

comunicazionale e il Rapporto di Sostenibilità Ambientale, che documenta il forte impegno del Gruppo per la realizzazione di un modello di mobilità sostenibile.

Per dare comunicazione delle iniziative che il Gruppo promuove, sono utilizzati anche canali di comunicazione quali il quotidiano on line FSnews.it, le emittenti web FSnews Radio e La Freccia TV, i magazine La Freccia e Freccia viaggi, i siti ufficiali ed i social network. A questi si aggiunge sempre la visibilità offerta e concordata sui canali di comunicazione dei partner.

Di seguito si riportano le tabelle sull'andamento dei costi, sostenuti per l'attività di comunicazione, nel biennio 2011-2012.

COSTI DI COMUNICAZIONE ESTERNA - Previsione e Consuntivo 2011 (in euro)

	FS		Altre Società Gruppo		TOTALE COSTI	
	Previsione	Consuntivo	Previsione	Consuntivo	Previsione	Consuntivo
TOTALE COSTI	13.927.000	5.064.633	22.960.000	6.794.625	36.887.000	11.859.258
L'identità aziendale per salvaguardare il patrimonio di immagine e posizionamento del Gruppo FS Italiane	2.280.000	218.730	0	0	2.280.000	218.730
L'Editoria Istituzionale	573.000	252.095	260.000	125.895	833.000	377.990
Gli eventi di comunicazione istituzionale (compresi promozionali)	3.470.000	1.465.893	2.360.000	1.094.493	5.830.000	2.560.386
I progetti di solidarietà sociale in Italia e la collaborazione con le altre reti europee e la valorizzazione del patrimonio immobiliare e delle linee ferroviarie dismesse	300.000	279.635	0	0	300.000	279.635
L'impegno per la scuola, l'istruzione e la ricerca scientifica	102.842	102.842	0	0	102.842	102.842
La comunicazione commerciale e pubblicitaria	5.057.158	1.473.224	20.150.000	5.549.237	25.207.158	7.022.461
L'impegno per la cultura, il turismo e lo spettacolo (comprese quote associative)	2.144.000	1.272.214	190.000	25.000	2.334.000	1.297.214

COSTI DI COMUNICAZIONE ESTERNA - Previsione e Consuntivo 2012 (in euro)

	FS		Altre Società Gruppo		TOTALE COSTI		
	Previsione	Consuntivo	Previsione	Consuntivo	Previsione	Consuntivo	
	TOTALE COSTI		2.419.720	1.737.157	14.510.000	10.273.017	16.929.720
L'identità aziendale per salvaguardare il patrimonio di immagine e posizionamento del Gruppo FS Italiane	142.500	55.447	0	0	142.500	55.447	
L'Editoria Istituzionale	189.120	141.397	221.000	31.363	410.120	172.760	
Gli eventi di comunicazione istituzionale (compresi promozionali)	330.000	239.831	3.220.000	1.503.408	3.550.000	1.743.239	
I progetti di solidarietà sociale in Italia e la collaborazione con le altre reti europee e la valorizzazione del patrimonio immobiliare e delle linee ferroviarie dismesse	236.600	235.046	40.000	37.000	276.600	272.046	
L'impegno per la scuola, l'istruzione e la ricerca scientifica	75.000	45.500	0	0	75.000	45.500	
La comunicazione commerciale e pubblicitaria	480.000	315.158	10.270.000	8.187.251	10.750.000	8.502.409	
L'impegno per la cultura, il turismo e lo spettacolo (comprese quote associative)	966.50	704.778	759.000	513.995	1.725.500	1.218.773	

2. Risorse umane**2.1. Consistenza del personale**

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato da 73.728 del 31 dicembre 2011 a 71.930 del 31 dicembre 2012 scontando una diminuzione netta di 1.798 unità.

Dipendenti al 31.12.2011 (*)	73.728
Entrate (**)	2.488
Uscite	4.286
Dipendenti al 31.12.2012	71.930

Consistenza media 2011	76.510
Consistenza media 2012	72.341

(*) valori aggiornati sulla base di indicazioni (Netinera) pervenute successivamente all'approvazione del bilancio 2011.

(**) le entrate nette (che includono quelle realizzate con contratto a tempo determinato del settore delle navi traghetti) comprendono 1.246 ingressi derivanti da variazioni di perimetro.

