delle tonnellate-km, il 2004 mostra *performance* positive in entrambi i comparti.

In particolare, nel comparto del traffico viaggiatori, Trenitalia chiude il 2004 con una crescita dei viaggiatori-km dello 0,8% rispetto al 2003, che risulta sostanzialmente in linea con la crescita media europea (+1,1% sul 2003). *Performance* di sviluppo sostenute e ben superiori alla media europea si riscontrano per le ferrovie francesi, belghe e inglesi (rispettivamente del 3,8% del 5% e del 3%).

Per contro, la domanda viaggiatori si presenta in calo per le ferrovie polacche (-5,2%), slovacche (-3,9%), ungheresi (-2,1%) e spagnole (-1,6%).

Pressoché stazionari, invece, i volumi di traffico delle ferrovie austriache e tedesche, mentre in leggera crescita sono stati i viaggiatori-km trasportati dalle ferrovie ceche (+1,4%) e danesi (+2,2%).

Nel settore delle merci i risultati raggiunti dal Trenitalia nel 2004 mostrano un aumento (+3,7%) ben superiore alla media europea.

Risultati ancora più brillanti rispetto alla media UE si sono avuti per le ferrovie tedesche, austriache, ungheresi e belghe (rispettivamente del 4,7%, 6,7%, 7,5% e 5,4%) grazie anche alla

forte crescita del loro traffico internazionale; aumenti di traffico più modesti si sono avuti per le ferrovie polacche (+1%) e le ferrovie finlandesi (+0,6%).

In flessione, invece, i volumi del traffico merci delle ferrovie francesi (-3,7%), spagnole (-2,2%), slovacche (-4,3%) e ceche (-5,7%).

EVOLUZIONE DEI MERCATI DI RIFERIMENTO DELLE IMPRESE FERROVIARIE

La ripresa dell'attività economica ha avuto effetti positivi sul mercato dei trasporti.

Infatti, secondo l'ultima indagine congiunturale sul settore dei trasporti curata da Federtrasporto, nel 2004 la mobilità complessiva viaggiatori e merci è aumentata in quasi in tutti i principali comparti.

Il trasporto ferroviario di passeggeri cresce dello 0,8% grazie soprattutto al buon *trend* evolutivo dei viaggiatori-km che si muovono sulle brevi distanze (+2%).

Per quanto riguarda gli altri comparti, il 2004 chiude con un bilancio finale di nuove immatricolazioni di autovetture in crescita dello 0,5% sul 2003.

Le percorrenze degli autoveicoli leggeri in autostrada, crescono dell'1,6%.

Anche il traffico aereo di passeggeri nel 2004 è risultato in aumento, praticamente in tutti i principali aeroporti italiani. Infatti, nel 2004 i viaggiatori sono cresciuti nel complesso del 7%, con un marcato sviluppo del traffico internazionale (+13,5%) a fronte di una stasi nei volumi del traffico nazionale.

Anche per quanto riguarda il trasporto crocieristico nei porti italiani, il 2004 dovrebbe chiudere con una crescita complessiva dei viaggiatori del 4%.

Nel comparto merci, il traffico nel 2004 registra una positiva inversione di tendenza con un ritorno alla crescita delle tonnellate-km del 3,6%, grazie alla buona *performance* del traffico interno che si sviluppa del 9,3% a fronte di un calo del 2,1% nella componente internazionale. La crescita delle tonnellate-km su ferro ha riguardato sia il trasporto combinato (+3,8%) che quello tradizionale (+3,5%).

Il 2004 presenta invece ancora più ombre che luci per quanto riguarda il trasporto merci su strada, anche se sulla base delle ultime previsioni della domanda il settore dovrebbe lentamente avviarsi verso una graduale ripresa.

In crescita nel 2004 sono state le nuove immatricolazioni dei veicoli commerciali (+3,3%), mentre le percorrenze autostradali dei veicoli pesanti, che sono una buona *proxi* dell'andamento del trasporto su gomma, segnano un aumento del 3,8% sul 2003.

Il trasporto aereo di merci con una crescita del 4% sul 2003 conferma il positivo *trend* in atto da diversi anni.

In aumento infine anche i volumi del traffico marittimo, ai quali hanno contribuito positivamente quasi tutti i principali porti italiani.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Conto economico riclassificato

	(in migliaia di euro)		
	2004	2003	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.035.927	1.036.272	(345)
- Ricavi da Traffico	754.498	671.540	82.958
- Altri ricavi	281.429	364.732	(83.303)
Ricavi da Stato e da altri Enti	1.305.494	1.363.486	(57.992)
Contratto di Programma	1.304.000	1.359.100	(55.100)
Altri contributi in conto esercizio	1.494	4.386	(2.892)
RICAVI OPERATIVI	2.341.421	2.399.758	(58.337)
Costo del lavoro	(1.535.461)	(1.529.937)	(5.524)
Altri costi	(1.141.640)	(1.152.838)	11.198
Capitalizzazioni - variazione rimanenze	337.087	355.849	(18.762)
Totale costi	(2.340.014)	(2.326.926)	(13.088)
MARGINE OPERATIVO LORDO	1.407	72.832	(71.425)
Ammortamenti netti e svalutazioni cespiti	(1.829.968)	(1.926.372)	96.404
Utilizzo Fondi rettifica ammortamenti	1.829.968	1.926.372	(96.404)
Accantonamenti netti e svalutazioni	(150.051)	(103.027)	(47.024)
Saldo proventi/oneri diversi	115.428	33.088	82.340
RISULTATO OPERATIVO	(33.216)	2.893	(36.109)
Saldo gestione finanziaria	27.642	14.103	13.539
Componenti straordinarie nette	32.384	(15.528)	47.912
RISULTATO ANTE IMPOSTE	26.810	1.468	25.342
Imposte sul reddito	(26.500)	0	(26.500)
RISULTATO DEL PERIODO	310	1.468	(1.158)

