

Vale la pena di ricordare che, con lettera del 31 Luglio 2000, il Ministro del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica ha approvato il progetto di scissione parziale nel supposto che FS

1. determinasse con precisione il periodo di transizione in cui la società per l'infrastruttura sarebbe stata partecipata al 100% dal Tesoro;
2. assumesse l'impegno formale e sostanziale al rigoroso rispetto della tempistica in modo da limitare al minimo indispensabile il controllo diretto della società per l'infrastruttura da parte del Tesoro.

L'opzione individuata consiste nell'avvio, a seguito dell'atto di scissione in favore di FS Holding S.r.l., delle procedure di conferimento in natura di cui all'art. 2343 Codice Civile, che saranno disposte dal Consiglio di Amministrazione di FS Holding S.r.l. d'intesa con Ministero dell'Economia e delle Finanze (già Ministero del Tesoro), previa l'adozione da parte dello stesso Dicastero della determinazione di apportare ad FS Holding S.r.l. in conto futuro aumento di capitale le azioni rappresentative dell'intero capitale sociale di RFI (già FS) post scissione, autorizzando contestualmente la girata del relativo titolo azionario.

Considerato che l'apporto viene effettuato provvisoriamente al valore nominale delle azioni, FS Holding - a fronte di detto apporto - emetterà, a favore del Ministero dell'Economia e delle Finanze (già Ministero del Tesoro) solo al termine delle procedure di valutazione della società RFI, avviate ai sensi del menzionato articolo 2343 del codice civile, azioni di valore pari al valore che verrà attribuito a RFI dalla perizia in questione.

Di conseguenza, in ragione della natura meramente provvisoria della determinazione del valore e, nelle more della relazione di stima ex art. 2343 c.c., detto apporto non costituisce posta del patrimonio netto della società conferitaria che, tuttavia, a fronte della iscrizione del valore nominale delle azioni, tra le partecipazioni in imprese controllate, iscrive, nel passivo dello Stato patrimoniale, un fondo rischi partecipazioni di pari importo.

L'Ing. Cimoli sottolinea che, in conclusione, per effetto delle suddette operazioni il Ministero dell'Economia e delle Finanze (già Ministero del Tesoro) deterrà la partecipazione diretta totalitaria di FS Holding e, per il tramite di quest'ultima, di RFI S.p.A. oltre che, ovviamente, di Trenitalia S.p.A. e delle altre partecipazioni detenute direttamente e/o indirettamente da Holding stessa.

Relativamente alla tempistica delle operazioni necessarie per concretizzare e portare a compimento l'iter sopra descritto – che, peraltro, nelle scelte e modalità operative ripete quanto già deliberato dalla citata assemblea del 15 novembre 2000 – precisa quanto segue:

- in data odierna è stato stipulato l'atto di scissione, in modo da consentire il perfezionamento degli adempimenti successivi (deposito dell'atto per l'iscrizione nel Registro delle Imprese e deposito dello Statuto) e rispettare la data del 1° luglio per l'efficacia dell'atto con la "nascita" della Società per l'Infrastruttura (RFI)
- in una sequenza temporale di continuità verrà effettuato l'apporto di RFI ad FS Holding S.r.l., mediante girata del titolo rappresentativo del nuovo capitale (di RFI) post scissione in modo tale da assicurare la contestualità delle operazioni verso l'assetto a regime (Ministero dell'Economia e delle Finanze – già Ministero del Tesoro - che controlla FS Holding S.r.l. e, per il suo tramite, RFI e Trenitalia, oltre alle partecipazioni detenute direttamente e/o indirettamente da Holding stessa).

Per quanto riguarda l'atto di scissione, precisa che l'assemblea straordinaria di FS S.p.A. del 9 aprile 2001, nell'approvare il progetto di scissione ha, tra l'altro, espressamente, deliberato:

- di ridurre con effetto dalla data di scissione il capitale sociale dalle attuali lire 39.894.687.459.000 a lire 32.909.737.446.000, col conseguente annullamento di n. 5.984.950.013 azioni ordinarie del valore nominale di lire mille cadauna e di modificare conseguentemente l'art.5 dello Statuto Sociale, conferendo al Presidente del Consiglio di Amministrazione tutti i più ampi poteri nessuno escluso o eccettuato, per il perfezionamento dell'atto.

