

**LE RELAZIONI
INDUSTRIALI**

Lo sviluppo delle Relazioni industriali nel 2006 ha visto il Gruppo Ferrovie dello Stato impegnato, nella prima parte dell'anno, nella definizione, d'intesa con Agens, dell'Accordo nazionale sull'Apprendistato professionalizzante, in applicazione dell'art. 49 del D.lgs. n. 276/2003, che ha sostituito la precedente disciplina dell'apprendistato definita nel contratto collettivo nazionale di lavoro delle Attività Ferroviarie.

Nel corso del mese di gennaio è stata inoltre raggiunta una intesa che affronta le specifiche problematiche connesse alla revisione dei processi industriali (manutenzione rotabili, logistica, manutenzione infrastruttura, movimento) e favorisce la prosecuzione dei confronti già avviati con le società operative a partire dalla seconda metà del 2005.

Nel corso dell'anno è inoltre proseguita la consueta collaborazione con il Comitato pari opportunità (CPO), per la realizzazione di progetti di azione positiva.

A livello europeo un impegno particolare è stato volto a dare impulso all'attività del Comitato Dialogo Sociale del settore ferroviario, del quale Ferrovie dello Stato SpA ha attualmente la vice-presidenza.

Come previsto dall'accordo su alcuni aspetti dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili in interoperabilità (recepito in Direttiva 2005/47/CE del 18 luglio 2005), nel corso dell'anno è stato avviato il confronto tra CER ed ETF per la rinegoziazione della clausola sui riposi consecutivi fuori residenza.

Nel quadro dei rapporti con i diversi soggetti istituzionali regolatori va sottolineato il continuo rapporto intrattenuto con il Garante per la privacy e con la Commissione di garanzia per il controllo sull'esercizio del diritto di sciopero. In particolare, è risultata intensa l'attività di consultazione di Ferrovie dello Stato SpA in occasione di forme di agitazione anomali aventi per oggetto il rifiuto di macchinisti di utilizzare le locomotive attrezzate con il VACMA.

Sul fronte della previdenza complementare, operando nell'ambito degli organi di amministrazione del Fondo di previdenza complementare Eurofer, si è provveduto alle necessarie attività di adeguamento delle disposizioni statutarie del Fondo correlate alla attuata riforma della previdenza complementare e del trattamento di fine rapporto, curando in particolare, su quest'ultimo aspetto, la gestione applicativa interna delle novità introdotte dalla legge Finanziaria per il 2007.

**LE POLITICHE DI
GESTIONE DEL
PERSONALE E
SVILUPPO DEL
PERSONALE**

Nel corso del 2006 è proseguito l'impegno nel campo della gestione e dello sviluppo delle risorse umane.

Sono proseguiti nel 2006 i processi di ricerca e selezione finalizzati soprattutto a presidiare il turn over del personale impiegato nei settori operativi, o, in generale, relativi all'esercizio ferroviario, non tralasciando l'inserimento di risorse laureate in possesso di elevati requisiti. Al riguardo, è stato dato ulteriore impulso alle politiche di *employer branding*, focalizzate ad accrescere l'attrattività del Gruppo presso i giovani laureati, in particolare ingegneri; a tal fine sono state attivate specifiche iniziative di collaborazione con prestigiosi atenei, quali, per esempio, i Politecnici di Milano e Torino.

LA FORMAZIONE

Le attività formative del 2006 hanno mirato al consolidamento e allo sviluppo delle competenze dei diversi target, per accompagnare la crescita nel ruolo, favorire l'integrazione e la conoscenza del sistema ferroviario, condividere le conoscenze di Gruppo, sviluppare il senso di appartenenza.

In particolare per i Dirigenti, conclusi i moduli sul *Marketing, Economics e Leadership*, è stato avviato un ciclo di incontri sulla *Comunicazione* per aumentare l'efficacia dei messaggi, sia nei contesti aziendali che all'esterno. Alcuni di questi hanno partecipato, in un contesto internazionale di pregio, alla formazione per il confronto con altre realtà del settore, lo sviluppo della dimensione strategica, la creazione di una rete e lo scambio di best practises (IRSMI).

Per i Quadri è proseguito il percorso formativo del *Development Centre* per lo sviluppo delle capacità manageriali connesse al ruolo di responsabilità, integrato dal modulo formativo sulla *Business Simulation*.

Per i Laureati Neoassunti sono state realizzate tre edizioni del percorso istituzionale di orientamento nel mondo ferroviario, all'interno della *Scuola di Formazione di Gruppo Ferrovie dello Stato*. E' continuata la formazione trasversale per le Risorse Assunte nel 2005 su tre macro aree: Ciclo economico - finanziario, Organizzazione e risorse umane, Project management.

Parallelamente le società hanno realizzato programmi formativi per lo sviluppo delle competenze professionali legate ai business specifici.

SICUREZZA E
SALUTE SUL LAVORO

Nel 2006 sono proseguite le attività volte alla tutela della sicurezza e salute sul lavoro.

L'impegno del miglioramento delle prestazioni in termini di riduzione degli infortuni e qualità degli ambienti di lavoro si è concretizzato nella implementazione e certificazione di sistemi integrati di gestione della sicurezza e dell'ambiente, nell'aggiornamento delle procedure di prevenzione alla luce delle nuove normative giuridiche e dei nuovi standard tecnologici, e nella costante informazione e formazione del personale.

In particolare:

- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha ottenuto, per tutte le unità produttive in cui è articolata, da parte della società TUV la certificazione del sistema integrato gestione sicurezza (SIGS) che abbraccia a "360 gradi" la sicurezza dell'esercizio ferroviario, la qualità, la protezione dell'ambiente e la sicurezza del lavoro secondo gli standard ISO 9001, ISO 14000, ISO 18000;
- Trenitalia SpA e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA hanno realizzato per la prima volta una contabilità delle attività ambientali e della sicurezza del lavoro, secondo gli indirizzi della Raccomandazione europea 2001/453/CE e la classificazione delle attività ambientali elaborate da Eurostat, CEPA 2000. Questo nuovo strumento direzionale permetterà una più efficace gestione delle risorse dedicate alla tutela ambientale e del lavoro e a individuare iniziative di miglioramento collegate agli indicatori di performance dei principali processi produttivi coinvolti;
- in merito all'aggiornamento delle norme di prevenzione si è concluso il progetto THORAD, realizzato con la collaborazione del CNR, per la definizione di un protocollo per

la detossificazione delle traverse in legno impregnate di sostanze tossiche, non più in esercizio; sempre in collaborazione con il CNR è proseguito il monitoraggio a campione di linee ferroviarie per verificare la presenza di sostanze nocive nel pietrisco componente la massicciata ferroviaria.

Si è proceduto, infine, all'aggiornamento delle linee guida per una corretta valutazione del rischio nei luoghi di lavoro la presenza di gas radon e di agenti biologici.

Dal 2005 si è manifestato, nel complesso, un aumento, ancorché leggero, del fenomeno infortunistico per numero di accadimenti e per relativo indice di frequenza (n. infortuni/consistenza personale).

Questi risultati hanno determinato l'inversione del trend di miglioramento registrato nel periodo 2000-2003, come evidenziano i dati INAIL relativi all'insieme delle principali società del Gruppo (Ferrovie dello Stato SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA). Nel biennio 2004-2005 si è avuto un aumento degli infortuni in itinere, ossia quelli che si verificano nel percorso tra l'abitazione e la sede di lavoro.

Anche i primi dati disponibili del 2006, da fonte INAIL, ancorché parziali in termini di numero e frequenza, permettono di effettuare delle proiezioni che confermerebbero il trend negativo dei risultati complessivi.

	Infortuni indennizzati	N. di infortuni per 1000 dipendenti
2005	4075	43,0
2004	3945	41,8
2003	3953	40,8
2002	4355	44,6

Fonte dati: INAIL

Politica Ambientale

Il 2006 è stato caratterizzato dal consolidamento delle attività intraprese l'anno precedente in materia di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, continuando il cammino verso il miglioramento di efficacia ed efficienza di tutti i processi rilevanti, migliorando così ulteriormente il vantaggio ambientale, sociale ed economico che possiede il treno rispetto alle altre modalità di trasporto. Il Gruppo ha rafforzato il coinvolgimento con gli *stakeholder* esterni, anche attraverso una serie di interviste con detti *stakeholder* i cui contenuti potranno risultare nella stesura dei futuri Rapporti di Sostenibilità di Ferrovie dello Stato SpA evidenziando l'impegno per la mobilità sostenibile e le iniziative per integrare sempre meglio i principi e i valori della responsabilità sociale d'impresa nello svolgimento delle proprie attività.

Le principali attività da cui traspare evidente questo impegno del Gruppo sono state:

- la prosecuzione del progetto, in Trenitalia SpA, per la riduzione dei consumi energetici "Railenergy", che prevede l'installazione a bordo treno di contatori di energia assorbita che, affiancati a un programma di training dei macchinisti per incentivare una guida più efficiente, potrebbe portare a una riduzione di circa il 10% dei consumi energetici legati alla trazione;
- l'implementazione, attraverso il WEB con TRENODESK, del progetto per la gestione dei rifiuti in Trenitalia SpA e lo studio in alcuni impianti pilota di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA consentirà di monitorare il problema rifiuti in maniera centralizzata. La prosecuzione della collaborazione con il progetto europeo PROSPER (Procedures for Rolling Stock Procurement with Environmental Requirements), finalizzato alla messa a punto di criteri ecologici per la progettazione dei treni riflesso dell'impegno internazionale di Trenitalia SpA;
- l'iniziativa "Autostrada viaggiante" con il contributo dei finanziamenti del Ministero dell'ambiente e del territorio e del mare, ha messo in moto un sistema di trasporto con speciali carri ferroviari che portano i camion con conseguente abbattimento acustico del rumore, niente congestione e soprattutto nessuna emissione in atmosfera generata dal trasporto pesante su gomma, con la sola "Autostrada Ferroviaria Alpina" (AFA) avviata nel 2004 tra Francia e Italia attraverso il valico del Frejus, grazie al passaggio dei TIR dalla strada alla rotaia le emissioni di CO₂ si riducono di 600 tonnellate/anno;
- il consolidamento e la manutenzione della certificazione ambientale ISO 14.001 e quella OHSAS 18.001 sulla sicurezza sul lavoro per alcuni impianti e Direzioni operative delle società del Gruppo: Trenitalia SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Centostazioni SpA Ecolog SpA e per ultima Italferr SpA per l'ISO 14001 nella progettazione delle grandi opere infrastrutturali;
- l'introduzione nel Gruppo Ferrovie dello Stato della valutazione sull'opportunità di utilizzare l'idrogeno come vettore energetico del trasporto ferroviario. La possibilità di impiegare l'idrogeno, infatti, permette di soddisfare le esigenze di mitigazione dell'impatto ambientale dovuto al rumore e alle emissioni gassose dei veicoli ferroviari Diesel;
- la prosecuzione dell'attività di bonifica e di recupero del territorio, infatti il risanamento

del territorio utilizzato dall'infrastruttura ferroviaria nel suo insieme è oggetto dell'impegno di tutte le società coinvolte a vario titolo. Alle attività di recupero e disinquinamento delle aree che ospitano le attività pregresse del Gruppo si aggiungono infatti gli interventi sulle aree interessate dalle linee Alta Velocità/Alta Capacità. In quest'ultimo ambito, le attività di indagine e di analisi per l'individuazione e la caratterizzazione dei siti contaminati e la progettazione degli interventi di bonifica proseguono per le tratta Torino-Milano e Milano-Bologna e per il nodo di Bologna;

- l'attenzione, anche per il 2006, per la preservazione e la valorizzazione dei Beni Culturali e Archeologici. La ricchezza storico-artistica delle zone interessate dai lavori del sistema Alta Velocità/Alta Capacità ha spinto TAV SpA a impegnarsi in particolare nella tutela e nella valorizzazione del patrimonio storico-artistico che si ritrova sul percorso dell'opera.

Rapporto con i clienti

Nel corso del 2006 è continuato l'impegno della società Trenitalia SpA nella realizzazione di iniziative volte alla maggiore soddisfazione della clientela.

Nel settore della media e lunga percorrenza l'offerta è stata caratterizzata dall'introduzione del servizio Alta Velocità sulle tratte Torino-Novara e Roma-Napoli e dalla razionalizzazione, in termini di posti offerti, dei servizi a minore richiesta soprattutto con riferimento ai treni notte.

L'introduzione delle "tratte Alta Velocità" ha modificato l'offerta dei treni ES*; per quanto riguarda il segmento Intercity l'offerta è aumentata facendo registrare un incremento del 6,9% nei viaggiatori-km rispetto all'anno precedente.

Il settore notte ha visto complessivamente una riduzione dell'offerta per l'effetto combinato della diminuzione dei posti a sedere e delle cuccette tradizionali e dell'incremento dei prodotti notte a più alto livello qualitativo quali "Vagoniletto" e "Cuccette comfort".

Sul fronte delle promozioni commerciali, dall'inizio del 2006 sono state abolite tutte le carte commerciali esistenti e sostituite dal Programma Carta Viaggio con la creazione di 4 nuove carte dedicate a specifici segmenti di clientela; sono state applicati prezzi di lancio e offerte indirizzate a particolari segmenti di clientela sia per i treni Alta Velocità come i treni ES*. Nel periodo estivo è stata effettuata l'offerta "Campus Day" dedicata ai ragazzi che partecipano ai campi estivi.

A partire da aprile è stata estesa la possibilità di effettuare la prenotazione del posto sui treni Espressi e Intercity Notte fino al momento della partenza del treno ed è stata estesa agli stessi treni la possibilità di acquistare i biglietti in modalità ticketless.

Al fine di promuovere la vendita dei biglietti tramite self service in autunno è stato istituito il concorso a premi "Chi fa da sé vince" e sono stati istituiti, per semplificare le modalità di accesso ai treni Intercity Plus ed ES* da parte degli abbonati due nuove tipologie di carnet per l'acquisto delle prenotazioni.

Infine, a dicembre, è stato istituito il nuovo servizio Eurostar City Italia, nato dall'esigenza

di offrire alla clientela un servizio di livello confrontabile a quello dei treni ES*.

Nel settore del trasporto regionale sono cresciuti i volumi dei servizi offerti alla clientela. I treni-km offerti, infatti, si sono attestati sui 185,3 milioni con un aumento, rispetto all'anno precedente, di circa 3 milioni di treni-km.

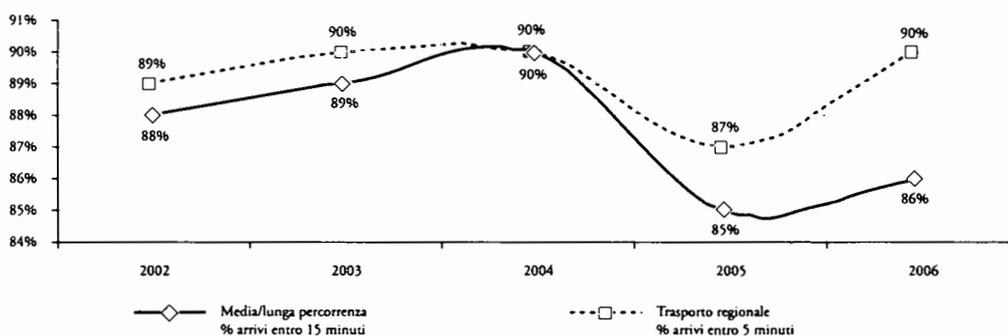
Nel settore merci si è andata sviluppando un'offerta che affianca, al semplice servizio di trasporto, anche quelli di terminalizzazione. L'iniziativa ha avuto lo scopo di offrire servizi logistici completi alla clientela; in questo ambito è anche proseguito il servizio espresso che, integrando il trasporto via gomma nelle tratte finali, è stato strutturato per offrire un servizio door to door nelle 24 ore.

Continua l'attenzione di Trenitalia SpA per la pulizia del materiale rotabile che rappresenta uno dei fattori critici sul quale è puntata l'attenzione della clientela e quindi quella della società stessa. Il rinnovamento del parco rotabili attraverso la loro graduale sostituzione e i pesanti interventi di rinnovo del parco esistente, già in corso, porteranno necessariamente, ma in modo progressivo, a una diversa percezione del servizio offerto. I livelli di qualità registrata sono comunque ritenuti non soddisfacenti richiedendo la definizione di iniziative in grado di incidere a livello strutturale in questo settore.

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è passata dall'85% del 2005 all'86% del 2006, sensibilmente inferiori rispetto al 90% raggiunto nel 2004.

I treni del trasporto regionale arrivati puntuali o con un ritardo sino a 5 minuti nel 2006 sono stati il 90% registrando un incremento di quasi tre punti percentuali rispetto all'anno precedente (87% nel 2005) e un sostanziale riallineamento con il 2004.

PUNTUALITÀ TRENI PASSEGGERI



Nel 2006 sono stati registrati 35 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 SpA a livello.

Per quanto attiene l'infrastruttura si segnala che nel mese di febbraio 2006 il sistema di

SICUREZZA DEL TRASPORTO

	2006	2005*
N. incidenti "tipici UIC"	35	22
N. persone coinvolte	15	85
N. incidenti/milione treni km	0,10	0,06

* differisce dal dato pubblicato nel Bilancio 2005 in quanto sono state modificate da Eurostat le soglie da prendere in considerazione nelle statistiche sull'incidentalità

gestione per la qualità dei servizi offerti da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è stato sottoposto a verifica di rinnovo della certificazione da parte dell'Istituto di Certificazione e Marchio Qualità (ICMQ) che ha fatto registrare la completa e conforme definizione e attuazione del sistema di gestione alla norma ISO 9001.

La certificazione del sistema di gestione per la qualità è stata estesa per altri 3 anni ai processi e 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 e alle normative nazionali applicabili in tema di appalti di lavori, forniture e servizi. Nel corso del 2006 si è assistito a significativi sviluppi nella qualificazione dei fornitori di prodotti dell'infrastruttura, nel campo dei servizi di ingegneria e dei collaudi di lavori e opere dove sono particolarmente aumentati i partecipati alle procedure di qualificazione rendendo possibile un cospicuo incremento del numero delle imprese da selezionare per tali affidamenti.

A partire dal 1° gennaio 2006 sono stati apportati alcuni miglioramenti al sistema di *Performance Regime* che rappresenta 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 e ha come obiettivo quello di incentivare le imprese e i gestori ferroviari a ridurre al minimo le disfunzioni del servizio e a migliorare le performance dei trasporti internazionali.

Ad aprile sono stati inviati alle imprese ferroviarie interessate al processo tutti i dettagli completi delle informazioni, che riepilogano le cause primarie di chi causa la perturbazione alla circolazione, gli impatti economici dei ritardi generati e il montante delle penali; le imprese ferroviarie interessate poi procedono di volta in volta a individuare le soluzioni a eventuali problematiche.

Con riguardo sempre all'infrastruttura la "carta dei servizi" di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA riporta la dichiarazione di una serie di indicatori di qualità riguardanti l'attività caratteristica del Gestore dell'Infrastruttura e in particolare pulizia, comfort, servizi aggiuntivi, informazione al pubblico, servizi per viaggiatori diversamente abili e sicurezza in stazione. L'edizione 2006 presenta l'ampliamento degli obiettivi di qualità estendendo l'impegno di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA 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 per migliorare la comprensione delle necessità di ogni viaggiatore che interagisce con le infrastrutture ferroviarie aperte al pubblico.

Sono, infatti, proseguite le attività di Grandi Stazioni SpA, nelle 13 principali stazioni e di Centostazioni SpA negli altri 103 complessi distribuiti su tutto il territorio nazionale, volte alla riqualificazione e valorizzazione del patrimonio immobiliare dalle stesse gestito. L'idea principale è quella di diffondere presso il pubblico un nuovo concetto di stazione, libero da stereotipi negativi: non più luogo degradato e ostile, ma polo di attrazione per le città e spazi vivi e accoglienti, in grado di offrire servizi di qualità e opportunità per impiegare piacevolmente l'attesa e il tempo libero.

Relazione sulla gestione

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 di 60 miliardi di euro del 2005, beneficiando di un aumento delle entrate tributarie del 10,3%.

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

La ripresa dell'attività economica ha avuto effetti positivi sul mercato dei trasporti.

Infatti, secondo l'ultima indagine congiunturale sul settore dei trasporti curata da Federtrasporto, nel 2006 la mobilità complessiva viaggiatori e merci è aumentata in tutti i principali comparti.

Per quanto riguarda il settore merci, dopo un 2005 contraddistinto da opposti andamenti della domanda soddisfatta, caratterizzati da un lato da una crescita del trasporto aereo e marittimo e, dall'altro, da evidenti segnali di crisi per il trasporto terrestre, in particolare per quello stradale, il 2006 si presenta decisamente più omogeneo, facendo registrare tassi di crescita positivi nei più significativi indicatori dei vari comparti.

Così, il traffico aereo di merci nel 2006 cresce del 5,6% in tonnellate; quello marittimo del 10% nelle tonnellate di stazza lorda delle navi; quello stradale del 3,2% nelle percorrenze di veicoli-km pesanti su autostrada e dell'8,3% in termini di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali; infine il traffico ferroviario, cresce del 3,2% nelle tonnellate-km e del 2,3% nelle tonnellate trasportate.

Nel settore passeggeri, a fronte di un 2005 caratterizzato da tassi di crescita più contenuti rispetto a quelli degli anni precedenti, il 2006 si presenta come un anno in cui la mobilità delle persone è in forte aumento e gli spostamenti diventano di nuovo numerosi.

Nel trasporto aereo i viaggiatori nel complesso crescono del 8,7%, di cui del 10% nel solo traffico internazionale; nel trasporto marittimo crocieristico i viaggiatori crescono di circa il 15%; nel trasporto stradale le percorrenze dei veicoli km su autostrada salgono del 2,7% mentre le nuove immatricolazioni di autovetture aumentano del 3,8%; infine, nel trasporto ferroviario i viaggiatori trasportati crescono del 4,5% mentre i viaggiatori-km dello 0,6%.

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; a fine anno le imprese titolari di licenza ammontavano 42; di queste, 23 sono anche in possesso del certificato di sicurezza rilasciato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA; inoltre, sono salite a 15 le imprese che operano sulla rete di RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, ovvero che hanno stipulato con la stessa contratti di utilizzo tracce orarie.

Nel complesso, sulla rete di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA hanno circolato 345,7 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 (1,8%), corrispondente a un volume annuo di 6,3 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 25% rispetto all'anno precedente e la loro quota di traffico sulla rete RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è passata dal 6,4% del 2005 al 7,7% nel 2006.

Focus su traffico TRENITALIA

Per quanto riguarda Trenitalia SpA i risultati del traffico 2006 hanno evidenziato per il terzo anno consecutivo una crescita del traffico passeggeri (+0,6% nei viaggi-km) e un ritorno allo sviluppo del traffico merci (+3,2% nelle tonnellate-km), dopo la negativa performance del 2005.

In particolare, per quanto riguarda il settore viaggiatori, il traffico cresce sia nel segmento della media e lunga percorrenza (+2,7% in termini di viaggiatori trasportati e +0,2% nei viaggi-km), che in quello del trasporto regionale (+4,8% nei viaggiatori trasportati e +1,2% nei viaggiatori-km).

La modesta crescita dei viaggiatori-km del segmento della media e lunga percorrenza è la risultante della modifica dell'offerta, orientata dal 2006, verso un prodotto di migliore qualità che ha comportato pertanto una peggiore performance del prodotto notte e di quello internazionale, solo appena compensate dai buoni risultati registrati dal prodotto Eurostar che cresce del 6,6% in viaggiatori trasportati e del 4,2% in viaggiatori-km. Fra il 2000 e il 2006 i viaggiatori-km che hanno utilizzato treni Eurostar sono aumentati di circa il 60%; nello stesso arco temporale l'incidenza dei viaggi-km dei treni Eurostar, rispetto al totale del segmento della media e lunga percorrenza, passa dal 20% al 35%.

Per quanto riguarda l'offerta, invece, nel 2006 si è avuta una flessione del 7,9% nei posti-km e dell'1,1% nei treni-km della media e lunga percorrenza, dovuta a una più ottimale utilizzazione dei servizi del segmento notte e internazionale, a fronte di un aumento del 2,7% dei treni-km del trasporto regionale.

DATI TRAFFICO MEDIA E LUNGA PERCORRENZA

		2006	2005	Variab %
Numero viaggiatori	<i>migliaia</i>	74.393	72.461	2,7
Viaggiatori/km	<i>milioni</i>	25.143	25.102	0,2
Treni/km	<i>migliaia</i>	81.207	82.144	(1,1)
Posti/km	<i>milioni</i>	45.515	49.431	(7,9)
Percorrenza media per viaggiatore	<i>km</i>	338,0	346,4	(2,3)

DATI TRAFFICO TRASPORTO REGIONALE

		2006	2005	Variatz %
Numero viaggiatori	<i>migliaia</i>	465.801	444.307	4,8
Viaggiatori/km	<i>milioni</i>	21.296	21.042	1,2
Treni/km	<i>migliaia</i>	185.326	180.514	2,7
Posti/km	<i>milioni</i>	71.258	69.583	2,4
Percorrenza media per viaggiatore	<i>km</i>	45,7	47,4	(3,5)

Come già accennato, l'anno 2006 per il settore merci è stato un anno di ripresa e di rilancio del trasporto ferroviario merci in Europa.

In particolare, per quanto riguarda Trenitalia SpA le tonnellate-km nel 2006 aumentano del 3,2% grazie alla buona performance del traffico interno che cresce del 5,6% e alla raggiunta stabilità nei volumi del traffico internazionale, dopo le pesanti flessioni riscontrate negli ultimi anni.

Con riferimento all'analisi per modalità, significativa è la crescita del traffico tradizionale (+4% nelle tonnellate-km) che si accompagna a una crescita del combinato pari al 2%; in leggera flessione quindi risulta nel 2006 l'incidenza del traffico combinato sul totale traffico di Trenitalia SpA che scende dal 43% del 2005 al 41% nel 2006.

In ulteriore crescita e prossima ai 300 km risulta essere nel 2006 la percorrenza media di una tonnellata, grazie anche al recupero delle percorrenze in traffico internazionale.

DATI TRAFFICO MERCI

		2006	2005	Variatz %
Tonnellate trasportate	<i>migliaia</i>	76.995	75.288	2,3
Tonnellate/km	<i>milioni</i>	22.907	22.199	3,2
Percorrenza media di una tonnellata	<i>km</i>	297,5	294,9	0,9

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 da Eurostat dal Direttorato Generale per l'Energia e per i Trasporti, per il 2010 e il 2020, accentuano per questi anni il trend di sviluppo del traffico merci e di quello viaggiatori.

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.

Per il settore viaggiatori le previsioni di Eurostat prevedono un consolidamento della mobilità complessiva delle persone che da una crescita dei viaggiatori-km a un tasso medio annuo dell'1,6% del decennio 1990-2000 passa nel periodo 2000 al 2020 a un tasso medio annuo dell'1,8%. Anche in questo caso, per la modalità ferroviaria si passa da un tasso medio annuo di crescita negativo registrato nel decennio 1990-2000 (-2,6%), a una crescita media annua pari all'1% per il periodo 2000-2020.

Nel 2006 la domanda di trasporto ferroviario in Europa (27 Paesi UE + Svizzera e Norvegia), in base agli ultimi dati provvisori diffusi recentemente dall'UIC, è stata caratterizzata da una generalizzata e intensa vivacità, che ha riguardato sia il settore viaggiatori che quello merci: i viaggiatori-km che nel 2005 erano cresciuti dell'2,6% nell'anno 2006 consolidano lo sviluppo e crescono di un ulteriore 2,8%. Per quanto riguarda le merci, invece, nel 2006 si è registrata una positiva inversione di tendenza passando da una flessione dello 0,3% delle tonnellate-km del 2005 a una crescita del 3% per il 2006; una crescita ancora più consistente si riscontra nei volumi del traffico internazionale merci (+4,1%), grazie alla ripresa dell'attività economica e quindi degli scambi commerciali nell'area UE.

Quasi tutte le imprese ferroviarie nel 2006 hanno conseguito positivi risultati di traffico, pur tuttavia l'entità delle performance ottenute evidenzia tassi di crescita molto differenziati.

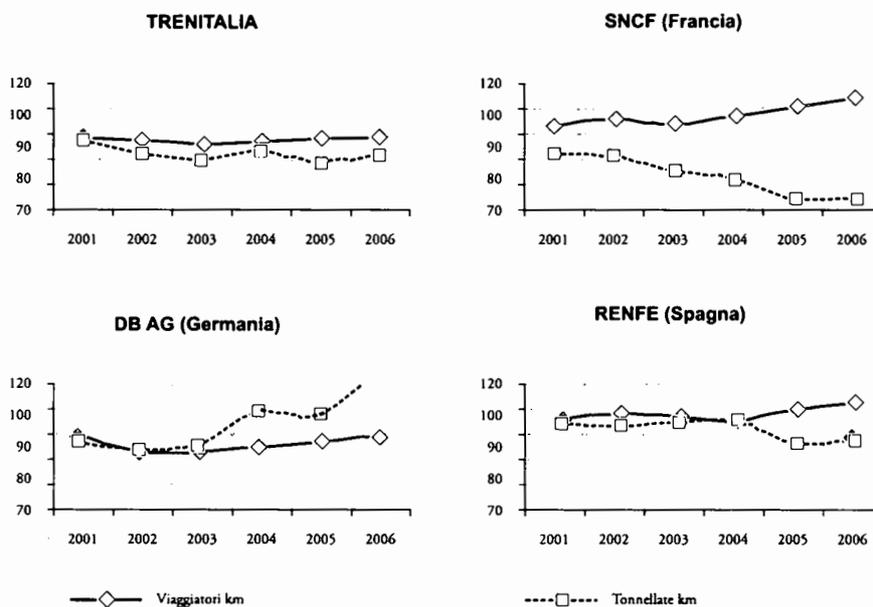
In particolare, nel settore viaggiatori fra le principali reti ferroviarie, consistenti aumenti dei volumi dei viaggiatori-km si riscontrano per le ferrovie svizzere (CFF: + 5,6%), belghe (SNCB: +4,9%) e britanniche (ATOC: + 4,7%), mentre le ferrovie francesi (SNCF) e tedesche (DBAG) presentano una crescita dei viaggiatori-km del 3%. Per contro, aumenti più contenuti si osservano per le ferrovie spagnole (RENFE: +2,4%) e austriache (OeBB: +1,2%).

Nel settore merci, rilevante è la crescita nei volumi delle tonnellate-km registrata dalle ferrovie tedesche (+9,5%) e da quelle svizzere CFF (+ 7,5%). Le ferrovie belghe e austriache

presentano tassi di crescita rispettivamente del 4,8% e 4,1%, mentre in ripresa è il traffico merci delle ferrovie francesi e spagnole che, nel 2006, ritornano a segnare tassi di crescita positivi, anche se abbastanza contenuti (rispettivamente +0,5% e +1,2%).

EVOLUZIONE DEL TRAFFICO VIAGGIATORI E MERCI NELLE PRINCIPALI IMPRESE FERROVIARIE EUROPEE

numero indice 2000 = 100



Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo

PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI

	2006	2005
Margine operativo lordo/Ricavi operativi	(9,69%)	1,86%
ROS (Risultato operativo/Ricavi operativi)	(20,19%)	(5,44%)
Costo del lavoro/Ricavi operativi	70,21%	66,81%

CONTO ECONOMICO

CONSOLIDATO RICLASSIFICATO

	2006	2005	VARIAZIONE
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.400	5.067	333
- Ricavi da traffico	3.478	3.188	290
- Altri ricavi	574	548	26
- Convenzioni con Regioni	1.348	1.331	17
Ricavi da Stato e altri Enti	1.306	1.808	(502)
Ricavi operativi	6.706	6.875	(169)
Costo del lavoro	(4.708)	(4.593)	(115)
Altri costi	(3.461)	(3.124)	(337)
Capitalizzazioni - variazioni rimanenze	813	970	(157)
Costi operativi	(7.356)	(6.747)	(609)
MARGINE OPERATIVO LORDO	(650)	128	(778)
Ammortamenti netti e svalutazione cespiti	(579)	(487)	(92)
Accantonamenti netti e sval. crediti attivo circolante	(241)	(277)	36
Saldo oneri/proventi diversi	116	262	(146)
RISULTATO OPERATIVO	(1.354)	(374)	(980)
Saldo gestione finanziaria	(72)	10	(82)
Componenti straordinarie nette	(574)	69	(643)
RISULTATO ANTEIMPOSTE	(2.000)	(295)	(1.705)
Imposte sul reddito	(115)	(170)	55
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	(2.115)	(465)	(1.650)
Risultato del periodo di Gruppo	(2.119)	(472)	(1.647)
Risultato del periodo di terzi	4	7	(3)

Valori in milioni di euro

L'esercizio 2006 chiude con un risultato netto negativo di 2.115 milioni di euro, di cui 2.119 milioni di euro di pertinenza del Gruppo, a fronte di 465 milioni di euro di perdita registrata nel precedente esercizio.

La perdita dell'esercizio mette in evidenza un andamento particolarmente critico per il Gruppo al quale ha contribuito, da un lato, la drastica riduzione dei corrispettivi da Stato stabilita con la Legge Finanziaria del 2006 malgrado l'effettuazione delle prestazioni previste dai Contratti, e dall'altro, l'incremento dei costi operativi in misura più che proporzionale rispetto all'incremento dei ricavi caratteristici, oltre che il peggioramento delle componenti straordinarie.

Il margine operativo lordo si attesta infatti a un valore negativo di 650 milioni di euro con un decremento di 778 milioni di euro, rispetto al margine positivo di 128 milioni di euro dell'esercizio precedente.

I ricavi operativi, registrano una flessione di 169 milioni di euro, essenzialmente per l'effetto dei maggiori ricavi da traffico per 290 milioni di euro, contrapposti alla riduzione dei ricavi da Stato e altri Enti per 502 milioni di euro, a seguito principalmente dei citati tagli della Legge Finanziaria, sia sul Contratto di Programma (387 milioni di euro), che sul Contratto di servizio pubblico (114 milioni di euro).

Nell'ambito dei ricavi si registra un incremento del settore passeggeri nazionale per 133 milioni di euro, dovuto essenzialmente ai maggiori ricavi di Trenitalia SpA sia nei segmenti a più elevata qualità (ES* e Alta Velocità) che nel trasporto regionale, nonché ai maggiori volumi di traffico fatti registrare da Sita/Tevere TPL. Di contro si registra un decremento nel traffico internazionale, per 35 milioni di euro, che continua a risentire della forte concorrenza del vettore aereo e in particolare delle compagnie low cost.

Il settore merci si incrementa per 192 milioni di euro, grazie alla ripresa avuta nel 2006 del trasporto ferroviario delle merci in Europa e all'entrata nel Gruppo di Cemat SpA, che incide sui ricavi da traffico per 181 milioni di euro.

I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, evidenziano una crescita di 609 milioni di euro dovuta principalmente:

- all'aumento del costo del lavoro, pur in presenza di una minore consistenza media, per effetto dell'adeguamento dei minimi contrattuali per il biennio 2005/2006, a seguito del rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro delle attività ferroviarie;
- ai maggiori acquisti di materiali di scorta destinati alla manutenzione corrente e agli investimenti;
- all'aumento dei costi di pulizia del materiale rotabile e delle stazioni;
- all'incremento dei servizi a bordo treno, dovuti alla maggiore incidenza dei servizi di trasporto di più elevata qualità (ES* e AV);
- ai maggiori costi di trasporti e spedizioni, dovuti all'ingresso nel Gruppo di Cemat SpA e Tevere TPL Scarl

Il risultato operativo si attesta a un valore negativo di 1.354 milioni di euro, con un ulteriore peggioramento rispetto al margine operativo lordo di 202 milioni di euro, dovuto principalmente ai maggiori ammortamenti fatti registrare da Trenitalia SpA per gli investimenti