# Politica ambientale

Il 2009 è stato caratterizzato dal consolidamento delle attività intraprese l'anno precedente in materia di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, continuando così il cammino verso il miglioramento di efficacia ed efficienza di tutti i processi rilevanti.
Il Gruppo ha rafforzato i rapporti con gli *stakeholder* esterni anche attraverso la stesura del Rapporto di Sostenibilità, che evidenzia quanto viene fatto per la mobilità sostenibile e per integrare sempre meglio i principi e i valori della responsabilità sociale d'impresa nello svolgimento delle attività.
Ferrovie dello Stato, nel Rapporto di Sostenibilità, ha espresso la consapevolezza che il conseguimento degli obiettivi aziendali passa, prima di tutto, attraverso l'orientamento al cliente e la valorizzazione del proprio patrimonio di risorse umane: è questo il paradigma della moderna *public utility* che si confronta ogni giorno sul mercato liberalizzato, mentre continua ad assicurare al Paese un'infrastruttura e un servizio essenziali per il suo sviluppo.
Le principali iniziative che hanno segnato nel 2009 questo modo di operare del Gruppo sono state:

- l'adesione al "Patto per l'Ambiente", promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e sottoscritto da altre dieci grandi aziende industriali italiane per la lotta ai cambiamenti climatici e all'inquinamento, con l'obiettivo di conciliare tutela ambientale e crescita occupazionale ed economica e di promuovere l'innovazione tecnologica;
- la sottoscrizione, con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di un Accordo di Programma, che deriva dal suddetto "Patto per l'Ambiente", contenente l'impegno a limitare, entro il 2012, le emissioni di $CO_2$ e ad adottare, nei propri impianti ed edifici, sistemi di produzione energetica alimentati con fonti rinnovabili, con sensibili benefici in termini di impatto ambientale e riduzione dei consumi e dei costi di gestione;
- l'avvio di un'attività di mappatura tesa a rilevare il livello di presidio del tema ambientale e, contestualmente, il grado d'integrazione con i sistemi qualità e sicurezza esistenti presso le società operative. A conclusione di tale ricognizione, sarà elaborato un piano completo per lo sviluppo del sistema *Corporate* di gestione ambientale;
- la realizzazione della diciannovesima edizione del Treno Verde, in collaborazione con Legambiente, per monitorare l'inquinamento atmosferico, il traffico, il rumore e la situazione dei trasporti privati e collettivi in diverse città italiane;
- la partecipazione, il 5 dicembre 2009, al viaggio da Bruxelles a Copenaghen del *Climate Express* - treno a emissioni zero, inserito nel più ampio programma *Train to Copenhagen*; a bordo del *Climate Express* c'erano 400 esperti dell'ambiente, rappresentanti del mondo economico e delegati delle Ferrovie internazionali che si sono incontrati per discutere di cambiamenti climatici e mobilità sostenibile. Nella medesima occasione è stato anche presentato il *Global Rail Position Paper*, documento condiviso dalle Ferrovie di tutto il mondo a testimonianza della volontà, oltre che della necessità, di trasferire su ferro gran parte del trasporto stradale e aereo.

Per supportare una sempre maggiore sostenibilità ambientale, nel 2009 le diverse società del Gruppo hanno posto in essere una serie di interventi, i più significativi dei quali sono elencati qui di seguito:

- avvio della seconda fase di uno studio UIC (*Braking gear emissions impact on human health*) svolto in collaborazione con varie ferrovie Europee e guidato da Trenitalia, per l'analisi delle sostanze emesse dai materiali frenanti, al fine di valutarne i possibili effetti sulla salute dell'uomo. E'stata affidata al dipartimento DICMA dell'Università di Bologna la parte relativa ai campionamenti a bordo treno delle sostanze derivanti dalla frenatura, alle determinazioni analitiche, alla modellazione delle dispersioni in carrozza e alla valutazione della significatività delle sostanze eventualmente individuate sulla salute dell'uomo e sull'ambiente;
- restituzione da parte di Trenitalia, tramite le credenziali di accesso al Registro Nazionale delle quote di $CO_2$ e delle emissioni, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di 29.608 diritti, a seguito di una riduzione delle proprie emissioni di circa il 6% rispetto a quanto previsto e autorizzato;
- prosecuzione, relativamente al rischio biologico legato al contagio da legionella, del programma già avviato da Trenitalia per la sanificazione e decalcificazione dei serbatoi delle acque a bordo treno attraverso interventi di bonifica ad hoc. È stato avviato anche il programma di pulizia e sanificazione per le condotte idrauliche dei treni;
- estensione del programma di ricerca per l'ottimizzazione del processo di disinfestazione dei rotabili ferroviari;
- realizzazione di uno studio, sviluppato da RFI SpA in collaborazione con il CNR, per approfondire la relazione esistente tra il contenuto di amianto presente nel pietrisco ferroviario (pietre verdi) e l'amianto eventualmente liberato per abrasione;

- estensione della certificazione ISO 14001 relativa al Sistema di Gestione Ambientale a tutte le sedi Italferr, comprese quelle all'estero, con conseguente emanazione del nuovo Manuale del Sistema di Gestione Integrato Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza;
- sviluppo, sempre da parte di Italferr, di una metodologia, da adottarsi in sede di progettazione di investimenti infrastrutturali, che consente di stimare e calcolare le emissioni e le rimozioni di gas a effetto serra (*Green House Gas*) generate durante tutte le fasi di esecuzione di un'opera ferroviaria, sino alla sua messa in servizio, conformemente con quanto previsto dalle norme UNI ISO 14064:2006;
- realizzazione di una banca dati di monitoraggio ambientale (SIGMAP "Sistema Informativo Geografico Monitoraggio Ambiente e Progetti), che raccoglie i dati acquisiti da Italferr nel corso delle campagne di misura svolte su tutto il territorio nazionale. La banca dati SIGMAP è inoltre stata implementata con una nuova sezione tematica "Archeologia", condivisa con la Soprintendenza Archeologica della Regione Lombardia e illustrata al Ministero per i Beni e le Attività Culturali;
- attuazione da parte di Italferr, richiesta del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATT) e su incarico di RFI SpA , di un sito web dedicato al Nodo AV di Firenze, disponibile al pubblico via internet.

# *Performance* ambientali energia

Le principali attività/interventi 2009 nell'ambito delle *performance* ambientali di Gruppo sono state, in gran parte, finalizzate al contenimento dei consumi attraverso l'aumento del numero di rilievi puntuali e l'efficientamento dei monitoraggi, il miglioramento delle reti di distribuzione e la conseguente riduzione di perdite e sprechi, l'introduzione di apparati per la razionalizzazione dei consumi degli impianti utilizzatori e la valutazione di possibili alternative di approvvigionamento energetico. In tale ultimo ambito, in particolare, possono essere collocate le seguenti iniziative:

- esecuzione di uno studio di fattibilità per l'approvvigionamento da fonti alternative (ipotesi tecnico-economica relativa al posizionamento di pannelli fotovoltaici sulle coperture dei complessi di stazione);
- avvio, nella stazione pilota di Roma Termini, del progetto di realizzazione di un sistema di tele-lettura dei consumi per aree omogenee di stazione (fabbricati, spazi di grandi dimensioni, etc.), progetto che ha la finalità di consentire puntuali rilevazioni delle utenze e, successivamente, analisi circostanziate dei consumi;
- utilizzo, con prima introduzione ancora nella stazione di Roma Termini, di sistemi combinati di produzione contemporanea di caldo-freddo (macchine frigorifere ad assorbimento) per migliorare il rendimento complessivo degli impianti;
- installazione di apparati elettronici di modulazione dell'assorbimento dell'energia (*inverter*, etc.) in base all'effettivo utilizzo degli impianti per i nuovi apparati (scale mobili, ascensori, tappeti mobili, gruppi frigoriferi, etc.) realizzati nelle stazioni riqualificate.

# Emissioni atmosferiche

Il Gruppo Ferrovie dello Stato, per contribuire a ridurre l'emissione di gas serra, oltre ad avviare su larga scala l'introduzione di pannelli fotovoltaici sui propri siti, producendo e utilizzando così energia "pulita" per usi diversi da quelli della trazione, ha portato avanti nel 2009 altri progetti quali:

- la realizzazione di nuove centrali di produzione a maggior rendimento energetico e con minori emissioni di inquinanti nelle stazioni riqualificate di Napoli Centrale e Torino Porta Nuova;
- la trasformazione, nella stazione di Napoli, degli impianti a gasolio in impianti a gas metano, a minor impatto ambientale;
- l'attività di conduzione continua delle centrali di produzione termica e frigorifera, con analisi giornaliera delle emissioni di inquinanti e relativi interventi di regolazione.

# Mitigazione del rumore

L'ampliamento dell'infrastruttura, l'aumento della velocità media dei treni e una progressiva urbanizzazione delle zone limitrofe all'infrastruttura stessa hanno reso la mitigazione degli impatti acustici un elemento sempre più importante della sostenibilità ambientale nel Gruppo.
A tal fine, per le linee esistenti e già a partire dal 2004, è stato definito un articolato programma di risanamento acustico e sono stati individuati e approvati gli interventi più urgenti da realizzare, tramite Protocolli d'Intesa con gli Enti Locali interessati, mentre nella realizzazione delle nuove linee Alta Velocità/Alta Capacità il Gruppo Ferrovie dello Stato ha ottemperato nel 2009 ai disposti legislativi sull'inquinamento acustico, rispettivamente con tecniche di intervento per la mitigazione degli impatti che si orientano su tre fronti:

- lo sviluppo di mezzi e tecnologie di trazione sempre più silenziosi, con attività di ricerca e sviluppo svolte dal Gruppo in campo internazionale sui materiali alternativi per la realizzazione delle ruote e dei sistemi frenanti;
- la schermatura della sorgente sonora con barriere anti-rumore realizzate in materiali diversi, in base alle necessità tecniche e di inserimento paesaggistico e naturalistico;
- la protezione del recettore esposto mediante l'impiego di finestre fonoisolanti.

# Bonifiche

Continua l'attività di bonifica e di recupero del territorio; nel corso del 2009 sono stati ultimati i lavori per la messa in sicurezza della ex Sotto Stazione Elettrica di Firenze Rifredi ed è stata ottenuta l'approvazione del Progetto operativo di bonifica delle ex Officine Motori di Firenze Romito.
Sono proseguite, inoltre, le attività per gestire i procedimenti di bonifica avviati nell'ambito del Potenziamento Infrastrutturale del Nodo di Genova e, in particolare: per Parco Tabacchi è stato avviato il monitoraggio "ante operam" in attesa dell'avvio dei lavori; per Genova Brignole è stato ultimato e approvato il progetto di bonifica; per Genova Sampierdarena si è provveduto alla redazione dell'Analisi di Rischio e successive integrazioni; per Genova Terralba è stato eseguito il piano di caratterizzazione ambientale e le successive integrazioni.

# Archeologia

La realizzazione di una grande infrastruttura, quale a esempio il sistema Alta Velocità/Alta Capacità, ha rappresentato e continua a rappresentare un'eccezionale occasione di ricerca scientifico-archeologica per la conoscenza dei processi storici di frequentazione del territorio.
Il Gruppo Ferrovie dello Stato, sulla base di questa esperienza, ha adottato innovative metodologie di intervento per studiare, già in fase di progettazione, l'impatto archeologico della nuova rete ferroviaria, affinché esso non risulti un ostacolo da superare, o da aggirare, ma piuttosto un parametro progettuale dell'opera stessa.
L'esito di tali attività ha consentito alle Soprintendenze Archeologiche territorialmente competenti di formulare il proprio parere sui progetti esaminati, dettando le successive prescrizioni per la fase realizzativa.

# Rapporti con i clienti

Dal punto di vista dell'offerta nell'ambito dei servizi di trasporto ferroviario riconducibili a Trenitalia, nel 2009 vi è stato un forte incremento (11.000 milioni di viaggiatori km, pari al +18,1% sul 2008) sul Segmento dei "Servizi a Mercato" che ha visto il raggiungimento del punto massimo d'offerta a dicembre 2009, con l'avvio dell'orario contestualmente al completamento della nuova rete ad Alta Velocità. Sull'intero anno l'offerta complessiva del segmento è rimasta sostanzialmente invariata, ma caratterizzata da forti modifiche nel *mix* di prodotto.
Le opportunità offerte dal mutato scenario infrastrutturale sono state colte attraverso:

***AV-Frecciarossa:*** incremento dei collegamenti tra Roma e Milano con estensioni del servizio da/verso Torino e Napoli/Salerno. È stato ampliato l'intervallo diurno di servizio (dalle ore 6,00 alle 21,00) con un'offerta che, nelle fasce orarie di punta, mette a disposizione della clientela fino a un treno ogni quindici minuti, con partenze a minuti facilmente memorizzabili (00', 15', 30').

Questi gli incrementi realizzati:

| | |
|---|---|
| + 20 collegamenti Milano-Roma | da 52 a 72 treni giorno |
| + 14 collegamenti Milano-Napoli | da 22 a 36 treni giorno |
| + 10 collegamenti Torino-Roma | da 2 a 12 treni giorno |

Di seguito una breve descrizione di ogni diversa tipologia di servizio offerto:
***Treni No-Stop Milano Centrale-Roma Termini:*** sono concentrati nelle fasce di punta, con frequenza a 30 minuti nelle fasce mattutine e a 60 minuti nelle fasce pomeridiane e serali.

| | |
|---|---|
| Tempo di percorrenza Milano-Roma | 2h 59' (prima 3h 30') |
| Numero collegamenti | 28 (prima 18) |

***Treni Torino Porta Nuova-Roma Termini:*** nuova tipologia di servizio, che collega rapidamente Torino a Roma nelle fasce orarie ad alta domanda di mobilità, con fermate intermedie a Milano Garibaldi, Bologna Centrale e Firenze Campo di Marte. Una coppia effettua fermata anche a Torino P. Susa (4h13' tempo di percorrenza complessivo)

| | |
|---|---|
| Tempo di percorrenza Torino-Roma | 4h 10' (prima 5h 40') |
| Numero di collegamenti Torino-Roma | 8 (prima 2) |

***Treni Milano Centrale-Napoli Centrale:*** evoluzione dell'attuale collegamento Fast, collegano velocemente Milano a Napoli, con fermate intermedie nelle sole stazioni di Milano Rogoredo e Roma Tiburtina.

| | |
|---|---|
| Tempo di percorrenza Milano-Roma | 2h 45' (prima 3h 26') |
| Tempo di percorrenza Milano-Napoli | 4h 10' (prima 4h 50') |
| Numero di collegamenti Milano-Napoli | 6 (prima 2) |

L'offerta complessiva tra Napoli e Milano è di 36 collegamenti al giorno.

***Treni Standard Milano Centrale-Roma Termini:*** è stato confermato - velocizzato - il sistema cadenzato orario che collega Milano Centrale e Roma Termini, con fermate intermedie a Bologna Centrale e Firenze Santa Maria Novella.

| | |
|---|---|
| Tempo di percorrenza Milano-Roma | 3h 30' (prima 3h 59') |
| Tempo di percorrenza Milano-Napoli | 4h 55' (prima 5h 35') |
| Numero di collegamenti Milano-Roma | 28 (confermato) |

***AV, ES ed ES Fast Frecciargento***
***Venezia-Roma*** è stata confermata e velocizzata di circa 40 minuti l'offerta cadenzata oraria tra Venezia e Roma. Incrementata di 2 treni e velocizzata l'attuale offerta Fast (da 2 a 4 treni).

| | |
|---|---|
| Tempo di percorrenza Venezia-Roma Fast | 3h 30' (prima 3h 59') |
| Tempo di percorrenza Venezia-Roma | 3h 48' (prima 4h 27') |
| Numero di collegamenti Venezia-Roma | 26 di cui 4 Fast (prima 24 di cui F fast) |

***Roma-Verona*** è stata rimodulata e incrementata di due treni e velocizzata l'offerta tra Verona e Roma, con nuova prosecuzione su Brescia e fermate intermedie di Bologna Centrale e Firenze Campo Marte.

| | |
|---|---|
| Tempo di percorrenza Verona-Roma | 3h 00' (prima 3h 59') |
| Numero di collegamenti Verona-Roma | 6 (prima 4) |

*EurostarCity:* con l'entrata in vigore dell'intera linea ad Alta Velocità, si è proceduto alla specializzazione dei materiali sulla base delle linee utilizzate. Il materiale ESCity (denominato Frecciabianca) utilizza linee tradizionali e collega le grandi città del Nord (TO-MI-VE) con la linea tirrenica (TO-GE-RM) e l'adriatica (LE-BA-BO-MI).
Nel ***Segmento "Servizio Universale"*** sono classificati tutti i treni che rientrano nel contratto di servizio con lo Stato, indipendentemente dalla tipologia di prodotto di appartenenza. Nel corso del 2009 Trenitalia, sulla base di una precisa richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha erogato, sostanzialmente, gli stessi servizi del 2008. Nel corso del 2009 sono stati avviati confronti tra Trenitalia e il citato Ministero, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, per la redazione di un nuovo contratto la cui bozza è stata approvata dal Cipe nel corso del mese di dicembre 2009 e avrà validità per sei anni. Gli effetti del nuovo contratto sono attivi a partire da marzo 2010.
Il prodotto ***Intercity*** è stato caratterizzato da una consistente revisione dell'offerta che ha toccato, in particolare, il segmento "non contribuito" dove l'operazione di razionalizzazione dell'offerta con contribuzione fortemente negativa, è stata particolarmente incisiva.
Per quanto riguarda il settore Notte, anche in questo caso è proseguita la razionalizzazione dell'offerta, conseguente anche alla forte flessione della domanda, con una riduzione dell'1,5%, sono stati inoltre variati i percorsi e gli orari di alcuni treni in modo da migliorarne i tempi di percorrenza.
Anche sull'Internazionale è stata attuata una razionalizzazione dell'offerta complessiva, che ha portato a compimento il disegno già avviato nel corso del 2008.
La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati a destinazione nella fascia 0-15 minuti, è passata dall'89,7% del 2008 all'89,9% del 2009. Il miglioramento rispetto al precedente esercizio è riconducibile a una migliore gestione delle tracce orarie e a una maggiore affidabilità del materiale rotabile (i servizi Frecciarossa evidenziano una puntualità complessiva del 91,8%, i servizi Frecciargento dell'89,3% e i servizi Frecciabianca dell'87,4%).

L'offerta commerciale del ***Trasporto Regionale*** è rimasta sostanzialmente in linea, rispetto al 2008, attestandosi a circa 22.168 milioni di viaggiatori Km (22.180 milioni di viaggiatori Km nell'esercizio precedente).
Nel 2009 è continuata l'attività negoziale per il rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni, che, diversamente dal passato, prevedono la definizione di corrispettivi correlati ai servizi offerti agganciandoli a una logica di "Catalogo del servizio". Il Catalogo ha ridefinito la modalità di riconoscimento dei corrispettivi sulla base dell'individuazione di diversi *drivers*, quali i prezzi orari per categoria di treno e servizio offerto, in sostituzione della modalità solo correlata alla definizione del "corrispettivo a treno km", utilizzata in precedenza. La quantificazione dei corrispettivi sulla base del Catalogo ha evidenziato, per ciascuna Regione, la storica insufficienza delle risorse previste a sostegno dei precedenti contratti di servizio, con la conseguente impossibilità di remunerare i fattori della produzione e in particolare il capitale investito che, nel corso degli ultimi anni, ha subito importanti incrementi in conseguenza degli investimenti effettuati al fine di dare corso al rinnovo del materiale rotabile.
Nel corso del 2009 sono stati firmati i contratti di servizio, con durata sei anni più sei, con 5 regioni (Friuli Venezia Giulia, Campania, Lombardia, Marche, Toscana) e con la provincia autonoma di Bolzano. Sono stati invece siglati i contratti di servizio, ma si è in attesa della ratifica degli organi competenti, con altre 8 regioni (Abruzzo, Basilicata, Liguria, Molise, Puglia, Umbria, Veneto e Lazio, quest'ultimo contratto finalmente firmato nel febbraio 2010). A questi si aggiungono i contratti con la regione Emilia Romagna e con la Provincia Autonoma di Trento, già formalizzati nel 2008.
La formalizzazione dei contratti di servizio "6+6", permette una pianificazione delle risorse di medio lungo periodo per avviare un rilevante piano d'acquisto di nuovo materiale rotabile funzionale al miglioramento del servizio del trasporto regionale. Su tale aspetto costituisce elemento fondamentale la previsione contrattuale della possibilità di cedere alle Regioni, alla scadenza del contratto, i rotabili impiegati nell'esercizio in argomento al loro valore netto contabile.
La percentuale dei treni del Trasporto Regionale arrivati a destinazione nella fascia 0-15 minuti è risultato in linea con gli stessi risultati ottenuti nel 2008 (97%); la puntualità registrata nella fascia 0-5 minuti è stata invece migliorativa rispetto al passato, con risultati che si sono attestati al 90,5% rispetto al 90,3% dell'anno precedente.
Sul fronte dei servizi di pulizia nel segmento regionale nel corso del 2009, concluse le procedure della prima gara per i servizi destinati ai rotabili e agli impianti industriali, è iniziato l'avvio dei subentri delle nuove ditte assegnatarie

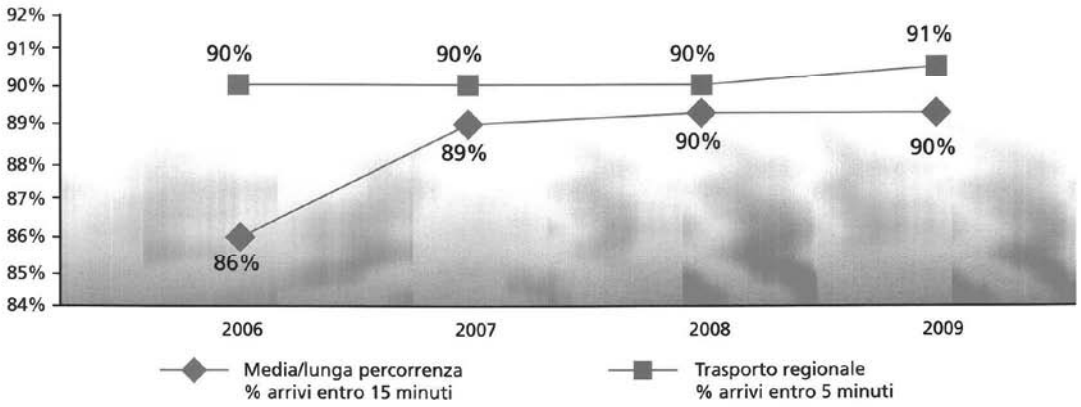
in Campania, Liguria, Lazio, Lombardia, Puglia; in altre Regioni, in pendenza dei numerosi ricorsi presentati per inadempienza delle precedenti imprese, sono stati rescissi numerosi contratti, provvedendo all'assegnazione temporanea di molti lotti. Le azioni descritte sono la naturale e inderogabile conseguenza dell'esigenza, espressa nei nuovi contratti di servizio con le regioni, per addivenire in tempi rapidi a un significativo miglioramento del livello del servizio offerto ai clienti del trasporto regionale.

La crisi mondiale dell'economia ha significativamente toccato, anche nel nostro Paese, il ***Trasporto Merci***, con una riduzione dei livelli di traffico lungo le intere filiere che compongono il *business* della Divisione Cargo di Trenitalia. La riduzione della domanda di traffico, attraverso le diverse modalità di trasporto, ha generato sul mercato, da parte dei *competitors*, l'adozione di misure crescenti di utilizzo del *pricing* quale strumento a difesa delle quote di mercato. La Divisione Cargo, da parte sua, ha attuato una serie di iniziative commerciali, utilizzando anche la leva prezzo (similarmente alle misure adottate dai principali *competitors*), con l'obiettivo di difendere i volumi di traffico. Le iniziative sono state indirizzate a:

- nuovi traffici *spot* a treno completo per clienti già fidelizzati e nelle aree geografiche del Nord-Italia sulle direttrici internazionali e sui collegamenti con i porti;
- nuovi traffici per nuovi clienti di filiere in cui la Divisione risulta più competitiva (Siderurgico, Chimico, Materiali).

Ciononostante, nel 2009 le tonnellate km trasportate hanno subito un decremento di oltre il 25% rispetto al 2008. Significative infine le azioni intraprese con successo per migliorare, rispetto al 2008, la puntualità dei convogli in partenza (+4% nella fascia 0-5 minuti e 2,8% nella fascia 0-30 minuti) e in arrivo (+2,9% nella fascia 0-30 minuti e 1,4% nella fascia 0-60 minuti). Il numero di treni giunti a destino nella fascia 0-60 minuti, ha superato il *target* obiettivo dell'anno, raggiungendo l'85,7% rispetto all'82,7% dell'anno precedente.

Puntualità treni passeggeri



# Quadro macroeconomico

Lo scenario di recessione iniziato nella seconda metà del 2008 e proseguito per tutto il 2009 ha evidenziato un'ampiezza, in termini di settori coinvolti, e una profondità, in termini di tassi di contrazione registrati, tali da rendere questa crisi come la peggiore dal dopoguerra per le economie occidentali.
Le azioni anticrisi di stimolo intraprese sia dai Governi che dalle Banche Centrali sono state orientate prima a sostenere il sistema finanziario e successivamente a supportare la domanda dei consumatori (considerando solo le politiche di sostegno all'economia, a titolo di esempio, negli USA sono stati impiegati complessivamente 940 miliardi di dollari, in Europa gli Stati Membri hanno destinato complessivamente risorse pari a circa il 5,5% del Pil comunitario. Questi stimoli hanno generato, a partire dall'estate trascorsa, i primi segnali di rallentamento nelle contrazioni degli scambi commerciali e di stabilità dei mercati finanziari che, nella fase conclusiva dell'anno, hanno consentito l'avvio di un percorso di recupero con una prima timida crescita delle attività economiche. Tuttavia i vincoli di fiducia ancora presenti sui mercati finanziari e le ripercussioni sui consumi derivanti dalla perdita di occupazione costituiscono il principale limite alla possibilità di una significativa e veloce ripresa.
Complessivamente nel 2009 gli scambi commerciali a livello globale hanno subito una flessione dell'11,9%, e il Pil mondiale si è contratto dello 0,4 %. In particolare la recessione ha fortemente interessato le economie mature (Stati Uniti -2,6%, Giappone -5,2%, Unione Monetaria Europea -4,0%). Le economie emergenti hanno al contrario evidenziato risultati non omogenei: a esempio, nei paesi dell'area BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), solo la Cina e l'India hanno confermato tassi di crescita seppur di minori dimensioni rispetto al passato (Brasile +0,1%, Russia -8,6%, Cina +8,1%, India +6,5%).
Per quanto riguarda l'Italia, il sistema finanziario nazionale ha evidenziato una maggiore solidità rispetto alle principali esperienze estere di riferimento (USA, Gran Bretagna, Germania, Francia e Spagna) e l'economia reale, dopo un primo semestre di marcata recessione, ha mostrato nella seconda parte dell'anno un maggiore dinamismo. Il Pil, su base annua, presenta una diminuzione del 5,1% contraddistinto da una flessione sia dei consumi nazionali (-1,2%) sia degli investimenti (-12,2%, di cui: -17,2% per macchinari e attrezzature, -7,9% per costruzioni). La produzione industriale ha subito una contrazione media annua del 17,5%. Tra i settori particolarmente colpiti dalla crisi si segnalano: il metallurgico (-29%, con riduzione di oltre il 20% del grado di utilizzazione degli impianti), la fabbricazione di macchinari e attrezzature (-28%), la lavorazione del legno/carta (-16,3%) e il chimico (-12,9%).
L'andamento dei prezzi al consumo ha consentito di attutire l'effetto della compressione del potere di acquisto delle famiglie attestandosi a un +0,8%, di poco superiore ai valori dell'area euro. Il prezzo del petrolio ha contribuito sostanzialmente al contenimento dell'indice generale dei prezzi con valori che si sono attestati in media d'anno sui 60 dollari per barile (98 dollari per barile nel 2008).

# Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Il suddetto forte calo della produzione industriale e l'incremento del tasso di disoccupazione hanno fortemente colpito la domanda di mobilità generando per il settore dei trasporti, nel 2009, una forte contrazione dei volumi, sia nell'ambito del trasporto merci che passeggeri.
In particolare il settore merci, fortemente penalizzato anche dalla contrazione degli scambi commerciali (-20,7% export, -22% import), presenta una situazione complessivamente critica per tutte le modalità di trasporto. a esempio il trasporto aereo, dopo un primo semestre in flessione (-27,1%), ha registrato, nella seconda parte dell'anno, un primo parziale recupero dei volumi, consentendo così di contenere la flessione, a totale anno, del 17%. Nel trasporto autostradale i volumi realizzati nell'ultimo trimestre hanno tracciato una prima inversione di tendenza che tuttavia non consente di colmare il *gap* del primo semestre e di raggiungere i livelli di traffico dell'anno precedente: a giugno il calo tendenziale, in termini di veicoli km pesanti, era pari al 10,9%, mentre la diminuzione media annua si è attestata su un 7,7% (rispetto al -2,1% del 2008). Si confermano pertanto, per il secondo anno consecutivo, le difficoltà del comparto del trasporto merci su rete autostradale, il quale, dopo aver realizzato una crescita del 20% nel periodo 2000-2007, registra, dall'inizio della crisi, una contrazione complessiva di oltre il 10%. A ciò si è accompagnato un calo di circa il 30% delle immatricolazioni di nuovi veicoli commerciali. Forti segnali di debolezza si sono rilevati anche nel comparto marittimo i cui dati aggregati, disponibili solo al primo semestre del 2009, hanno evidenziato una riduzione dei volumi del 19,1% con un decremento più contenuto nel traffico dei *container* (-11,8%). Per i servizi merci a maggior valore aggiunto rispetto al trasporto (logistica, spedizione, servizi connessi alla distribuzione e vendita) il livello complessivo di attività ha subito, nel 2009, forti riduzioni: per le aziende di logistica la variazione complessiva del fatturato si è attestata su un -20/-25% dei livelli ante-crisi, analogamente gli spedizionieri e i principali MTO hanno dichiarato un calo nell'ordine del 15/20%.
Anche il settore passeggeri evidenzia segnali di criticità in tutte le modalità di trasporto, con cali più contenuti rispetto a quelli registrati nell'ambito delle merci.
Il trasporto aereo, rispetto al primo semestre, in cui si evidenziava una flessione tendenziale dei passeggeri di circa il 7,5%, raggiunge, a fine anno, un livello del -2,3%, con andamenti fortemente differenziati per i diversi segmenti: a fronte di una lieve crescita (circa 1%) del traffico nazionale, in gran parte dovuta al forte sviluppo dell'offerta delle compagnie aeree *low cost*, le relazioni aventi origine o destinazione internazionale subiscono una marcata flessione (-4,7%).
Una tendenza analoga, seppure di minore entità, si è verificata per il traffico su rete autostradale che, in termini di veicoli km leggeri, dopo un primo semestre in flessione (-0,7%), registra una crescita del 1,4% medio annuo, crescita agevolata anche dal livello del prezzo del petrolio, inferiore di circa il 40% rispetto ai prezzi del 2008. Considerevole, inoltre, la flessione della domanda nella modalità marittima che riporta una variazione negativa, riferita ai dati del primo semestre, del 13,8%.
Perfino il livello di mobilità nei grandi centri urbani ha risentito degli effetti negativi della recessione: i passeggeri trasportati dalle grandi aziende di trasporto pubblico locale si sono ridotti di circa il 7,7%; quest'ultimo dato è particolarmente significativo se confrontato con la buona tenuta mostrata in ambito regionale dal Gruppo Ferrovie dello Stato (-0,1% rispetto al 2008).
La completa liberalizzazione del trasporto ferroviario, intrapresa in Italia con modalità più ampie e tempistiche più celeri rispetto alla normativa europea di riferimento, ha consentito già da diversi anni l'affermarsi di un numero sempre crescente di imprese ferroviarie. Al 31 dicembre 2009 si registra la presenza di 47 imprese ferroviarie munite di licenza (al netto delle licenze revocate), di cui 33 munite del certificato di sicurezza (fonte Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria - ANSF). I contratti attivi di utilizzo tracce stipulati tra il Gestore dell'Infrastruttura (RFI SpA) e le singole imprese ferroviarie nel 2009 sono pari a 35.
Gli operatori terzi hanno complessivamente realizzato, sulla rete ferroviaria nazionale, circa 12,7 milioni di treni km, di cui circa 7,8 milioni prodotti nel trasporto merci - con volumi in crescita del 10% rispetto al 2008 - portando così la quota di mercato dei cosiddetti *new comers* a oltre il 20% su scala nazionale.

# Focus sul traffico passeggeri e merci del Gruppo

Il 2009 è stato per il Gruppo Ferrovie dello Stato un anno molto importante, nel quale sono avanzate con successo molte delle sfide precedentemente messe in cantiere, che rappresentano per il Gruppo stesso e per il trasporto ferroviario in generale un cambiamento epocale.

In primo luogo il già segnalato completamento dell'asse Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno ha avviato una profonda rivoluzione nel settore dei trasporti nazionali modificando sostanzialmente la mobilità tra i maggiori centri metropolitani con collegamenti più frequenti e cadenzati. Grazie alla piena operatività della "metropolitana veloce d'Italia" che, con i suoi circa 1.000 km di linea, raggiunge i più importanti centri urbani del Paese (attraversando un'area dove si concentra il 65% della domanda di trasporto), si è dato inizio sia a un percorso di riequilibrio in favore della modalità ferroviaria - notoriamente più eco-compatibile - sia a un progressivo processo di alleggerimento della rete storica con benefici per il traffico regionale e metropolitano e per quello merci.

Nell'ambito del trasporto regionale, come già accennato, nel corso del 2009 sono stati sottoscritti quasi tutti i nuovi contratti di servizio con le Regioni (con durata pluriennale "6+6") avviando così, contestualmente al quadro di maggiore certezza e solidità finanziaria delle prestazioni erogate, anche la realizzazione del piano d'investimenti in materiale rotabile più consistente mai attuato da Trenitalia: oltre due miliardi di euro (di cui 500 milioni di euro finanziati dallo Stato).

I viaggiatori km trasportati da Trenitalia, in valore assoluto, hanno raggiunto i 44,4 miliardi (45,8 nel 2008), di cui circa 22,1 miliardi relativi al trasporto regionale e locale, in linea con i risultati dell'anno precedente, e 22,2 miliardi relativi al complesso dei servizi di media e lunga percorrenza, con una variazione complessiva del -3% sul 2008. È proseguito nel 2009 lo spostamento di viaggiatori a favore dei nuovi servizi a mercato, mentre per i servizi a carattere universale si è ridotta l'offerta in linea con le minori risorse dedicate a questo comparto da parte del committente pubblico. È proseguita inoltre la revisione dei servizi non contribuiti e per i quali non esistono presupposti economici, in linea con gli obiettivi di riequilibrio del Gruppo.

In particolare nei servizi di media e lunga percorrenza i singoli segmenti di attività hanno conseguito risultati, tra loro differenti, come di seguito descritto:

- crescita del 18,1% dei viaggiatori km dei "Servizi a Mercato" sostenuta, in particolare, dal forte successo del servizio Frecciarossa (che ha raggiunto e confermato la *leadership* nelle relazioni di traffico tra Roma e Milano) e in coerenza con gli obiettivi aziendali di sviluppo, sia qualitativo che quantitativo, di questa tipologia di offerta;
- flessione del "Servizio Universale" (-14,3%) in attuazione di quanto ordinato/richiesto dalla committenza pubblica (come da delibera Cipe n. 122 del 17/12 u.s. in cui è stato approvato il Contratto di servizio relativo ai servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza per il periodo 2009-2014);
- contrazione dei volumi dei "Servizi non a Mercato/non Contribuiti" pari al -37%, in conformità con gli obiettivi aziendali di sostenibilità economico-finanziaria e patrimoniale.

La produzione, espressa in treni km, mostra nel complesso una flessione pari allo 0,5% con una variazione più accentuata per i servizi a media e lunga percorrenza (-1,1%) e un livello sostanzialmente stabile per il trasporto regionale.

Con riferimento ai servizi di media e lunga percorrenza, i treni km realizzati sono stati complessivamente pari a 80 milioni, in particolare:

- nei "Servizi a Mercato" è stato realizzato un incremento di produzione del 26,4%, con un volume complessivo pari a circa 37,6 milioni di treni km legato principalmente allo sviluppo dell'offerta di servizi Frecciarossa;
- nel "Servizio Universale" di media e lunga percorrenza è stato effettuato un volume di offerta pari a circa 33 milioni di treni km, in flessione del 7,4%;
- i "Servizi non Mercato/non Contribuito", ridotti di circa il 40%, hanno consuntivato volumi pari a 9,6 milioni di treni km.

Nel segmento del trasporto regionale e locale il volume di treni km prodotti si è mantenuto sopra ai 187 milioni (-0,2% rispetto all'anno precedente).

La seguente tabella riepiloga gli andamenti elencati per i *business* di riferimento.

| | | 2009 | 2008 | Variaz. % |
|---|---|---|---|---|
| **Dati traffico media e lunga percorrenza** [1] | | | | |
| Viaggiatori km - mercato | milioni | 11.000 | 9.313 | 18,1 |
| Viaggiatori km - universale contribuito | milioni | 8.483 | 9.900 | (14,3) |
| Viaggiatori km - non mercato/ non contribuito | milioni | 2.754 | 4.373 | (37,0) |
| **Totale** | **milioni** | **22.237** | **23.586** | **(5,7)** |
| Treni km - mercato | migliaia | 37.560 | 29.706 | 26,4 |
| Treni km - universale contribuito | migliaia | 32.926 | 35.561 | (7,4) |
| Treni km - non mercato/non contribuito | migliaia | 9.570 | 15.689 | (39,0) |
| **Totale** | **migliaia** | **80.056** | **80.956** | **(1,1)** |
| **Dati traffico trasporto regionale** | | | | |
| Viaggiatori - km | milioni | 22.168 | 22.180 | (0,1) |
| Treni - km | migliaia | 187.140 | 187.486 | (0,2) |
| **Totale traffico passeggeri** | | | | |
| Totale viaggiatori - km | milioni | 44.405 | 45.766 | (3,0) |
| Totale treni - km | migliaia | 267.196 | 268.442 | (0,5) |

[1] Incluso il traffico di Cisalpino AG

Il *load factor* del trasporto di media e lunga percorrenza è di circa il 49%, in leggera flessione (- 3%) rispetto al corrispondente valore del 2008, mentre nel trasporto regionale si registra un coefficiente medio del 31%, in linea con il 2008, che risente tuttavia di forti variazioni tra le fasce orarie "di punta" e quelle "di morbida".
L'avvio dell'operatività delle nuove ditte nella gestione delle pulizie, le azioni gestionali e di controllo di processo attuate dal Gruppo hanno consentito di registrare i primi segnali di miglioramento in termini di *customer sastisfaction* (ad esempio il livello di soddisfazione espresso per i servizi di media lunga percorrenza risulta pari al 61,1% rispetto al 58,2% del 2008).
Il traffico ferroviario merci ha risentito fortemente invece, come già segnalato, degli effetti di una crisi economica che è stata definita come la più grave dal dopoguerra a oggi e che ha coinvolto tutti i mercati e richiesto interventi straordinari da parte dei Governi.
In questo contesto il Gruppo Ferrovie dello Stato ha realizzato un volume complessivo pari a 21 miliardi di tonnellate km con uno scostamento negativo di circa il 25% rispetto al 2008.
A livello nazionale tutte le tipologie di servizi ferroviari alle merci su ferro hanno mostrato *trend* fortemente negativi: a esempio, il trasporto "a treno completo" ha conseguito un calo dei volumi del 29% mentre quello "a carro singolo" (o "diffuso") del 41,6%.
Al contrario le attività in ambito internazionale hanno presentato un andamento differenziato: i volumi realizzati all'estero in *outsourcing* da Trenitalia tramite accordi di *soustraitance* sono diminuiti di circa il 32%, mentre le attività della società controllata TX Logistik AG hanno conosciuto un incremento dei volumi trasportati di circa il 13,6%.
Conseguentemente anche i volumi di treni km si sono ridotti di circa il 25%, attestandosi a un livello pari a 47,5 milioni, consentendo così di mantenere inalterato il livello di utilizzo degli *asset* (tonnellate medie a treno stabili e pari a 449).

| | | 2009 | 2008 | Variaz. % |
|---|---|---|---|---|
| **Dati traffico merci - solo Trazione** | | | | |
| Tonnellate - km | milioni | 21.358 | 28.125 | (24,1) |
| Treni - km | migliaia | 47.569 | 62.839 | (24,3) |

# I risultati del traffico delle principali Imprese Ferroviarie Europee

Gli effetti negativi della crisi economica iniziata nella seconda metà del 2008 si sono pienamente manifestati nel corso del 2009 comportando, per tutte le imprese ferroviarie a livello europeo, un calo dei volumi di attività e del fatturato.

La domanda complessiva di mobilità ferroviaria in Europa (Paesi dell'Unione Europea con l'aggiunta della Svizzera e della Norvegia) si è contratta con variazioni negative dei volumi sia per il trasporto passeggeri (viaggiatori km -1,8%) sia per il trasporto merci (tonnellate km -22,7%).

In particolare, nel trasporto passeggeri, solo l'impresa ferroviaria svizzera SBB ha conseguito una crescita nei volumi di traffico di circa il 3,5% rispetto al 2008. Tutte le altre principali imprese ferroviarie di riferimento hanno riportato risultati in flessione: l'operatore SNCF, *leader* nel mercato del trasporto passeggeri di media/lunga percorrenza, ha registrato una variazione negativa del 0,7%, l'operatore tedesco DB AG dell'1,3% e quello spagnolo (RENFE) dell'1,5%.

Il comparto merci è stato quello maggiormente colpito dagli effetti della crisi. Le principali imprese ferroviarie, per fronteggiare questa forte contrazione dei volumi di attività, hanno avviato piani di forte razionalizzazione delle proprie strutture di costo (prepensionamenti, incentivazione all'esodo, riduzione concordata dell'orario di lavoro settimanale, riorganizzazione industriale del portafoglio prodotti) e posticipato i propri programmi di investimento.

L'operatore tedesco DB AG, principale impresa ferroviaria del trasporto merci con una quota di mercato ante-crisi del 34% dei volumi europei, ha dichiarato una diminuzione complessiva di oltre il 20% del proprio giro d'affari. In Francia e in Spagna si sono registrate nel settore merci flessioni anche più marcate, rispettivamente del 26% e del 28%.

Gli effetti della congiuntura internazionale negativa si sono avvertiti duramente anche sulle economie emergenti dell'est europeo che hanno registrato cali significativi nei volumi di traffico come, a esempio, il -26% dell'operatore *incumbent* PKP in Polonia e il -40% dell'analogo CFR in Romania.

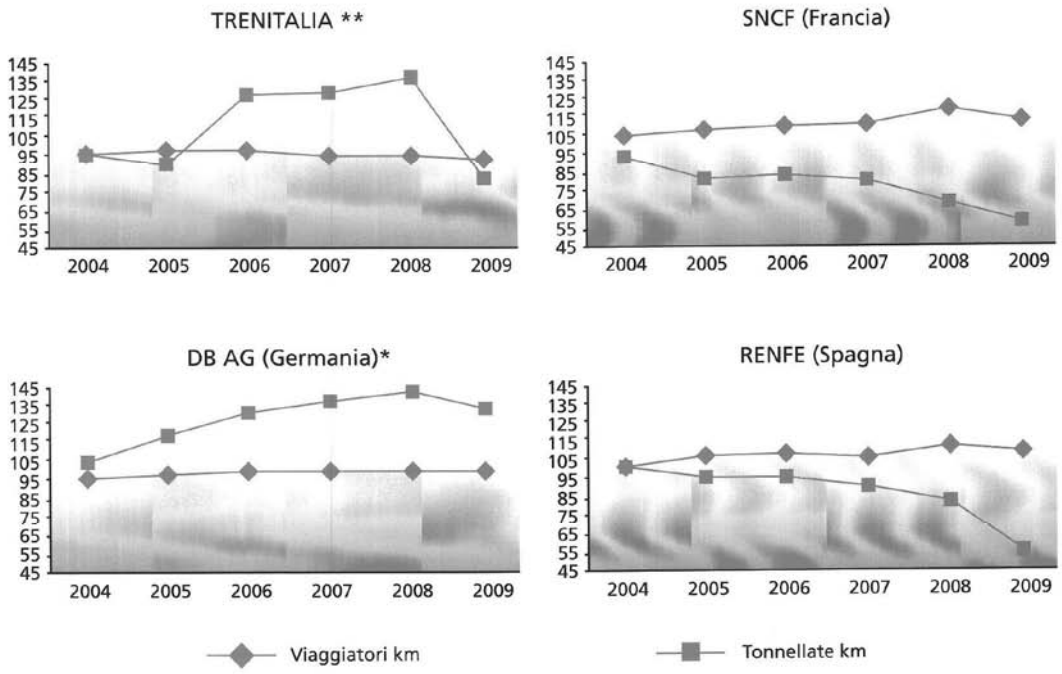
La grafica seguente evidenzia, per fasce percentuali, i livelli di regressione del traffico ferroviario merci in Europa.

**Dati 2009 a confronto con periodo omogeneo 2008**

Il crollo dei volumi di traffico, sia passeggeri che merci, ha comportato una forte contrazione del livello di fatturato e di redditività per quasi tutto il settore del trasporto ferroviario in Europa, a eccezione del Gruppo Ferrovie dello Stato che ha saputo confermare per il secondo anno consecutivo, nonostante la crisi, un risultato netto positivo e in miglioramento. In Germania la DB AG ha evidenziato un livello di ricavi in flessione di oltre il 12%, un margine operativo lordo in calo del 5,3%, anche grazie alle differenti politiche di razionalizzazione intraprese nel corso dell'anno, e un risultato netto inferiore di circa il 40% rispetto al 2008. In Francia la SNCF ha adottato politiche commerciali di difesa dei volumi che hanno consentito una tenuta del livello complessivo di fatturato, in flessione di un modesto 1% rispetto al 2008, ma con una forte riduzione del margine operativo lordo di oltre il 35% e un risultato netto negativo per la prima volta dal 2001.

Evoluzione del traffico viaggiatori e merci nelle principali imprese ferroviarie europee

Numero indice 2001=100




* Le tonnellate/km della DB AG dal 2005 sono comprensive anche del traffico di Railion NL, Railion DK e dal 2006 Railion Italia

** I passeggeri/km di Trenitalia dal 2006 sono comprensivi anche del traffico (quota 50%) della società Cisalpino AG
Le tonnellate/km di Trenitalia dal 2006 sono comprensive anche del traffico delle società controllate e del traffico interdivisionale/infragruppo

# Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo

| | | 2009 | 2008 | Delta | % |
|---|---|---|---|---|---|
| **Principali dati operativi** | | | | | |
| Lunghezza della rete ferroviaria | km | 16.686 | 16.529 | 157 | 0,9% |
| Treni-km viaggiatori m/l percorrenza* | migliaia | 80.056 | 80.956 | (900) | (1,1%) |
| Treni-km viaggiatori trasporto regionale | migliaia | 187.140 | 187.486 | (346) | (0,2%) |
| Viaggiatori km su ferro* | milioni | 44.405 | 45.766 | (1.361) | (3,0%) |
| Viaggiatori km su gomma | milioni | 1.716 | 1.692 | 24 | 1,4% |
| Tonnellate km (1) | milioni | 21.358 | 28.125 | (6.767) | (24,1%) |
| Unità di traffico/Treni-KM | unità | 214 | 228 | (14) | (6,0%) |
| Unità di traffico/KM di linea | milioni | 3,94 | 4,47 | (0,53) | (11,8%) |
| Dipendenti (2) | | 84.962 | 89.431 | (4.469) | (5,0%) |

* Include il traffico di Cisalpino AG

(1) Dato riferito al trasporto ferroviario - solo trazione

(2) Consistenza di fine periodo (società consolidate integralmente, compresa la Capogruppo)

Nel seguito viene presentato e commentato il Conto Economico Consolidato riclassificato del Gruppo.

# Conto economico consolidato riclassificato

| | 2009 | 2008 | Variazioni | Variazioni % |
|---|---|---|---|---|
| Ricavi da traffico | 5.943 | 6.125 | (182) | (3,0%) |
| - Ricavi da mercato | 3.557 | 3.800 | (243) | (6,4%) |
| - Ricavi da contratto di servizio | 2.386 | 2.325 | 61 | 2,6% |
| Altri ricavi | 1.548 | 1.691 | (143) | (8,5%) |
| - Ricavi da servizi di infrastruttura | 849 | 1.041 | (192) | (18,4%) |
| - Altri ricavi e prestazioni | 699 | 650 | 49 | 7,5% |
| Ricavi operativi | 7.491 | 7.816 | (325) | (4,2%) |
| Costo del lavoro | (4.475) | (4.551) | 76 | 1,7% |
| Altri costi netti | (2.050) | (2.230) | 180 | 8,1% |
| Costi operativi | (6.525) | (6.781) | 256 | 3,8% |
| **MARGINE OPERATIVO LORDO** | **966** | **1.035** | **(69)** | **(6,7%)** |
| Ammortamenti netti e svalutazione cespiti | (908) | (772) | (136) | (17,6%) |
| Accantonamenti netti e sval. Crediti attivo circolante | (124) | (335) | 211 | 63,0% |
| Saldo oneri/proventi diversi | 209 | 178 | 31 | 17,2% |
| **RISULTATO OPERATIVO** | **143** | **106** | **37** | **34,6%** |
| Saldo gestione finanziaria | (149) | (274) | 125 | 45,6% |
| Componenti straordinarie nette | 188 | 337 | (149) | (44,2%) |
| **RISULTATO ANTE IMPOSTE** | **182** | **169** | **13** | **7,5%** |
| Imposte sul reddito | (138) | (153) | 15 | 9,8% |
| **RISULTATO DELL'ESERCIZIO** | **44** | **16** | **28** | **173,1%** |
| Risultato del periodo di gruppo | 27 | 8 | 19 | 237,5% |
| Risultato del periodo di terzi | 17 | 8 | 9 | 112,5% |

*valori in milioni di euro*

Il Gruppo Ferrovie dello Stato chiude l'esercizio 2009 con un **risultato netto positivo** di 44 milioni di euro (di cui 27 milioni di euro realizzati dal Gruppo e 17 milioni di euro dai terzi), con un considerevole incremento, pari a 28 milioni di euro, rispetto all'utile dell'esercizio precedente.

Nel corso del 2009, il Gruppo ha consolidato il proprio equilibrio economico, facendo registrare comunque una ottima *performance* del margine operativo lordo, di poco sotto al miliardo di euro, nonostante le minori risorse rese disponibili per i servizi di infrastruttura (-192 milioni di euro) e il forte arretramento dei volumi e dei margini delle società operanti nel settore Cargo, indotto dalla crisi economica mondiale.

Il **margine operativo lordo** infatti, nonostante la riduzione dei ricavi operativi per circa 325 milioni di euro (-4,2% rispetto al 31 dicembre 2008), si attesta a un valore positivo di 966 milioni di euro, grazie alla significativa flessione dei costi operativi per 256 milioni di euro (riduzione del 3,8% rispetto al 2008) che conferma il *trend* positivo, iniziato a partire dall'ultimo trimestre del 2006, del recupero di efficienza nell'utilizzo dei fattori produttivi e della conseguente riduzione dei costi.

I **ricavi da traffico** si attestano a 5.943 milioni di euro, di cui 3.557 milioni di euro relativi ai ricavi da mercato e la rimanente parte, pari a 2.386 milioni di euro, riferita ai corrispettivi da contratto di servizio.

In dettaglio, i **ricavi da mercato** registrano un decremento di 243 milioni di euro (-6,4%), legati principalmente a:

- maggiori ricavi del traffico viaggiatori, con un incremento nel settore della media e lunga percorrenza (+50 milioni di euro), principalmente riconducibile a Trenitalia, per 68 milioni di euro, a cui si contrappone una riduzione di circa 16 milioni di euro del traffico internazionale prodotto da Cisalpino (che ha cessato la propria attività nel corso del 2009); un sostanziale pareggio nel traffico regionale (+3 milioni di euro), generato per 11 milioni di euro dal trasporto su gomma (Sita e Tevere TPL) compensato dalla riduzione del traffico su ferro regionale e metropolitano (-8 milioni di euro). Il positivo andamento dei ricavi della media e lunga percorrenza su ferro è imputabile prevalentemente alla fascia dei "Servizi a Mercato" dove ha inciso soprattutto il potenziamento dell'offerta che ha generato un aumento dei ricavi pari a 262 milioni di euro ( +18,2% di viaggiatori km trasportati), mentre le componenti del "Servizio Universale contribuito" e dei "Servizi non a Mercato e non contribuito", evidenziano una riduzione significativa dei ricavi (rispettivamente -77,4 milioni di euro e -116,5 milioni di euro, cui si accompagna - in coerenza con gli obiettivi strategici definiti - una forte riduzione dei costi legata a minori volumi di offerta del -13,4% e -40,1% rispettivamente). Sul decremento dei ricavi del settore metropolitano e regionale di Trenitalia (-8 milioni di euro) ha invece inciso il mancato aumento delle tariffe nel 2009 a seguito delle disposizioni contenute nel DL n.185/2009 contenente, tra l'altro, il "blocco degli aumenti dei servizi di trasporto pubblico". In tale settore si è registrata comunque una sostanziale invarianza dei viaggiatori trasportati (-0,1%) e un incremento del ricavo medio unitario (+0,6%) dovuto agli effetti di trascinamento degli aumenti tariffari applicati a partire dal secondo semestre dell'anno 2008;
- minori ricavi del traffico merci (294 milioni di euro), riconducibili essenzialmente alle società della logistica che registrano un decremento sia nel traffico interno (-169 milioni di euro) che in quello internazionale (-125 milioni di euro). Il significativo calo - strettamente legato alla crisi economica generale manifestatasi lungo tutto il 2009 - è conseguenza di una generale flessione dell'offerta in termini di treni/Km (-24,3%) accompagnata da una analoga diminuzione dei volumi trasportati rispetto all'anno 2008. Infatti, come già menzionato in precedenza, il traffico merci ha particolarmente risentito della difficile situazione economica delle imprese clienti, per effetto della crisi produttiva in atto e accentuata nei settori industriali a forte vocazione ferroviaria (siderurgico, chimico e automobilistico), flessione peraltro allineata a quella delle principali imprese ferroviarie europee. I minori ricavi per traffico merci si sono concentrati essenzialmente nelle società Trenitalia (-182 milioni di euro), FS Logistica (-59 milioni di euro), Cemat (-47 milioni di euro) e Italcontainer (-24 milioni di euro); a essi si contrappongono i maggiori ricavi dal traffico merci internazionale realizzati dalle società del gruppo TX Logistik (+8 milioni di euro).

I **ricavi da contratto di servizio** si incrementano di 61 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato, su Trenitalia, di:

- maggiori ricavi con le Regioni per 171 milioni di euro, derivanti principalmente dall'incremento degli stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2009 e delle disponibilità finanziarie proprie messe a disposizione dalle Regioni per assicurare la copertura dei maggiori oneri derivanti dai rinnovi dei contratti di servizio "a catalogo";
- minori ricavi da Contratto con lo Stato per 96 milioni di euro, per effetto dei minori stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2009. In particolare sono diminuiti di 6 milioni di euro gli stanziamenti per il "Servizio Universale contribuito" per la media e lunga percorrenza, di circa 43 milioni di euro quelli relativi al trasporto regionale a valere sui servizi relativi alle Regioni a Statuto Speciale e di 47 milioni di euro sul quelli per il "Servizio Universale" delle società del settore Cargo.

Fra gli **altri ricavi** spicca infine la già evidenziata forte diminuzione dei ricavi da servizi di infrastruttura (-192 milioni di euro), legata ai minori stanziamenti in Legge Finanziaria, che incrementa in misura ancor più rilevante rispetto al passato il livello dei minori apporti dallo Stato al Gruppo per i servizi relativi alla rete convenzionale (la stessa voce, nel 2008, aveva visto una analoga diminuzione rispetto all'esercizio precedente, ma di "soli" 113 milioni).

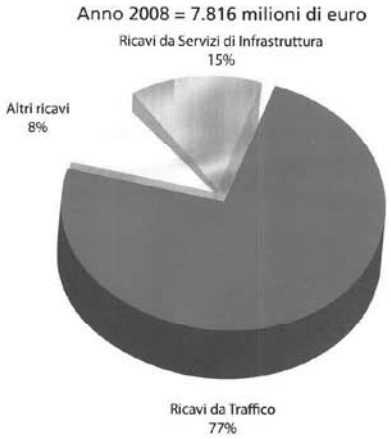
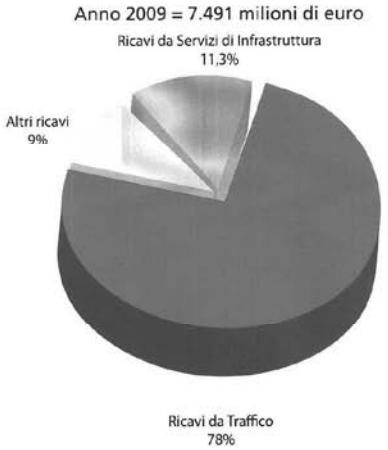
A fronte di quanto sopra, dimostrando ancora una volta la capacità del Gruppo di reagire concretamente sul fronte dei costi, i **costi operativi**, al netto della rettifica dovuta alle capitalizzazioni, evidenziano una significativa diminuzione, di 256 milioni di euro, imputabile ai seguenti fattori:

- riduzione del **costo lavoro** per 76 milioni di euro, effetto della riduzione di organico conseguente al graduale processo di miglioramento dell'efficienza di tutti i vari processi di *business*, pur in presenza di un incremento delle retribuzioni unitarie legato alla dinamica dei rinnovi contrattuali e agli incrementi automatici previsti dai contratti stessi;

- decremento degli altri costi netti per 180 milioni di euro, dovuti per la gran parte a:
  - minori costi per l'acquisto di combustibile ed energia elettrica per la trazione dei treni e per l'illuminazione e la forza motrice (145 milioni di euro) compensati dai minori rimborsi da parte della Cassa Conguaglio Settore Elettrico (127 milioni di euro);
  - minori acquisti di materie prime per 77 milioni di euro, effetto di una generale contrazione degli impieghi di materiali per investimenti, per la flessione del volume dei lavori effettivamente eseguiti e della riduzione del prezzo del gasolio per autotrazione;
  - i minori costi di periodo per servizi, relativi soprattutto:
    - alla riduzione dei volumi del traffico merci per 41 milioni di euro (riduzione servizi di manovra, traghettamento, noli di materiale ferroviario) che trovano impatto nei ricavi da traffico, pur risentendo evidentemente di una residuale inelasticità rispetto alla forte riduzione della produzione, tale da non consentire - nell'immediato - una loro proporzionale contrazione;
    - a minori costi collegati all'attività di vendita e distribuzione (17 milioni di euro) relativi alle provvigioni di vendita alle agenzie, alle provvigioni passive relative al traffico internazionale e ai minori volumi registrati nel mercato pubblicitario. Tale decremento è dovuto alla rinegoziazione degli accordi commerciali con le Agenzie di vendita, all'introduzione del sistema *web agency* e al forte impulso dato sulle vendite *on-line*.

Il **risultato operativo** - che conferma il *trend* positivo registrato già dallo scorso esercizio attestandosi a 143 milioni di euro, con un miglioramento di 37 milioni di euro rispetto al 2008 - vede maggiori **ammortamenti netti** (136 milioni di euro) cui si contrappongono in positivo minori **accantonamenti e svalutazioni** (211 milioni di euro) e un miglioramento del **saldo** positivo degli **oneri e proventi diversi** (31 milioni di euro).

I maggiori ammortamenti sono relativi, in particolare, a Trenitalia (99 milioni di euro) dovuti principalmente all'entrata in esercizio di nuovo materiale rotabile, e ad RFI SpA (35 milioni di euro) a seguito del maggior utilizzo dell'infrastruttura in funzione dell'incremento della domanda del traffico sulla rete Alta Velocità/Alta Capacità.

Il **risultato netto** sconta, infine:

- il **saldo della gestione finanziaria** negativo per 149 milioni di euro, in miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 125 milioni di euro grazie, essenzialmente, alla dinamica dei tassi medi d'interesse, in particolare dell'Euribor , a cui sono indicizzati gli oneri del servizio del debito di Trenitalia;
- l'incidenza positiva delle **componenti straordinarie nette** (per 188 milioni di euro) che includono principalmente sopravvenienze attive da parte di RFI SpA, a seguito del rilascio di fondi esuberanti per 78 milioni di euro, e conguagli riconosciuti dal Gestore dell'Infrastruttura a Trenitalia, di costi dell'energia elettrica relativi agli anni 2000-2008 (74 milioni di euro).