Preliminarmente sottolinea che il Consiglio di Amministrazione di FS S.p.A., nella seduta del 1° giugno 2001, in ragione della duplice carica da lui ricoperta quale Presidente sia di FS S.p.A. che di Holding S.r.l., al fine di assicurare l'opportuna alterità delle parti costituite nel pubblico atto di scissione, ha deliberato di conferire ad altro Consigliere di Amministrazione, individuato nel Dott. Gabriele Spazzadeschi, tutti i poteri come sopra già conferiti.

Inoltre, in sede di atto di scissione, è stato dato conto delle variazioni che hanno interessato il complesso aziendale in questione dalla data della situazione patrimoniale di riferimento della società scissa FS S.p.A. (30 novembre 2000) sino alla data del 1° gennaio 2001, periodo in cui le operazioni della medesima società scissa sono state imputate alla società beneficiaria (FS Holding S.r.l.), variazioni accertate sulla base del bilancio di esercizio al 31.12.2000 di FS S.p.A., in precedenza approvato.

Alla luce delle variazioni di cui sopra e considerato che, per effetto della scissione, si sono verificate delle modifiche rispetto all'ammontare del capitale sociale di cui al progetto di scissione, la presente assemblea, alla presenza dello stesso Notaio che ha redatto l'atto di scissione - e, dunque, in sede straordinaria - dovrà adottare le correlate determinazioni.

L'Assemblea, preso atto di quanto rappresentato dal Presidente e in particolare

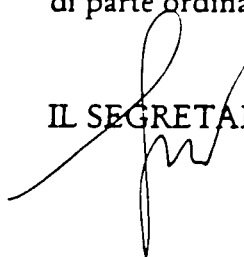
- degli adempimenti attuati e che restano da attuare per dare esecuzione al progetto di riassetto di FS S.p.A., così come delineato ed approvato dall'assemblea del 15 novembre 2000, ed in particolare della esigenza che l'unico socio Ministero dell'Economia e delle Finanze (già Ministero del Tesoro) disponga l'apporto ad FS Holding S.r.l., in conto futuro aumento di capitale, mediante girata, del titolo azionario rappresentativo dell'intera partecipazione al capitale sociale di RFI S.p.A. (già FS) post scissione,
- della decisione del Consiglio di Amministrazione di FS S.p.A. del 1° giugno 2001 con la quale il mandato a perfezionare l'atto di scissione è stato conferito al Consigliere di Amministrazione Dott. Gabriele Spazzadeschi, al fine di assicurare la opportuna alterità delle parti costituite all'atto di scissione medesimo

- dell'avvenuta stipula, per atto pubblico, dell'atto di scissione parziale dà atto che
- l'apporto di cui sopra viene effettuato, provvisoriamente, al valore nominale delle azioni suddette e che la società Holding S.r.l., a fronte di detto apporto, emetterà, a favore del Ministero dell'Economia e delle Finanze (già Ministero del Tesoro), solo a conclusione delle procedure di valutazione di cui all'art. 2343 del codice civile, azioni di valore pari al valore che verrà attribuito alla Società RFI dalla perizia;
- in ragione della natura meramente provvisoria della determinazione del valore e, nelle more della relazione di stima ex art. 2343 c.c., detto apporto non costituisce posta del patrimonio netto della società conferitaria che, tuttavia, a fronte della iscrizione del valore nominale delle azioni, tra le partecipazioni in imprese controllate, iscrive, nel passivo dello Stato patrimoniale, un fondo rischi partecipazioni di pari importo.

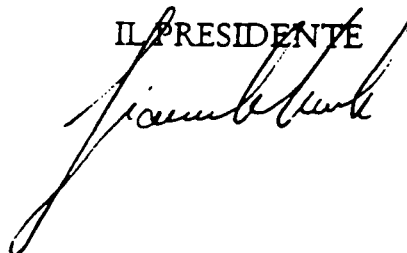
=====

Il Presidente, in mancanza di argomenti da trattare in merito al punto 3^a all'o.d.g. (Varie ed eventuali), null'altro essendovi da deliberare e non avendo alcuno dei presenti chiesto ulteriormente la parola, alle ore 15.10 dichiara chiusa l'Assemblea di parte ordinaria.