2.2. Costo del lavoro

Le voci che compongono il costo del lavoro sono sintetizzate, per l'anno 2012, nelle tabelle che seguono e sono poste in raffronto con i medesimi dati del 2011.

TABELLA 1

Bilancio consolidato di Gruppo - Costo del personale

	2011	2012
<i>valori espressi in € milioni</i>		
Salari e stipendi	3.078	2.785
Oneri sociali	826	746
Altri costi del personale a ruolo	47	25
Trattamento di fine rapporto	124	180
Accantonamenti e rilasci (*)	-49	54
Service cost (TFR / CLC)	1	
Personale a ruolo	4.027	3.790
Personale autonomo e collaborazioni	4	8
Altri costi	79	79
Totale Costo del personale	4.110	3.877

Retribuzioni e costi unitari medi

Retribuzioni (salari e stipendi) (€ milioni)	3.078	2.785
Costo del personale (€ milioni)	4.110	3.877
Consistenza media del personale	76.510	72.341
Retribuzione unitaria media (€)	40.230	38.498
Retribuzione unitaria media - Var. % su anno precedente		-4,3%
Costo del personale unitario medio (€)	53.718	53.593
Costo del personale unitario medio - Var. % su anno precedente		-0,2%

(*) di cui, nel 2012, 64 milioni di accantonamenti e 10 milioni di rilasci

TABELLA 2

FS SpA Capogruppo - Costo complessivo del personale

	2011	2012
(€ migliaia)		
Salari e stipendi	39.295	39.734
Oneri sociali	10.857	10.685
Altri costi del personale a ruolo	2.153	641
Trattamento di fine rapporto	2.480	2.438
Accantonamenti e rilasci (*)	43	657
Personale a ruolo	50.436	54.155
Personale autonomo e collaborazioni	149	263
Altri costi	3.713	2.673
Totale	54.298	57.091

Retribuzioni e costi unitari medi

Retribuzioni (salari e stipendi)	39.295	39.734
Costo del personale	54.298	57.091
Consistenza media del personale	566	547
Retribuzione unitaria media	69.426	72.640
Retribuzione unitaria media - Var. % su anno precedente		4,6%
Costo unitario medio	95.933	104.371
Costo unitario medio - Var. % su anno precedente		8,8%

(*) La voce accantonamenti / rilasci accoglie gli oneri stimati, gli eventuali rilasci e recuperi per contenzioso lavoro. La riclassifica del 2011 include la voce altri proventi.

TABELLA 3

Trenitalia SpA - Costo complessivo del personale

Costo del personale	2011	2012
	(€ migliaia)	
Salari e stipendi	1.407.338	1.410.324
Oneri sociali	383.236	375.269
Altri costi del personale a ruolo	18.733	5.054
Trattamento di fine rapporto	94.909	92.355
Accantonamenti / rilasci (*)	124.614	40.446
Personale a ruolo	2.028.830	1.923.448
Personale autonomo e collaborazioni	199	239
Altri costi	57.365	55.454
Totale	2.086.393	1.979.141

Retribuzioni e costi unitari medi

Retribuzioni (salari e stipendi)	1.407.338	1.410.324
Costo del personale	2.086.393	1.979.141
Consistenza media del personale	37.662	35.876
Retribuzione unitaria media	37.368	39.311
Retribuzione unitaria media - Var. % su anno precedente		5,2%
Costo unitario medio	55.398	55.166
Costo unitario medio - Var. % su anno precedente		-0,4%

(*) Per il 2012 sono presenti gli accantonamenti per contenzioso lavoro (6,9 milioni) per il fondo di sostegno al reddito (162,8 milioni) e rilascio fondo oneri del personale (129 milioni). Per il 2011 in tali voci sono stati riclassificati gli accantonamenti per rinnovo del CCNL e l'accantonamento per il contenzioso.

Per i dati relativi al costo complessivo del personale di RFI si rinvia alla specifica relazione.

Rispetto al 2011, il bilancio consolidato del 2012 registra una diminuzione del costo del lavoro totale pari al -5,7% (euro 233,0 milioni). Tale decremento è attribuibile principalmente alla riduzione delle consistenze medie di personale, riduzione che si è realizzata attraverso l'uscita di personale più anziano e quindi con retribuzioni più elevate.

La riduzione delle consistenze si è realizzata sia attraverso politiche di incentivazione all'esodo, sia attraverso l'attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo per il perseguitamento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Le procedure di accesso al Fondo hanno interessato, nel 2012, circa 230 lavoratori del Gruppo.

