

PIANO INDUSTRIALE 2007 - 2011

Gruppo Ferrovie dello Stato

La domanda di mobilità in Italia

La liberalizzazione e lo scenario competitivo

Il Piano Industriale 2007 - 2011

Gli investimenti infrastrutturali

Il trasporto passeggeri nelle regioni e nelle grandi aree metropolitane

Il trasporto passeggeri media/lunga percorrenza

Il trasporto merci

La gestione dell'infrastruttura

I settori di nuovo sviluppo

La nuova organizzazione industriale

Appendice: Tabelle economico - finanziarie

Roma, Maggio 2007

LA DOMANDA DI MOBILITA' IN ITALIA

La domanda di mobilità di persone e di merci in Italia è in continua crescita sulle reti di trasporto nazionali; la ripartizione del traffico interno conferma come la modalità "gomma" sia "preponderante" rispetto alle altre, con conseguenti problemi di congestione e inquinamento, soprattutto nelle grandi aree metropolitane.

Le quote di ripartizione del traffico interno tra le varie modalità (*elaborazioni del CNT su dati ISTAT*) sono in sintesi:

- ✓ per il trasporto passeggeri (*misurati in passeggeri.km*):
 - trasporto su strada di tipo privato: circa 82% contro una media europea di circa il 60%;
 - trasporto pubblico su strada: circa il 12% contro una media europea di trasporto collettivo di oltre il 35%;
 - trasporto su ferro pari a circa il 5%;
 - altre modalità (*trasporto aereo e trasporto marittimo*): circa il 2% contro una media UE del 5%;
- ✓ per il trasporto merci (*misurate in tonnellate.km*):
 - autotrasporto su strada: circa il 66% contro una media UE di circa il 44%;
 - trasporto su ferro: circa il 12% contro una media UE di circa il 23%;
 - cabotaggio marittimo e vie navigabili: 18% contro una media UE del 24,5%;
 - altre modalità (*oleodotti e trasporto aereo*): circa il 5% contro una media UE del 8,5%;

Gli attuali tassi di crescita evidenziano, inoltre, come la quota modale trasporto passeggeri su auto privata, sia in ambito urbano che extra urbano, è cresciuta di oltre il 3% nell'ultimo anno, mentre la quota dell'autotrasporto merci continua ad incrementarsi.

Il Piano Industriale 2007-2011 del Gruppo Ferrovie dello Stato si pone l'obiettivo di intercettare la crescente domanda di trasporto attraverso l'incremento quantitativo e qualitativo dell'offerta di trasporto su ferro, e di favorire così uno sviluppo in grado di avviare processi di riequilibrio modale, portando il nostro paese in linea con i principali paesi industrializzati europei.

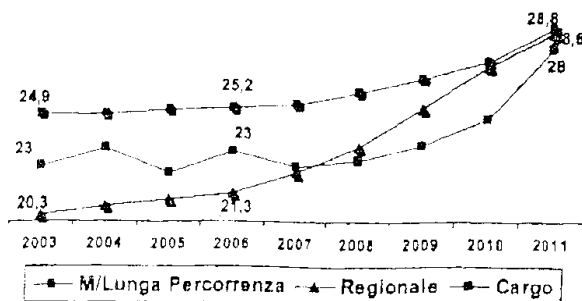
In linea con i programmi dell'Unione Europea e l'evolversi dei sistemi moderni di trasporto, si riconosce nel Piano che il governo della mobilità richiede oggi in Italia un forte investimento sul fronte dell'**intermodalità**, nel cui ambito va specificato l'obiettivo di potenziamento strutturale del sistema ferroviario.

In questa direzione il Piano assume che la politica complessiva dei trasporti attuata da governo ed istituzioni territoriali sia coerentemente rivolta a **porre la ferrovia come modalità primaria nella mobilità passeggeri/merci**, in ambito nazionale e locale, per condurre il Paese ad allinearsi ai livelli UE sul fronte della qualità, della sicurezza e della sostenibilità socio-ambientale dei servizi di trasporto.

Infatti, il Governo riconosce la centralità della mobilità delle persone e delle merci nel percorso di crescita economica e sociale dell'intero Paese, identificandola quale variabile strategica all'interno del Programma, poiché assicura:

- ✓ il miglioramento della qualità della vita, mediante una mobilità dei cittadini più sicura e confortevole, con un beneficio diretto sulla vita di relazione delle persone;
- ✓ lo sviluppo economico-produttivo, mediante una mobilità delle merci più efficiente che incide sulla competitività delle imprese e sulla qualità del servizio/prodotto;

Volumi di domanda soddisfatta (Miliardi di Unità di Traffico)



LA LIBERALIZZAZIONE E LO SCENARIO COMPETITIVO

TIPO DI SERVIZIO	CHI PUO' EFFETTUARLO	ITALIA	EUROPA
Internazionale passeggeri (incluso cabotaggio su tratte nazionali)	Associazione Internazionale di Imprese Ferroviarie	Ammesso	Ammesso
	Impresa ferroviaria singola	Ammesso (*)	dal 2010
Nazionale passeggeri (servizi media-lunga percorrenza)	Impresa ferroviaria singola	Ammesso (*)	non contemplato
Trasporto passeggeri regionale	Impresa ferroviaria titolare di "contratto di servizio" con Regione (dal 01/01/2008 obbligo di procedura ad evidenza pubblica)	Ammesso	non contemplato
Internazionale merci	Associazione Internazionale di Imprese ferroviarie Impresa ferroviaria singola	Ammesso	Ammesso
Nazionale merci	Impresa ferroviaria singola	Ammesso	Ammesso dal 1.1.2007

(*) E' necessario il titolo autorizzatorio - in condizioni di reciprocità nel caso di Impresa estera

Il mercato ferroviario nazionale è liberalizzato per il trasporto merci e passeggeri media/lunga percorrenza. E' in fase di completamento la liberalizzazione del trasporto pubblico locale: le modalità con cui nel nostro Paese sono state recepite le direttive europee sulla liberalizzazione del settore aprono ampi spazi alla competizione intra - modale, alla concorrenza di imprese ex-monopolisti esteri, alle quali le poche imprese nazionali che hanno iniziato ad operare sul mercato, svolgono un ruolo di "apri pista".

Nel corso degli ultimi cinque anni si è sviluppata una **forte concorrenza nel trasporto ferroviario delle merci**, con imprese organizzate per servizi *punto-punto* senza necessità di copertura capillare della rete.

Nel settore del trasporto passeggeri l'interesse dei nuovi competitors, sia italiani che esteri, si concentra sui segmenti a redditività elevata dei servizi AV/AC e delle tratte tra grandi aree metropolitane.

Una completa liberalizzazione del settore presuppone in effetti una rivisitazione dei rapporti tra il settore pubblico e le imprese che offrono servizi di trasporto ferroviario, al fine di evitare che l'offerta (*pubblica e privata*) si concentri su segmenti di mercato redditizi e generi l'abbandono dei servizi "a minor o nullo ritorno economico".