IL SEGRETARIO



IL PRESIDENTE



Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni

Sede in Roma - Piazza della Croce Rossa, 1



Bilancio di esercizio 2000

- ◆ **Relazione sulla gestione**
- ◆ **Bilancio al 31/12/2000**
- ◆ **Allegato 1**
- ◆ **Allegato 2**

Indice

Relazione sulla gestione

A) Informazioni di carattere generale

- 1 - Condizioni operative e sviluppo dell'attività
- 2 - Valore della produzione
- 3 - Costi della produzione
- 4 - Gestione finanziaria
- 5 - Investimenti ed opere consegnate nell'esercizio 2000
- 6 - Aumenti di capitale sociale

B) Informazioni di carattere particolare

- 1 - Attività di ricerca e sviluppo
- 2 - Attività delle imprese controllate e collegate e rapporti con le stesse
- 3 - Fatti di rilievo intervenuti nel corso dell'esercizio 2000
- 4 - Fatti di rilievo avvenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio 2000
- 5 - Indagini giudiziarie e contenziosi
- 6 - Evoluzione prevedibile della gestione
- 7 - Proposte del Consiglio di Amministrazione

Allegato A alla relazione sulla gestione

Bilancio di esercizio 2000

Stato Patrimoniale e Conto Economico

- Stato Patrimoniale attivo
- Stato Patrimoniale passivo
- Conti d'ordine
- Conto Economico

Nota Integrativa

- Sezione 1: Attività della Società
 - Contratto di compravendita di ramo d'azienda
 - Contenuto e forma del bilancio
- Sezione 2: Introduzione ai criteri di redazione del bilancio
- Sezione 3: Criteri di valutazione
- Sezione 4: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni
 - Stato Patrimoniale : Attivo
 - Stato Patrimoniale : Passivo
 - Stato Patrimoniale : Conti d'ordine
 - Conto Economico
- Sezione 5: Altre informazioni

Allegati

1) Rendiconto finanziario

2) Prestiti trasferiti allo Stato -

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione della società di revisione

Consiglio di Amministrazione

(in carica dal 18 Febbraio 1998 al 21 Febbraio 2001)

Presidente

DEMATTE' Prof. Claudio

Amministratore Delegato

CIMOLI Ing. Giancarlo

Consiglieri

DONATI On. Anna

GABRIELLI Prof. Gilberto

PODESTA' Prof. Claudio

SCOCA Prof. Franco Gaetano

SEBASTIANI Prof. Mario

TESINI On. Giancarlo

ULISSI Avv. Roberto

Collegio Sindacale

Presidente

VINCENTI Dr. Mario

Sindaci effettivi

BERTINI Prof. Umberto

ROSACE Prof. Santo

Sindaci supplenti

BILOTTI Dr. Francesco

LA CAVA Dr. Ugo

Consiglio di Amministrazione

In carica dal 22 Febbraio 2001 (Assemblea del 22 Febbraio 2001)

Presidente

CIMOLI Ing. Giancarlo

Amministratore Delegato

CIMOLI Ing. Giancarlo (*)

Consiglieri

PODESTA' Prof. Claudio
FORLENZA Dott. Francesco
MORETTI Ing. Mauro
EGIDI Dott. Luca (**)

(*) Il C.d.A., riunitosi successivamente, ha confermato l'Ing. CIMOLI quale Amministratore Delegato della Società, attribuendogli i medesimi poteri già conferitigli dal precedente Consiglio.

(**) Dimissionario dal 4 Maggio 2001. Il C.d.A. del 15 Maggio 2001, con decorrenza da questa stessa data, ha nominato in sua sostituzione il Dott. Gabriele SPAZZADESCHI.

FERROVIE DELLO STATO
SOCIETÀ DI TRASPORTI E SERVIZI PER AZIONI

RELAZIONE SULLA GESTIONE
AL 31 DICEMBRE 2000

Signori Azionisti,

il bilancio dell'esercizio 2000, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, è stato redatto, come per il precedente esercizio, in conformità degli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile.

Il Consiglio d'Amministrazione in carica, è stato nominato il 22 febbraio 2001.

