

POLITICA AMBIENTALE

Inquinamento elettromagnetico-

Nel corso del 2005 è stata garantita la sorveglianza fisica delle radiazioni (DLgs 230/95, Dlgs 241/00) nei seguenti campi: “radiodiagnostica” con il controllo presso gli Uffici Sanitari della Direzione Sanità, “industriale” con il controllo dei rilevatori di fumo a contenuto radioattivo installati nelle sale operative e nelle navi traghetto; “trasporto delle materie radioattive” per il quale oltre alla istituzionale attività da parte dell’Esperto Qualificato”, è stata prestata specifica consulenza per l’attivazione/abilitazione della stazione di Corso per l’effettuazione dei trasporti nucleari derivanti dallo smantellamento della Centrale Nucleare di Corso.

Inquinamento acustico e atmosferico

Per il Piano di risanamento acustico per l’abbattimento del rumore prodotto dal passaggio dei treni RFI ha avviato le attività (in prima fase progettazione, quindi approvazione da parte degli Enti locali, attività negoziale per le gare d’appalto e realizzazione) per gli interventi programmati nel quadriennio 2004-2007.

Nella luglio 2004, infatti, la Conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province Autonome (Conferenza Unificata) ha approvato, con alcune prescrizioni di dettaglio, la prima fase degli interventi di mitigazione ambientale.

Nelle 20 regioni italiane il Piano interventi di contenimento e riduzione del rumore ferroviario sull’intera rete, che saranno realizzati da RFI in quindici anni, prevede la realizzazione di 5.636 barriere fonoassorbenti, per uno sviluppo complessivo di circa 3.606 km, con un costo globale stimato in circa 6,8 miliardi di euro.

La Legge Quadro sull’Inquinamento Acustico ha introdotto l’obbligo per società e enti gestori di servizio pubblico (trasporto e infrastrutture) di presentare, ai Comuni e alle Regioni interessate, un piano per il contenimento e l’abbattimento del rumore, qualora vengano superati i valori stabiliti, con particolare attenzione ai siti che la legge definisce “recettori sensibili” (scuole, ospedali e case di cura), destinando una quota, non inferiore al 7 per cento, dei fondi di bilancio per la manutenzione straordinaria e il potenziamento infrastrutturale. Nell’ambito dei controlli della velocità dei treni (CVT) relative alle due tratte AV/AC Roma-Napoli e Torino-Novara, sono state eseguite verifiche di conformità delle barriere acustiche agli *standard* di RFI con particolare attenzione al raggiungimento dell’obiettivo progettuale di riduzione del rumore entro i limiti di legge (che non sono stati superati).

Numerose indagini fonometriche sono state effettuate per le cosiddette “sorgenti fisse”, in particolare gruppi di continuità e nelle Sotto Stazioni Elettriche (SSE), nell’ambito del progetto “Sistema di Gestione Ambientale” di RFI mirato a conseguire la certificazione secondo i requisiti imposti dalle norme ISO 14000.

RAPPORTO CON I CLIENTI

Generalità

Il mercato di riferimento, oltre alla società del Gruppo Trenitalia S.p.A., vede la presenza di:

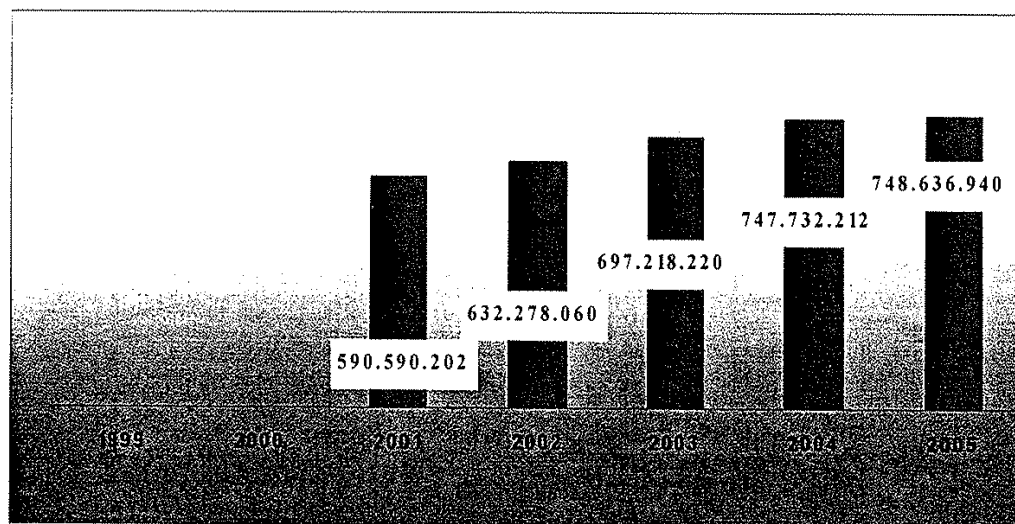
- 38 Imprese Ferroviarie munite di licenza del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti;
- 21 Imprese Ferroviarie certificate in sicurezza da RFI;
- 8 Imprese Ferroviarie con contratti di utilizzo attivi per l'orario in vigore "traffico merci";
- 5 Imprese Ferroviarie con contratti di utilizzo attivi per l'orario in vigore "traffico viaggiatori".

Inoltre, 3 Imprese Ferroviarie straniere effettuano trasporto in territorio italiano tramite Imprese Ferroviarie partner italiane.

Con Disposizioni n.48 del 10/12/2004 e n. 5 del 16 febbraio 2005 a firma dell'Amministratore Delegato di RFI è stato emanato formalmente l'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete (P.I.R.).

In linea con la normativa vigente, il 25 marzo è stato pubblicato su tre quotidiani a tiratura nazionale un apposito comunicato riguardante l'avvio in data 11 aprile delle attività per l'assegnazione di tracce orario relative al prossimo periodo d'orario avente validità 11 dicembre 2005 – 9 dicembre 2006.

Di seguito si riportano i dati relativi ai contratti sottoscritti (valori in euro) (ammontare dei ricavi programmati relativi a: pedaggio netto + energia elettrica + servizi accessori a inizio orario):



European Performance Regime (EPR)

L'EPR è un sistema di controllo delle prestazioni ferroviarie che prevede attribuzione di penali e/o compensazioni ai soggetti che provocano e/o subiscono perturbazione alla circolazione ed ha come obiettivo quello di incentivare Imprese e Gestori ferroviari a ridurre al minimo le disfunzioni del servizio e a migliorare le performance dei trasporti internazionali. Il progetto è stato lanciato dall'UIC nel 2000 ed il Project Management è stato affidato ad RFI.

Conclusasi la fase sperimentale, in ottemperanza a quanto stabilito dall'articolo 21 DLgs. 188/2003, dal 1° gennaio 2005 il sistema europeo di Performance Regime è formalmente attivo sulla rete ferroviaria nazionale italiana. La decorrenza dei flussi finanziari è stata fissata nel 1° aprile 2005, ma le modalità operative di applicazione – da attivarsi con gradualità (10% 2° trim., 20% 3° trim. e 50% 4° trim.)- sono tuttora in fase di definizione.

La qualità del servizio

RFI ha ottenuto nel mese di novembre, come meglio evidenziato nella sezione “Principali eventi dell’anno” della presente Relazione, un riconoscimento di eccellenza da parte del Sincert (Sistema Nazionale per l’Accreditamento degli Organismi di Certificazione) ed è così risultata la prima ed unica Società italiana, su oltre centomila, in possesso delle 4 certificazioni di sistema di gestione per la Qualità, l’Ambiente, la Salute e sicurezza sul lavoro e l’*Information security* (ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001 E BS 7799), attualmente coperte dall’accreditamento di qualità.

A fine 2005, inoltre, si registra il completamento della fase progettuale del Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell’esercizio ferroviario, SIGS.

