

Considerazioni conclusive

In continuità con quanto verificatosi nei due precedenti esercizi, anche nel biennio 2009 – 2010 risulta confermato il percorso di allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano di Impresa 2007-2011, con il raggiungimento anticipato, in termini temporali, del recupero di alcuni obiettivi di performance economica previsti nel Piano stesso.

Il Bilancio Consolidato del Gruppo FSI relativo al biennio 2009 – 2010, confermando il consolidamento dell'equilibrio economico del Gruppo, evidenzia un sostanziale miglioramento sia in termini di risultati che delle altre voci di bilancio, proseguendo nel trend favorevole iniziato nel 2007. In particolare, nel bilancio 2009 – i cui dati contabili sono stati riclassificati nel corso del 2010 sulla base dei Principi internazionali IAS/IFRS – i ricavi operativi si sono attestati su un valore di circa 8 miliardi di euro, contro i 6,4 circa del 2008, mentre il Margine operativo lordo (MOL) ha sfiorato il valore di 1,5 mld di euro (precisamente 1.450 ME) e il risultato operativo (RO) ha raggiunto i 435 milioni, con un risultato netto di Gruppo pari a 54 milioni di euro (+ 39 ME rispetto al 2008). Per il 2010, i ricavi operativi hanno superato la soglia degli 8 miliardi di euro (+82 milioni di euro) ed il risultato netto del Gruppo è andato oltre i 100 milioni di euro (129 milioni di euro). Positivi sono anche gli incrementi registrati nei risultati intermedi: il MOL per 1.660 ME (+210 rispetto al 2009) e il RO per 508 ME (+73 ME rispetto al 2009).

In tale contesto, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – portando positivamente a termine il processo di evoluzione del proprio modello contabile avviato fin dalla metà del 2008 - ha effettuato la transizione volontaria ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS) a partire dal Bilancio 2010.

La "ratio" di questa importante decisione si basa sulla volontà dei vertici societari di presentarsi alla competizione sui diversi mercati, dimostrando che il Gruppo è in grado di operare secondo criteri di efficienza e di trasparenza anche sotto il profilo del modello amministrativo-contabile.

La transizione ai principi contabili IAS/IFRS ha riguardato, oltre che il bilancio del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e quello separato della capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA, anche i singoli bilanci delle principali società controllate.

Negli anni in questione le funzioni *Internal auditing* presenti nel Gruppo FS Italiane hanno svolto un'intensa attività che in alcuni casi ha generato approfondimenti

da parte di "commissioni di inchiesta" interne cui hanno fatto seguito anche specifiche segnalazioni alla magistratura contabile ed alla magistratura ordinaria.

Quanto alle prospettive specifiche delle due realtà operative di maggior rilevanza del Gruppo – Trenitalia e RFI – la prima, oltre a risultati economici positivi e in crescita nel biennio – pari a 16 e a 73 milioni di euro, rispettivamente, nel 2009 e nel 2010 – che confermano e migliorano le ipotesi di risultato previste nel Piano di Impresa 2007-2011 – ha fatto registrare anche un saldo dei flussi di cassa operativi (prima degli investimenti) positivo, nonostante il mancato incasso di parte delle risorse promesse e poi tagliate dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, a valere sulle prestazioni rese dalla società in base ai Contratti di Servizio con lo Stato (Media e lunga percorrenza, Cargo e Regioni a Statuto Speciale), sia nell'esercizio 2009 che nel 2010.

Sotto il profilo commerciale, Trenitalia, da un lato, sta concentrando i suoi sforzi nell'azione di rafforzamento dell'offerta dei servizi di trasporto ferroviario, in particolare nel segmento dei "Servizi a Mercato" attraverso interventi mirati di rimodulazione, con l'obiettivo di meglio cogliere le esigenze della domanda di traffico; dall'altro, sta portando avanti – pur tra persistenti difficoltà, ma con determinazione – il percorso di razionalizzazione di quel segmento di attività, denominato "Servizi non a mercato/non contribuiti", che presenta tuttora sensibili criticità, particolarmente nelle tratte a ridosso dei grandi centri metropolitani.

È opportuno evidenziare che il mantenimento del piano degli investimenti deliberato negli anni precedenti, finalizzato al miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto, comporta per Trenitalia rilevanti impegni finanziari; a tal fine, rappresentano elementi di supporto determinanti le operazioni di ricapitalizzazione già deliberate dal Consiglio di Amministrazione della società, finalizzate ad un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale verso indicatori di maggiore accettabilità.