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2000

A) INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Il 2000 sarà certamente ricordato come un anno di svolta nella storia delle Ferrovie dello Stato.

E' stato infatti avviato, e già largamente realizzato, con il trasferimento alla Società Trenitalia S.p.a. (già I.T.F. S.p.a.) di tutte le attività afferenti il trasporto ferroviario, il processo di riorganizzazione societaria - conforme al modello delineato con le Direttive governative del 30 gennaio 1997 e del 18 marzo 1999 ed agli indirizzi del Ministero del Tesoro espressi con lettera del 31 luglio 2000 - volto a favorire la trasformazione delle Ferrovie in un Gruppo aziendale moderno, efficiente ed articolato, in grado di fronteggiare le sfide del mercato dopo la progressiva liberalizzazione del mercato stesso in ambito europeo.

La separazione delle attività di trasporto da quelle di gestione dell'infrastruttura ferroviaria - realizzata nel solco del processo di divisionalizzazione già attuato negli anni passati - costituisce, dunque, la risposta della FS S.p.a. alle profonde modificazioni dello scenario competitivo ed istituzionale nel settore ferroviario; tale operazione è peraltro coerente con gli obiettivi di risanamento posti a base del Piano d'Impresa 1999-2003.

Trenitalia, che incorpora le attività svolte dalle Divisioni Passeggeri, Trasporto Regionale e Cargo, nonché dall'Unità Tecnologie Materiale Rotabile, è stata resa operativa il 1° giugno 2000. Essa ha vissuto una prima fase (giugno-novembre) in regime d'affitto del ramo d'azienda "Trasporto" e successivamente - a partire dal 1° dicembre - è diventata definitiva cessionaria del ramo d'azienda stesso.

Sempre nel corso del 2000 è stata avviata la seconda fase del processo di riorganizzazione societaria destinata a concludersi entro il 1° semestre del 2001.

L'obiettivo è quello di conseguire un assetto del Gruppo, a regime, articolato su una Holding - interamente controllata dal Tesoro - che a sua volta detenga il pieno controllo delle società operative riguardanti distintamente le attività di trasporto (Trenitalia) e quelle di realizzazione e di gestione dell'infrastruttura.

Tale seconda fase è incentrata sulla scissione parziale, da FS S.p.a., dei rami d'azienda relativi alle attività di Corporate e al Centro Servizi, che verranno incorporati nella Società FS Holding S.r.l., Società costituita dalla stessa FS S.p.a., in qualità di socio unico, in data 15 dicembre 2000.

Contestualmente all'operazione di scissione – deliberata dalle Assemblee di FS S.p.a. e FS Holding S.r.l. il 9 aprile 2001 – il Tesoro provvederà ad apportare a FS Holding la propria partecipazione in FS S.p.a.

Questo passaggio storico è stato inoltre accompagnato da altri due eventi non meno importanti: la liberalizzazione delle attività di trasporto, fortemente voluta dal Ministero dei Trasporti, e l'avvio alla liberalizzazione del trasporto locale. Infatti, entro l'anno 2003, le Regioni dovranno bandire delle apposite gare per il trasporto pubblico locale.

Altro capitolo importante dell'anno 2000 è stato quello della valorizzazione degli asset patrimoniali. A tale proposito si segnala che FS, che dispone di una gran quantità di siti idonei all'installazione d'antenne ed apparati di telecomunicazione, è stata contattata, durante i primi mesi del 2000, da operatori interessati a partecipare alla gara per il rilascio delle licenze UMTS, in ordine al possibile utilizzo degli immobili ferroviari per l'installazione di tali apparecchiature.

Successivamente FS ha esteso tali contatti anche ad altri potenziali *bidder* della gara UMTS – e cioè a tutti quelli che risultavano non disporre ancora di un network completo per l'installazione di antenne – in modo da creare la massima “tensione competitiva” intorno ai propri asset.

In prima battuta, sono state valutate ipotesi di partnership societaria (per effetto delle quali FS avrebbe “apportato” il diritto di uso dei propri siti nei costituendi consorzi) ma si è successivamente optato per un'ipotesi di accordo meramente commerciale.