Il progetto SIGS si prefigge di rendere uniformi all’interno dell’organizzazione gli approcci alla gestione dei processi, da quelli prettamente legati alla realizzazione dei servizi (es.: insieme delle attività di controllo della circolazione dei treni e della manutenzione dell’infrastruttura), alle gestione delle risorse (es.: qualifica del personale basata su concetti di mantenimento delle competenze e ottimizzazione dell’utilizzo dei supporti informatici esistenti e della loro integrazione) a quelli gestionali (es.: azioni e piani di miglioramento), contribuendo ad innalzare sensibilmente il livello medio di conoscenza delle tematiche relative alla qualità, all’ambiente e alla sicurezza del lavoro e conseguentemente il livello culturale dell’intera Società. Lo sviluppo del progetto ha fatto leva sugli strumenti fondamentali per attuare un effettivo controllo delle attività gestionali ed operative che possono influenzare la sicurezza della circolazione e dell’esercizio ferroviario: le risorse umane e i sistemi informativi di supporto.

In questa ottica il SIGS, coerentemente al modello ISO 9001, individua come necessità inderogabili la definizione delle competenze *ad hoc* (istruzione, addestramento, abilità ed esperienza) per ricoprire la mansioni previste, l’erogazione della formazione necessaria attraverso docenti di comprovata idoneità, la valutazione dell’efficacia delle azioni intraprese per il rilascio delle abilitazioni e delle relative eventuali azioni correttive, e il mantenimento la registrazione delle attività svolte.

Il progetto considera inoltre l’ampliamento dei sistemi informativi di supporto con l’introduzione su scala nazionale di applicazioni *web based* in grado di agevolare l’esercizio del sistema di gestione integrato stesso e di facilitare la diffusione delle conoscenze, utilizzando e consolidando gli applicativi *software* già disponibili presso RFI.

Il controllo gestionale dei processi sensibili alla sicurezza passa quindi attraverso un articolato sistema di tracciabilità delle azioni quotidianamente eseguite, organizzato in coerenza con gli *standard* ISO, in ciò recuperando e salvaguardando la cultura, la sensibilità, la prassi, in sintesi tutto il patrimonio culturale - operativo delle risorse umane preposte ai processi di business di RFI.

In tema di sviluppo e adozione di sistemi di gestione per la qualità, nel secondo semestre 2005 si è provveduto alla definizione dei modelli secondo lo schema ISO 9001 per la gestione delle attività di progettazione e di validazione progetti (in conformità alla legge 109/94 e s.m.i. — legge Merloni). Nello stesso periodo si è provveduto all'aggiornamento dell'applicativo *Cruisenet* facendo in modo che ospitasse anche gli altri sistemi di gestione nel frattempo consolidati a livello societario.

Il sistema di gestione per la sicurezza informatica relativo ai sistemi a supporto della gestione della circolazione PIC — Riace, certificato in conformità allo *standard* BS 7799:2002, è stato sottoposto al ciclo di *audit* periodico di sorveglianza nel mese novembre ottenendo la conferma della certificazione già conseguita un anno addietro.

La Carta dei Servizi

La “Carta dei Servizi 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*).

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);
- confortevolezza del viaggio (permanenza in stazione);
- servizi aggiuntivi a terra;
- servizi per viaggiatori diversamente abili (accessibilità in stazione);
- informazioni alla clientela.

Le stazioni monitorate appartengono alle seguenti categorie:

- Grandi Stazioni (n° 13);
- Stazioni Intermedie (n° 138 comprendenti tutte e 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.

L'ultima Carta dei Servizi di RFI, oltre al monitoraggio degli indicatori tradizionali, è stata caratterizzata dall'introduzione di una serie di nuovi indicatori di qualità che prevedono un

valore soglia per la *Customer Satisfaction* relativa alla maggior parte dei fattori di qualità (pulizia, *comfort*, servizi aggiuntivi, informazione al pubblico).