Anche RFI presenta risultati positivi negli ultimi due esercizi analizzati, in aderenza alle linee di indirizzo del Piano 2007-2011 che rappresentano una base per il prosieguo del percorso di miglioramento aziendale, anche tenendo conto dell'evoluzione in senso non positivo del contesto economico e del quadro normativo del settore.

In questo scenario vanno considerati come condizionanti il conseguimento dei risultati attesi sia il quadro di finanza pubblica, caratterizzato com'è noto dalle politiche di contenimento della spesa e di risanamento del bilancio pubblico, sia quello del mercato del trasporto merci, che ha fatto registrare negli ultimi anni sensibili

contrazioni in termini di volumi di produzione di treni-km, essendo il ramo merci più sensibile all'impatto della crisi economica.

A tal riguardo, la società sta proseguendo nell'attuare un impegnativo piano di ristrutturazione del settore "cargo", secondo le linee guida delineate nel corso della seconda metà del 2009, finalizzato a portare, entro tempi ragionevolmente brevi, tutti i settori "business" della società nella condizione di generare risultati positivi o, quanto meno, tali da non incidere negativamente sulla contribuzione di quelli a maggior valore aggiunto del Gruppo, in particolare, il sistema AV/AC che ha consentito tempi di percorrenza estremamente competitivi con il trasporto aereo.

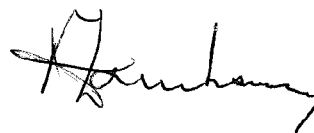
Per i segmenti regionali e merci, la politica del Gruppo mira ad attuare interventi nei punti chiave della catena del valore (nodi, itinerari merci, porti, interporti, retroporti), privilegiando interventi "leggeri", a rapido ritorno, di natura organizzativa e tecnologica (eliminazione colli di bottiglia, aumento di capacità nei nodi e interventi tecnologici di velocizzazione) che rispondono alle esigenze del mercato per favorirne nel breve termine la ripresa. Queste iniziative, secondo le previsioni del nuovo Piano industriale 2011-2015, dovrebbero essere, accompagnate anche da azioni di carattere commerciale per il miglioramento del livello di servizio erogato alle imprese (sportello unico merci per un'offerta integrata, velocizzazione tracce merci, ecc.).

In tale ottica, il rispetto delle condizioni previste dal Contratto di Programma – Parte servizi per il triennio 2011-2013 appare un presupposto di grande importanza, atto a garantire a RFI la certezza delle risorse, prefigurando un orizzonte di stabilità di condizioni per l'efficacia delle azioni intraprese; ciò anche se è da ritenere che gli investimenti necessari per lo sviluppo dell'infrastruttura non potranno non essere condizionati dal persistere della situazione di precarietà della finanza pubblica, che ha già comportato, con la legge di stabilità 2011, un definanziamento di circa 1 miliardo di euro delle dotazioni finanziarie iscritte a legislazione vigente.

Sul piano più propriamente gestionale, la Corte ritiene di dover segnalare due situazioni di criticità, potenzialmente in grado di incidere in senso negativo sul positivo andamento dei risultati economici del Gruppo ovvero comunque sulla finanza pubblica: 1) il complesso "*contenzioso arbitrale*" innescato dalla nota vicenda normativa della "*revoca*", prima, e del "*ripristino*", poi, delle iniziali convenzioni di concessione finalizzate alla realizzazione di varie tratte della Rete AV/AC; 2) le persistenti difficoltà di finanziamento di Trenitalia, la cui situazione di sottocapitalizzazione obbliga la società a ricorrere al mercato obbligazionario, con la conseguente necessità del ricorso

(anche) alla stipula di "derivati" di copertura per il "rischio di tasso" (evoluzione in senso negativo dei tassi di interesse).

Un'ultima osservazione ritiene infine la Corte di formulare relativamente a quelle iniziative avviate nel corso del biennio 2009/2010, mirate ad acquisire quote di mercato anche sugli scenari internazionali, sia attraverso l'acquisizione di realtà consolidate e fortemente presenti sul mercato europeo, sia mediante lo sviluppo del proprio traffico. A questo proposito, pur dovendosi ritenere le operazioni di acquisizione del gruppo Arriva Deutschland (oggi Netinera) e di alleanza industriale con il gruppo Veolia adeguatamente motivate sia sotto il profilo strategico, sia sotto il profilo economico commerciale. Va segnalata l'esigenza che eventuali ulteriori iniziative - che potrebbero essere prese in considerazione in uno scenario di progressiva internazionalizzazione dei servizi di trasporto su ferro - si svolgano in un contesto caratterizzato da una situazione di stabilità economica del Gruppo, senza distogliere l'attenzione dall'obiettivo prioritario di fornire sul territorio nazionale un servizio di trasporto, sia passeggeri che merci, in particolare quello universale, qualitativamente accettabile, anche attraverso il reperimento di risorse aggiuntive più significative rispetto a quelle finora ad esso dedicate.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'H. Amberg', is located at the bottom right of the page.

Prospetto riepilogativo dei contenziosi amministrativi pendenti su questioni di carattere regolatorio.

Contenziosi amministrativi

AUTORITÀ	RICORRENTI	RESISTENTI	STATO	OGGETTO - RICHIESTE ISTRUTTORIE
1 Ricorso Tar Lazio.	FS	AGCM e nei confronti di Arenaways, Altroconsumo-Associazione indipendente di consumatori, Codacons e URSF.	Il ricorso è stato notificato in data 3 febbraio 2011. Analogo ricorso è stato proposto da RFI. All'udienza del 9 marzo 2011, FS e RFI hanno rinunciato alla domanda di sospensiva proposta. FS, in data 12 aprile 2011, ha depositato istanza di prelievo, chiedendo la fissazione dell'udienza di merito. L'Associazione Nazionale Forense e il Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Roma hanno deliberato di intervenire <i>ad adiuvandum</i> nel presente giudizio. All'udienza del 9 novembre 2011, la causa è stata trattenuta in decisione.	Oggetto del ricorso. Annullamento, previa sospensione, del provvedimento, con cui l'AGCM ha avviato il procedimento istruttorio A436 nei confronti di FS e RFI per accertare la sussistenza di eventuali violazioni dell'art. 102 TFUE (Abuso di posizione dominante); annullamento sia del provvedimento con cui l'Autorità ha autorizzato un'ispezione presso le sedi della società Ferrovie dello Stato Italiane, sia, in quanto illegittima in via derivata, della lettera inviata dagli Uffici dell'Autorità di rigetto della richiesta di trattamento confidenziale e restituzione di tutta la documentazione acquisita. In subordine FS ha chiesto la rimessione alla Corte Costituzionale della questione di legittimità costituzionale dell'art. 14, comma 2, L. 287/1990.
2 Ricorso Tar Lazio (art. 59, L. n. 99/2009)	ARENAWAYS	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, URSF e nei confronti di RFI, TI, regioni Piemonte e Lombardia.	Il ricorso, notificato a RFI e TI in data 12 gennaio 2011, non è stato notificato a FS. . Su istanza di Arenaways, l'udienza di merito fissata per il 6 ottobre u.s., è stata rinviata al 27 gennaio 2012. Il giudizio incidentale di accesso alla relazione integrale di TI depositata nell'ambito del procedimento URSF si è concluso con il rigetto del ricorso di Arenaways sia in 1° sia in 10°. Con nota del 2 marzo 2011, Arenaways ha presentato all'URSF istanza di riesame del provvedimento impugnato. L'URSF con decisione resa il 27 ottobre 2011, ha affermato che non sussistono elementi tali da giustificare una revisione della decisione n. 589/2010, i cui contenuti sono anzi confermati e rafforzati dalle ulteriori informazioni acquisite nel corso del procedimento.	Oggetto del ricorso. Annullamento previa concessione di misure cautelari: 1) del provvedimento n. 589 del 9.11.2010, con cui l'URSF, dopo avere stabilito che lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario richiesto da Arenaways sulla tratta Torino-Milano ha carattere regionale e compromette l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico di TI, ha limitato le tracce richieste alle sole fermate di Milano e Torino; 2) del provvedimento istruttorio del Responsabile procedimento URSF; 3) del decreto dirigenziale n. 203/1 (vd. ricorso sub 3) e tutti gli altri atti presupposti connessi e consequenziali ai precedenti. Chiesta la condanna del MIT-URSF al risarcimento dei danni in misura non inferiore a € 480.000. Istanza affinché il Tar rimetta alla Corte di Giustizia la questione pregiudiziale sul contrasto tra l'art. 59, comma 2, L. 99/2009 con gli articoli 102 e 106 del TUE.
3 Ricorso Tar Lazio Sez. III ter (art. 59, L. n. 99/2009) ..	LeNord	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, URSF e nei confronti di FS, RFI, TI, regioni Lombardia, Emilia Romagna e Veneto e delle Provincie Autonome di Trento e Bolzano.	Notificato in data 21 dicembre 2010. Per il Gruppo si è costituita in giudizio solo TI. La ricorrente all'udienza del 24 marzo 2011 ha rinunciato alla domanda cautelare proposta. Con sentenza del 7.10.2011, il Tar Lazio ha dichiarato il ricorso improcedibile per sopravvenuto difetto di interesse. Con nota del 5 gennaio 2011, LeNord ha presentato all'URSF istanza di riesame del provvedimento impugnato. L'URSF all'esito dell'istruttoria, ha adottato una nuova decisione con cui ha stabilito, fra l'altro, la cessazione dell'efficacia della decisione n. 659/2010 a partire dall'11 dicembre 2011.	Oggetto del ricorso. Annullamento: 1) della decisione URSF n. 659 del 6 dicembre 2010 che, fra l'altro, dopo avere accertato che lo svolgimento del servizio di trasporto passeggeri richiesto da LeNord sulla linea Brennero, compromette l'equilibrio economico del contratto di servizio stipulato da TI, ha limitato le fermate per la salita e la discesa dei passeggeri lungo le tracce richieste; 2) del decreto dirigenziale URSF n. 203/1 del 6 maggio 2010 che ha stabilito i criteri per la valutare la finalità internazionale del servizio passeggeri e per stabilire quando l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico possa dirsi compromesso; 3) ogni altro atto presupposto, connesso e consequenziale ai precedenti. Oggetto del ricorso incidentale di TI: nel caso in cui il Tar ritenga che il provvedimento URSF n. 203/1 citato, faccia riferimento, "ai fini della valutazione della compromissione dell'equilibrio economico, ai contratti di servizio pubblico nella loro interezza, indipendentemente dai bacini di utenza effettivamente interessati dalle nuove tracce proposte dall'impresa ferroviaria entrante, TI propone ricorso incidentale affinché venga accertata l'illegittimità di tale parametro di valutazione e venga disposto l'annullamento in parte qua dello stesso provvedimento ...". Oggetto richiesta della Commissione europea: La Commissione europea, ha chiesto chiarimenti al Governo italiano sulla decisione n. 659 del 6 dicembre 2010 con riferimento, fra l'altro, alla metodologia impiegata per determinare lo scopo principale dei servizi soggetti alla decisione, alle valutazioni effettuate per stabilire l'incidenza dei nuovi servizi sull'equilibrio economico di ciascun contratto di servizio coinvolto e al processo di consultazione seguito per coinvolgere gli organismi di regolamentazione tedesco e austriaco.
4 Ricorso Tar Lazio Sez. III ter (art. 59, L. n. 99/2009).	DB Ferverkehr A.G.	Ministero dei Trasporti, URSF e nei confronti di RFI, TI e LeNord.	Il ricorso notificato a TI in data 10 dicembre 2010, non è stato notificato a FS. Il Tar ha respinto le istanze di misure cautelari monocratiche. Alla Camera di Consiglio del 24 marzo 2011 la ricorrente ha rinunciato alla domanda cautelare proposta. Il Tar Lazio con sentenza del 7.10.2011 ha dichiarato estinto il giudizio per rinuncia. Sul procedimento di riesame si rinvia al ricorso n. 3.	Oggetto del ricorso. Stesso oggetto di LeNord. Impugnato altresì il provvedimento n. 671 del 10 dicembre 2010 con cui l'URSF ha differito di tre mesi l'applicazione della decisione n. 659 (vd. sopra), facendone salva l'applicabilità immediata solo per la tratta Monaco-Venezia. Oggetto del ricorso incidentale di TI: vd. ricorso n. 3.