Dai predetti contatti è scaturita un'intesa con la società IPSE 2000 S.p.a., in forza della quale, in data 25 ottobre 2000, FS ha ceduto a detta società il diritto di selezionare ed utilizzare, fino al 31 dicembre 2016, 1.500 siti su cui installare antenne ed apparecchiature per la tecnologia UMTS.

Di detti siti, 225 sono stati individuati nelle maggiori città italiane (Roma, Milano, Genova, Torino, Venezia, Bologna, Firenze, Napoli, Bari e Palermo), su aree che sono nella disponibilità di FS S.p.a. ed estranee al rapporto con la controllata Grandi Stazioni S.p.a.

L'efficacia del contratto suddetto è stata subordinata all'ottenimento da parte di IPSE di una delle licenze messe all'asta dal Governo per telefonia UMTS. Detta licenza, che è stata rilasciata dall'Autorità per le Telecomunicazioni in data 10 gennaio 2001, prevede una durata di 15 anni a decorrere dal 1° gennaio 2002 ed è rinnovabile ai sensi del D.P.R. n. 318/97.

Si segnala, inoltre, il significativo impulso allo sviluppo delle attività di valorizzazione, scaturito dalle seguenti circostanze:

- la sottoscrizione del contratto, fra FS e la propria controllata Metropolis S.p.a., per la valorizzazione del patrimonio immobiliare disponibile di proprietà di FS;
- la riqualificazione della Stazione Termini di Roma (i cui interventi sono stati realizzati con i contributi “giubilari” della Presidenza del Consiglio dei Ministri), e l'avvio dei lavori di ristrutturazione di altri complessi immobiliari (per un investimento complessivo di circa 700 miliardi di lire in tre anni) a seguito del contratto stipulato tra FS e la controllata Grandi Stazioni S.p.a., che disciplina l'utilizzo dei complessi immobiliari delle 13 maggiori stazioni ferroviarie del Paese;
- la conclusione, nel corso del 1° semestre 2000, della procedura di selezione del partner privato con cui condividere il business della valorizzazione dei complessi di

stazione e di infrastrutture nodali di trasporto, e la conseguente operazione di aumento del capitale sociale della stessa Società Grandi Stazioni, da riservare in sottoscrizione al nuovo socio "Schemaventiquattro S.p.a.", come meglio illustrato nel prosieguo della presente Relazione (punto B.2).

Va detto, peraltro, che ulteriore impulso alle iniziative, in ordine alle attività in discorso, è stato dato:

- con l'approvazione, da parte del Consiglio di amministrazione di FS del 16 febbraio 2001, del "Progetto Medie Stazioni" destinato a replicare su circa cento stazioni di medie dimensioni quanto già fatto o avviato sulle stazioni più grandi;
- con lo sviluppo del "Progetto Basicotel" finalizzato alla realizzazione di quel particolare asset infrastrutturale che è rappresentato dalla rete di elettrodi di FS, ed il cui avvio risale al 28 dicembre 1999, data di costituzione, da parte di FS in qualità di socio unico, della Società appunto denominata Basicotel S.r.l. (ora Basicotel S.p.a.). Tale progetto ha preso le mosse dalla dinamica del mercato delle telecomunicazioni in Europa, ed in particolare in Italia, indotta, da un lato, dalla spinta impressa alla liberalizzazione del mercato della telefonia fissa, e, dall'altro, dalla forte crescita dei servizi legati ad Internet. In sintesi il progetto prevede che la Società Basicotel realizzi un network nazionale di fibra ottica (c.d. backbone) utilizzando il supporto fisico offerto da una porzione della rete di trasmissione elettrica di proprietà di FS (circa 4.000 Km.) e che, a realizzazione avvenuta la stessa Basicotel goda del diritto di utilizzo esclusivo del backbone per il periodo residuo fino al 2020, a fronte di un determinato corrispettivo da pagarsi in rate annuali.

Elemento di accelerazione, nella realizzazione del Progetto stesso, è stato la conclusione, nei termini meglio illustrati più avanti, della procedura di selezione, avviata ad aprile 2000, del partner privato con cui condividere il business in questione.