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

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, nel corso del 2005, si sono registrati alcuni tendenziali miglioramenti relativi al *comfort* negli spazi dedicati all'attesa, alla disponibilità di servizi commerciali ed alle pulizie in genere.

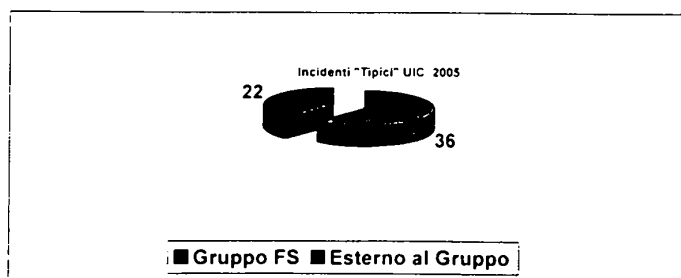
Per quanto riguarda il processo d'informazione al pubblico i risultati di *customer*, a fronte di risultati superiori o prossimi all'obiettivo per la rete nazionale, con varie situazioni negative sul territorio, registrano una flessione generalizzata rispetto alle rilevazioni precedenti, probabilmente da attribuire alla situazione fortemente perturbata della circolazione nei mesi di rilevazione (luglio e novembre) con gravi ripercussioni anche sulla percezione della qualità del servizio da parte dei passeggeri.

LA SICUREZZA D'ESERCIZIO

Generalità

Nel 2005 sono stati registrati 58 incidenti "Tipici" UIC rispetto ai 72 registrati nel 2004; 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 58 incidenti "Tipici" UIC, 36 sono imputabili a responsabilità interne al Gruppo FS (contro i 50 a responsabilità interna al Gruppo registrati nel 2004).

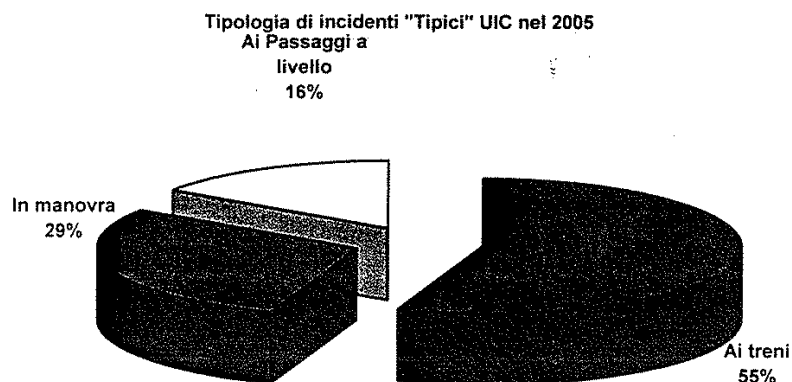


Come per i casi analoghi le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della Società sono coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.

Più in particolare la Banca Dati Sicurezza (BDS) ha registrato nel 2005:

- 32 incidenti ai treni contro i 37 del 2004;
- 17 incidenti in manovra contro i 27 del 2004;
- 9 incidenti ai Passaggi a livello contro gli 8 del 2004.

È da precisare che negli incidenti ai Passaggi a livello in un solo caso la responsabilità è attribuibile al Gruppo FS mentre i restanti 8 casi sono tutti attribuibili a comportamenti non corretti da parte degli utenti della strada, in quanto avvenuti con barriere regolarmente chiuse.



Va precisato come in tale bilancio pesi notevolmente l'incidente di Crevalcore del 07.01.2005 e l'incidente di Sannicardo di Bari del 23.10.2005 (cedimento della sede ferroviaria per eventi alluvionali) e l'incidente del 20.12.2005 sulla linea Roma-Cassino.

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 2005 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.).

Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie

Nel corso del 2005 sono stati rilasciati n. 5 Certificati di Sicurezza alle seguenti Imprese Ferroviarie:

- Ferrovie Centrali Umbre srl;
- Rail One SpA;
- ATCM SpA;
- ATC SpA;
- SNCF Fret Italia (ex-Monferail srl)

e sono stati estesi n. 17 Certificati di Sicurezza alle seguenti Imprese Ferroviarie:

- Trasporto Ferroviario Toscano SpA (2);
- Del Fungo Giera Servizi Ferroviari SpA (3);

- Strade Ferrate del Mediterraneo srl (2);
- Ferrovie Emilia Romagna srl (2);
- Serfer Servizi Ferroviari srl (2);
- Ferrovie Nord Milano Trasporti srl;
- Ferrovie Nord Cargo srl (2);
- SBB Cargo Italia srl;
- Rail Traction Company SpA;
- Ferrovia Adriatico Sangritana srl.

Materiale rotabile

Nel corso del 1° semestre 2005 sono stati ammessi a circolare i seguenti rotabili:

- E189 V.E; E474;
- LDE 1600; DMU – Minuetto;
- EMU – Minuetto;
- Aln 776 Ferrovia Centrale Umbra srl;
- GTW – Stadler; Ale 054 (ex-Belghe);
- E 126;
- Nuove Carrozze a due piani (Vivalto).
- È stato modificato il seguente materiale rotabile omologato:
- ETR 500 PLT (linee AV);
- ETR 480PLT;
- ETR 460FR;
- E645.;
- E 656/655.

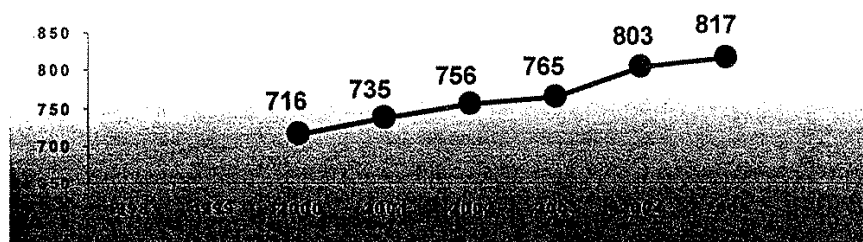
PEDAGGIO

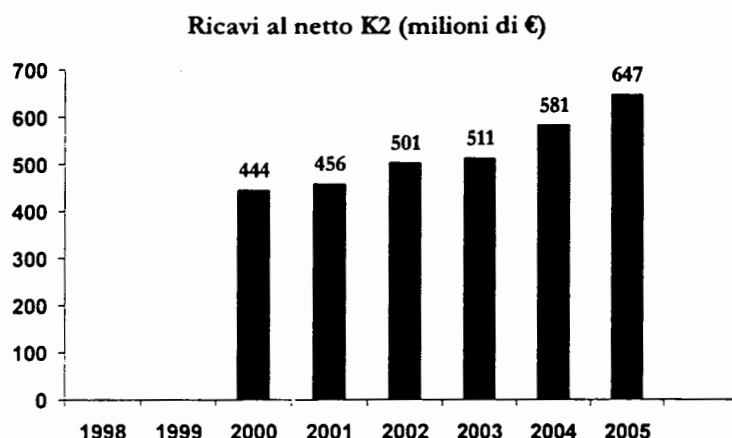
Con DM del 24 marzo 2005, pubblicato sulla GU 91 del 20/04/2005, è stato determinato l'adeguamento al tasso d'inflazione programmato per l'anno 2004 pari all'1,7%, del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Il previsto aggiornamento trova applicazione limitatamente alle componenti di cui al DM 43T/2000 art. 5, comma2, lettera a) tratta nodo e lettera b) km minuto; rimane esclusa la parte relativa al consumo energetico.

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

Ricavi (pedaggio) al lordo k2

(milioni di €)





Rapporti infragruppo

I ricavi infragruppo derivanti da introiti su pedaggio rappresentano la voce più significativa del Conto Economico: l'incidenza percentuale rispetto ai terzi è di circa il 97%.

Rispetto alle previsioni, si registra una diminuzione dei volumi di produzione nel settore merci per la nota congiuntura negativa della produzione industriale. Tiene il mercato dei treni regionali confermando il trend positivo riscontrato nel corso dell'anno.

