

tecnologia di base è rappresentata dalla banda larga mobile UMTS/HSDPA con un'infrastruttura realizzata per Trenitalia da Telecom Italia con un investimento di 100 milioni di euro.

- In data 23 dicembre 2010, è stato definito l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma che, seppur in ritardo rispetto alla pianificazione dell'esigenza, rende finalmente operative le risorse finanziarie in esso previste e permette di distinguere gli investimenti per i quali il Concessionario, RFI, assume nei riguardi dell'Azionista, l'impegno a progettare e realizzare opere da quelli per i quali esiste una previsione solo programmatica.
- Nel dicembre 2010, la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca ha richiesto la notifica dell'avviso di garanzia e della contestuale richiesta di incidente probatorio (volto all'espletamento di una perizia) a 38 indagati come riportato successivamente, in maggior dettaglio, nella sezione riguardante le indagini e i procedimenti penali.

Transizione ai principi contabili internazionali IAS/IFRS

A due anni circa dalla decisione di avviare il percorso tecnico di valutazione ed approfondimento dell'opportunità di ridefinire il modello amministrativo-contabile di Gruppo attraverso la adozione dei Principi Contabili Internazionali IAS/IFRS, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA, alla luce delle risultanze del percorso e a valle dell'ottenimento del nullaosta da parte dell'azionista (MEF), ha definitivamente deliberato – nella seduta del 19 novembre 2010 – di attuare la transizione ai Principi Contabili Internazionali IAS/IFRS con il bilancio di esercizio e consolidato di Gruppo FS al 31 dicembre 2010 (con effetto di prima adozione al 1° gennaio 2009).

Sostenibilità

Il Gruppo Ferrovie dello Stato ha intrapreso il percorso della Sostenibilità nella convinzione che agire nel rispetto dei valori ambientali e sociali, in aggiunta a quelli economici, tipici d'impresa, oltre a rappresentare un approccio eticamente corretto, porti alla creazione di valore durevole – e quindi sviluppo – per l'impresa – e per i suoi *stakeholder*.

Anche in quest'ultimo anno il Gruppo Ferrovie dello Stato ha confermato il suo impegno verso un approccio sostenibile, integrando considerazioni sociali e ambientali nello svolgimento delle proprie attività, con numerosi esempi concreti quali: il progetto per la realizzazione di un Sistema di Gestione Ambientale di Gruppo; la redazione, sin dal 2003, del Rapporto di Sostenibilità di Gruppo; la ventesima edizione del Treno Verde; la realizzazione del Biglietto Verde; le tante iniziative per la razionalizzazione dell'uso delle risorse naturali, per la tutela del territorio e la conservazione della biodiversità, per aumentare nel cliente la consapevolezza dell'impatto ambientale del suo viaggio; i progetti per il riuso sociale del patrimonio immobiliare; le *greenways*, esempio di riutilizzo sostenibile di tratte ferroviarie dismesse; la rete degli *Help Center* nelle stazioni. L'attenzione del Gruppo Ferrovie dello Stato è rivolta quindi, in particolare, alla triplice interazione fra il trasporto ferroviario, l'ambiente naturale e la comunità sociale, elementi cardine su cui fondare una mobilità più sostenibile. E il ruolo di primo piano che il Gruppo Ferrovie dello Stato gioca nel Paese è ben evidenziato dai successi dei servizi FRECCIA-ROSSA che, grazie alla rete AV/AC, la più grande opera infrastrutturale realizzata in Italia negli ultimi cinquant'anni, stanno cambiando le nostre abitudini di viaggio. I vantaggi, anche dal solo punto di vista ambientale, sono considerevoli: i venti milioni di viaggiatori che hanno scelto nel 2010 l'Alta Velocità del Gruppo FS hanno consentito in un anno di alleggerire l'atmosfera di oltre 500mila tonnellate di CO₂. Ogni passeggero produce infatti mediamente il 70% di gas serra in meno se viaggia con Trenitalia piuttosto che in aereo e il 60% in meno se preferisce i nostri treni all'auto. Dal lancio dell'Alta Velocità ad oggi la *market share* del treno, sulle principali relazioni servite dal FRECCIAROSSA e dal FRECCIARGENTO, è costantemente cresciuta, sottraendo sempre più viaggiatori alle altre modalità (ad esempio, oltre il 50% delle persone che si spostano fra Roma e Milano oggi lo fanno sui treni del gruppo Ferrovie dello Stato). Di seguito sono riportate le principali iniziative per le Risorse Umane, i Clienti e l'Ambiente, promosse nel 2010 da un Gruppo che, con i suoi 80.000 dipendenti, con più di 620 milioni di clienti all'anno e gli oltre 8 mila treni che ogni giorno circolano sulla rete ferroviaria, supporta il Paese verso un modello di sviluppo sostenibile.

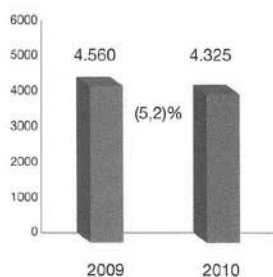
Risorse umane

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 84.962 unità del 31 dicembre 2009 alle 80.153 unità del 31 dicembre 2010 scontando una diminuzione netta pari a 4.809 unità. Analoga diminuzione si registra sulle consistenze medie (-4.856 unità).

Dipendenti al 31.12.2009	84.962
Entrate	1.233
Uscite	6.042
Dipendenti al 31.12.2010	80.153
Consistenza media 2009	87.422
Consistenza media 2010	82.566

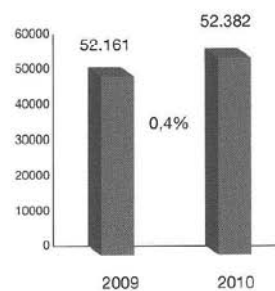
Costo del personale

IN MILIONI DI EURO

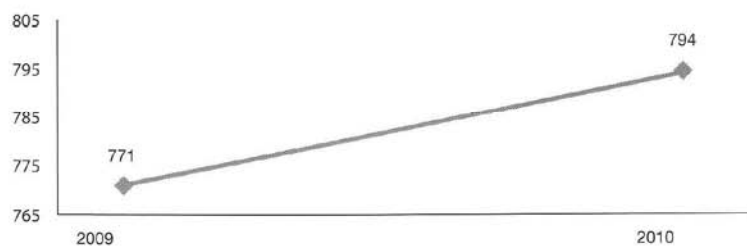


Costo medio del personale per addetto

UNITÀ DI EURO/N° MEDIO DIPENDENTI



Unità di traffico per addetto



Le relazioni industriali

Il 17 novembre 2010, sono state sottoscritte importanti intese, in particolare per il segmento del trasporto merci, che, insieme a quelle del 15 maggio 2009, contribuiranno ad agevolare il percorso di efficientamento industriale intrapreso per la realizzazione degli obiettivi di Piano.

Tali intese riguardano:

- le azioni di riorganizzazione produttiva e dell'organizzazione del lavoro nella Divisione Cargo di Trenitalia, che consentiranno di dare una prima efficace risposta alla situazione di crisi in cui versa il settore, con la modifica del modulo di equipaggio e l'introduzione di una figura polifunzionale per le attività di terra e per il supporto dell'unico macchinista a bordo nei servizi diurni;
- l'apertura delle procedure territoriali per l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo bilaterale (accompagnamento a pensione), che interesseranno oltre 2.000 lavoratori di tutti i settori della Divisione Cargo nonché gli inidonei ad attività di sicurezza e gli addetti alle staff amministrative e di supporto di tutte le Società/Divisioni. Per tali lavoratori l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo è previsto in larga parte nei primi mesi del 2011 e sarà completato nel corso dello stesso anno;
- la definizione dei criteri per l'erogazione del nuovo Premio di risultato a valore per gli anni 2010, 2011 e 2012, basati su produttività, qualità e redditività di Gruppo, che consentiranno di spostare quote di salario dalla parte fissa alla parte variabile della retribuzione, rafforzando il ruolo della contrattazione territoriale, ovvero, dove si determinano i reali incrementi di produttività per l'impresa. L'accordo determina una svolta importante nel processo di cambiamento culturale che il Gruppo sta realizzando perché individua indicatori di *performance* che permettono di misurare i risultati effettivamente conseguiti, supera la vecchia logica del riconoscimento uguale per tutti introducendo meccanismi di reale variabilità, dà la possibilità ai lavoratori di partecipare all'ottenimento degli obiettivi d'impresa;
- l'erogazione, a fronte della definizione dei criteri per il nuovo premio, dei premi di risultato pregressi relativi agli anni 2007, 2008 e 2009, per un importo pari al 90% di quanto spettante.

Il 30 settembre 2010, nell'ambito del percorso, attivato con l'intesa triangolare siglata il 21 novembre 2007, tra Governo, Confederazioni Datoriali e Organizzazioni Sindacali, finalizzato ad accompagnare il processo di liberalizzazione del settore dei trasporti con la costituzione di un contratto unico di riferimento per il trasporto ferroviario ed il trasporto pubblico locale su gomma, è stata raggiunta, con la mediazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero del Lavoro, un'intesa complessiva sui primi quattro istituti comuni ai due settori (campo di applicazione, decorrenza e durata, sistema delle relazioni industriali e diritti sindacali, mercato del lavoro), in attuazione del Protocollo d'intesa sul CCNL Unico della Mobilità, sottoscritto il 14 maggio 2009 alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, tra le Associazioni datoriali Federtrasporto/Agens, Asstra, Anav, Cncc e le Organizzazioni sindacali. Tale intesa, al momento, non è ancora operativa in quanto subordinata alle soluzioni richieste dal sindacato sulla copertura economica degli anni 2009 e 2010, di vacanza contrattuale per entrambi i settori.

Nell'ambito del dialogo sociale europeo, si è concluso il progetto europeo coordinato da FS *"Follow-up dell'accordo sulle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili in interoperabilità"*, volto al monitoraggio dello stato di attuazione dell'accordo CERETF del 27 gennaio 2004 concernente l'orario di lavoro per il personale mobile del trasporto ferroviario transfrontaliero. Il Rapporto finale del progetto, pubblicato in quattro lingue, è stato presentato alla Commissione europea e alle parti sociali nel corso di riunioni del "Comitato dialogo sociale del settore ferroviario" tenutesi a Bruxelles.

Si è concluso anche il progetto *"Employability in the Context of Demographic Change - Perspectives for the European Railway Sector"*, nell'ambito del quale FS ha illustrato le proprie iniziative in tema di apprendistato e gestione del turnover. Nel corso dell'anno è stato inoltre avviato il progetto sulla verifica dello stato di attuazione delle "Raccomandazioni comuni CER ed ETF per una migliore rappresentazione ed integrazione delle donne nel settore ferroviario sottoscritte nel 2007". FS è componente del Gruppo di lavoro all'uopo costituito.

Con riferimento ai rapporti con la Commissione di Garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero, anche nel corso del 2010 sono state segnalate alla Commissione le proclamazioni di sciopero non ritenute conformi alle regole vigenti. In molte occasioni i motivi di illegittimità segnalati sono stati recepiti negli interventi preventivi indirizzati dalla Commissione alle OO.SS. proclamanti ed hanno portato o alla revoca degli scioperi o all'adeguamento degli stessi alla normativa di riferimento.

Sul piano della normativa del lavoro, è stato seguito l'iter di approvazione del c.d. "collegato lavoro", con proposte di

emendamento sulle materie di principale interesse per il Gruppo. Analoga attività è stata svolta con riferimento ai decreti legislativi di attuazione della Direttiva 2007/59/CE sulla patente europea e 2005/47/CE sull'orario di lavoro dei lavoratori mobili in interoperabilità.

Per quanto riguarda i rapporti con il Comitato pari opportunità (CPO), è proseguita la consueta collaborazione. È stato inoltre redatto, come previsto dall'art. 46, D.Lgs. n. 198/2006, il rapporto biennale sulla situazione del personale maschile e femminile.

In materia di *privacy*, è stata svolta attività di orientamento, supporto e consulenza nei confronti delle società del Gruppo e delle strutture di FS individuate come responsabili dei trattamenti di dati. In relazione a specifici provvedimenti emanati dal Garante (videosorveglianza, autorizzazioni generali al trattamento dei dati sensibili dei lavoratori e di altre categorie) e a varie questioni interpretative, sono state fornite indicazioni e chiarimenti alle società del Gruppo e ai responsabili FS.

Sul fronte della previdenza complementare, operando nell'ambito degli organi di amministrazione del Fondo di previdenza complementare Eurofer, si è provveduto a favorire le azioni necessarie alla corretta gestione del Fondo. Inoltre è stato fornito il supporto tecnico-specialistico necessario, anche in azioni di formazione mirate al personale dipendente.

Politiche di gestione e sviluppo del personale

Come già menzionato, nel 2010 sono proseguite le azioni di razionalizzazione degli organici.

Peraltro, in relazione alle esigenze di ringiovanimento della forza lavoro condivise anche con le OO.SS. con le intese del 15 maggio 2009 e del 17 novembre 2010, le società Trenitalia ed RFI hanno previsto un piano di inserimenti dall'esterno. Gli ingressi di personale sono stati programmati per i settori della manutenzione delle infrastrutture e dei rotabili per far fronte all'introduzione delle nuove tecnologie ed alle numerose uscite di personale avvenute negli ultimi anni.

Al fine di valorizzare le professionalità interne e di limitare il ricorso al mercato esterno per la ricerca di personale neolaureato o di profilo elevato, il Gruppo ha fatto ricorso anche al *job posting* interno.

Sul fronte delle assunzioni dall'esterno, si è lavorato per ampliare i bacini di reclutamento delle professionalità di interesse del Gruppo e, in particolare, di ingegneri con brillante percorso formativo ed elevate potenzialità di sviluppo.

Una delle più importanti iniziative è stata il Master di "Ingegneria delle infrastrutture e dei sistemi ferroviari" realizzato in collaborazione con l'Università "La Sapienza" di Roma.

Lo sviluppo si è concentrato su quattro filoni di attività:

1. valutazione e monitoraggio dei target di interesse di Gruppo,
2. realizzazione del sistema di valutazione,
3. revisione dei ruoli e delle competenze delle aree di staff,
4. identificazione della nuova famiglia professionale Ambiente attraverso la valutazione delle competenze tecnico professionali.

Nell'ambito della valutazione e del monitoraggio delle popolazioni d'interesse di Gruppo, sono stati portati avanti i seguenti progetti:

- *Management Appraisal* per i dirigenti (Certificazione Competenze Professionali e Manageriali)
- Quadri Apicali (Valutazione dei titolari di posizioni di peso) - L'attività di valutazione dei Quadri Apicali – avviata nel 2008 – ha coinvolto fino alla fine del 2010, 1.200 persone.
- Laureati - È continuato nel 2010 il processo di *Development Center* di Orientamento rivolto ai laureati e gestito dal team di *assessor* intersocietari.
- Sistema delle competenze di Gruppo: in quest'ambito e con particolare attenzione al popolamento delle conoscenze.
- Famiglia Ambiente: in quest'ambito sono state valutate circa 100 persone tra Dirigenti, Quadri e Addetti per formare la nuova famiglia ambiente.

Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del Gruppo FS

Il Fondo ha lo scopo - per le aziende del Gruppo FS che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali - di dare attuazione agli interventi previsti dall'art. 59, comma 6, della legge istitutiva n. 449 del 1997, diretti a favorire la riorganizzazione ed il risanamento del Gruppo stesso in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema di trasporto ferroviario. A seguito della definizione degli accordi del 15 maggio 2009 tra Gruppo FS e Organizzazioni Sindacali di categoria, recepiti con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 510 del 23 giugno 2009 e successive modifiche, su conforme parere del MIT, nonché del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, il 25 giugno 2010 è stata sottoscritta specifica convenzione tra Gruppo FS e INPS, per trasferire all'Istituto previdenziale la gestione e l'erogazione degli interventi di sostegno al reddito posti a carico del Fondo. Sulla base delle rinnovate intese, si è conseguentemente insediato il Comitato Amministratore - nominato con il già citato D.M. - che, dopo aver approvato il bilancio del Fondo, ha contestualmente avviato iniziative di gestione del Fondo, tra cui l'istanza per il riconoscimento della personalità giuridica del Fondo alla competente autorità prefettizia ed il rilascio di specifico codice fiscale. Con l'avvio, a novembre 2010, delle procedure di attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo, e l'individuazione con accordi sindacali degli esuberanti da esodare, è stata deliberata l'attivazione da Marzo 2011 dei primi interventi straordinari.

Parallelamente è stata sviluppata un'intensa attività relazionale con le strutture INPS per implementare le procedure di gestione del Fondo - tuttora in corso - nonché, a partire da ottobre 2010, di supporto alle strutture aziendali nell'attivazione delle procedure sindacali necessarie per accedere alle prestazioni straordinarie del Fondo e nella definizione delle necessarie procedure gestionali interne.

La Formazione

In linea con il Piano d'Impresa 2007-2011, la formazione del Gruppo FS si è caratterizzata come supporto alla creazione di valore, focalizzata allo sviluppo delle competenze necessarie al raggiungimento dei risultati aziendali e più vicina alla linea per trasmettere le strategie, declinarle in obiettivi ed azioni misurabili.

In particolare, gli aspetti fondamentali che hanno caratterizzato tutti i progetti formativi e le azioni strutturali 2010 sono stati l'innovazione nella scelta dei metodi formativi e soprattutto l'adozione di tecnologie innovative ed integrate a supporto e sviluppo dell'approccio auto formativo (formazione intervento, metodologie modulari e integrate e sviluppo dell'*e-learning*).

Nell'ambito della formazione istituzionale, sono stati completati i percorsi trasversali sui temi degli *economics*, del *project management* e del lavoro di gruppo. La formazione istituzionale di orientamento che ha la finalità di accompagnare i giovani laureati assunti nel Gruppo dal 2009 e condividere valori e conoscenza tecnico – ferroviaria è ripartita nel primo semestre del 2010.

La formazione manageriale è stata orientata in modo particolare a rafforzare i gap evidenziati nelle valutazioni aziendali (*assessment e management review*).

Vanno inoltre segnalati due importanti progetti di affiancamento e supporto per quadri apicali e laureati in crescita. Sono entrambi iniziati nel 2009 e realizzati nell'arco del 2010:

- Progetto *Mentoring*, volto ad individuare e formare alcuni dirigenti del Gruppo al ruolo di “mentor” che, insieme al responsabile gerarchico, hanno il compito di supportare il personale laureato nel percorso di sviluppo, fornendo loro tutte le informazioni necessarie per l’ottimale svolgimento delle attività assegnate, sostenendone la crescita professionale;
- Progetto *Maestri di Mestiere*, volto a individuare e formare delle figure di esperti tecnici, “primi di mestiere” che, a supporto del responsabile gerarchico, avranno il compito di facilitare l’inserimento in azienda del personale laureato, assunto più di recente, fornendo loro tutte le informazioni tecniche e procedurali necessarie per l’ottimale svolgimento delle attività assegnate e sostenendone la crescita professionale.

È stato significativo anche il supporto dato nel corso della seconda metà del 2010 dalla formazione al Progetto FIREs (*Financial International Reporting Standards*), destinato a mettere le persone coinvolte nel percorso di transizione in grado di gestire il passaggio ai principi contabili internazionali IAS/IFRS che il Gruppo FS ha deciso di adottare a partire da fine 2010.

La Sicurezza e la Salute sul lavoro

In materia di sicurezza e salute sul lavoro, le attività realizzate nel 2010 sono state incentrate sulla piena attuazione degli obiettivi di riduzione degli infortuni e di miglioramento della prevenzione previsti dagli indirizzi di medio termine 2008-2012, emanati con la Disposizione di Gruppo AD n. 113/2008 emessa dall’amministratore delegato, attraverso progetti di natura organizzativa, formativa e di rinnovamento tecnologico.

In collaborazione con l’INAIL, è stato realizzato il progetto di formazione “Sbagliando s’impara”, avente per oggetto una metodologia di indagine sulle cause di infortuni, che ha coinvolto i responsabili della gestione della sicurezza sul lavoro delle società del Gruppo. Il modello, realizzato da INAIL-ISPEL-Regione Lazio, è considerato una buona prassi in materia di analisi incidentale e standardizza le cause delle dinamiche degli infortuni, permettendo di identificare le priorità delle azioni di prevenzione.

È proseguita inoltre l’opera di sensibilizzazione e approfondimento delle principali tematiche di rilievo della rinnovata normativa di prevenzione con un seminario, che ha coinvolto i livelli di maggiore responsabilità del *management* aziendale in materia, riguardante le modifiche introdotte alla disciplina della delega di funzioni del datore di lavoro ed alle responsabilità in materia di valutazione dei rischi e di valutazione dei rischi da interferenza nei casi di appalto. I temi del seminario sono stati oggetto di un numero monografico della rivista “Quaderni Federtrasporto” che è stato diffuso a tutti i dirigenti e i datori di lavoro delle società del Gruppo.

Le società del Gruppo Ferrovie dello Stato hanno proseguito l’impegno nel miglioramento continuo delle attività di tutela della salute dei propri dipendenti; il dato più significativo riguarda il numero di lavoratori sottoposti a visite nell’ultimo biennio: 53.317 nel 2010 (+5,8% rispetto al 2009).

Il *trend* degli infortuni sul lavoro riguardanti le principali società del Gruppo (Ferrovie dello Stato, RFI, Trenitalia, Ferservizi ed Italferr), sebbene il dato 2010 non sia ancora consolidato, evidenzia per il periodo 2002-2010, in base ai dati sugli infortuni indennizzati forniti dall’ente assicuratore INAIL, un miglioramento facendo registrare una riduzione del 25,1% circa. Nel biennio 2008-2009 la riduzione percentuale è stata del 12,9% rispetto ad un obiettivo del 10%. Il miglioramento della gestione delle attività di sicurezza è evidenziato dalla diminuzione del valore dell’indice di incidenza (numero degli infortuni ogni mille dipendenti), che risulta pari a 38,6 facendo registrare il miglior valore dal 2004, dopo un andamento sostanzialmente costante nel periodo 2005-2008.

Clienti

Nell'ambito dell'offerta dei servizi di trasporto ferroviario riconducibili a Trenitalia, il 2010 è stato caratterizzato da un consolidamento dell'assetto del segmento dei **"Servizi a Mercato Profittevole"** a seguito del completamento della nuova rete ad Alta Velocità realizzato alla fine del 2009 (tratta Bo-Fi), che ha comportato sull'intero anno un aumento del 12% dell'offerta complessiva del segmento. Le opportunità offerte dal mutato scenario infrastrutturale sono state colte attraverso:

AV FRECCIAROSSA: rafforzamento dei collegamenti della Dorsale Milano-Roma con estensioni del servizio da/verso Torino e Napoli. È stato ampliato l'intervallo diurno di servizio (dalle 6,00 alle 20,00 con estensione alle 21,00 nei giorni a maggiore domanda) e, più in generale, da una migliore copertura delle fasce orarie e dal miglioramento del presidio territoriale, con il potenziamento delle stazioni "porta" dell'Alta Velocità (Torino Porta Susa, Milano Porta Garibaldi, Milano Rogoredo, Roma Tiburtina).

Nel corso dell'anno, l'offerta è stata caratterizzata da interventi mirati di rimodulazione, con l'obiettivo di meglio cogliere le esigenze della domanda di traffico e di cogliere nuove opportunità di mercato.

Il nuovo orario invernale 2010-2011 ha recepito le ulteriori novità in termini di offerta commerciale proseguendo nella direzione già tracciata nel corso degli ultimi anni potenziando ulteriormente l'offerta. In sintesi le principali novità introdotte sono state:

- Raddoppio dei collegamenti da Milano/Bologna/Firenze e Roma verso Salerno (e viceversa).
- 5 nuovi collegamenti tra Torino e Roma.
- Introduzione del nuovo collegamento diretto Torino-Napoli in 5h 37' (prima solo Intercity (IC) diretto con percorrenza superiore a 9h).
- Ridistribuzione dell'offerta no-stop Milano-Roma per una migliore copertura delle fasce orarie (nuovo arrivo entro le 9,00 a.m. a Milano e a Roma, estensione delle partenze mattutine fino alle 10,00).
- Raddoppio delle fermate a Torino Porta Susa: da 11 a 22 treni/giorno.
- Potenziamento dell'offerta nei picchi di domanda con 4 nuovi treni in circolazione nei soli giorni e fasce orarie a maggiore richiesta, con l'obiettivo di evitare situazioni di sovraffollamento e soddisfare domanda inevasa.

I diversi livelli di servizio inclusi nella nuova offerta commerciale sono:

TRENI NO-STOP Milano Centrale-Roma Termini: concentrati nelle fasce a maggiore mobilità (dalle 6,00 alle 10,00 e dalle 14,00 alle 19,00), collegano le due metropoli con frequenza a 60' e rinforzi a 30' nelle ore di punta. Nei giorni a maggiore domanda un'ultima coppia di treni parte alle 21,00 con arrivo a destinazione entro la mezzanotte.

TRENI STANDARD Milano Centrale-Roma Termini: costituiscono l'ossatura base dell'offerta FRECCIAROSSA e collegano con frequenza oraria Milano Centrale, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella e Roma Termini, con estensioni del servizio da/verso Napoli Centrale/Salerno e Torino Porta Nuova, in una fascia temporale compresa tra le ore 6,00 e le ore 20,00. Di questi, 16 hanno origine/destinazione Napoli Centrale e 8 Salerno; inoltre 3 hanno origine/destinazione Torino Porta Nuova. Una coppia di treni ferma anche a Piacenza, Parma, Reggio Emilia e Modena, estendendo anche a tali importanti bacini le velocizzazioni della linea AV.

TRENI Torino Porta Nuova-Milano P.G.-Roma Termini: tipologia di servizio che collega rapidamente Torino a Roma nelle fasce orarie ad alta domanda di mobilità, effettua fermate intermedie a Torino Porta Susa, Milano Garibaldi, Milano Rogoredo, Bologna Centrale e Firenze Campo di Marte (dal 12 dicembre 2010 sostituita con Firenze Santa Maria Novella).

A questi si aggiungono ulteriori 7 collegamenti Torino-Roma via Milano Centrale che portano a 19 il numero dei collegamenti complessivi tra Torino e la capitale.

Inoltre dal mese di dicembre 2010 per i passeggeri del FRECCIAROSSA è possibile navigare in internet sia utilizzando le chiavette USB-UMTS su *notebook*, sia attraverso il sistema *Wi-Fi* di bordo anche su *smartphone*, *tablet* oltre che sul PC. La tecnologia di base è rappresentata dalla banda larga mobile UMTS/HSDPA con un'infrastruttura, come si è già evidenziato, realizzata specificamente per Trenitalia da Telecom Italia; a partire da maggio 2011, poi, grazie ad un'innovativa piattaforma web accessibile tramite *Wi-Fi*, sarà disponibile un pacchetto di prodotti multimediali di intrattenimento e di informazione.

Per questa impegnativa sfida tecnologica è stata attrezzata l'intera flotta AV con sistemi informatici e di telecomunicazioni di

nuova generazione; è stata inoltre potenziata l'infrastruttura radiomobile UMTS per ampliare la copertura e la capacità di rete.

AV FRECCIARGENTO: nel corso dei primi mesi del 2010 si è completata la consegna dei materiali ETR 600 e il completamento delle consegne dei treni ha contribuito ad un importante rinnovamento della flotta che si compone quindi di 15 ETR 485 e di 12 ETR 600, utilizzati sulle rotte ad alta valenza commerciale a percorso misto (linee AV e rete convenzionale). VENEZIA-ROMA è stata confermata e velocizzata di circa 40' l'offerta cadenzata oraria tra Venezia e Roma. Ad eccezione dei treni Fast, che fermano soltanto nelle stazioni di Venezia Mestre e Padova, tutti i treni effettuano le fermate intermedie di Venezia Mestre, Padova, Bologna Centrale e Firenze Santa Maria Novella. Da Venezia Mestre una coppia di treni prosegue per Udine.

ROMA-VERONA è stata rimodulata, incrementata e velocizzata l'offerta tra Verona e Roma, con fermate intermedie di Bologna Centrale e Firenze Campo Marte. Dal cambio orario di dicembre 2009 due treni raggiungono Brescia, mentre tra giugno e settembre 2010 quattro treni sono stati prolungati a Bolzano.

ROMA-PUGLIA è stata rimodulata, allo scopo di meglio distribuire l'offerta nell'arco della giornata, e incrementata di due treni FAST l'offerta tra Roma e Bari. Dal 10 marzo al 7 giugno 2010, a causa di una frana fra le stazioni di Savignano-Greci e Montaguto-Panni, la circolazione ferroviaria sulla linea è stata interrotta tra Benevento e Foggia. Tra queste stazioni è stato attivato un servizio sostitutivo con autobus e mediamente l'aumento del tempo di viaggio è stato tra i 60 ed i 90 minuti.

EUROSTARCITY - FRECCIABIANCA: il prodotto ESCity (denominato FRECCIABIANCA) viaggia sulle linee tradizionali e si snoda attraverso 3 principali direttrici: Adriatica (Mi-An-Ba-Le), Tirrenica (RM-Ge-Mi) e Trasversale Padana (To-Mi-Ve). Nel segmento **"Servizio Universale"** sono classificati tutti i treni che rientrano nel Contratto di Servizio con lo Stato. Nel corso del 2010 sono state apportate dalla Committenza varie modifiche al perimetro di offerta per ottimizzare le risorse finanziarie disponibili sulle esigenze prioritarie di trasporto, rivedendo in particolare il perimetro dei servizi Notte, in forte flessione.

Questo segmento in Europa è stato sostanzialmente eliminato da tutte le imprese ferroviarie ad eccezioni di pochissimi collegamenti internazionali, per effetto della concorrenza del vettore aereo. In coerenza con questo scenario in Italia si sta assistendo ad una contrazione del traffico particolarmente consistente (-23% su 2009) che obbliga la Committenza, a parità di corrispettivi, a ridurre drasticamente il perimetro dei treni richiesti. Il prodotto Intercity, invece, è stato caratterizzato da una consistente revisione delle composizioni che ha toccato, in particolare, il segmento "non contribuito" dove le operazioni di razionalizzazione dell'offerta, con contribuzione fortemente negativa, sono state particolarmente incisive.

Per quanto riguarda il **Trasporto Regionale**, nel 2010 è stata pressoché conclusa l'attività di rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni, che, diversamente dal passato, prevedono la definizione di corrispettivi correlati ai servizi offerti agganciandoli ad una logica di "Catalogo del servizio" reso. 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 sostituendo la modalità solo correlata alla definizione del corrispettivo a treno-km, utilizzata nei precedenti contratti. 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 che per molti anni non ha consentito di remunerare i fattori della produzione ed in particolare il suo capitale investito. Nonostante questo, è bene ricordare che nel corso degli anni, il capitale investito della Divisione del Trasporto Regionale di Trenitalia ha subito importanti incrementi in conseguenza degli investimenti che quest'ultima, ha dovuto comunque effettuare per garantire il servizio.

Nel corso del 2010 sono stati firmati i contratti di servizio, con durata sei anni più sei, con 7 Regioni (Lazio, Basilicata, Liguria, Molise, Puglia, Umbria e Veneto Lotto 1). Sono stati invece siglati i contratti di servizio e sono in attesa della ratifica degli organi competenti, con altre 2 Regioni (Abruzzo e Calabria). Per quanto concerne invece la Regione Piemonte, nel 2010 è stato siglato un accordo complessivo che definisce le principali clausole del contratto 2011-2016 con prezzi "a catalogo" e chiudendo nel contempo le controversie relative agli esercizi 2008, 2009 e 2010. Per le Regioni a Statuto Speciale Sicilia, Sardegna, Valle d'Aosta e "servizi indivisi" dell'area Nord-Est l'attività di negoziazione del Contratto di Servizio con lo Stato è ancora in essere.

A questi si aggiungono i contratti stipulati nel corso del 2008 e 2009 con le restanti 6 Regioni (Friuli Venezia Giulia, Campania, Lombardia, Marche, Toscana ed Emilia Romagna) e con 2 Province Autonome (Trento e Bolzano).

La formalizzazione dei contratti di servizio con durata di 6 anni, rinnovabili per ulteriori 6 anni, ha finalmente permesso una pianificazione delle risorse di medio lungo periodo che consente, tra l'altro, di avviare un rilevante piano d'acquisto e di rinnovo del materiale rotabile funzionale al miglioramento del servizio del trasporto regionale che è elemento fondante dei nuovi contratti.

Nel corso del 2010 sono stati attivati i nuovi contratti di pulizia dei rotabili e degli impianti industriali in 5 Regioni (Campania, Liguria, Lazio, Lombardia, Puglia); nelle altre Regioni, concluse le procedure della seconda gara per i servizi di pulizia, sono in corso di attivazione i relativi contratti/lotti. Le azioni avviate ed in parte concluse, sono la naturale ed inderogabile conseguenza dell'esigenza, espressa nei nuovi contratti di servizio regionali, per addivenire in tempi rapidi ad un significativo miglioramento del livello del servizio offerto ai clienti del trasporto regionale. Il tema della pulizia del materiale rotabile è stato affrontato a partire dall'anno 2009, con particolare determinazione e convinzione nel comune convincimento che non potesse perdurare la difficile situazione delle gestione dei contratti stessi con i precedenti appaltatori. Ad oggi praticamente sono stati risolti tutti i rapporti con i precedenti appaltatori procedendo, nei limiti consentiti dalla normativa vigente, a nuove assegnazioni o al rifacimento di alcune gare (segmento Alta Velocità). I livelli di qualità percepita dalla clientela stanno, progressivamente, migliorando e il percorso è atteso produca significativi miglioramenti entro la fine del 2011 quando il ridisegno complessivo della gestione delle pulizie potrà dirsi concluso.

Sul settore del trasporto regionale va certamente evidenziata la situazione che si è venuta a creare nel corso degli ultimi mesi del 2010 in conseguenza dell'approvazione della Legge di Stabilità dove i fondi che dovranno essere trasferiti dallo Stato alle Regioni per il finanziamento del trasporto su ferro sono stati, in una prima fase, significativamente ridotti e reintegrati parzialmente solo attraverso provvedimenti successivi e con una visibilità limitata al solo esercizio 2011 e per gli anni successivi solo a livello programmatico, sulla base dell'Accordo del 16 dicembre 2010 tra Regioni e Governo. Trenitalia ha firmato contratti con le Regioni italiane che prescindono dalle modalità attraverso le quali le Regioni stesse potranno reperire le necessarie fonti di finanziamento; ciò non di meno, l'incertezza che domina l'intero settore è tale da indurre le Regioni a possibili riduzioni di offerta che gli stessi contratti consentono. Tali processi, seppur compresi all'interno della capacità di adattamento della società, sono però in palese contrasto da un lato con le esigenze di mobilità che i territori manifestano, dall'altro con un benché minimo criterio di programmazione che il settore ferroviario impone in relazione ai tempi per la realizzazione dei piani di investimento che possano accompagnare lo sviluppo dell'offerta.

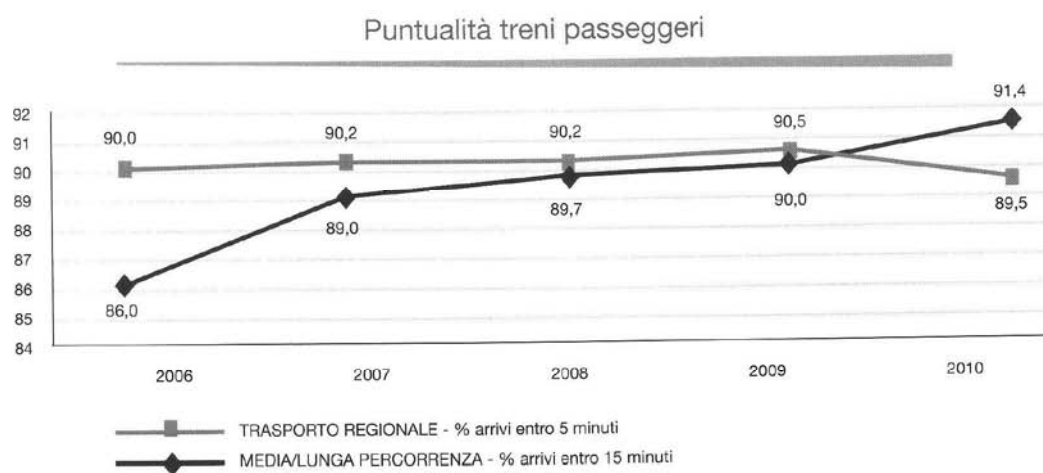
Per il **Settore Cargo**, l'indice della produzione industriale 2010 evidenzia, soprattutto nel secondo semestre, una lieve ripresa rispetto all'anno precedente sebbene il livello degli ordinativi si sia mantenuto basso. Ciò ha determinato una ripresa più attenuata sul traffico ferroviario.

La debole domanda di trasporto ha indotto i *competitors* su ferro e gomma ad utilizzare la leva prezzo come strumento di difesa delle quote di mercato. La Divisione Cargo di Trenitalia ha mantenuto sostanzialmente gli stessi prezzi del 2009 per i clienti con contratti pluriennali ponendo in essere le seguenti iniziative per l'acquisizione di traffici della concorrenza sui servizi a Mercato:

- **CONVENZIONALE DOMESTICO:** fidelizzazione/focalizzazione sui principali clienti e ristrutturazione dell'offerta per i clienti della Filiera Chimica.
- **CONVENZIONALE INTERNAZIONALE:** consolidamento dell'offerta dedicata sull'asse Nord-Sud attraverso sinergie con TX Logistik e sviluppo di *partnership* con operatori dei Paesi dell'Est Europa.
- **COMBINATO DOMESTICO:** individuazione del reticolo primario degli *"inland terminal"* e dei porti con concentrazione dell'offerta attraverso treni bilanciati.
- **COMBINATO INTERNAZIONALE:** concentrazione dell'attività sui corridoi internazionali e sviluppo traffici con mercati nei Paesi Est Europa.

Sono state altresì avviate sinergie commerciali con la società Serfer e con imprese ferroviarie locali come nel caso di Sistemi Territoriali in Veneto.

Per il "Servizio Universale Merci" le iniziative hanno avuto l'obiettivo del mantenimento dei volumi pianificati (treno completo e multicliente). Il settore Cargo di Trenitalia, pur mantenendo una costante attenzione alle dinamiche di mercato, ha portato avanti, con progressiva accelerazione, il complesso processo di razionalizzazione delle strutture che rappresenta uno degli assi fondanti del piano di ristrutturazione della Divisione al fine della ricerca della necessaria competitività rispetto ai concorrenti.



Ambiente

Nel 2010 è stato realizzato un importante progetto per lo sviluppo di un Sistema di Gestione Ambientale di Gruppo, finalizzato al disegno di un modello di governo e gestione ambientale e alla definizione dei relativi processi e strumenti di supporto. Il progetto è volto allo sviluppo di un approccio coordinato e unitario nella gestione delle tematiche ambientali, definendo un modello integrato che riesca a garantire consistenza e uniformità tra le società del Gruppo e che sia, ove possibile, integrato con i sistemi di gestione Qualità e Sicurezza in uso presso le singole realtà.

I principali obiettivi raggiunti attraverso le attività del progetto sono stati:

- il disegno del Modello di *Governance* del Sistema di Gestione Ambientale;
- il disegno dei processi e la struttura organizzativa a supporto del Modello di *Governance*;
- l'elaborazione dei piani di implementazione per la Capogruppo e le principali società operative;
- la definizione del Piano di formazione a supporto dell'implementazione.

Il progetto prosegue nel 2011 con la fase di realizzazione dei Piani d'Azione necessari al Gruppo per dotarsi di un Sistema di Gestione Ambientale. Altre importanti iniziative, che hanno contraddistinto il Gruppo nel 2010, sono state:

- la sottoscrizione, assieme alle principali ferrovie mondiali appartenenti all'*International Union of Railways* (UIC), della Dichiarazione "*Mobilità e Trasporto Sostenibile*", contenente impegni definiti nel rispetto dei 10 principi del *Global Compact* delle Nazioni Unite, relativi a diritti umani, lavoro, ambiente e anti-corruzione. Il Gruppo si impegna verso i propri *stakeholder* a contribuire, in particolare, allo sviluppo di un sistema di Trasporto Sostenibile;
- la già citata realizzazione del "biglietto verde" che modifica il retro del biglietto ferroviario indicando sia il valore delle emissioni medie di CO₂ risparmiate per il viaggio acquistato (rispetto alla media tra auto e aereo), sia valori medi per passeggero delle emissioni di CO₂ prodotte per le tre modalità di trasporto-aereo, treno e auto per due tratte specifiche (Napoli-Milano e Roma-Venezia), con l'obiettivo di sensibilizzare i clienti su quanto sia importante la scelta del mezzo di trasporto e quanto sia virtuoso l'uso del treno. Le emissioni di CO₂ risparmiate per il viaggio acquistato sono convertite in punti verdi che possono essere cumulati nella Carta Fedeltà per richiedere biglietti gratuiti e premi;
- la realizzazione della ventesima edizione della campagna "*Treno Verde*", in collaborazione con Legambiente, per monitorare qualità dell'aria e inquinamento acustico e sensibilizzare i cittadini sulle tematiche ambientali;
- l'iscrizione al sistema SISTRI, introdotto per il controllo informatizzato della tracciabilità dei rifiuti, di tutte le società del Gruppo produttrici e trasportatrici di rifiuti, e connesse attività di confronto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, promotore del sistema, per definire il piano di implementazione e trovare soluzioni adeguate alle specificità del trasporto su ferro.

Le società, in linea con le strategie ambientali di Gruppo, hanno realizzato numerosi interventi, quali:

- conclusione del progetto UIC relativo all'impatto delle emissioni degli apparati frenanti sulla salute umana ("*Breaking gear emissions impact on human health*"), promosso da Trenitalia, che ne ha anche curato il coordinamento e la supervisione, e realizzato in collaborazione con altre Ferrovie europee e con il supporto tecnico-scientifico dell'Università di Bologna. Attraverso l'analisi e lo studio delle sostanze emesse dai materiali frenanti, è stato possibile valutare gli effetti di queste ultime sulla salute umana; in particolare, sono state svolte attività relative alle prove al banco, 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. Ad esito dello studio risulta che le emissioni generate durante la frenatura dei treni non sono pericolose per la salute umana;
- restituzione da parte di Trenitalia, tramite le credenziali di accesso al Registro Nazionale delle quote di CO₂ e delle emissioni, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di 28.194 diritti, a fronte di un contenimento delle emissioni di circa il 9%. Tale contenimento è stato possibile grazie all'applicazione di buone pratiche, all'adozione di sistemi di gestione ambientali efficaci e agli interventi tecnici impiantistici supportati dall'emanazione di linee guida per la conservazione e l'uso razionale dell'energia;
- avvio e conclusione del progetto di sperimentazione di un innovativo processo di disinfezione termica a bordo di alcune tipologie di rotabili della Divisione Passeggeri, realizzato da Trenitalia in collaborazione con la Direzione Sanità di RFI e l'Università di Perugia;

- prosecuzione del programma, avviato da Trenitalia, di sanificazione e decalcificazione dei serbatoi delle acque a bordo treno con l'attuazione d'interventi di bonifica volti a ridurre il rischio biologico da legionella;
- pianificazione delle attività di misurazione dei campi elettromagnetici e delle emissioni sonore, a bordo treno e lungo l'infrastruttura, prodotti dai rotabili più recenti;
- conclusione del Progetto internazionale "Railenergy", coordinato da Trenitalia, che è stato avviato nel 2006 con l'obiettivo di sviluppare e individuare tecnologie in grado di ridurre del 6%, entro il 2020, i consumi energetici di un sistema ferroviario che si ipotizzi raggiunga alla data un raddoppio dei volumi del traffico rispetto a quelli attuali;
- sviluppo della metodologia per il calcolo dell'impronta climatica, da parte di Italferr, per la determinazione delle emissioni di CO₂ legate alle attività di progettazione e realizzazione di nuove linee ferroviarie. La metodologia è stata certificata da un organismo esterno (SGS Italia) secondo la norma internazionale ISO 14064.1:2006, facendo risultare Italferr la prima società di ingegneria al mondo che ha conseguito un tale prestigioso traguardo;
- sviluppo, da parte ancora di Italferr, di una metodologia per la valutazione, già in fase di progettazione, della sostenibilità dell'infrastruttura ferroviaria secondo criteri ambientali, economici e sociali;
- realizzazione, sempre da parte di Italferr, di Banche Dati Ambientali per la raccolta e valorizzazione di informazioni ambientali e archeologiche acquisite nel corso delle attività di monitoraggio svolte durante le fasi *ante operam*, in corso d'opera e *post operam* nonché la predisposizione del Portale Osservatori Ambientali, nato in seguito agli impegni assunti da RFI/TAV con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare durante la realizzazione di linee e nodi ferroviari AV/AC. Tale Portale, insieme ai siti web divulgativi realizzati su richiesta degli Osservatori Ambientali della Linea Padova-Mestre e del Nodo di Firenze da Italferr e i WebInfoPoint Bologna AV e Firenze AV realizzati da RFI, rientra nelle iniziative destinate, prevalentemente ma non solo, alle collettività locali interessate da grandi lavori ferroviari e relativo loro inserimento nel territorio attraversato.

Energia

Nel corso dell'anno si è dato seguito a numerosi interventi di monitoraggio e analisi dei consumi con l'obiettivo di garantire maggiore efficienza energetica. In tal modo si è favorito l'intervento diretto degli *Energy Manager* delle società, per una più attenta valutazione e pianificazione dei consumi e delle possibili alternative di approvvigionamento. In tale ambito, le iniziative principali sono state:

- utilizzo di sistemi combinati di produzione contemporanea di caldo-freddo per migliorare il rendimento complessivo degli impianti delle principali stazioni;
- avvio, in fase sperimentale, del progetto "Smart Service", un modello di gestione dell'illuminazione nelle stazioni con impianti a tecnologia LED e telegestione di enti e apparecchiature di stazione;
- sviluppo e sperimentazione di una Piattaforma Energetica Polifunzionale (PEF) per la realizzazione dell'autonomia energetica di un sito ferroviario, agendo sulla riduzione dei consumi di energia (es. cogenerazione) e sulla realizzazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili (es. fotovoltaico, minieolico);
- predisposizione di un progetto nazionale "Telegestione e telecontrollo torri faro" per la riduzione dei consumi energetici per l'illuminazione delle stazioni e dei piazzali ferroviari (risparmi annui previsti del 35% circa, a regime);
- completamento delle indagini energetiche e conseguente rilascio degli attestati di Certificazione Energetica dei fabbricati viaggiatori delle stazioni di Alessandria, Padova, Rimini, Milano Porta Garibaldi, Salerno e Foligno.

Emissioni atmosferiche

Il Gruppo Ferrovie dello Stato, oltre alle attività di efficienza energetica sopra riportate, ha condotto diversi studi volti a ridurre le emissioni di gas serra: studi tecnico-scientifici per l'installazione su larga scala di pannelli fotovoltaici sulle coperture di stazione, studi di fattibilità per lo sviluppo, nelle stazioni principali, di sistemi combinati di produzione energetica che includano fonti alternative, definizione di metodologie per la valutazione dell'impronta climatica delle linee ferroviarie. È inoltre proseguita la sostituzione degli impianti a gasolio con impianti a gas metano, a minor impatto ambientale, e la realizzazione di nuove centrali di produzione a maggior rendimento energetico e con minori emissioni di inquinanti.

Impatto acustico

Per contenere l'impatto acustico e di vibrazione della circolazione ferroviaria sono stati attuati diversi interventi. In particolare Italferr ha sviluppato, nel corso del 2010, numerosi studi acustici e di vibrazione in fase di progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva per nuove tratte (Finale Ligure-Andora, Parma-Vicoforte, Rho-Gallarate) e nodi ferroviari (Palermo, Bologna).