A.1- CONDIZIONI OPERATIVE E SVILUPPO DELL' ATTIVITÀ

Il quadro macroeconomico di riferimento

Secondo le stime formulate dall'ISAE (Istituto Studi Analisi Economica), nel rapporto di previsione di gennaio 2001, dopo la forte accelerazione della prima metà dell'anno, la crescita dell'economia mondiale è notevolmente rallentata nella seconda parte dell'anno 2000 a causa degli aumenti delle quotazioni del greggio e della frenata da parte degli Stati Uniti. Nonostante ciò la crescita dell'economia mondiale nel 2000 è stata particolarmente elevata: il prodotto lordo è aumentato del 4,7%, mentre il commercio mondiale di beni dell'11% circa; bisogna risalire alla metà degli anni ottanta per trovare tassi simili.

L'Unione Europea Monetaria ha beneficiato del consolidamento della domanda interna e la debolezza dell'Euro ha permesso un aumento delle esportazioni: in media d'anno il PIL è aumentato del 3,4% (2,5% nel 1999); tuttavia i segnali di rallentamento nella crescita hanno iniziato a manifestarsi nell'ultimo trimestre specialmente per effetto dello shock petrolifero.

Come osservato per l'economia internazionale, anche in Italia l'attività economica è sensibilmente rallentata nella seconda metà del 2000 attestandosi su un tasso di crescita dell'1,9% in ragione d'anno (3% nel primo semestre). Pur tuttavia la crescita su base annua

si è rafforzata ed il PIL in media d'anno è aumentato del 2,9% (1,4% nel 1999), tasso questo significativamente più elevato dei modesti ritmi di sviluppo che avevano caratterizzato gli ultimi anni, ma ancora inferiore alla crescita degli altri partners europei.

I buoni risultati conseguiti in media d'anno dall'economia italiana nel 2000 sono stati determinati dal positivo andamento della domanda interna nelle principali componenti e soprattutto dalla forte crescita delle esportazioni nette. Nel 2000 il contributo della domanda alla crescita del PIL è stato del 2,1%.

Gli investimenti sono cresciuti del 6,4%, mentre i consumi delle famiglie si sono mantenuti su ritmi più contenuti (+2,1%), risentendo anche di un aumento del clima d'incertezza tra le famiglie. Il contributo delle esportazioni nette è sensibilmente migliorato. Ciò ha riflesso la notevole crescita delle esportazioni italiane sui mercati mondiali (+10,7%), in particolare verso i paesi extra UE, grazie anche alla svalutazione dell'Euro. Anche le importazioni sono aumentate ad un ritmo crescente (+9%, mantenendo però una dinamica inferiore a quella delle esportazioni.)

Il 2000 è stato un anno decisamente buono per la produzione industriale in Italia; i dati definitivi diffusi dall'ISTAT indicano in media d'anno un aumento del 3,2% che ha interessato, anche se con diversa intensità, tutte e tre le sue componenti: beni finali d'investimento (+4,8%), beni intermedi (+3,6%) e beni finali di consumo (+1%). Su base congiunturale la crescita è stata assai elevata nella prima metà dell'anno per poi assestarsi, a partire dall'estate, su tassi più contenuti.

L'inflazione al consumo è rapidamente risalita a giugno 2000, portandosi al 2,7% per poi rimanere sostanzialmente inalterata per tutto il secondo semestre. Nella media annuale, il tasso d'inflazione è stato del 2,5%, in sostanziale aumento rispetto al risultato medio del 1999 (+1,7%) e al di sopra dell'obiettivo programmatico del Governo (2,3%). Tuttavia il differenziale d'inflazione dell'Italia rispetto all'area dell'Euro, si è progressivamente ridotto.

Per quanto riguarda la finanza pubblica, nel 2000 la discesa del deficit pubblico in rapporto al PIL si è attestata all'1,5%. In progressivo miglioramento, anche se ancora attestato a livelli particolarmente elevati, appare nel preconsuntivo del 2000 il rapporto debito pubblico/PIL, che ha fatto registrare una diminuzione di 3,4 punti percentuali rispetto al 1999, scendendo all'attuale 111,7%.