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

- ✓ per i ricavi delle vendite e delle prestazioni si registra un lieve decremento (euro 345 mila) determinato dall'effetto combinato di:
 - incremento dei ricavi da traffico (euro 82.958 mila) dovuto all'aumento dei volumi di traffico, al riequilibrio nel carico della rete e ad un minore sconto erogato per la variazione del mix di offerta (ovvero aver effettuato corse su tratte di rete con sconti differenziati);

- decremento degli altri ricavi (euro 83.303 mila) è dovuto principalmente alla riduzione dei proventi immobiliari (per effetto della scissione a favore di FRE) e dei servizi di pulizia;
- ✓ per i ricavi da contributi da Stato ed Enti, si registra un decremento di euro 57.992 mila principalmente imputabile alla riduzione dei contributi da Contratto di Programma a seguito della riduzione dell'autorizzazione di spesa prevista dal D. L. n. 168 dell'11.7.2004 "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" indicati nel capitolo 1541 della Finanziaria 2004;
- ✓ per il costo del lavoro si registra un incremento di euro 5.524 mila per effetto combinato dei seguenti fattori:
 - un incremento relativo agli effetti economici di trascinamento del rinnovo contrattuale 2004, come descritto nel paragrafo delle "risorse umane";
 - una riduzione della consistenza media pari a 783 addetti/quadri;
 - una riduzione del costo medio unitario per addetto/quadro;
- ✓ per gli altri costi si registra un decremento di euro 11.198 mila dovuto all'effetto combinato di:
 - un incremento degli acquisti di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci di euro 23.409 mila;
 - un incremento dei costi per servizi di euro 9.822 mila;
 - un decremento di euro 34.890 per la variazione delle rimanenze di materie prime;
 - la variazione residua per oneri diversi di gestione al netto delle sopravvenienze passive della gestione caratteristica;
- ✓ per le capitalizzazioni si registra una diminuzione di euro 18.762 mila dovuta a minori capitalizzazioni del costo del lavoro in conseguenza del minor numero di ore attribuito agli interventi di investimento, dovuto sia alla riduzione delle consistenze del personale tecnico, sia ad una redistribuzione di attività tra manutenzione ordinaria e straordinaria C'è da notare che la quota inerente la capitalizzazione degli interessi sul prestito ISPA di euro 3.079 mila viene ricompresa nel saldo della gestione finanziaria;
- ✓ gli ammortamenti, e il corrispondente utilizzo dell'apposito fondo Integrazione e ristrutturazione ex lege 448/98, registrano un decremento di euro 96.404 mila determinato dall'azzeramento del coefficiente relativo alla categoria terreni e dall'operazione di scissione immobiliare;
- ✓ gli accantonamenti e le svalutazioni ammontano ad € 150.051 mila, subendo un incremento pari a euro 47.024 mila, e sono principalmente composti come di seguito riportato:
 - euro 62.398 mila per contenzioso verso il personale principalmente a seguito del ricalcolo degli oneri contributivi;
 - euro 78.000 mila per contenzioso ENEL;
 - euro 2.200 mila per smaltimento traverse;
 - euro 2.092 mila per contenzioso verso Ferservizi;
 - euro 5.349 mila per adeguamento del fondo svalutazione;
- ✓ il saldo proventi ed oneri diversi registra un incremento per euro 82.340 mila determinato principalmente da:
 - un incremento delle plusvalenze ordinarie per rilascio del fondo IDAFF (€ 33.994 mila) e INAIL (€ 21.251 mila);
 - un incremento delle sopravvenienze attive ordinarie per maggiori vendite di materiali fuori uso;

- ✓ il saldo della gestione finanziaria registra un incremento pari a euro 13.539 mila dovuto agli interessi passivi sul prestito ISPA, capitalizzati sui nodi dell'AV/AC, al netto di quelli attivi per euro 3.079 mila e all'incremento degli interessi attivi sul c/c intersocietario determinato dall'aumento della giacenza media a seguito della maggiore liquidità acquisita con la scissione immobiliare;
- ✓ il saldo delle componenti straordinarie nette passa da un valore negativo di euro 15.528 mila del 2003 a uno positivo di euro 32.384 mila del 2004 determinato prevalentemente dall'effetto congiunto delle seguenti operazioni:
 - rilascio del fondo eccedente per debiti in contestazione verso ENEL (€ 9.000 mila) e chiusura della relativa quota parte di debito (€ 4.000 mila);
 - rilascio del fondo eccedente per la dismissione del compendio immobiliare di Porta Vittoria (€ 7.104 mila);
 - il valore residuo è l'effetto combinato di rettifiche contabili di costi e ricavi inerenti esercizi precedenti.