Per quanto riguarda gli interventi di contenimento e abbattimento del rumore per le linee già in esercizio, è stata portata avanti da RFI l'attività prevista nel proprio Piano di Risanamento, come approvato dalla Conferenza Unificata Stato-Regioni nel luglio 2004.

Siti contaminati

Prosegue l'attività di bonifica e recupero del territorio. Nell'ambito del potenziamento infrastrutturale del Nodo di Genova, è terminato il monitoraggio *ante operam* e sono iniziati i lavori di bonifica con il contestuale monitoraggio in corso d'opera dell'area Parco Tabacchi; per Genova Brignole, è terminato il monitoraggio *ante operam* ed è iniziato il monitoraggio in corso d'opera relativo all'esecuzione della prima fase delle attività di bonifica; per Genova Piazza d'Armi, è stata approvata l'Analisi di Rischio; per Genova Terralba, è stato approvato il Progetto di Messa in Sicurezza Operativa. Sono state condotte attività di messa in sicurezza d'emergenza per la nuova stazione AV Roma Tiburtina e nell'area del Viadotto Fiumarella (Catanzaro Lido). Nell'ambito dei lavori sul Nodo di Brescia sono stati avviati due nuovi procedimenti di bonifica ambientale, a seguito di rinvenimento di contaminazioni da idrocarburi policiclici aromatici e fitofarmaci in un'area e contaminazioni di zinco e diossine in un'altra. Continuano, a cura di Trenitalia, analoghe attività di bonifica e recupero del territorio su 19 siti, di cui 3 di interesse nazionale.

Archeologia

La realizzazione di grandi infrastrutture rappresenta oggi un'occasione di ricerca scientifica e di valorizzazione dei siti. Il Gruppo FS sempre più affronta preventivamente il rischio archeologico con l'ausilio di studi e analisi specialistiche volte a valutare, già in fase di progettazione, l'impatto delle nuove infrastrutture ferroviarie sul patrimonio storico-archeologico interessato: si riesce, in tal modo, a coniugare la salvaguardia del patrimonio antico con la costruzione di opere pubbliche di rilevante importanza. In tale ambito Italferr, nel corso del 2010, ha effettuato diversi studi e indagini archeologiche contestualmente alla progettazione di alcune tratte e interventi ferroviari quali: Torino-Lione, Venezia-Trieste, Nodo di Bari, Nodo di Roma (bretella merci Casilina). Un esempio particolarmente significativo di archeologia preventiva è rappresentato dal progetto della nuova linea Palermo-Messina, nel tratto compreso tra Campofelice di Roccella e Termini Imerese, nell'ambito del quale si è contribuito alla conoscenza e alla tutela dell'antica città di Himera.

Quadro macroeconomico

Dopo i timidi segnali positivi registrati nella seconda metà del 2009, la ripresa economica mondiale è proseguita nel 2010 con un ritmo di crescita diverso per aree geografiche e per paese, ma in generale lento e con prospettive di lungo termine abbastanza incerte.

La crescita del PIL mondiale, trascinata dal commercio mondiale e pari al +5,2 per cento in media d'anno, è tornata a ritmi precedenti la crisi: fortemente positiva nei paesi emergenti, soprattutto asiatici, anche se non priva di zone d'ombra dovute a pressioni inflazionistiche (Cina +10,3%; India +9,5%); molto moderata nei paesi avanzati anche perché gravata da importanti sacche di disoccupazione (USA +2,8%; Regno Unito +1,7% ; Area euro +1,7%).

In questo quadro congiunturale, nei paesi avanzati le azioni dei governi e delle banche centrali, in presenza di una domanda interna ancora fragile e di rischi inflazionistici contenuti, hanno mantenuto l'orientamento già fortemente espansivo delle politiche monetarie. Diversamente è avvenuto nei paesi emergenti dove, a causa del rincaro dei prodotti alimentari, le pressioni inflazionistiche si sono rivelate più accentuate e le autorità sono intervenute per rendere le condizioni monetarie meno accomodanti.

Anche nell'area dell'euro, nonostante l'ostacolo del debito sovrano di alcuni paesi, la crescita economica è tornata su valori positivi. Nel complesso il PIL è cresciuto dell'1,7 per cento grazie al contributo delle esportazioni e degli investimenti, mentre la dinamica dei consumi delle famiglie ha risentito dell'incertezza delle prospettive sull'andamento dell'occupazione. Tra i paesi dell'Unione Europea la dinamica del PIL risulta decisamente sopra la media in Germania (+3,5 per cento in media d'anno) ed attorno alla media in Gran Bretagna ed in Francia, laddove la Spagna rappresenta il fanalino di coda con una variazione del PIL leggermente negativa. L'inflazione dell'area euro è andata gradualmente aumentando nel corso del 2010, trainata dalla ripresa dei prezzi al consumo dei prodotti alimentari ed energetici.

Per quanto riguarda l'economia italiana, con un tasso di variazione del PIL meno robusto rispetto ai maggiori paesi europei (+1,1 per cento) il quadro congiunturale resta debole. La dinamica di crescita, dopo un inizio d'anno incoraggiante con espansioni attestatesi sul mezzo punto percentuale (+0,4 e +0,5 per cento rispettivamente nel primo e secondo trimestre 2010), ha mostrato un evidente rallentamento sul finire dell'anno, in concomitanza di un leggero affievolimento della domanda pubblica e degli scambi commerciali (+0,3 e 0,1 per cento rispettivamente nel terzo e quarto trimestre). Il sostegno fornito dai consumi delle famiglie è stato pari allo 0,7 per cento, a conferma di un atteggiamento prudente da parte di queste ultime dovuto, da un lato, alla contrazione del reddito disponibile e, dall'altro, alle incerte prospettive sulle condizioni del mercato del lavoro. A fine anno il tasso di disoccupazione ha raggiunto l'8,6 per cento, in aumento di circa un punto percentuale rispetto all'anno precedente. In aumento anche l'inflazione, +1,6 per cento (+0,8 per cento nel 2009), che riflette in larga parte la dinamica dei prezzi dei prodotti alimentari ed energetici. In crescita anche la produzione industriale (+5,5 punti percentuali rispetto al 2009).

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

A conferma dei segnali di ripresa delle attività economiche, anche il settore dei trasporti nel 2010 esprime segnali di recupero e di assestamento in quasi tutti i segmenti del trasporto merci e passeggeri.

Pur in presenza di un quadro congiunturale incerto, il trasporto passeggeri di breve e lunga percorrenza manifesta dinamiche positive.

Il traffico aereo mostra una crescita complessiva del 7,0 per cento con un andamento più marcato per la componente internazionale (+7,9 per cento) rispetto a quella nazionale (+5,9 per cento). In tale ultimo ambito sono da segnalare significativi incrementi per alcuni scali provinciali, mentre per gli scali minori di Roma e Milano si registrano decrementi di traffico rispettivamente del 19,2 e del 5,7 per cento.