Rapporti con terzi

I ricavi da pedaggio verso imprese terze, sono in costante evoluzione anche se in misura minore rispetto alle previsioni iniziali, specie nel segmento merci per i motivi già evidenziati.

Rapporti con Metronapoli

Fino al 31 ottobre 2005 i servizi si sono svolti sulla base del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in corso di validità. Dal 1° novembre la società Metronapoli non utilizza più l'infrastruttura ferroviaria a seguito della cessione di ramo d'azienda alla Società Trenitalia S.p.A.: ne consegue il trasferimento a quest'ultima (Direzione Passeggeri Regionale) della titolarità del Contratto di Servizio con la Regione Campania.

Servizi accessori alla circolazione (art. 20 D.Lgs. 188/2003)

La rendicontazione dei servizi già normati dal PIR ha registrato un introito lievemente inferiore al previsto.

L'estensione della rendicontazione agli altri servizi previsti dal D.Lgs. 188/2003 potrà essere attivata solo a seguito dell'emanazione delle disposizioni attuative previste dall'art. 17 comma 11 del suddetto Decreto.

Per la prima volta, a partire da maggio 2005, è stato rendicontato e fatturato il servizio GSMR.

SCONTO ex DM 44T/2000

Lo sconto (c.d. K2) è stato applicato alle imprese ferroviarie fino ad esaurimento della disponibilità del corrispondente contributo statale pari a 170 milioni € (Addendum 4 al Contratto di Programma approvato dal CIPE). Ciò nel presupposto che RFI non è in grado di prevedere condizioni e limiti di una eventuale integrazione del contributo/sconto K2 (la determinazione di tale eventuale integrazione è di esclusiva competenza statale), né può, comunque, anticipare alcuna erogazione in mancanza della corrispondente provvista o certezza finanziaria.

Qualora venisse riconosciuta ed erogata un'integrazione del contributo statale, nella sua interezza o in modo parziale, RFI provvederà a trasferirla tempestivamente a tutte le imprese ferroviarie in misura proporzionale all'entità dell'integrazione stessa.

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

QUADRO MACROECONOMICO

CONTESTO INTERNAZIONALE E QUADRO MACROECONOMICO ITALIANO

Nel 2005 l'attività economica dei paesi dell'area dell'euro ha registrato un certo rallentamento: comuni a tutti i paesi europei, gli effetti negativi dell'aumento del prezzo del petrolio, con conseguenze inflazionistiche sui prezzi interni e deflative sull'attività economica. In media d'anno l'economia europea rallenta il ritmo di crescita che passa dall'1,8% del 2004 all'1,4% del 2005.

Rispetto a ciclo europeo, l'economia italiana si è sviluppata lungo un profilo congiunturale meno vivace e dinamico, evidenziando un andamento incerto: dopo la marcata flessione sperimentata nell'ultima parte del 2004 e nei primi mesi del 2005 ha registrato una fase di recupero caratterizzata da una decisa ripresa, che tuttavia è andata attenuandosi nel corso della seconda metà dell'anno. In media, il Pil nazionale del 2005, secondo le ultime stime formulate dall'ISAE nel Rapporto di previsione di febbraio, dovrebbe segnare un modesto aumento dello 0,1%, valore questo inferiore di 1,2 punti percentuali a quello avutosi nello stesso anno per l'area dell'euro.

La spesa per i consumi delle famiglie, trainata da quella dei beni durevoli, si conferma anche nel 2005 come la componente della domanda interna con la crescita più regolare (+0,9%), mentre gli investimenti fissi lordi, pur evidenziano segnali di ripresa sul finire dell'anno, accusano una flessione dello 0,7% rispetto al 2004.