E' necessario definire con precisione quali servizi sono ritenuti "di natura universale", espletati cioè in funzioni di contratti di servizio, assegnati anche tramite procedure di gara. In assenza di tali contratti, l'apertura alla concorrenza spingerà gli operatori verso le attività più redditizie mentre i servizi marginali o verranno abbandonati o resteranno nella gestione dell'"incumbent" che continuerà a sopportare le perdite, trasferendole successivamente allo Stato.

In questo scenario i risultati dell'apertura indiscriminata alla concorrenza sarebbero un riequilibrio del settore ad un livello più basso di domanda servita dalla modalità ferro, ed un progressivo declino dell'impresa ex-monopolista nazionale, relegata nella gestione dei servizi "assistiti" di bassa qualità.

Entrambi i risultati sono negativi e poco auspicabili.

Perché gli effetti positivi della concorrenza (*miglioramenti dell'efficienza gestionale e della qualità dei servizi che inducono un aumento dei volumi trasportati su ferro*) si possano dispiegare in pieno, occorre disciplinare in modo coerente meccanismi di mercato e obblighi di servizio pubblico (servizio universale): laddove le istituzioni intendono assicurare un servizio di trasporto ai cittadini, debbono essere previste assegnazioni di risorse pubbliche necessarie a garantire l'erogazione del servizio stesso a condizioni sostenibili (*di quantità e qualità*) da parte dell'impresa ferroviaria.

È dunque in questo contesto che devono essere analizzate le attuali performance economiche, finanziarie ed industriali del Gruppo FS e riposizionati i suoi rapporti con lo Stato, gli Stakeholders e con il mercato.

Ruolo dello Stato per il Gruppo FS

I rapporti tra il Gruppo Ferrovie dello Stato e lo Stato/Pubblica Amministrazione sono molteplici (lo Stato infatti è di volta in volta **Istituzione**, che definisce i servizi necessari; **Regolatore**, che stabilisce le condizioni del mercato e gli obiettivi da raggiungere; **Azionista**, che ha la responsabilità della maggiore azienda del settore; **Cliente**, che valuta ed acquista molti dei servizi ferroviari) e debbono essere chiaramente differenziati per le diverse funzioni che lo Stato svolge nei confronti dell'azienda stessa.

Essi devono anche essere aggiornati affinché si possa passare ad una fase di liberalizzazione del sistema che sia capace di far emergere nuovi operatori e di aumentare la qualità e la quantità del servizio offerto ai clienti, in un obiettivo di sostenibilità economica e ambientale. La costituzione dell'Autorità della Sicurezza, in ottemperanza delle direttive europee, è un passo in avanti nel processo di liberalizzazione del settore. La possibile costituzione dell'Autorità dei Trasporti, avviata dal Governo, può fornire anch'essa un quadro di regole comuni a tutti gli operatori in modo da avviare una competizione positiva per il Paese.

Restano da definire con maggiore certezza i contratti di servizio ed i contratti di programma, per i quali è necessaria una certezza giuridica sulle erogazioni previste a fronte dei servizi prestati e delle opere eseguite. Certezza che nel passato è venuta meno, quando la Legge Finanziaria del 2006 ha ridotto unilateralmente le prestazioni previste senza alterare gli altri termini dei contratti e che ha pregiudicato la vita economica dell'azienda oltre ad aver finito per imporre ritardi e costi aggiuntivi al sistema ferroviario. Questo piano industriale è costruito invece sulla base di una normativa che garantisca l'esigibilità da parte di FS delle somme impegnate per i contratti di servizio e di programma.

IL PIANO INDUSTRIALE 2007-2011

Con queste premesse il nuovo piano d'impresa 2007-11 del Gruppo Ferrovie dello Stato si pone l'ambizioso obiettivo di arrestare il declino della modalità ferroviaria assicurando, in un ritrovato quadro di stabilità economico-finanziaria, **lo sviluppo del trasporto ferroviario** quale elemento centrale ed eco-compatibile della mobilità di persone e merci, **"a costi efficientati" e con tassi di crescita rilevanti:**

- ✓ nel business Eurostar e servizi di alta qualità;
- ✓ nel trasporto pendolari nelle grandi aree metropolitane;
- ✓ nel Trasporto intermodale e nella Logistica, anche con lo sviluppo della quota modale ferro come superamento della "congestione stradale" nei "porti cittadini" (*Genova, La Spezia, Trieste...*) e alternativa al feeder marittimo nei porti di transhipment (*Giulia Tauro, Taranto...*) e nella Logistica;

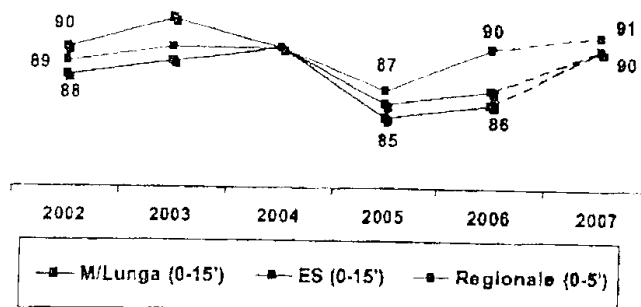
La realizzazione di questo Piano si basa essenzialmente sull'aumento dell'offerta di trasporto su ferro, che sarà resa possibile dalla messa in esercizio della linea AV/AC Torino – Milano – Napoli, prevista per la fine del 2009. Oltre l'aumento dell'offerta di trasporto sia passeggeri che merci sulle relazioni direttamente coinvolte dalla nuova infrastruttura, si libererà capacità sulle linee convenzionali che potranno così offrire un servizio maggiore e migliore per i trasporti locali, in particolare nelle grandi aree metropolitane, **ampliando così di fatto tutta la gamma dell'offerta.**

Il forte incremento dei volumi di traffico trova inoltre i suoi "cardini" nei processi di focalizzazione sul miglioramento della qualità del servizio:

- ✓ **Puntualità:** miglioramento progressivo ed in tempi definiti della puntualità dei treni passeggeri (*obiettivo di piano 91-92% treni puntuali*) e dei treni merci (*obiettivo di piano 80% treni a destino entro 30 minuti*)
- ✓ **Sicurezza:** mantenimento leadership europea nella sicurezza ferroviaria anche con l'utilizzo delle nuove tecnologie (*SCMT, ERTMS*)
- ✓ **Pulizia:** modifiche dell'organizzazione industriale del processo pulizie dei rotabili per un potenziamento del sistema di controllo delle prestazioni; la specializzazione delle prestazioni per il miglioramento delle pulizie nelle stazioni

- ✓ Assistenza e informazione alla clientela: gestione più efficace delle informazioni sulle situazioni di anomalità e link informatico con sistemi a bordo treno

Serie storica Puntualità Viaggiatori:



L'incremento dei volumi di produzione sarà reso possibile attraverso una ristrutturazione industriale, necessaria per recuperare efficienza nei singoli processi produttivi, un nuovo posizionamento competitivo nei servizi a margine positivo (anche con un ampliamento della gamma in nuovi settori).