Considerando i costi sostenuti per il personale di Ferrovie dello Stato SpA (Capogruppo) e di Trenitalia SpA si rileva che:

1. per la Capogruppo, il costo totale è passato da euro 54,3 milioni del 2011 a euro 57,1 milioni del 2012. L'incremento è dovuto alla crescita del costo unitario (+8,8%), in parte derivante dagli oneri per gli incentivi all'esodo, parzialmente compensato dalla riduzione delle consistenze (-3,4%);
2. per Trenitalia, il costo totale è passato da euro 2.086 milioni del 2011 a euro 1.979 milioni del 2012 a causa della riduzione della consistenza media del personale.

Per RFI, si rinvia all'autonomo referto in quanto per tale Società opera il controllo della Corte dei conti previsto dall'articolo 2 della legge 259/1958.

2.3. Politica retributiva

In continuità con quanto già realizzato negli ultimi anni, anche nel 2012 la definizione delle politiche gestionali e retributive del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è stata caratterizzata da una attenta valutazione e controllo dei costi.

La Società riferisce che l'individuazione dei destinatari degli interventi economici è avvenuta considerando attentamente la rilevanza strategica, le competenze professionali e manageriali possedute nonché il gap retributivo della risorsa rispetto ai valori del mercato esterno.

Anche nel 2012, in coerenza con le logiche di politiche retributive complessive aziendali applicate, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si è dotato di un sistema di incentivazione di breve termine formalizzato (Management By Objectives - MBO) in cui

la quota di retribuzione variabile è stata correlata al raggiungimento di specifici obiettivi di performance.

Il sistema è stato realizzato al fine di incentivare sia il livello di prestazione individuale, attraverso l'individuazione di indicatori collegati direttamente alle responsabilità connesse alla posizione ricoperta, sia la tensione al raggiungimento di risultati economici collettivi, mediante il collegamento diretto tra performance di Gruppo/Società e ammontare dell'incentivo erogato.

Nel processo di definizione degli obiettivi, particolare rilevanza è stata data alle tematiche relative alla sicurezza sul lavoro e la sostenibilità ambientale, considerate leve competitive e valori fondamentali per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano.

Nel sistema MBO 2012, infine, sono stati previsti riconoscimenti differenziati in relazione al livello di performance raggiunta rispetto al singolo indicatore nonché al grado di contiguità della posizione ricoperta dal dirigente (staff e line) rispetto al business.

2.4. Aspetti rilevanti relativi alle relazioni industriali

In data 20 luglio 2012 Agens, assistita da Federtrasporto, e le Organizzazioni Sindacali hanno sottoscritto il CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie. Sempre in data 20 luglio 2012, contestualmente alla sottoscrizione del CCNL, è stato sottoscritto tra il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e le stesse Organizzazioni Sindacali anche il Contratto Aziendale del Gruppo FS Italiane. I due precedenti contratti erano scaduti in data 31 dicembre 2008.

Il nuovo CCNL che avrà validità sino al 31 dicembre 2014, realizza la progressiva costruzione del CCNL della Mobilità per il nuovo settore unificato del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico locale secondo le indicazioni del Protocollo sul CCNL della Mobilità sottoscritto alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il 14 maggio 2009 e della successiva Intesa sottoscritta il 30 settembre 2010 sempre in sede ministeriale.

Le intese raggiunte, finalizzate a significativi incrementi di produttività, hanno, in particolare, riguardato il passaggio da 36 ore di lavoro settimanale (34 ore per il settore della manovra) a 38 ore settimanali per tutti i settori; l'incremento dei limiti relativi alla prestazione giornaliera ed alla condotta dei mezzi di trazione per il personale mobile, con articolazioni per linea di business (alta velocità, media-lunga percorrenza, trasporto regionale, trasporto merci).

Con riferimento alle retribuzioni, le regolazioni economiche hanno riguardato la copertura del pregresso periodo 2009-2011 nonché la copertura del triennio 2012-2014, in coerenza con quanto previsto dall'Accordo interconfederale 15 aprile 2009 per l'attuazione dell'accordo quadro sulla riforma degli assetti contrattuali.

2.5. Contenzioso del lavoro

Al 31.12.2012 risultano pendenti n. 7.244 vertenze a fronte di n. 2.749 nuovi ricorsi notificati nel corso del medesimo anno. Si tratta di vertenze averti ad oggetto rivendicazioni connesse al contratto di lavoro ed in particolare ad alcuni specifici istituti di natura economica.

Le fattispecie di contenzioso, di maggiore rilevanza hanno riguardato:

Amianto / Danno Biologico: trattasi di vertenze attivate da dipendenti, ex dipendenti o eredi di dipendenti deceduti, per la richiesta di risarcimento di varie tipologie di danno derivanti dall'esposizione all'amianto durante l'attività lavorativa.

Per tale materia, pur essendo contenuto il numero di vertenze, assume rilievo l'entità economica delle rivendicazioni.

In particolare, su un totale di 60 cause pendenti nell'anno 2012, si contano al 31 dicembre 2012 4 decisioni (per un importo complessivo pagato pari a euro 231.480,00); 6 conciliazioni giudiziali (per un importo complessivo pagato pari a euro 1.650.000,00); 11 conciliazioni stragiudiziali (per un importo complessivo pagato pari a euro 3.218.000,00).

• Mansioni superiori: si è registrato un numero significativo, sebbene in calo rispetto all'anno precedente, di tali ricorsi (525), con i quali i dipendenti hanno rivendicato l'immissione in livelli superiori di inquadramento contrattuale, in relazione all'attività effettivamente svolta.

Occorre, infine, confermare come il contenzioso promosso da dipendenti delle ditte appaltatrici, in conseguenza della previsione del c.d. obbligo solidale ex art. 29 co. 2 D.Lgs. 276/2003, mantenga un andamento costante rispetto al precedente anno. Si tratta, come noto, di azioni dirette ad ottenere il pagamento degli emolumenti e del TFR non corrisposti dal proprio datore di lavoro.

2.6. Sicurezza sul lavoro

Nel 2012, in coerenza con gli obiettivi di riduzione complessiva degli infortuni del 25% e dell'indice di incidenza – numero degli infortuni ogni mille dipendenti - del 10% e di miglioramento della prevenzione, previsti dagli indirizzi di medio termine 2011-2015, sono state rafforzate le attività di prevenzione poste in essere dalle Società del Gruppo, attraverso progetti e iniziative di natura organizzativa, formativa e di rinnovamento tecnologico.

Nell'ambito dell'iniziativa "FrecciaRosa", mese di prevenzione della salute della donna, è stato sottoscritto il nuovo "Accordo Quadro Ferrovie dello Stato Italiane - INAIL" per rafforzare la collaborazione già in atto, al fine di una sempre maggiore tutela della salute e sicurezza sul lavoro e la conseguente ulteriore riduzione degli infortuni, potenziando i livelli di prevenzione.

In tale contesto, si è realizzato il progetto congiunto con INAIL per diffondere la cultura della prevenzione "Sfreccia in sicurezza! L'informazione su salute e sicurezza sul lavoro viaggia anche in treno", che ha coinvolto in maniera diretta, oltre i viaggiatori in transito nelle stazioni di Roma Termini e Milano, anche quelli in viaggio sui treni FrecciaRossa tra Roma, Firenze, Bologna e Milano nel mese di aprile, con la diffusione di messaggi per la prevenzione dei rischi lavorativi al centro della Campagna Europea della sicurezza sul lavoro 2012-2013.

Nel 2012, il trend degli infortuni sul lavoro nel Gruppo FS Italiane, sulla base dei dati sugli infortuni indennizzati forniti dall'ente assicuratore INAIL consolida il trend di miglioramento sviluppato dal 2006 ed evidenzia un'ulteriore sensibile riduzione degli stessi. Tali dati mostrano un deciso miglioramento rispetto agli obiettivi previsti per il 2012: la riduzione degli infortuni è stata sensibilmente maggiore del target prefissato del 5%, e la diminuzione dell'indice di incidenza è stata fortemente superiore all'obiettivo dell'1,5%.

**Infortuni indennizzati INAIL distinti in infortuni in occasione di lavoro e
infortuni in itinere**

Anno	Infortuni in occasione di lavoro	Indice di incidenza *	Infortuni in itinere
2012	2.172	32,42	418
2011	2.541	36,10	417
2010	2.902	38,33	474
2009	3.200	38,66	374
2008	3.487	40,18	463
2007	3.667	40,07	435
2006	3.762	40,12	361

* Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/consistenza]*1000 dipendenti

2.7. Consulenze

La Disposizione di Gruppo n.134/AD del 28 aprile 2010, ha ribadito che il ricorso a consulenze esterne deve avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità rispetto agli obiettivi aziendali.

Il procedimento in merito al conferimento delle stesse prevede, per le tematiche di interesse regolatorio di Gruppo, una verifica di merito da parte della struttura di Capogruppo, competente per materia, ed una verifica di congruità economica, da parte della Direzione Centrale Finanza Controllo e Patrimonio; l'utente della prestazione deve, poi, monitorare la prestazione, dare una valutazione sull'esito della stessa, oltre ad indirizzare le strutture interessate circa il suo utilizzo.

Per le consulenze core delle società del Gruppo è previsto dalle comunicazioni organizzative societarie un percorso autorizzativo che si esaurisce all'interno della medesima società. Anche questa tipologia di consulenze, come quella di interesse regolatorio, è monitorata dalla struttura Focal Point Consulenze della Capogruppo.

Le tabelle che seguono mostrano gli importi relativi alle consulenze per gli esercizi 2011-2012 in migliaia di euro. Si evidenzia una riduzione di circa il 26% nell'anno in esame.

CONSUNTIVO ANNO 2011 (in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato Italiane	3.330
RFI	33
Trenitalia	166
Ferservizi	120
Altre Gruppo	2.749
TOTALE	6.398

CONSUNTIVO ANNO 2012 (in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato Italiane	1.993
RFI	713
Trenitalia	399
Ferservizi	52
Altre Gruppo	1.590
TOTALE	4.747

3. Il Servizio universale del trasporto ferroviario

3.1. Il trasporto pubblico locale

Il settore del trasporto pubblico locale ferroviario in Italia continua ad essere caratterizzato da incertezza di risorse e regole. L'assetto ordinamentale è stato, infatti, interessato negli ultimi anni da molteplici interventi legislativi.

L'instabilità normativa ha raggiunto livelli significativi nel 2012: dapprima il Decreto Cresci-Italia (Decreto Legge n. 1/2012) ha sancito l'obbligatorietà della gara (prevedendo, peraltro, la cancellazione dei rinnovi dei contratti di servizio in essere). A distanza di pochi mesi, la sentenza della Corte Costituzionale del 20 luglio 2012, n. 199, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'intera disciplina dei servizi pubblici locali, introdotta dopo il referendum del 13 giugno 2011. Nel caso specifico ha considerato incostituzionale l'articolo 4 del Decreto Legge 13 agosto 2011, n. 138 (Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo), sia nel testo originario che in quello risultante dalle successive modificazioni, ivi comprese le modifiche intervenute a gennaio 2012 con il decreto Cresci-Italia.

Con particolare riguardo al settore del trasporto pubblico locale ferroviario, il riferimento normativo in materia di affidamento dei servizi torna, quindi, ad essere una lettura coordinata del Decreto Legislativo n. 422/1997 e della Legge n. 99/2009, alla luce del Regolamento (CE) 1370/2007. Pertanto, le regioni hanno oggi la facoltà di affidare i servizi direttamente o con procedure concorsuali.

Con riferimento al Contratto di Servizio con il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti per le Regioni a Statuto Speciale (Sicilia, Sardegna, Valle d'Aosta e "servizi indivisi" dell'area Nord-Est) l'attività di negoziazione è ancora in essere.

In un settore economico in cui la programmazione del servizio e degli investimenti giocano un ruolo cruciale, un contesto regolatorio "caotico"- come quello che ha caratterizzato il panorama normativo italiano in questi ultimi anni - determina una perdurante incertezza sulle regole di organizzazione e funzionamento dei servizi.

Il Gruppo FS Italiane continua quindi a prestare i servizi di trasporto pubblico locale all'interno di un quadro normativo di riferimento altalenante ed in una situazione di incertezza di risorse.

A dicembre 2012 con la legge di stabilità 2013⁴, il legislatore ha modificato la materia del finanziamento del TPL, ed introdotto meccanismi di fiscalizzazione. A decorrere dall'anno 2013 è stato, infatti, istituito un nuovo Fondo, denominato "Fondo

⁴ Legge 24 dicembre 2012 n. 228, art. 1, comma 301.

nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario”,⁵ alimentato dalla compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio e sulla benzina, la cui aliquota è stata stabilita con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri. Sono stati previsti specifici criteri per efficientamento e razionalizzazione dei servizi.