L'intensità della ripresa dell'economia italiana continua ad essere condizionata dall'incerto sviluppo del ciclo industriale. L'industria italiana dopo la recessione del 2001 non è più riuscita ad imboccare un sentiero di ripresa durevole, facendo così emergere uno scenario di stagnazione economica. In media d'anno l'indice grezzo della produzione industriale presenta nel 2005 un calo dell'1,8% sul 2004, mentre quello corretto con le giornate lavorative mostra una flessione più contenuta (-0,8%).

Per quanto riguarda gli scambi con l'estero, gli ultimi dati di Contabilità Nazionale rilevano per il 2005 una dinamica delle esportazioni pressoché piatta (+0,2%): le buone performance avutesi nel 2° trimestre e, in misura inferiore, nel 3° e 4° trimestre sono riuscite appena a controbilanciare le negative performance della prima parte dell'anno.

Nel 2005 quindi le esportazioni italiane sono state deludenti, non solo se confrontate con i volumi degli anni precedenti, ma anche se rapportate con le esportazioni dei grandi paesi industrializzati europei ed extraeuropei, evidenziando così un'ulteriore perdita della competitività dell'industria nazionale.

Il mercato del lavoro nel 2005 mostra una crescita dell'occupazione (+0,2%) in rallentamento rispetto alle sostenute dinamiche degli anni precedenti, ma comunque superiore a quella dell'attività economica, con conseguenti implicazioni negative in termini di produttività del lavoro.

Il tasso di disoccupazione è ulteriormente diminuito scendendo al 7,6%, attestandosi ancora una volta su livelli sensibilmente inferiori a quelli medi dell'area dell'euro (9%).

Le retribuzioni contrattuali hanno mostrato un trend di crescita stabile nel corso del 2005 facendo segnare un aumento medio rispetto al 2004 del 3,1%, corrispondente a 1,2 punti percentuali al di sopra del tasso di inflazione.

Sul fronte dei prezzi al consumo il 2005 ha visto un'ulteriore frenata del tasso di inflazione che si è attestato al +1,9%, con un calo di 3 decimi di punto rispetto al 2004, configurandosi come il miglior risultato dal 1999.

L'aspetto più positivo di questo risultato è l'essersi realizzato in uno scenario di crescenti pressioni inflazionistiche derivanti dai forti rincari delle quotazioni internazionali del petrolio, che in un solo anno sono cresciute di circa il 50%.

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.

Il grado di liberalizzazione del mercato in Italia, ai primi posti in Europa, e le aspettative di crescita del settore dovrebbero consentire di accrescere l'attuale livello di concorrenza nei vari segmenti del trasporto ferroviario.

Nel quadro della liberalizzazione del mercato dei trasporti su ferro, a fine 2005 le licenze di trasporto ferroviario rilasciate dall'Autorità Ministeriale preposta ammontavano a 40. Fra queste imprese titolari di licenza, 22 sono anche in possesso del certificato di sicurezza rilasciato da Rete Ferroviaria Italiana Spa, mentre 13 oltre ad essere titolari di licenza hanno anche stipulato con RFI contratti di utilizzo di tracce orario.

Nel 2005 i treni-km effettuati da operatori terzi, rispetto al Gruppo FS, sulla rete FS sono stati 6,6 milioni con un incremento di quasi il 40% rispetto all'anno precedente. Il mercato liberalizzato di gran lunga prevalente è quello del settore merci che ormai rappresenta il 60% della quota liberalizzata. Gli operatori terzi che operano nel comparto merci hanno infatti realizzato sulla rete FS 4,0 milioni di treni-km (+56% rispetto al 2004), mentre quelli che operano nel settore viaggiatori ne hanno realizzati 2,6 milioni (+21% sul 2004).

Anche se in progressiva e forte crescita, la quota di mercato degli operatori terzi sulla rete FS resta comunque ancora contenuta: questa, nel complesso (viaggiatori + merci) a fine 2005 si è attestata all'1,9% del totale FS; gli operatori terzi del segmento viaggiatori hanno da una quota che sfiora l'1%, mentre quelli del comparto merci raggiungono una quota del 6,5% del totale dei treni-km circolati sulla rete FS.