La ridefinizione dei contratti di servizio pubblico nei servizi a margine nullo o negativo, per arrivare al riequilibrio economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo: il fatturato totale, in crescita del 62% al 2011, registra un incremento pari a circa 4 miliardi di euro con un recupero di equilibrio a livello di Margine Operativo Lordo già nel 2007, mentre il ritorno all'utile è previsto per il 2009.

ME	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ricavi operativi	6.706	7.350	8.368	8.947	9.758	10.819
Costi operativi	-7.356	-7.350	-7.421	-7.353	-7.555	-7.850
MOL	-650	0	946	1.594	2.204	2.968
Risultato Operativo	-1.353	-709	139	706	1.191	1.793
Risultato netto	-2.115	-696	-366	196	718	1.389

GLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI

Gli obiettivi del Piano Investimenti sono incentrati sullo sviluppo della capacità infrastrutturale nei corridoi nazionali ed internazionali e sui nodi metropolitani, e sul mantenimento della leadership europea nella sicurezza della circolazione. La revisione del piano degli investimenti infrastrutturali individua, fra le massime priorità, gli interventi nel settore delle tecnologie per la sicurezza della circolazione ed il completamento del Sistema AV/AC Torino - Milano - Napoli.

Si tratta di 950 Km di Linea Veloce in grado di avvicinare l'Italia agli altri Paesi europei che si sono avviati su questo tipo di infrastruttura. Sono previste, anche se in tempi più lunghi, le realizzazioni di cinque nuove stazioni (Torino, Bologna, Firenze, Roma, Napoli) che cambieranno gli attuali assetti urbanistici, rendendo moderno ed "europeo" il sistema della mobilità nei centri urbani più importanti. Le caratteristiche dell'Alta Capacità fanno poi di questa linea un elemento di rilevante potenzialità per la crescita del trasporto merci lungo l'asse Nord-Sud, contribuendo così al decongestionamento del traffico, se verranno varate anche le norme che favoriscono l'intermodalità, come avviene in altri Paesi europei.

Grazie agli sforzi degli anni passati, la rete ferroviaria italiana vanta un sistema di sicurezza che la pone ai massimi livelli europei, con un indice di incidentalità (incidenti tipici per Milioni di Treni.Km, fonte UIC) pari a 0,23 rispetto allo 0,53 della rete tedesca e 0,62 di quella francese.

Per garantire il mantenimento dei livelli raggiunti, se non anche migliorarli ove possibile, occorre assicurare il completamento del programma di attrezzaggio della rete con i sistemi SCMT (*Sistema Controllo Marcia Treno*) ed ERTMS (*European Rail Traffic Management System*), rispettivamente sulla rete Convenzionale e sulla rete AV/AC. Oltre che a motivi di innalzamento dei livelli di sicurezza, l'introduzione delle nuove tecnologie risponde anche al programma europeo di integrazione dei corridoi ferroviari nei quali deve essere garantita l'interoperabilità. Sempre nel campo delle tecnologie hanno un ruolo di primaria importanza gli interventi per il controllo e l'automazione della circolazione (*SCC - Sistema di comando e controllo della circolazione, ACC - apparato di controllo a calcolatore*). L'automazione della circolazione, oltre all'efficienza gestionale, concorre al raggiungimento di uno dei principali

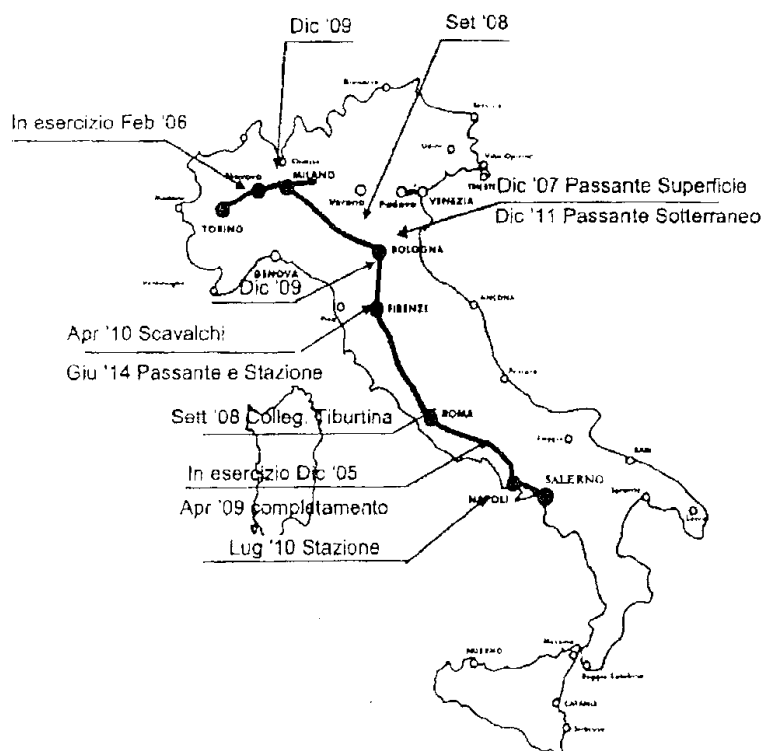
obiettivi del Piano di Impresa, il miglioramento progressivo della puntualità dei treni passeggeri e merci.

Con riferimento ai benefici derivanti dal completamento del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli, previsto entro il 2009, si possono senz'altro annoverare i seguenti:

- ✓ incremento di capacità disponibile per il trasporto locale sulla rete convenzionale;
- ✓ incremento dell'offerta sulle direttrici della rete di integrazione europea;
- ✓ incremento della competitività modale del servizio ferroviario con riduzione dei tempi di percorrenza sui collegamenti a maggiore domanda del Paese.

L'opera, con un costo a vita intera di 32 mld di euro, ha raggiunto uno stato di avanzamento, in termini contabili, di oltre il 70%.

AV/AC Torino - Milano - Napoli: date attivazioni



Gli investimenti di potenziamento e sviluppo infrastrutturale sui Nodi (2,6 miliardi di euro) e sui Corridoi (3,8 miliardi di euro) costituiscono la soluzione per risolvere il problema dei cosiddetti "colli di bottiglia" all'interno delle grandi aree metropolitane o su porzioni di rete ad alta densità di traffico. Con la specializzazione delle linee per tipologia di traffico (metropolitano, media-lunga percorrenza e merci) per fasce orarie dedicate ovvero per "vocazione" completa, si garantirà la mobilità delle persone e delle merci in una rete nazionale integrata con le direttrici europee e ad essa strettamente connessa, dai porti del sud ai valichi alpini.

IL TRASPORTO PASSEGGERI NELLE REGIONI E NELLE GRANDI AREE METROPOLITANE

La crescita dei volumi di traffico in questo comparto del Piano è pari al 34% (7.300 milioni di Passeggeri.Km incrementali) ed è realizzata grazie allo sviluppo dei livelli di offerta dei servizi soprattutto nelle grandi aree metropolitane.

L'incremento del traffico passeggeri nelle aree urbane è, infatti, pari al 76% della crescita complessiva, per circa 5.500 milioni di Passeggeri.Km, realizzando una significativa competizione modale che comporterà benefici di decongestionamento e riduzione di inquinamento. Le quote modali del trasporto pubblico locale nelle aree metropolitane raddoppiano a decremento del trasporto privato, raggiungendo livelli paragonabili a quelli delle principali capitali europee in termini di quantità e qualità del servizio offerto.

Questi volumi di domanda "soddisfatti" sono realizzati attraverso un incremento di offerta del 23%, pari a circa 43 milioni di Treni.Km incrementali, di cui circa il 75% realizzato nelle grandi aree metropolitane.

Lo sviluppo del trasporto nei nodi metropolitani è vincolato dalla disponibilità delle risorse necessarie a garantire la sostenibilità economica dei servizi da erogare e richiede l'assegnazione, da parte delle Autorità Locali, di corrispettivi pubblici adeguati e coerenti aumenti tariffari.

Qui di seguito vengono illustrati alcuni parametri relativi ai nuovi contratti di servizio coerenti con l'aumento di offerta previsto.

L'aumento tariffario previsto per il trasporto regionale è limitato al 2% medio annuo, raggiungendo nel 2011 i 3.8 cent/euro a Passeggero.Km. Il livello tariffario dei servizi realizzati nei nodi metropolitani raggiunge nel 2011 una quota corrispondente al parametro di riferimento europeo minimo, di circa 7.3 cent/euro a Passeggero.Km (DB 2006: 7.3 cent/euro a Passeggero.Km; SNCF 2006: 11.9 cent/euro Passeggero.Km).

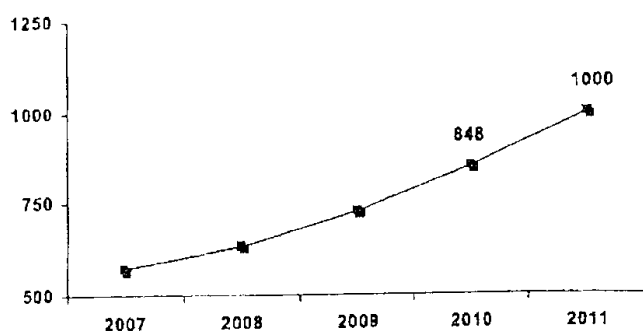
Il corrispettivo unitario previsto per il trasporto regionale cresce tra il 2007 e il 2011 del 1.4% medio annuo (non è considerato il taglio realizzato dalla finanziaria 2006 del 30% dei livelli di corrispettivi previsti nei contratti di servizio), raggiungendo nel 2011 gli 8.6 cent/euro a Passeggero.Km. Il corrispettivo unitario dei servizi realizzati nei nodi metropolitani raggiunge nel 2011 una quota corrispondente al parametro di riferimento europeo minimo, di circa 9.9 cent/euro a Passeggero.Km (SNCF 2006: 9.9 cent/euro a Passeggero.Km; DB 2006: 12.5 cent/euro Passeggero.Km). L'incremento del contratto di servizio pubblico per il trasporto passeggeri nelle grandi aree metropolitane prevede l'assegnazione di risorse incrementalì pari a circa 548 milioni di euro/anno al 2011.

L'incremento di qualità, di sicurezza e dei Posti.Km offerti (+45% di Posti.Km, pari a circa 30 miliardi di Posti.Km incrementalì) sono realizzati attraverso un impegnativo programma di investimenti in materiale rotabile, per un totale 6.400 milioni di euro, pari a circa 1.000 convogli medi incrementalì, in grado di garantire:

- ✓ **la qualità del servizio (riduzione dell'età media dei rotabili, incremento della loro affidabilità tecnica e sicurezza)**
- ✓ **la gestione della crescita dei volumi di traffico (nuovi convogli, upgrading flotta esistente)**
- ✓ **l'efficienza nella gestione operativa (omogeneizzazione del parco)**

Gli investimenti in materiale rotabile dedicato ai nodi urbani sono pari a circa 3.000 milioni di euro (47% degli investimenti complessivi), finanziati al 50% attraverso un contributo conto/impianti pari a 1.500 milioni di euro (sull'esempio del finanziamento statale francese agli investimenti per il trasporto regionale e metropolitano). L'investimento in qualità è certificato dalla riduzione dell'età media del parco rotabile, che per le locomotive elettriche si riduce del 40%, per le carrozze mono piano del 40% e per le carrozze doppio piano di circa il 8%.

Convogli incrementali per traffico regionale e metropolitano:



La razionalizzazione industriale, realizzata attraverso un processo di efficientamento che coinvolge i principali processi produttivi (*dal modulo di condotta al processo di manutenzione*) consente una riduzione complessiva del costo unitario a Treno.Km del 18% nell'arco di piano (*circa il 3.8% medio annuo*).

Gli incrementi delle tariffe e dei corrispettivi garantiscono le risorse necessarie per la sostenibilità del business e l'autofinanziamento degli ingenti investimenti in materiale rotabile. I ricavi operativi crescono complessivamente di circa un 48% mentre il pareggio a livello di risultato netto viene sostanzialmente raggiunto nel 2009:

M €	'06	'07	'08	'09	10	11
Ricavi operativi	2.238	2.622	2.765	2.956	3.312	3.882
Costi operativi	-2.409	-2.391	-2.441	-2.466	-2.575	-2.765
MOL	-171	231	323	490	737	1.118
Risultato Operativo	-455	-37	34	176	393	746
Risultato netto	-636	-186	-150	-5	236	640

IL TRASPORTO PASSEGGERI MEDIA/LUNGA PERCORRENZA

La crescita dei volumi di traffico, soprattutto nei servizi più remunerativi (Eurostar e servizi AV), del 14% (3.500 milioni di Passeggeri.Km incrementali) è realizzata grazie all'entrata in esercizio dei quadruplicamenti realizzati con l'infrastruttura AV/AC e dei potenziamenti infrastrutturali completati sulla rete di interconnessione Europea (Corridoio 1 e Corridoio 5).

Questi volumi di domanda sono "soddisfatti" attraverso un incremento di offerta del 17%, pari a circa 13 milioni di Treni.Km. E' inoltre prevista una forte espansione della concorrenza intra modale con quote di mercato del 15%, effettuata da imprese ferroviarie terze sull'infrastruttura AV/AC nel 2011.

Questa crescita della competizione intra modale rende necessaria la distinzione tra servizi di mercato, dove le condizioni della domanda non necessitano di contributi/corrispettivi da parte dello Stato e della Pubblica Amministrazione, e "servizi di tipo universale", attraverso i quali le Istituzioni intendono assicurare una funzione di servizio pubblico di trasporto su ferro ai cittadini (ad esempio: garantire il trasporto notturno o il trasporto passeggeri intercity "in zone disagiate" o con deficit di mobilità; individuare fasce di clientela "protette"), prevedendo contratti di servizio ad hoc per garantire l'erogazione del servizio stesso a condizioni sostenibili (di quantità e qualità) da parte dell'impresa ferroviaria. Il nuovo contratto di servizio universale per la media e lunga percorrenza prevede l'assegnazione di risorse per circa 120 milioni di euro/anno a partire dal 2008.

Il forte incremento dei livelli di servizio al passeggero, in termini di qualità e sicurezza, in un'ottica di significativa competizione intermodale, nei collegamenti tra grandi aree metropolitane, è realizzato anche attraverso l'impegno del Gruppo per un programma di investimenti in materiale rotabile che assomma a un totale di 2.400 milioni di euro, di cui 2.000 milioni di euro per materiale rotabile dedicato al servizio AV/AC. Gli investimenti del segmento AV sono rivolti essenzialmente all'adeguamento della flotta esistente (74 ETR 480/500) agli standard tecnologici avanzati delle nuove linee e al forte potenziamento della dotazione con nuovi mezzi (acquisto di 62 nuovi treni).

L'investimento in qualità si evidenzia nella riduzione dell'età media del parco rotabile, che per le Carrozze Intercity si riduce del 10%, mentre per i Complessi (*ETR, treni Tilting*) si stabilizza nel corso degli anni di piano.

La capacità di auto-finanziare gli impegni di spesa per gli investimenti è basata anche sulla previsione di aumenti tariffari previsti esclusivamente nei servizi liberalizzati, dove non sono previsti corrispettivi/contributi dallo Stato e dalla Pubblica Amministrazione. L'incremento tariffario proposto è pari a circa un 35-40% complessivo, ancora insufficiente, peraltro, per allineare le tariffe con quelle dei principali operatori europei (*attualmente superiori di oltre il 50%*).

La razionalizzazione industriale, realizzata attraverso un processo di efficientamento che coinvolge i principali processi produttivi (dal modulo di condotta al processo di manutenzione) consente una riduzione complessiva del costo unitario a Treno.Km del 23% nell'arco di piano (circa il 5% medio annuo).

L'adeguamento delle tariffe, il contratto per il "Servizio universale" e la razionalizzazione industriale, garantiscono la redditività del business. I ricavi operativi crescono di circa un 10% medio annuo anche grazie allo sviluppo dei servizi più remunerativi mentre l'utile a livello di risultato netto è previsto già per il 2008.

M €	'06	'07	'08	'09	10	11
Ricavi operativi	1.827	1.946	2.380	2.557	2.749	3.033
Costi operativi	-1.802	-1.758	-1.793	-1.806	-1.884	-1.982
MOL	25	188	586	751	865	1.051
Risultato Operativo	-269	-80	314	462	558	726
Risultato netto	-455	-204	143	290	406	596

IL TRASPORTO MERCI

La crescita dei volumi di traffico merci del 19% (4.300 milioni di Tonnellate.Km incrementali) è realizzata grazie ad un nuovo posizionamento competitivo per lo sviluppo del traffico sugli assi/valichi e lungo i corridoi europei di traffico.

Le modalità di trasporto sviluppate sono il trasporto combinato (+4.8% medio annuo pari ad oltre 2.500 milioni di Tonnellate.Km incrementali), con una forte attenzione alla crescita del traffico intermodale sia marittimo che stradale, e il trasporto a treno completo di media/lunga distanza (+5.4% medio annuo pari ad oltre 2.800 milioni di Tonnellate.Km incrementali) ed il trasporto internazionale.

Il trasporto a carro singolo è razionalizzato (-5.7% medio annuo pari ad una riduzione di circa 1.100 milioni di Tonnellate.Km) mantenendo un forte presidio del traffico d'affluenza agli assi/valichi e ai principali terminal del reticolo logistico, opportunamente dimensionato.

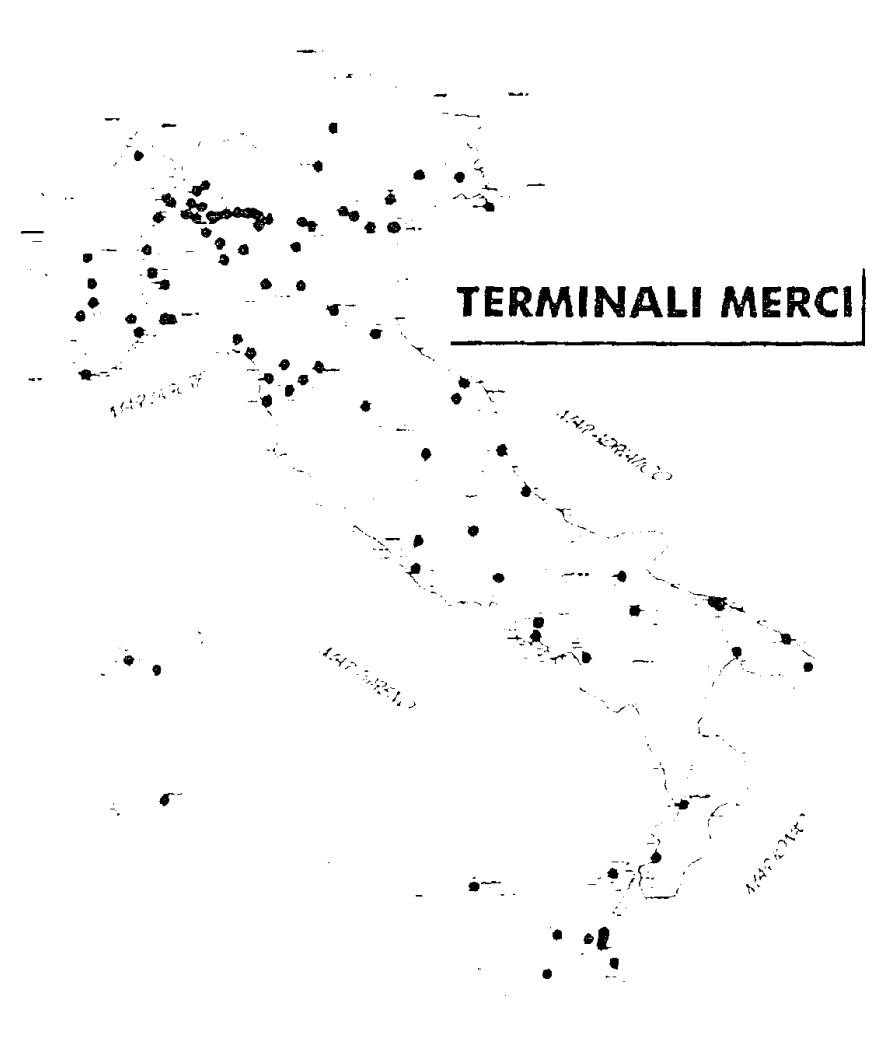
Questi volumi di domanda sono "soddisfatti" attraverso un'offerta costante (+0.4% nel periodo di piano) pari a circa 60 milioni di Treni.Km complessivi, e un forte aumento, di circa il 15%, del carico medio per singolo treno, con circa 460 Tonnellate trasportate/Treno al 2011.

Gli attuali trend economici e finanziari del trasporto merci evidenziano un livello di perdite cumulate con forti criticità sulla continuità aziendale del business. Il Piano industriale 2007-2011, individua le attività necessarie allo sviluppo "sostenibile" del business, a garanzia di un nuovo equilibrio economico e patrimoniale:

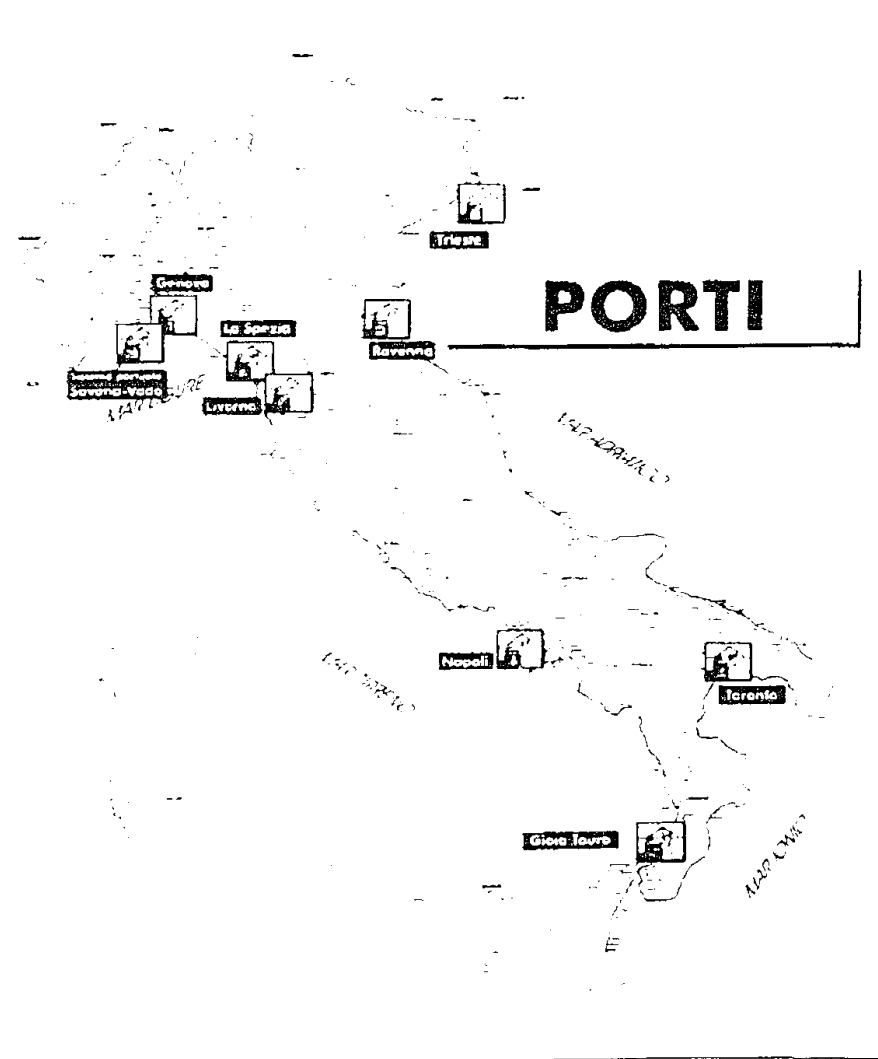
- ✓ una forte razionalizzazione industriale (concentrazione impianti, modulo di condotta)
- ✓ la concentrazione del portafoglio attività su filiere con prospettive positive di sviluppo e redditività (chimica, siderurgia, ecc.)
- ✓ l'integrazione con il nuovo operatore logistico realizzato dal Gruppo per la terminalizzazione door to door e la consegna al cliente finale
- ✓ una ricapitalizzazione pari a circa 2.000 milioni di euro (copertura perdite, finanziamento investimenti incrementali: 1.000 milioni di euro nel 2008 e 1.000 milioni di euro nel 2009) da effettuarsi mediante capitale pubblico attraverso la procedura di aiuti di stato approvata da Bruxelles.

La razionalizzazione degli impianti e dei terminali merci migliora l'efficienza e l'efficacia dell'attuale capacità di servizio concentrando i terminali sulle grandi direttrici europee, valorizzando gli impianti dimensionati per significativi bacini di domanda ed integrando nel reticolo anche la gestione dei terminal portuali.

Reticolo impianti merci (a regime)



Terminali portuali (a regime)



La razionalizzazione industriale, realizzata attraverso un processo di efficientamento che coinvolge i principali processi industriali (*soprattutto il modulo di condotta*) deve consentire una forte riduzione complessiva del costo unitario a Treno.Km pari al 23% nell'arco di piano (*circa il 6.4% medio annuo*). Gli investimenti in materiale rotabile di tipo interoperabile sono necessari oltre che per lo sviluppo del traffico sulle principali direttrici europee anche per il presidio della quota di mercato del Gruppo sui valichi alpini (*Asse Nord, Svizzera e Austria, quota mercato Trentitalia pari al 70%*). Sono inoltre necessari investimenti strumentali alla fornitura di servizi di logistica, in considerazione dell'esigenza che l'operatore disponga di infrastrutture e dotazioni tecniche adeguate. In totale gli investimenti previsti per il business merci sono pari a circa 1.300 milioni di euro. La razionalizzazione industriale e il nuovo posizionamento competitivo, insieme alla ricapitalizzazione sopra citata garantiscono la sostenibilità economico finanziaria del business. I ricavi operativi crescono di circa il 43% mentre il pareggio a livello di risultato netto è previsto per il 2011.

M €	'06	'07	'08	'09	10	11
Ricavi operativi	953	882	973	1.037	1.179	1.264
Costi operativi	-1.285	-1.246	-1.193	-1.107	-1.082	-1.080
MOL	-332	-364	-219	-69	97	184
Risultato Operativo	-487	-479	-336	-197	-44	32
Risultato netto	-899	-539	-391	-229	-69	0

LA GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA

La crescita dei volumi di traffico del 25% (*87 milioni di Treno.Km incrementali*) è realizzata grazie allo sfruttamento commerciale dei quadruplicamenti realizzati con l'infrastruttura AV/AC (*circa 20 milioni di Treno.Km incrementali al 2011*) e al successivo "sbottigliamento" dei nodi con lo sviluppo del traffico nelle grandi aree metropolitane (*32 milioni di Treno.Km incrementali*). La concorrenza di imprese ferroviarie si rafforza nel periodo di piano passando dagli attuali 6.5 milioni di Treno.Km ai 36 milioni circa del 2011, confermando tassi di crescita elevati nel

business merci (*oltre il 36% medio annuo*), e prospettive di sviluppo nel business passeggeri, nei servizi redditizi quali il trasporto AV, con quote di mercato, per questo segmento, pari al 15% nel 2011.

Gli obiettivi di Piano per RFI sono coerenti con lo sviluppo intrapreso dalla società nel corso degli ultimi anni:

- ✓ Equilibrio economico nell'arco di piano del Gestore dell'Infrastruttura (*d.lgs. 188/03*).
- ✓ RFI come market unit ai sensi della classificazione EUROSTAT
- ✓ Prosecuzione negli interventi di completamento rete infrastrutturale "forte" di interconnessione europea
- ✓ Mantenimento standard qualità e sicurezza della rete ferroviaria per perseguire un ulteriore trasferimento di quote di traffico passeggeri e merci da gomma a ferrovia

La razionalizzazione industriale, realizzata attraverso un processo di efficientamento operativo ottenuto anche attraverso il ri-disegno organizzativo e l'introduzione di modelli gestionali più performanti per il business (*Operations*), consente una riduzione complessiva del costo unitario a Treno.Km del 15% nell'arco di Piano (*circa il 2,8% medio annuo*). I ricavi operativi crescono di circa un 34% mentre il pareggio a livello di risultato netto è previsto per il 2008:

ME	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ricavi operativi	2.302	2.546	2.888	3.003	3.185	3.424
Costi operativi	-2.413	-2.809	-2.664	-2.699	-2.763	-2.859
MOL	-111	-82	224	304	423	565
Risultato Operativo	-161	-137	96	155	209	250
Risultato netto	-197	-200	10	58	108	147

Contratto di Programma con il Gestore dell'Infrastruttura

Alla luce delle nuove modalità di stanziamenti (*trasferimenti in conto impianti*) nonché della carenza di risorse per cassa per gli investimenti infrastrutturali, è necessario definire nuove procedure autorizzative e modalità operative connesse agli impegni che il Gestore ha assunto/dovrà assumere, con specifica menzione alla possibilità di onorarne il rispetto attraverso finanziamenti pubblici commisurati agli effettivi fabbisogni e la cui disponibilità sia garantita nei tempi e nei modi contrattualizzati.

La predisposizione di Contratti pluriennali con valenza di strumenti che impegnano le Parti su un programma di medio/lungo termine realistico e condiviso non può, infatti, prescindere da un quadro di regole chiare ed efficaci i cui meccanismi operativi siano concretamente applicabili. In tale contesto, appare evidente che, prima di procedere alla predisposizione del nuovo Contratto di Programma, siano precisati alcuni importanti principi di contesto, i cui riflessi sui rapporti tra lo Stato e il Gruppo FS sono indubbi.

La dimensione degli stanziamenti per investimenti, configura, soprattutto per l'anno 2008, una situazione di particolare criticità che, se non risolve almeno in termini programmatici, non consente di sottoscrivere impegni che possano poi concretizzarsi in assunzioni di responsabilità esclusiva in capo ad RFI.

Il Dlgs 188/03 stabilisce che il CdP tra il Gestore e lo Stato deve mirare alla realizzazione dell'equilibrio finanziario e degli obiettivi tecnici e commerciali, indicando i mezzi per farvi fronte; esso richiede, altresì, che i conti del Gestore presentino un tendenziale equilibrio economico. E' evidente che i rapporti contrattuali debbano essere rinegoziati in una prospettiva di medio periodo, confermando/ridefinendo il perimetro dell'infrastruttura nazionale oggetto delle prestazioni del Gestore (*prevalentemente manutenzione di linee ed impianti*) in funzione delle risorse che lo Stato è in grado di garantire al sistema ferroviario.

A quanto rappresentato, si possono aggiungere altre difficoltà di dimensionare i valori economici da prevedersi nel Contratto/i con lo Stato al verificarsi delle seguenti condizioni:

- ✓ riduzione dell'ambito delle competenze di RFI a fronte del trasferimento delle medesime in seno ad Organismi di prevedibile istituzione, quali quelli previsti da disegni di legge o da attuazione di direttive comunitarie (*recupero Dir.*

49/2004/CE), segnatamente Authority dei Trasporti ed Agenzia della Sicurezza Ferroviaria;

- ✓ determinazione dei corrispettivi per la fornitura dei servizi remunerati dalle imprese ferroviarie verso i corrispettivi assicurati dallo Stato in conseguenza dell'emanazione del Decreto Attuativo di cui all'art 17, comma 11 DLgs 188/2003;
- ✓ separazione in due contratti o in due sezioni contrattuali ben distinte (*gestione degli investimenti infrastrutturali e gestione corrente dell'infrastruttura*) dei rapporti tra RFI e lo Stato, anche al fine di meglio rappresentare i contributi in conto esercizio come corrispettivi per i servizi di manutenzione ordinaria della rete ferroviaria assicurati da RFI al cliente Stato (*cf. Sec 95 cosiddetto "criterio del 50%"*) per l'esclusione, ai fini contabili, della Società dal settore delle Pubblica Amministrazione nell'ottica di salvaguardia dei conti pubblici e del livello di indebitamento nazionale.

I SETTORI DI NUOVO SVILUPPO

L'ampliamento della gamma di servizi prevista nel Piano è realizzata attraverso la diversificazione delle attività in tre nuovi settori che possono garantire maggiori tassi di sviluppo: i servizi di logistica, i servizi urbani e le valorizzazioni immobiliari, i servizi di ingegneria all'estero.

Il nuovo operatore logistico

Il mercato della distribuzione delle merci, cresciuto in maniera considerevole nel corso dell'ultimo decennio, richiede prestazioni di qualità sempre più elevata, in termini di riduzione dei tempi di resa e di un sempre maggiore numero di prestazioni accessorie (*tracciamento delle merci, servizi di informazione, servizi a valore aggiunto*).

Emerge sempre di più la richiesta di servizi di trasporto integrati che coprono tutta la catena del valore dei processi industriali: dalla raccolta e il relativo magazzinaggio delle materie prime, al trasporto interstabilimento, alla distribuzione finale del prodotto finito. L'esigenza di ulteriori servizi a valore aggiunto orienta il futuro delle imprese del settore

verso la dimensione di operatore logistico integrato in grado di affrontare l'intero ciclo del trasporto.