Sviluppo della domanda e andamento dei mercati in cui opera la società

Il settore dei trasporti ha evidenziato nel 2000 una crescita generalizzata della mobilità complessiva ad un ritmo più sostenuto di quello dell'anno precedente, sia nel comparto viaggiatori che in quello delle merci. In particolare per quanto riguarda il settore autostradale, l'AISCAT ha rilevato nel comparto viaggiatori, un aumento delle percorrenze dei veicoli leggeri del 2,6% (2,9% nel 1999), mentre, nel settore merci, l'aumento delle percorrenze dei veicoli pesanti è stato del 5,6% (quasi un punto percentuale in più rispetto al 1999).

Il traffico aereo, secondo i dati comunicati dall'ASSAEROPORTI, ha evidenziato tassi di crescita molto sostenuti, nell'ordine dell'11,9% per quanto riguarda il numero dei viaggiatori e del 6,8% per quanto riguarda le tonnellate trasportate rispetto l'anno precedente.

Per il traffico marittimo, infine, l'ASSOPORTI ha rilevato la crescita dei volumi del traffico viaggiatori e merci nella gran parte dei porti italiani.

Andamento della gestione nei settori in cui opera la Società

Il traffico ferroviario

Come già detto in precedenza, in data 30 maggio 2000, FS ha concesso in affitto, con inizio dal 1° giugno 2000, alla Società Trenitalia, il ramo d'azienda "Trasporto" comprendente la Divisione Passeggeri, la Divisione Cargo, la Divisione Trasporto Regionale e l'Unità Tecnologie Materiale Rotabile. Con decorrenza 1° dicembre 2000, lo stesso ramo d'azienda è stato ceduto in via definitiva alla Società Trenitalia S.p.a.

Ciò che di seguito viene esposto, mette in evidenza e rappresenta le attività di trasporto svolte - nel periodo gestionale che va dal 1° gennaio 2000 al 31 maggio 2000 - dalle Divisioni suddette quando queste facevano ancora parte integrante della struttura della Ferrovie dello Stato S.p.a.

Il prodotto globale venduto dalla FS, espresso dalla somma dei Viaggiatori/km e delle Tonnellate/km, è stato di 28.234 miliardi di Unità di Traffico (UT) con un incremento del 2,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (27.495 di UT).

L'andamento, pur evidenziando ottime performance nel settore merci in termini di tonnellate km, ha fatto registrare ancora una lieve flessione (-0,4%) nei viaggiatori km nel loro complesso, anche in presenza di un progressivo recupero della perdita nei volumi della domanda. Tale recupero lascia ben sperare per una ripresa del traffico viaggiatori ed un ritorno, dopo oltre un triennio, a tassi di crescita medio annui positivi.

Traffico Viaggiatori media-lunga percorrenza e traffico regionale

I viaggiatori-km trasportati sono stati 17,6 miliardi, valore questo pressoché identico a quello dell'analogo periodo del 1999.

In particolare, la Divisione Trasporto Regionale ha fatto registrare un'ulteriore espansione della domanda con un incremento dei viaggiatori-km del 2,6%, rispetto allo stesso periodo del 1999. Per contro, la domanda soddisfatta dalla Divisione Passeggeri, pur mostrando i primi segnali di ripresa, è stata debole, in quanto è stata ancora influenzata da una fase negativa che ha comportato, nei dati cumulati dei primi cinque mesi dell'anno, una flessione del traffico del 2,5%.

Come la domanda, anche l'offerta ha evidenziato andamenti contrapposti nei due segmenti di traffico. Nella media e lunga percorrenza, il calo dell'offerta è stato rispettivamente del 2,8% e del 3,6% nei posti-km; nel segmento del Trasporto Regionale l'offerta invece è cresciuta dell'1,6% nei treni-km e dello 0,5% nei posti-km.

Per quanto riguarda le singole tipologie di prodotto treno, i risultati del periodo, da un lato, hanno confermato e consolidato il buon andamento del segmento Eurostar che ha visto i viaggiatori-km crescere del 16,1% e, dall'altro, hanno evidenziato una positiva inversione di tendenza per quanto riguarda il traffico Intercity giorno che, dopo mesi caratterizzati da un'erosione della domanda a favore del segmento Eurostar, è ritornato a crescere dell'1,4%.

A fronte dello sviluppo della domanda viaggiatori del "Prodotto giorno", si è registrata invece una perdita di traffico del "Prodotto notte" che, nello stesso periodo, ha accusato una flessione del 13,3%.