LO SCENARIO FERROVIARIO EUROPEO

Il mercato dei trasporti, grazie anche alla liberalizzazione del settore è un mercato in forte espansione e le previsioni di crescita della domanda di trasporto in Europa al 2010 indicano un tasso di sviluppo superiore al 2% medio annuo per quanto riguarda i passeggeri e prossimo al 3% per le merci, nonché significativi incrementi della quota modale del trasporto ferroviario in entrambi i comparti.

In base ai dati di traffico provvisori del 2005 diffusi dall'UIC, la domanda di trasporto ferroviario nei Paesi dell'Unione Europea ha fatto registrare per il settore viaggiatori e merci, tendenze contrapposte.

Infatti, mentre per l'insieme delle reti dell'UE il settore viaggiatori presenta una crescita pressoché generalizzata pari al 2,3% in termini di vkm e al 4,0% in termini di viaggiatori, il comparto delle merci, caratterizzato da performance profondamente diversificate da rete a rete, accusa nel complesso una flessione dell'1,4% nelle tonnellate-km ed una ancor più consistente del 3,6% nelle tonnellate trasportate.

Nel settore viaggiatori performance di crescita nei volumi dei viaggi-km superiori alla media dell'Unione Europea e Svizzera sono state conseguite dalle ferrovie svizzere (+9%), Associazione ferrovie britanniche (+7,7%), ferrovie belghe (+5,7%), ferrovie spagnole (+4,3%), ferrovie tedesche (+3,1%), ferrovie francesi (+2,9%). Le FS presentano una crescita dei viaggi-km dell'1,2%. Per contro la domanda viaggiatori si presenta in calo per le ferrovie polacche (-10%), e per quelle slovacche (-2,7%).

Nel settore delle merci i risultati si differenziano molto da rete a rete: Performance particolarmente positive si riscontrano nella crescita delle tonn-km delle ferrovie svizzere (+10,4%), tedesche (+7,8%), e belghe (+6,5%); mentre perdite di volumi di traffico merci si riscontrano per le ferrovie francesi (-12,2%), per quelle austriache (-5,3%), spagnole (-4,8%), e italiane (-4,4%).

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE — FINANZIARIA

Conto economico riclassificato

	(in migliaia di euro)		
	2005	2004	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.144.274	1.035.927	108.347
- Ricavi da traffico	828.669	754.498	74.171
- Altri ricavi	315.605	281.429	34.176
Ricavi da Stato e da altri Enti	1.289.467	1.305.494	(16.027)
- Contratto di programma	1.289.100	1.304.000	(14.900)
- Altri contributi in c/esercizio	367	1.494	(1.127)
Ricavi operativi	2.433.741	2.341.421	92.320
Costo del lavoro	(1.582.173)	(1.535.461)	(46.712)
Altri costi	(1.211.005)	(1.141.640)	(69.365)
Capitalizzazioni - variazione rimanenze	397.329	337.087	60.242
Costi operativi	(2.395.849)	(2.340.014)	(55.835)
MARGINE OPERATIVO LORDO	37.892	1.407	36.485
Ammortamenti netti e svalutazioni cespiti	(958.398)	(1.829.968)	871.570
Utilizzo fondi rettifica ammortamenti	958.398	1.829.968	(871.570)
Accantonamenti netti e svalutazioni crediti attivo circolante			
- Accantonamenti netti	(104.748)	(144.702)	39.954
- Svalutazione attivo circolante	(8.436)	(5.349)	(3.087)
Saldo proventi/oneri diversi	54.414	115.428	(61.014)
RISULTATO OPERATIVO	(20.878)	(33.216)	12.338
Saldo gestione finanziaria	21.727	27.642	(5.915)
Componenti straordinarie nette	25.810	32.384	(6.574)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	26.659	26.810	(151)
Imposte sul reddito	(26.500)	(26.500)	0
RISULTATO DEL PERIODO	159	310	(151)

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 (euro 108.347 mila) determinato dai seguenti fattori: