

Per quanto riguarda la formazione d'ingresso dei laureati neo assunti nel Gruppo FS il *management* di RFI ha collaborato con la Capogruppo nella realizzazione della 1^a e 2^a edizione della Scuola di Formazione di Gruppo (30 gennaio - 14 aprile 2006), sia con lezioni d'aula che con visite guidate agli impianti più significativi della rete.

Sono state promosse importanti iniziative per consolidare e sviluppare le competenze riferite alle aree professionali fondamentali che governano i processi caratteristici di RFI (circolazione, manutenzione, commerciale, investimenti).

Tale formazione è generalmente propedeutica alle evoluzioni tecnologiche, normative, organizzative ed è finalizzata al raggiungimento degli obiettivi strategici di RFI: miglioramento dei livelli di sicurezza, affidabilità e disponibilità degli impianti e costante potenziamento tecnologico e strutturale degli stessi al fine di offrire alle Imprese Ferroviarie una gamma di tracce sempre più ricca, diversificata e appetibile.

La sicurezza sul lavoro

Nel corso del 2006 sono state intraprese azioni ed iniziative di diversa natura relative alle tematiche della sicurezza sui luoghi di lavoro e della tutela ambientale.

Sul versante dei rapporti istituzionali RFI a supporto della competente struttura della Capogruppo ha partecipato attivamente al gruppo di lavoro istituito presso la Confindustria relativamente alle tematiche connesse all'attuazione della Legge 308/2004 c.d. "Delega Ambientale" per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale. In questa sede sono state elaborate le proposte che in parte sono state recepite nel Dlgs 152/06 c.d. "Testo Unico Ambientale".

Con la collaborazione del Consiglio Nazionale delle Ricerche, è stata portata a termine la sperimentazione del "Processo meccanico/chimico industriale per il recupero di traversine ferroviarie e materiali lignei trattati con creosoto". I risultati del progetto, soprattutto nell'eventualità dell'introduzione di normative più restrittive che non permettano più l'utilizzo degli attuali metodi di recupero/smaltimento per i rifiuti costituiti da legno impregnato con olio di creosoto, fanno intravedere la possibilità di un'industrializzazione del processo, per cui si sta procedendo a verificare se sussistono le possibilità per la brevettabilità dello stesso.

Inoltre è stato avviato un progetto per la razionalizzazione dell'utilizzo dell'energia e lo sviluppo di fonti di energia ecocompatibili (fotovoltaico) negli *asset* di RFI.

POLITICA AMBIENTALE

Inquinamento acustico ed elettromagnetico

Nel corso del 2006 su incarico della società Italferr S.p.A. si sta svolgendo un'attività di monitoraggio ambientale in fase "ante operam" per le componenti rumore e campi elettromagnetici relativamente ai progetti di raddoppio e potenziamento di alcune linee ferroviarie, con particolare riguardo ad alcune tratte della Messina - Palermo e della Caserta - Foggia. In particolare si precisa che Italferr e l'Istituto Sperimentale di RFI hanno sottoscritto un accordo quadro il 7.08.2006 che ha come oggetto l'impegno da parte dell'Istituto suddetto di fornire ad Italferr "attività di supporto alle attività inerenti il monitoraggio ambientale delle componenti rumore, vibrazioni e campi elettromagnetici".

Sono proseguite sia la progettazione degli interventi di risanamento acustico delle linee esistenti sia le indagini fonometriche sulle sorgenti fisse (gruppi elettrogeni e sottostazioni elettriche), nell'ambito del progetto "Sistema di Gestione Ambientale" di RFI.

Merci pericolose e radioprotezione

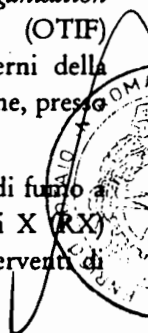
E' proseguita l'attività di consulenza tecnica per la Regolamentazione del trasporto ferroviario internazionale di merci pericolose (RID) sia in sede dell'*Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires* (OTIF) (Commissione Esperti RID) che in sede del Comitato dei Trasporti Interni della Commissione Economica per l'Europa ed è continuata l'attività di approvazione, presso società nazionali, di imballaggi per il trasporto di merci pericolose.

Nel settore della Radioprotezione è stato effettuato il controllo dei rilevatori di fumo a contenuto radioattivo presso l'impianto di Marcianise e degli scanner a raggi X (RX) impiegati per il controllo della corrispondenza per il potenziamento degli interventi di sicurezza.

Sono state attivate delle specifiche procedure e si è ottenuto il benessere dalle autorità competenti per la riattivazione delle apparecchiature per l'analisi della fluorescenza a Raggi X.

Per quanto riguarda l'emanazione del *Gas Radon*, sono stati effettuati controlli nelle gallerie ferroviarie del compartimento di Trieste, e su richiesta di terzi, in ambienti sotterranei a Roma e Milano.

Si è sviluppata l'attività di supporto tecnico normativo in ambito europeo, con l'elaborazione della Fiche UIC 431.3 sui controlli a livello internazionale, ed in ambito nazionale con lo sviluppo della Procedura Operativa per l'effettuazione dei controlli da parte del Gestore dell'Infrastruttura sui trasporti effettuati dalle Imprese Ferroviarie.



RAPPORTO CON I CLIENTI

Generalità

Il mercato di riferimento, oltre alla società del Gruppo Trenitalia, vede la presenza di:

- 39 Imprese Ferroviarie (in seguito IF) munite di licenza del MIT;
- 22 IF certificate in sicurezza da RFI;
- 10 IF con contratti di utilizzo attivi per l'orario in vigore "traffico merci";
- 6 IF con contratti di utilizzo attivi per l'orario in vigore "traffico viaggiatori".

Inoltre, 3 IF straniere effettuano trasporto in territorio italiano tramite IF *partner* italiane.

European Performance Regime (EPR)

L'EPR è un sistema di controllo delle prestazioni ferroviarie che prevede attribuzione di penali e/o compensazioni ai soggetti che provocano e/o subiscono perturbazione alla circolazione ed ha come obiettivo quello di incentivare le imprese ed i gestori ferroviari a ridurre al minimo le disfunzioni del servizio ed a migliorare le performance dei trasporti internazionali. Il progetto è stato lanciato dall'*Union Internationale des Chemins de fer* (in seguito UIC) nel 2000 ed il *Project Management* è stato affidato ad RFI. Conclusasi la fase sperimentale, in ottemperanza a quanto stabilito dall'articolo 21 DLgs. 188/2003, dal 1° gennaio 2005 il sistema europeo di *Performance Regime* è formalmente attivo sulla rete ferroviaria nazionale italiana.

A partire dal 1° gennaio 2006 sono stati apportati al sistema di *Performance Regime* alcuni miglioramenti, presentati e condivisi durante un incontro tenutosi l'8 marzo a Roma con le IF titolari del Contratto di accesso all'infrastruttura o di prossimo ingresso.

Ad aprile sono stati inviati alle IF interessate al processo tutti i dettagli completi delle informazioni (dati fisici ed economici) che recepiscono i miglioramenti di cui sopra, che riepilogano le cause primarie di chi causa la perturbazione alla circolazione, gli impatti economici dei ritardi generati ed il montante delle penali che è stato conteggiato a fine anno applicando la soglia massima dell'1,5% del valore economico del contratto (pedaggio consuntivato).

Soluzioni ad eventuali problematiche insorte vengono individuate di volta in volta con confronti diretti con le singole IF.

La qualità del servizio

Nel mese di febbraio 2006 il sistema di gestione per la qualità dei servizi offerti dalla Società è stato sottoposto a verifica di rinnovo della certificazione da parte dell'Istituto di Certificazione e Marchio Qualità (ICMQ). Durante la verifica l'ICMQ ha registrato la completa conforme definizione ed attuazione del sistema di gestione alla norma ISO 9001, confermando quanto già avvenuto nel corso delle precedenti verifiche di certificazione (anno 2004) e di sorveglianza (anno 2005).

La certificazione del sistema di gestione per la qualità è stata estesa per altri 3 anni ai processi ed alle attività di “sviluppo ed erogazione dei servizi di qualificazione di imprenditori, fornitori e prestatori di servizi nonché di definizione di albi di competenti figure professionali, finalizzati all'aggiudicazione degli appalti di lavori, forniture e servizi del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale”.

Si è provveduto a formalizzare la concezione di nuovi sistemi di qualificazione in conformità alle direttive comunitarie ed alle normative nazionali applicabili in tema di appalti di lavori, forniture e servizi. In particolare è stato pubblicizzato il “Sistema di Qualificazione dei fornitori di Servizi di Sicurezza Cantieri” che consentirà l'affidamento di servizi di protezione mediante l'utilizzo di Sistemi Automatici di Protezione Cantieri (SAPC) ad imprese adeguatamente organizzate e strutturate con risorse competenti e professionali.

In merito ai risultati di gestione, si segnalano significativi sviluppi nella qualificazione dei fornitori di prodotti dell'infrastruttura, nel campo dei servizi di ingegneria e dei collaudi di lavori ed opere dove sono particolarmente aumentati i partecipanti alle procedure di qualificazione.

I risultati più significativi sono stati conseguiti nella qualificazione delle imprese per i lavori agli impianti di segnalamento e sicurezza; con il supporto normativo consolidato è stato possibile concludere circa 60 procedimenti di qualificazione ottenendo così un cospicuo incremento del numero delle imprese da selezionare per tali affidamenti.

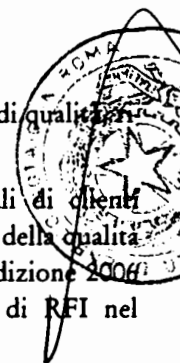
La Carta dei Servizi

La “Carta dei Servizi di RFI” riporta la dichiarazione di una serie di fattori di qualità riguardanti l'attività caratteristica del Gestore dell'Infrastruttura.

Fin dal 2004 RFI ha inserito tra gli indicatori di qualità le percentuali di clienti soddisfatti ottenute dalle indagini di *customer satisfaction*: il ruolo di giudice della qualità dei servizi erogati è affidato non a chi lo eroga ma a chi ne usufruisce. L'edizione 2006 presenta l'ampliamento degli obiettivi di qualità estendendo l'impegno di RFI nel monitoraggio della qualità erogata.

Vengono confermati tra gli indicatori di qualità le percentuali di viaggiatori soddisfatti e vengono inseriti tra gli obiettivi, per la prima volta, i risultati del monitoraggio eseguito con la tecnica del “cliente misterioso” che ha lo scopo di rilevare mensilmente il livello della qualità di alcuni specifici aspetti dei servizi erogati in stazione, al fine di dare una valutazione quanto più possibile oggettiva dei servizi stessi mediante la compilazione di schede precodificate e simulando situazioni di viaggio.

Con questa scelta continua il percorso di RFI per migliorare la comprensione delle necessità di ogni viaggiatore che interagisce con le infrastrutture ferroviarie aperte al pubblico.



LA SICUREZZA D'ESERCIZIO

Generalità

Nel 2006 sono stati registrati 37 incidenti “Tipici” UIC rispetto ai 22 registrati nel 2005; si ricorda che l'incidente “Tipico” è quello che più fedelmente rappresenta la sicurezza del Sistema ferroviario in quanto registra eventi come le collisioni, i deragliamenti, gli incendi e gli investimenti di veicoli stradali ai Passaggi a livello.

L'incremento rispetto al 2005 va spiegato con l'aumento dei deragliamenti accaduti ai treni (11 nel 2006 contro i 6 del 2005), con l'aumento degli incidenti classificati “altro” (6 nel 2006 contro i 3 del 2005) e con l'aumento degli incidenti avvenuti ai Passaggi a livello (12 casi nel 2006, 10 dei quali attribuibili a comportamenti non corretti degli utenti della strada, contro gli 8 del 2005).

Gli incidenti “Tipici” UIC con responsabilità esterne al comparto ferroviario sono 20 su un totale di 37 (nel 2005 sono stati 10 su un totale di 22).

Utilizzando il coefficiente internazionale di incidentalità (che rapporta il numero degli incidenti “Tipici” UIC al volume di traffico circolato e permette il raffronto della *performance* di sicurezza tra le Reti aderenti all'UIC), il 2006 registra un valore di 0,11 (incidenti/milioni di treni per Km).

Tale valore non può essere confrontato con quelli registrati nei precedenti anni in quanto l'UIC ha adottato dei nuovi criteri di classificazione degli incidenti a partire dal 01.01.2006.

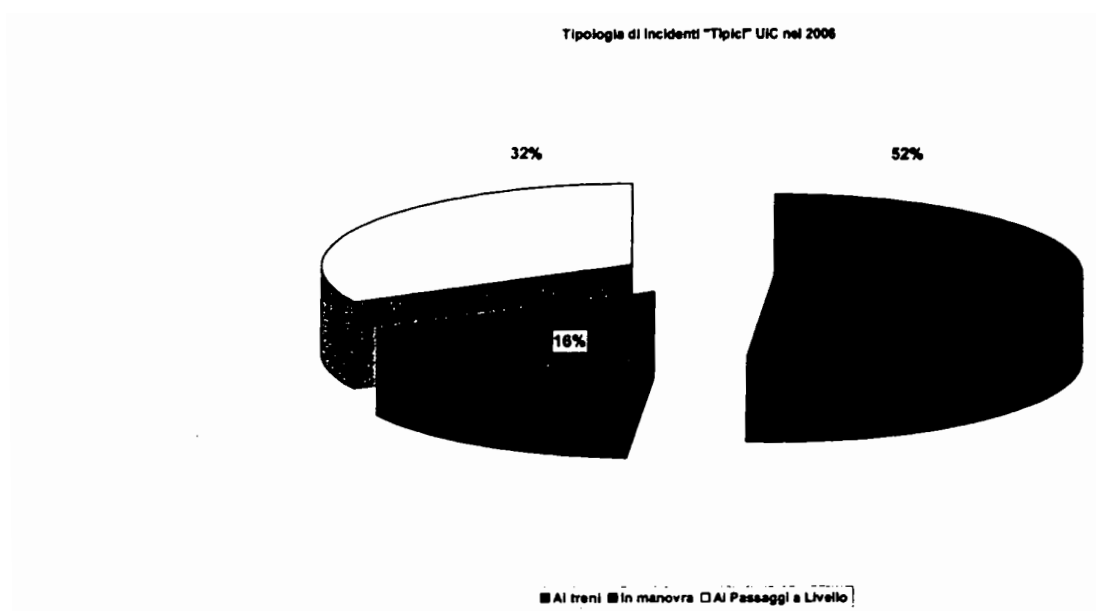
Tali nuovi criteri stabiliti per definire un incidente come UIC, sono così rappresentati:

- morte di almeno una persona;
- ferimento con ospedalizzazione superiore alle 24 ore di almeno una persona;
- danni superiori ai 150.000 euro;
- interruzione della circolazione superiore alle 6 ore.

Si evidenzia quindi che il coefficiente incidentale registrato nel 2006 non può essere confrontato con gli anni precedenti né con le *performance* registrate dalle altre Reti europee in quanto i dati non sono ancora disponibili.

Più in particolare la Banca Dati Sicurezza (BDS) ha registrato nel 2006:

- 19 incidenti ai treni contro i 13 dell'analogo periodo del 2005;
- 6 incidenti in manovra contro 1 dell'analogo periodo del 2005;
- 12 incidenti ai Passaggi a livello contro gli 8 dell'analogo periodo del 2005.



Relativamente agli incidenti "Atipici" che, sostanzialmente, rilevano il numero di investimenti di persone e la caduta di viaggiatori dai treni in movimento, il 2006 registra 97 incidenti.

Si precisa che i suddetti dati sono stati elaborati con i nuovi criteri stabiliti dall'UIC e validi dal 01.01.2006; per permettere il raffronto con l'analogo periodo del 2005, si sono applicati agli incidenti accaduti nel 2005 i nuovi criteri UIC come se fossero già in vigore a partire dal 01 gennaio 2005.

I nuovi criteri stabiliti dalla UIC presentano, rispetto a quelli in vigore fino al dicembre 2005, le seguenti principali differenze:

- innalzamento della soglia dei danni da 10.330 euro a 150.000 euro;
- modifica della definizione di "ferito grave" in quanto non si adotta più il criterio della prognosi superiore ai 14 giorni ma si utilizza il criterio dell'ospedalizzazione superiore alle 24 ore.

L'attività di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria

RFI espleta da sempre un'attività che è strettamente connessa con la sicurezza dell'esercizio ferroviario e fa riferimento ad un quadro normativo che le assegna un insieme di funzioni in materia di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria. Tali attività vengono estese all'intero comparto dei servizi di trasporto. Nel corso dell'anno 2006 è stato dato impulso alla prevenzione ed al miglioramento dei livelli qualitativi sia nei rapporti interni all'impresa ferroviaria, che in quelli con le strutture esterne, in relazione agli adempimenti previsti dalla legislazione vigente per quanto attiene il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori (D.L.vo 626/94 e s.m.i.).

E' importante sottolineare la predisposizione e pertanto l'imminente emanazione da parte del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali di 2 disposti normativi che avranno un importante impatto su tali attività:

- DM applicativo del disposto dell'art. 125 DPR n. 309 del 9/10/1990, che prevede l'obbligo dell'annuale emissione di certificazione attestante la non sussistenza di tossicodipendenza per lavoratori individuati con specifico elenco, tra cui il personale addetto direttamente alla circolazione dei treni e alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, nonché gli addetti ai pannelli di controllo del movimento nel settore dei trasporti;
- DM applicativo del disposto dell'art. 15 Legge n. 125/01, che prevede l'obbligo del controllo della non assunzione di alcool per il personale indicato nell'elenco di cui sopra.

Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie

Nel corso del 2006 è stato rilasciato il Certificato di Sicurezza all'Impresa Ferroviaria SAD - Trasporto Locale S.p.A. e sono stati estesi n. 18 Certificati di Sicurezza alle seguenti Imprese Ferroviarie:

- Trenitalia SpA (2);
- Railone SpA (3);
- LeNord Srl (2);
- Railion Srl, Rail Traction Company SpA;
- Gruppo Torinese Trasporti SpA;
- Ferrovie Emilia Romagna Srl;
- Sistemi Territoriali SpA (2);
- SBB Cargo Italia Srl;
- Ferrovia Adriatico Sangritana Srl;
- Serfer Servizi Ferroviari Srl.

Materiale Rotabile

Nel corso del 2006 sono stati immatricolati i seguenti rotabili: ALE501(50); ALE502(49); ALE502(1); ALN501(37); ALN502(37); ATR100(10); ATR100(4); ATR100(16); B-Carrozza(2); D100(2); D753710(10); E189VD(11); E189VE(1); E404(60); E464(60); E474(3); E640(2); G2000(4); HILLMRRS(1); LAAERS(1); LE220(50); LN220(37); NA-Carrozza(17); NB-Carrozza(157); NPBH-Carrozza(33); RILNS(20); SFFGGMRRSS(81); SHIMMNS (30); SHIMMS(40).

Sono stati, inoltre, re-immatricolati i seguenti rotabili:

A-Carrozza(16); ALE603(2); ALE783(4); ALN668(1); ALN776(8); ATR100(1); B-Carrozza(90); BH-Carrozza(5); E632(2); E645(5); E655(41); E656(1); EAOS(37); GBS(1); KGPS(30); LE783(2); LE813(4); LN668(1); NA-Carrozza(14); NAB-Carrozza(15); NB-

Carrozza(215); NPB-Carrozza(3); NPBD-Carrozza(34); NPBDH-Carrozza(28); NPBH-Carrozza(2); RGMMS(27); RGS-Z(1); RHILMMS(2); ROS(24); SDGKKMSS(5); SFFGGMRRSS(111); SGGNSS(34); SGNS(136); SHIMMNS(50); SHIMMS(40); SLMMP(16); T6(10); TABIS(1); TADGNS(39); TAEMS(67); VVSAL(8); ZAES(7); ZGS(1).

PEDAGGIO

Generalità

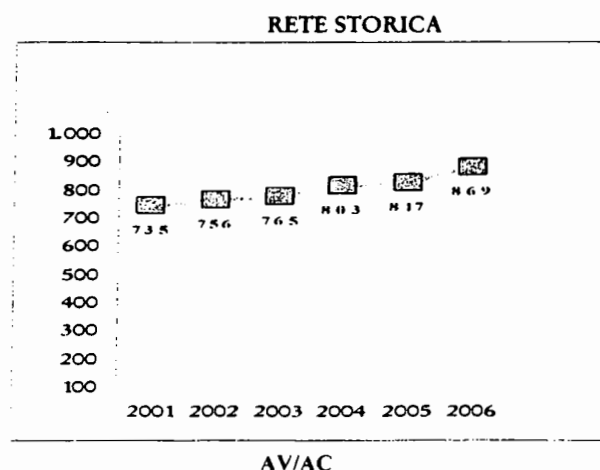
Nel 2006 è stata proposta alle IF l'adozione di una nuova metodologia di rendicontazione del pedaggio sostituendo al modello per treno un modello per treno*km basato comunque sull'applicazione del DM. 43/T 2000 (e successive modifiche e integrazioni) e coerente con le indicazioni della Direttiva UE 14/2001: la quasi totalità delle Imprese ha optato per il sistema a treno*km.

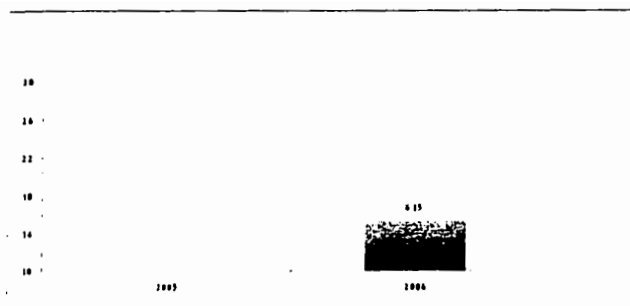
A seguito della pubblicazione sulla G.U. n. 227 del 29 settembre u.s. del Decreto Ministeriale 18 agosto 2006 "Aggiornamento del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale" e successiva comunicazione del Ministero dei Trasporti pubblicata nella G.U. del 7 ottobre 2006, si è provveduto ad adeguare i canoni e gli importi medi unitari fornendone tempestiva comunicazione alle IF.

La società ha, inoltre, messo a disposizione alle IF titolari del Contratto di accesso all'infrastruttura nel sistema RIACE un nuovo *report* "Circolato per Cliente 01/01/2006" che rappresenta un importante strumento per rendere più agevole da parte delle IF la verifica della rendicontazione mensile, con la possibilità di poter monitorare anche giornalmente la produzione.

Nelle figure seguenti sono rappresentati i ricavi totali derivanti dalla voce pedaggio, considerando gli stessi al lordo ed al netto dello sconto (finché erogato):

Ricavi (pedaggio) al lordo del K2





Rapporti infragruppo

I ricavi infragruppo derivanti da introiti sul pedaggio rappresentano la voce più significativa del conto economico della Società: l'incidenza percentuale rispetto ai terzi è di circa il 98%.

Con riferimento all'anno precedente si registra un incremento dei volumi di produzione (+2,15%) e del pedaggio (+8,9%).

La differenza è dovuta alla diversa incidenza della variazione di volumi nell'ambito della gamma dei prodotti traccia.

Nel dettaglio Trenitalia registra un incremento di circa 70 milioni di euro.

Rapporti con terzi

I ricavi da pedaggio verso imprese terze confermano la costante evoluzione e registrano rispetto al 2005 un incremento del 23% sui volumi di produzione e del 20% sul pedaggio, di cui:

- settore Merci 11,8% (volumi) e 6,14% (pedaggio);
- settore viaggiatori +26% (volumi) e 26,5% (pedaggio).

Anche in questo caso le differenze fra volumi e pedaggio sono dovute alla diversa incidenza della variazione di volumi nell'ambito della gamma dei prodotti traccia.

Sconto ex DM 44T/2000

Lo sconto ex DM 44T/2000 è stato applicato alle IF fino al 30.11.2005, data in cui si è esaurita la disponibilità del corrispondente contributo statale (*Addendum* 4 al CdP approvato dal CIPE - tale contributo, peraltro, non più previsto nel CdP per il 2006 così come illustrato al paragrafo "Il Contratto di Programma"). In particolare, come anche ribadito nell'aggiornamento 2006-2010 del Piano d'Impresa del Gestore trasmesso al Ministero Vigilante, RFI potrà applicare l'eventuale integrazione del contributo/sconto K2 se e nella misura in cui riceverà i corrispondenti contributi dalle Amministrazioni competenti.

Alcune IF terze hanno inoltrato ricorso all'Organismo di Regolazione contestando la mancata applicazione dello sconto, instaurando un contenzioso legale e rigettando le fatture di pedaggio.

In data 20 gennaio 2006 l'Organismo di Regolazione dei servizi ferroviari ha formalizzato la Decisione da adottarsi in materia di eliminazione dello sconto sul canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di cui al D.M. 22 marzo 2000 n. 44/T accogliendo il suddetto ricorso.

Con nota del 20 luglio 2006 il Ministero dei Trasporti ha ribadito quanto già rappresentato da RFI nell'informativa trimestrale relativa ai rapporti tra il Gestore dell'Infrastruttura e le IF che, relativamente allo sconto ex DM 44T/2000, i contratti 2006 esplicitano che RFI trasferirà alle IF il relativo contributo statale, eventuale, se e nella misura in cui tale contributo sia specificatamente riconosciuto dallo Stato ad RFI.

Successivamente con nota del 30 ottobre 2006 il Ministero dei Trasporti ha precisato che la Decisione formulata dall'Organismo di Regolazione in merito allo sconto ex DM 44T/2000 era riferita a materia del contendere che non riguardava aspetti economici e finanziari ma solo aspetti tecnici e normativi e che non può essere attribuita a questa Decisione alcuna valenza surrogatoria del Contratto di Programma o di provvedimenti di natura finanziaria.

A seguito di ciò RFI ha attivato tutte le iniziative finalizzate al recupero dei crediti in sofferenza, non essendo riconosciuta nemmeno dall'Ufficio Regolazione del Servizio Ferroviario (URSF) la motivazione addotta dalle Imprese Ferroviarie debentrici per giustificare il proprio comportamento e sta predisponendo nuovi contratti per l'anno 2007 che garantiscano che non si ripeta l'attuale situazione. E' stato chiesto, inoltre, alla Direzione Generale del Trasporto Ferroviario, in data 4.12.2006, di voler chiarire rispetto alla natura di "contributo per extra costo di condotta (K2)" che "dovrà essere trasferito alle imprese ferroviarie che utilizzano l'infrastruttura sotto forma di sconto trasparente e non discriminante in conformità a quanto disposto dal D.M. 44/T del 2000" (Fonte: Contratto di Programma 2001-2005, art. 7 comma 3 punto c) la funzione di semplice tramite del Gestore dell'infrastruttura, onde informare chiaramente ed inequivocabilmente le imprese ferroviarie interessate.

In data 5 febbraio 2007 la Direzione Generale del Trasporto Ferroviario ha confermato quanto già espresso dall'Ufficio Regolazione del Servizio Ferroviario (URSF) in sede di elaborazione dell'edizione vigente del Prospetto Informativo della Rete (PIR), e cioè che "RFI non può finanziare autonomamente incentivi o sconti del tipo di quelli in oggetto". In particolare la Direzione Generale del Trasporto Ferroviario rileva nella stessa nota che "la definizione degli sconti non può prescindere dalle disponibilità appositamente assentite dalla Legge Finanziaria e dalle conseguenti formalizzazioni degli Addendum al Contratto di Programma".

Al riguardo si precisa che nell'edizione vigente del Prospetto Informativo della Rete (PIR) sono state introdotte specifiche indicazioni e prescrizioni in merito allo sconto di cui al DM 44-T relativamente agli anni 2006 e 2007. In esso viene disposto che "alla data della disposizione di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete (PIR) per l'anno

2007, non risulta ancora perfezionato l'Addendum al contratto di programma 2006 e quindi non sono assicurati né resi disponibili i finanziamenti per l'applicazione dello sconto per l'anno 2006, che, sulla base della disciplina complessiva della materia riguardante lo sconto, lo Stato eroga al gestore dell'infrastruttura e quest'ultimo trasferirà alle imprese ferroviarie sotto forma di sconti trasparenti e non discriminatori. Analoga situazione permane per il 2007".

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

QUADRO MACROECONOMICO

Il 2006 è stato caratterizzato da un'elevata crescita del PIL mondiale (+5,2%), e da un sostenuto ritmo di accelerazione degli scambi commerciali (+9,1%) che ha interessato le principali aree geografiche.

In Europa gli indicatori congiunturali mostrano per il 2006 la più alta crescita del Pil dal 2001 (+2,7%): tale crescita è stata determinata prevalentemente dalla domanda interna, sostenuta dall'espansione dei consumi (+2%) e degli investimenti (+4,7%).

Per quanto riguarda l'Italia, le informazioni congiunturali diffuse dall'ISTAT per la stima del Pil del 4° trimestre, confermano che la ripresa ciclica, avviatasi a partire dalla metà dello scorso anno, si è consolidata nei mesi successivi risultando più sostenuta rispetto alle pur positive precedenti aspettative, tanto da riportare l'economia nazionale su un sentiero di crescita in linea con il prodotto potenziale.

In media d'anno il Pil cresce del 2% rispetto al 2005, anno in cui era stata registrata una crescita zero, segnando così la migliore performance dell'ultimo quinquennio, che dimezza il differenziale con il Pil della UEm.

La ripresa economica, sospinta dalla domanda interna (+1,9%), si è trasmessa alle esportazioni (+4,5%). Anche la produzione industriale (corretta per i giorni lavorativi) ha risentito del favorevole clima di ripresa in atto e, in media nel 2006 cresce del 2,4%, interessando positivamente, anche se con intensità diversa, tutti i settori industriali.

Nel 2006 cresce anche la spesa delle famiglie (+2,1%), favorita dal continuo miglioramento delle condizioni del mercato del lavoro e da un incremento delle retribuzioni pro capite (+5,1%).

Nonostante il caro petrolio, nell'ultimo trimestre del 2006 l'inflazione si mostra in leggera frenata (+1,8%) rispetto all'andamento dei mesi precedenti, contribuendo al recupero del clima di fiducia delle famiglie; in media d'anno nel 2006 l'inflazione si attesta al 2,1%.

I dati di cassa della finanza pubblica per il 2006 hanno confermato e superato le attese di miglioramento. Il fabbisogno del settore statale si è ridotto a 35 miliardi di euro a fronte dei 60 del 2005, beneficiando di un aumento delle entrate tributarie del 10,3%.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

LA LIBERALIZZAZIONE DEL MERCATO DI TRASPORTO SU FERRO

In Europa la realizzazione del mercato unico rappresenta una svolta nella politica comune dei trasporti. Infatti, le misure comunitarie adottate, come da un lato l'abolizione delle frontiere fra gli stati membri, finalizzata a contribuire alla libera circolazione delle persone e delle merci, e dall'altro la progressiva liberalizzazione del mercato per l'eliminazione delle barriere alla concorrenza, consentono di rispondere alla crescente domanda di trasporto, garantendo uno sviluppo sostenibile in grado di combattere i problemi di congestione e saturazione delle reti connessi a tale crescita e di rafforzarne la sicurezza.

In Italia, per quanto riguarda la liberalizzazione del mercato ferroviario, nel 2006 si è ulteriormente incrementato il numero delle licenze di trasporto ferroviarie rilasciate dall'Autorità ministeriale preposta ad altre imprese titolari di licenza oltre a Trenitalia, come già riportato nel paragrafo relativo al Rapporto con i clienti delle Informazioni sulla Gestione.

Inoltre ci sono 3 Imprese Ferroviarie straniere che effettuano trasporto in territorio italiano tramite Imprese Ferroviarie italiane.

Nel complesso sulla base dei dati economici si registra che nel 2006 sulla rete di RFI Spa hanno circolato 345 milioni di treni-km con un incremento del 2,1% rispetto all'anno precedente. Resta comunque ancora contenuta l'incidenza dei treni-km effettuata dagli operatori terzi rispetto al Gruppo Ferrovie dello Stato (1,7%), corrispondente ad un volume annuo di 5,8 milioni di treni-km.

Tuttavia se si fa riferimento ai soli treni-km merci, nel 2006 le percorrenze degli operatori terzi in questo comparto sono cresciute di circa il 26% rispetto all'anno precedente.

LO SCENARIO FERROVIARIO EUROPEO

In Europa la domanda nel settore dei trasporti, in particolare per quanto riguarda il traffico intracomunitario, ha avuto negli ultimi 20 anni una crescita praticamente ininterrotta dell'ordine del 2% all'anno. Pertanto, il mercato dei trasporti si presenta come un mercato in espansione e le previsioni di crescita della domanda complessiva, formulate recentemente dalla Commissione Europea - Direttorato Generale per l'Energia e per i Trasporti, per il 2010 e il 2020, accentuano lo sviluppo dell'attuale trend del traffico viaggiatori e merci.

Secondo tali previsioni, la crescita delle tonnellate-km movimentate con tutte le modalità in Europa passa da un tasso medio annuo di sviluppo dell'1,9% nel decennio 1990-2000 al 2,3% nel decennio 2000-2010, per stabilizzarsi al 2% nel successivo decennio 2010-2020. Positive sono le previsioni formulate per la modalità ferroviaria che, dopo un tasso di sviluppo negativo registrato nel decennio 1990-2000 (-2,6%), torna a crescere nei due decenni successivi, anche se con ritmi più contenuti rispetto a quelli del traffico merci complessivo.