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

ESERCIZIO 2009

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Organi sociali di Ferrovie dello Stato SpA e Società di Revisione Legale

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Innocenzo Cipolletta

Amministratore Delegato

Mauro Moretti

Consiglieri

Paolo Baratta

Clemente Carta

Antimo Prosperi

Collegio Sindacale

Presidente

Pompeo Cosimo Pepe

Sindaci effettivi

Vittorio Nola

Alessandro Zavaglia

Sindaci supplenti

Giovanni Rapisarda

Cinzia Simeone

Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo su Ferrovie dello Stato SpA

Vittorio Zambrano

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Vittorio De Silvio

Società di Revisione Legale

PRICEWATERHOUSECOOPERS SpA

Lettera del Presidente

Gentili Azionisti,

con il bilancio del 2009 il Vostro Gruppo ha portato avanti il consolidamento del risanamento economico ed ha completato importanti progetti. L'anno si è chiuso con un utile netto di 44 milioni di euro, dopo l'avanzo di 16 milioni del 2008. È stata completata la realizzazione della Linea Alta Velocità/Alta Capacità nelle tratte Novara-Milano e Milano-Bologna. Sono stati lanciati i nuovi servizi di Alta Velocità sui percorsi Torino-Venezia, Milano-Salerno e Verona-Salerno. È stato dato il via a nuovi servizi di pulizia dei treni sulla base di nuovi contratti. Sono stati definiti i nuovi contratti di servizio con le regioni a statuto ordinario. Sono state avviate le gare per gli acquisti di nuovi treni per i pendolari e di nuovi treni per l'Alta Velocità.

Di fatto, con il 2009 è stata realizzata gran parte del Piano industriale 2007-2011 che questo Gruppo si era dato sin dai primi mesi della nuova gestione, avviata nel settembre del 2006, anno in cui il Gruppo aveva segnato un disavanzo netto pari a ben 2.115 milioni di euro. Tale Piano aveva come obiettivi il risanamento economico del Gruppo, il completamento dell'Alta Velocità e l'avvio dei relativi servizi, il miglioramento delle condizioni di servizio in termini di sicurezza, pulizia e puntualità, la regolarizzazione dei rapporti economici con lo Stato e con le Regioni. Tutti obiettivi che sono stati raggiunti, alcuni anche prima delle scadenze programmate. In particolare il primo saldo attivo netto a livello di risultato economico del Gruppo era programmato per il 2009 e invece è stato realizzato già nel corso del 2008.

Questi risultati sono stati conseguiti malgrado il quadro esterno al Gruppo sia stato meno favorevole di quanto allora programmato. Le difficoltà di finanza pubblica del paese hanno impedito il finanziamento per l'ampliamento dei servizi di trasporto locale, nonché la rea-

lizzazione di un ambizioso piano di acquisto di materiali rotabili da mettere a disposizione del trasporto dei pendolari, per il quale esiste una forte domanda potenziale ancora non soddisfatta. È poi intervenuta la crisi finanziaria globale che ha compresso i volumi di traffico, specie con riferimento a quello delle merci, incidendo negativamente sui ricavi di tutte le compagnie di trasporto ferroviario dell'Europa.

Ma è doveroso anche ricordare che questi risultati sono stati resi possibili dalla vicinanza dell'azionista pubblico, nelle sue espressioni di Governo, che ha accompagnato e reso possibili gli sforzi di riequilibrio attraverso diverse misure e interventi volti a conseguire specifici risultati, pur nelle ben note difficoltà della finanza pubblica.

La crisi recessiva ha lasciato il suo segno sui conti del Gruppo nel 2009, anche se il risultato finale è stato positivo. In particolare, sono scesi i ricavi da traffico (-3%), colpiti prevalentemente da quelli del trasporto merci, che si sono contratti del 27,6%, analogamente a quanto avvenuto per altri operatori ferroviari europei. Poiché anche i ricavi da contratto di servizio per la Rete Ferroviaria sono scesi (-18,4%), a motivo della riduzione degli apporti da parte dello Stato per i servizi relativi alla manutenzione della rete convenzionale (-192 milioni di euro), nel 2009 i ricavi operativi sono scesi complessivamente del 4,2%.

Il consolidamento del positivo risultato economico è quindi avvenuto, ancora nel 2009, essenzialmente dal lato del controllo dei costi. I costi operativi sono scesi del 3,8%, consentendo così di difendere il Margine Operativo Lordo che è stato positivo per 966 milioni (1.035 milioni nel 2008). Miglioramenti nelle altre partite (minori accantonamenti e minori esborsi per oneri finanziari), hanno poi consentito di raggiungere un risultato netto nel 2009 pari a 44 milioni di euro, contro i 16 milioni del 2008. Da sottolineare come nel 2009 sia tornata attiva, a

livello di risultato netto, anche Trenitalia per 20 milioni di euro, dopo una serie di disavanzi che, seppure via via sempre più contenuti rispetto alla perdita rilevante del 2006 (-1.989 milioni di euro), hanno concorso a determinare una pesante situazione finanziaria.