Un quadro regolamentare coerente e stabile, che consenta agli operatori di avere certezza dei corrispettivi, è essenziale per garantire efficienza e qualità del servizio nonché per lo sviluppo industriale del settore.

Il successo del processo di liberalizzazione del settore dipende anche dalla certezza delle risorse disponibili per un periodo adeguato alla programmazione dei servizi e degli investimenti. L’attribuzione dei contratti di servizio con procedure ad evidenza pubblica richiede necessariamente che le risorse “messe a gara” siano definite e certe per tutto l’arco pluriennale della loro durata, sin dalla pubblicazione dei bandi.

3.2. Il trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza

Il servizio universale passeggeri sulla media e lunga percorrenza è a tutt’oggi disciplinato dal Contratto di Servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell’economia e delle finanze, e Trenitalia, la cui validità è fissata in 6 anni (2009-2014).

Non è stato ancora emanato il decreto ministeriale diretto a definire il sovrapprezzo al canone AV⁶ finalizzato a contribuire al finanziamento dei servizi universali di trasporto ferroviario di interesse nazionale oggetto di contratti di servizio pubblico.

3.3. Il trasporto merci

Il servizio universale di trasporto merci per ferrovia è a tutt’oggi disciplinato dal Contratto di Servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell’economia e delle finanze e Trenitalia SpA, relativo al periodo 2009-2014.

L’offerta include i servizi di trasporto ferroviario merci, nella modalità a treno completo convenzionale o trasporto combinato (strada più rotaia), distinti secondo le aree geografiche adriatica e tirrenica, da e verso le seguenti regioni: Calabria, Basilicata, Puglia, Campania, Abruzzo, Molise e Sicilia.

⁵ (art. 21, comma 3, d.l. 98/2011 e art. 30, comma 3, d.l. 201/2011)

⁶ Articolo 17, commi 11-ter, 11-quater e 11-quinquies del D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188.

Il contratto prevede l'impegno di Trenitalia ad erogare un'offerta di servizi di trasporto pari a 11,9 milioni di Treni/Km annui, programmando e coordinando tutte le attività necessarie a tale erogazione (manutenzione ordinaria e straordinaria del materiale rotabile, revisione dello stesso, garanzia delle condizioni di sicurezza, attività amministrative e commerciali a supporto della gestione dei servizi).

3.4. I corrispettivi pubblici per il servizio ferroviario universale

(in milioni di euro)	2010	2011	2012
CdS Passeggeri media lunga percorrenza	230	221	220
CdS Passeggeri Regionale con Stato	205	211	188
CdS Passeggeri con le Regioni	1.511	1.513	1.508
CdS Merci	107	106	106
Totale	2.093	2.051	2.022

I Ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) evidenziano un decremento di 28,8 milioni di euro rispetto al 2011.

La riduzione dei corrispettivi si è concentrata prevalentemente nell'ambito dei servizi acquistati dallo Stato per le Regioni a Statuto Speciale (Sicilia, Sardegna, Valle d'Aosta e servizi indivisi nel triveneto).

Per quanto concerne le fonti di finanziamento del Contratto con lo Stato, è da segnalare che le stesse si sono ridotte di circa 45,5 milioni di euro. Di questi, 23,7 milioni di euro sono stati trasferiti nella disponibilità della regione Valle d'Aosta (Legge di stabilità n. 220 del 2010) senza trasferire alla stessa la titolarità del contratto.

Per questi corrispettivi è in corso tra i Ministeri competenti la ricerca della soluzione tecnica che possa consentire a Trenitalia di incassare le somme dovute.

Per gli ulteriori corrispettivi pari a 21,8 milioni di euro, Trenitalia, in coerenza con le indicazioni ricevute dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha continuato, per tutto il 2012, ad erogare gli stessi servizi dell'anno precedente.

Anche nelle Regioni a Statuto Ordinario i vincoli di finanza pubblica hanno determinato una riduzione della richiesta di servizi del 1,9%, un incremento delle tariffe e una riduzione dei corrispettivi.

I corrispettivi a valere dei contratti di servizio con lo Stato nell'ambito del Servizio Universale della Media Lunga Percorrenza e del settore Cargo, sono rimasti pressoché invariati.