Si conferma così il positivo risultato di una scelta operata da questo Gruppo al momento dell'insediamento degli attuali vertici: quella di assicurare il risanamento, in particolare, attraverso una accorta gestione dei costi. I costi per il personale sono diminuiti dell'1,7% nel 2009. Essi sono inferiori del 5% rispetto a quelli del 2006, quando è iniziata la cura, malgrado l'aumento dei prezzi nel corso degli ultimi tre anni, che ha inciso sul costo del lavoro. Il risultato è stato raggiunto attraverso una riduzione degli organici del 14% tra il settembre del 2006 e la fine del 2009 (il numero dei dirigenti è sceso del 20% nello stesso periodo). Ma la riduzione del personale non si è tradotta in minore attività e quindi si è accompagnata a una crescita della produttività del Gruppo. Questo risultato è stato reso possibile grazie alla disponibilità e professionalità del personale che si è adeguato a un rilevante sforzo di riorganizzazione. Ma è anche il prodotto dei molti investimenti in sicurezza e in automazione che hanno consentito al Gruppo di disporre di nuove tecnologie molto performanti. Si devono anche a queste nuove tecnologie i progressi in campo di sicurezza: gli incidenti "tipici" sono scesi costantemente nel corso degli ultimi due decenni e sono calati del 63% tra il 2006 e il 2009.

Ai suddetti miglioramenti di produttività e di sicurezza il Gruppo ha saputo anche associare livelli più elevati di qualità e di puntualità del servizio, grazie agli sforzi sostenuti per l'ottimizzazione della gestione delle tracce orarie e per garantire una maggiore affidabilità del materiale rotabile. I treni a lunga percorrenza puntuali (fascia 0-15') hanno raggiunto il 90%

così come è migliorata la puntualità dei treni del trasporto regionale (fascia 0-5') che si sono attestati al 90,5% e infine l'85,7% dei treni merci è giunto a destino nella fascia 0-60'.

Il 2009 è stato, purtroppo, anche l'anno del dramma di Viareggio, dove la fuoriuscita di GPL per il deragliamento di un treno nella stazione, ha innescato un pauroso incendio in cui sono tragicamente perite 32 persone. Un dramma su cui sta ancora indagando la Magistratura per definire le dinamiche e che ha colpito profondamente il nostro paese. Il Gruppo è partecipe doloroso e vicino alle famiglie e alla città per questo evento. Il Gruppo Ferrovie dello Stato si è fatto infine parte diligente per sollecitare interventi risarcitori da parte delle compagnie di assicurazione, anche prima che vengano riscontrate eventuali responsabilità.

La riduzione dei costi di gestione non ha riguardato solo il lavoro. Sono scesi anche i costi per gli approvvigionamenti di materie prime, dei servizi e sono stati rinegoziati contratti di servizio con l'obiettivo di contenerne i costi. Questa opera di attenzione mirata a tutti i costi rappresenta il contributo principale al risanamento economico del Gruppo, perché assicura, anche per il futuro, la tenuta dei conti. Ma non si è ridotta la tensione ad aumentare i ricavi, specie nei segmenti di mercato dove il Gruppo può operare con più leve.

Il lancio dei nuovi servizi di Alta Velocità ha consentito un incremento dei passeggeri trasportati e dei ricavi nel trasporto delle persone nella media e lunga percorrenza. Più in particolare l'Alta velocità ha permesso a un numero crescente di viaggiatori di disporre di una valida alternativa agli altri mezzi di locomozione. Sulla Milano-Roma il treno ha ormai occupato oltre il 50% delle quote di mercato, mentre era pari al 36% prima del lancio dell'Alta Velocità. Si è così ridotto l'uso dell'aereo e dell'auto, con importanti guadagni anche in termini di emissioni di CO₂.

per il nostro paese. Tutti i servizi di Alta Velocità sono stati potenziati. A regime ci sono oggi 35 coppie di treni tra Milano e Roma (tre ore senza fermate intermedie e tre ore e mezza con le due fermate di Firenze e Bologna), 17 tra Milano e Napoli (quattro ore e 10 di tempo senza fermate a parte Roma e 4 ore e 55 con fermate a Firenze e Bologna), 3 tra Verona e Roma (3 ore), 8 tra Torino e Milano (1 ora), 7 tra Torino e Roma (4 ore e 10). Nel corso del 2009 i passeggeri di Frecciarossa sono stati 12 milioni, contribuendo all'aumento dei ricavi da mercato.

I ricavi per il trasporto dei pendolari sono aumentati complessivamente di 108 milioni di euro nel 2009, grazie essenzialmente ai contratti di servizio definiti in base a un modello in grado di coprire i costi, incluso quello del capitale investito. È da segnalare che nel corso del 2009 sono stati definiti - e in buona parte stipulati - i contratti di servizio con tutte le regioni a statuto ordinario, tranne con il Piemonte che ha scelto di ricorrere alle gare europee. Questi rinnovi sono stati resi possibili anche grazie al supporto del Governo che ha stanziato nuove somme a favore delle Regioni ed ha appoggiato la stipula di contratti pluriennali (sei anni rinnovabili). Poter fare affidamento su contratti di servizio esigibili e di durata tale da consentire l'ammortamento degli investimenti è una novità rilevante per il processo di sviluppo futuro del Gruppo e per la possibilità di addivenire a un reale miglioramento del servizio per i pendolari. Infatti, grazie ai nuovi contratti e ai contributi stanziati dallo Stato, è stato possibile avviare una gara per l'acquisto di materiale rotabile da dedicare al trasporto dei pendolari del valore di due miliardi di euro. Questi investimenti consentiranno di rinnovare i treni per i pendolari e di disporre di materiale moderno e meno soggetto a guasti e riparazioni, con notevoli vantaggi in termini di conforto e puntualità del trasporto.

Si è così avviata una spirale positiva che porterà

a un miglioramento del servizio per i pendolari; miglioramento che è premessa necessaria per un maggior investimento e per ulteriori potenziamenti nel futuro. Una spirale positiva che già sta operando nel segmento del trasporto di media e lunga percorrenza a mercato, dove l'avvio positivo dell'Alta Velocità ha consentito il lancio di una gara per l'acquisto di 50 treni di nuova concezione, che garantiranno a loro volta un potenziamento e un ulteriore miglioramento del servizio stesso.

Gli investimenti avviati nel 2009 non hanno riguardato solo il materiale rotabile. La spesa per investimenti è ammontata complessivamente a 5.250 milioni di euro. Essa è diminuita rispetto al 2008 (6.096 milioni di euro) perché sono venuti a completamento gli investimenti sulle linee di Alta Velocità/Alta Capacità messe in servizio nel dicembre 2009. Sono intanto partiti i progetti di nuove linee sulla base delle deliberazioni del Cipe (il Terzo Valico di Giovi, la Treviglio-Brescia, il Ponte di Messina), mentre proseguono i lavori per la nuova Galleria del Brennero (di cui sono stati eseguiti 8,5 km del tunnel esplorativo) e tutti i lavori di ammodernamento e completamento di cui necessitano gli oltre 16.500 km di linea ferroviaria nel nostro paese.

Il Gruppo è anche impegnato nella realizzazione di importanti nuove stazioni ferroviarie: a Torino/Porta Susa, a Reggio Emilia, a Bologna, a Firenze, a Roma/Tiburtina, a Napoli/Afragola. È altresì impegnato nell'ammodernamento delle stazioni nella rete convenzionale dove i lavori stanno proseguendo o sono stati portati a termine in stazioni come: Firenze Campo di Marte, Novara Boschetto, Udine, Piacenza, Carrara, Prato, Pescara Centrale, Chieti, Ancona Centrale, Salerno, Aversa, Cosenza, Melfi, Agrigento Bassa e Messina Centrale (Invasatura Traghetti). Il Gruppo ha accentuato la sua presenza sui mercati esteri, sfruttando gli spazi di mercato

aperti dalla liberalizzazione. Nel trasporto merci e nella logistica opera con una società di diritto tedesco, la TX Logistik AG che ha conseguito buoni risultati, malgrado il generale calo della domanda di trasporto merci che ha toccato significativamente tutta l'Europa. Sono state avviate le procedure per chiedere la disponibilità di tratte anche per il trasporto passeggeri in altre nazioni a noi vicine (Francia, Germania, Austria, Svizzera essenzialmente) in previsione dell'apertura dei mercati ferroviari decisa dall'Europa per il 2010 e si stanno discutendo ipotesi di collaborazione con operatori esteri per operare in altri mercati esteri. Nel settore della progettazione e realizzazione delle infrastrutture ferroviarie è cresciuto l'impegno di Italferr all'estero attraverso la partecipazione a gare internazionali, forte anche dei risultati conseguiti in Italia.

Se il risanamento economico del Gruppo è ormai positivamente avviato, molto c'è ancora da fare per il suo definitivo consolidamento e, soprattutto, per una politica di sana crescita ed espansione. Due obiettivi strettamente interconnessi, perché il consolidamento del risanamento può venire solo da una sana crescita costante nel tempo.

Per questo il Gruppo ha davanti a sé ancora obiettivi fortemente sfidanti. La posizione finanziaria del Gruppo, ancorché migliorata, resta fragile e non consente di approntare un piano di consistente sviluppo. Preoccupa in particolare la posizione finanziaria netta di Trenitalia (6.298 milioni di euro) che rende problematica l'esposizione di questa società che, come accennato, ha di fronte a sé un percorso di ingenti investimenti in nuovo materiale rotabile. Il Gruppo ha avviato sin dal 2007 un piano per provvedere alla ricapitalizzazione di questa società. Tale piano si basa sulla valorizzazione delle risorse interne, soprattutto patrimoniali (terreni, officine e altro), ma ha incontrato ostacoli temporali nella

debolezza del mercato immobiliare connessa con la grave crisi finanziaria in atto. Sarà necessario seguire con la massima attenzione l'evoluzione dei mercati al fine di poter valorizzare al meglio le risorse del Gruppo.

La ricapitalizzazione di Trenitalia è necessaria per far crescere questa società che deve reggere l'urto della concorrenza interna e internazionale. Essa deve potenziare i servizi di mercato, ma deve poter fornire maggiori e migliori servizi di trasporto anche nel segmento metropolitano dei pendolari. È questa una necessità sentita dal paese, un impegno inderogabile per il nostro Gruppo, una opportunità di ricavi che si sposa con la soddisfazione di esigenze dei viaggiatori.

È poi necessario provvedere a ulteriori razionalizzazioni nel settore del trasporto merci. Per tale comparto, serve anche un piano nazionale volto al rilancio della logistica del paese. Un piano che coinvolga i principali operatori del settore e che miri a concentrare risorse e investimenti in quelle aree che possono maggiormente contribuire alla crescita di questo importante segmento del mercato. Un moderno sistema di logistica impone una razionalizzazione degli scali, la creazione e lo sviluppo di un limitato numero di interporti, la crescita dei servizi, una politica della tariffazione dei trasporti che recuperi tutti i costi, anche quelli impliciti nell'inquinamento dell'atmosfera, per rendere moderno e sostenibile il nostro comparto del trasporto.

In un simile piano, il Gruppo Ferrovie dello Stato è pronto a diventare operatore internazionale per garantire al mercato un servizio che non può più limitarsi a riempire gli interstizi residuali non coperti da altri operatori, che hanno concentrato su segmenti economicamente validi la loro attività.

Un piano per la logistica serve al paese per raggiungere obiettivi necessari e impellenti di controllo delle immissioni di gas nell'atmosfera e per decongestionare parti rilevanti del nostro

territorio. Serve alle imprese per migliorare la loro capacità competitiva. Serve agli operatori del settore trasporti per crescere di dimensione e per non venir schiacciati dalla concorrenza internazionale. In un simile piano, il Gruppo Ferrovie dello Stato può e deve contribuire con la sua esperienza e le sue infrastrutture. Esso è pronto a crescere in termini nazionali e internazionali, accettando una sfida che gli operatori di altri paesi dell'Europa Continentale hanno già raccolto.

Signori Azionisti,

i risultati qui illustrati sono stati il frutto di una forte dedizione del personale tutto, a cui va il mio sentito ringraziamento. Senza la professionalità e l'impegno di ognuno degli addetti del Gruppo non avremmo potuto raggiungere, in tempi anche anticipati, gli obiettivi sui quali avevamo puntato nel Piano industriale 2007-2011. Essendo arrivati al termine di questa consiliatura con la presentazione del bilancio 2009, mi è gradita l'occasione per ringraziare anche i membri del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Corte dei Conti che hanno condiviso e supportato le azioni che ci hanno consentito di portare il Gruppo Ferrovie dello Stato fuori da una situazione che minacciava di comprometterne la continuità aziendale. Il ringraziamento va anche all'azionista pubblico, senza il cui supporto non si sarebbero potuti raggiungere questi obiettivi di riequilibrio e di sviluppo. Un ringraziamento anche mio personale, perché mi ha dato l'opportunità di servire questa azienda e, attraverso essa, lo Stato.

Per ultimo mi preme sottolineare come questo Gruppo sia ormai pronto ad affrontare nuove sfide. È un patrimonio pubblico che può crescere e può rispondere ai bisogni del paese. Non solo in termini di servizi, ma anche come componente dinamica della competizione internazionale fra imprese. Una competizione che si basa sempre più sull'innovazione. E l'innovazione è la materia prima più importante per una azienda, come il Gruppo Ferrovie dello Stato, che deve assicurare servizi complessi e necessari in un ambiente di sempre maggior conforto e sicurezza.

Innocenzo Cipolletta

PAGINA BIANCA