Il contesto competitivo del settore logistico in Italia ha evidenziato nel corso degli ultimi cinque anni **un processo di internazionalizzazione passiva**: operatori stranieri, presenti nel mercato con operazioni di fusione o di Merger & Acquisition, controllano il settore, presidiando l'interscambio sull'asse nord – sud (*dai grandi porti nord europei ai mercati di destinazione*) delle merci provenienti dal Far East.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato vuole essere protagonista nel processo di riappropriazione nazionale del business logistico con la creazione di un **nuovo operatore logistico**, che ha l'obiettivo di arrivare, entro il 2010, ai vertici del mercato nazionale.

Il nuovo operatore ha come obiettivo lo sviluppo dei volumi di trasporto merci su ferro sulle direttrici europee e sulle medie/lunghe distanze, l'integrazione dell'offerta ferroviaria con le altre modalità di trasporto su direttrici differenti, l'aumento della redditività con l'offerta di servizi a valore aggiunto, anche costruendo partnership con player di dimensioni mondiali.

Il nuovo operatore sarà in grado, quindi, di offrire in ogni singolo terminal/impianto del reticolo distributivo, tutti i servizi tipici della catena del valore della logistica:

- ✓ Stoccaggio
- ✓ Inventario
- ✓ Gestione ordini in arrivo e partenza (*Picking*)
- ✓ Allestimento (*Packaging e Packing*)
- ✓ Distribuzione
- ✓ Gestione prodotti danneggiati (*Reverse Logistics*)
- ✓ Servizio post-vendita

I servizi urbani e le valorizzazioni immobiliari

I nuovi servizi urbani hanno la missione di riorganizzare gli asset non strumentali del Gruppo in una logica di valorizzazione della nuova area di business dei servizi integrati alle città e al territorio, a partire dal nuovo ruolo delle stazioni ferroviarie.

Il diverso funzionamento delle grandi città che gradualmente si sono evolute verso modelli organizzativi policentrici, modifica la percezione della stazione come punto nodale di traffico.

La saturazione del traffico automobilistico e lo sviluppo del trasporto ferroviario nelle grandi aree metropolitane "veicola" i movimenti delle persone dalle periferie verso il centro delle città attraverso una rete di trasporti pubblici realizzata con l'integrazione di diverse modalità di trasporto: cooperazione tra le aziende di trasporto, armonizzazione di orari, tariffe e modalità di vendita dei biglietti (*integrazione dei servizi al cittadino*).

Le stazioni hanno il vantaggio di essere ubicate nel cuore delle città, sulle linee di penetrazione urbana e possono quindi svolgere **la funzione di centri di mobilità** e di elementi chiave dell'informazione ai viaggiatori che utilizzano reti di trasporto interconnesse.

L'integrazione tra la stazione ferroviaria e l'ambiente circostante agevola l'interazione con il tessuto urbano. Le stazioni assumono il ruolo di elementi primari di scambio, non solo trasportistico ma anche economico e sociale, superando la visione strumentale della stazione come mera infrastruttura di supporto e servizio al treno, ma elevandola al ruolo di **luogo per la città, polo multimodale e di servizi integrato con la vita della città.**

La riqualificazione urbanistica dei complessi di stazione, l'aumento delle superfici valorizzabili dovuto alla creazione di mezzanini, piani ammezzati, ballatoi, nonché il recupero e la riqualificazione di aree dismesse è realizzata nell'ottica di ampliare la gamma di servizi resi al cliente finale (*offerta parcheggi, informazione al pubblico e integrazione ferro/gomma*).

L'ottimizzazione della redditività del patrimonio immobiliare del Gruppo Ferrovie dello Stato non strumentale all'esercizio dell'attività ferroviaria è vincolata anche al raggiungimento di elevati standard qualitativi di gestione al servizio della collettività urbana (*manutenzione, pulizia e sicurezza*).

Fra gli altri investimenti infrastrutturali, si ricordano inoltre, nell'ambito delle azioni di sviluppo per i servizi urbani, gli investimenti (*in collaborazione con le società controllate Grandi Stazioni, Cento Stazioni e Metropark*) per la riqualificazione delle aree di stazione (*spesa prevista di circa 700 milioni di euro nell'arco di piano*).

Nuova offerta internazionale dei servizi di ingegneria

I Servizi di Ingegneria all'estero hanno la missione di esportare il "know how specifico e le migliori expertise" del Gruppo Ferrovie dello Stato nella progettazione e gestione di grandi opere ferroviarie, valorizzando il relativo Brand.

Il raggiungimento del target di "migliore infrastruttura europea" nella sicurezza del trasporto ferroviario, e il significativo background acquisito nella progettazione di linee ad alta velocità e dei sistemi di segnalamento e controllo rende il Gruppo Ferrovie dello Stato in grado di esportare le migliori esperienze tecnologiche e gestionali disponibili nel settore.

Lo sviluppo dei servizi di ingegneria all'estero è realizzato attraverso le seguenti attività:

- ✓ Progettazione e direzione lavori di nuove linee ferroviarie
- ✓ Ristrutturazione delle linee ferroviarie esistenti
- ✓ Progettazioni impianti di manutenzione materiale rotabile
- ✓ Progettazione e direzione lavori di nuovi complessi di stazione
- ✓ Ristrutturazione di complessi di stazioni esistenti

Lo sviluppo di queste attività è di particolare attenzione in quei mercati emergenti con grande domanda di investimenti infrastrutturali:

- ✓ Europa dell'Est e Russia,
- ✓ Mediterraneo,
- ✓ Medio oriente e Cina.

NUOVA ORGANIZZAZIONE INDUSTRIALE

Il miglioramento della competitività del Gruppo Ferrovie dello Stato è realizzato con una nuova organizzazione industriale, capace di concretizzare, con maggiore efficienza, il potenziamento qualitativo e quantitativo dell'offerta di servizi, garantendo, al cliente finale, una maggiore qualità ed efficacia.

La nuova organizzazione industriale "responsabilizza verticalmente" i singoli business in portafoglio e li gestisce integralmente attraverso la suddivisione in cinque macro aree di attività:

CORPORATE				
Servizi ai Passeggeri	Servizi alle merci	Servizi all'Infrastruttura	Servizi urbani	Altri Servizi
MiLunga Percorrenza (Mercato) ✓ Alta Velocità ✓ Eurostar MiLunga Percorrenza (Contratto di Servizio) ✓ Intercity/Espressi Trasporto Locale (Contratto di Servizio) ✓ Aree Metropolitane ✓ Nodi Trasporto Locale (Servizi Aggiuntivi) Gomma (Contratto di Servizio) Gomma (Servizi Aggiuntivi)	Trazione/Manovra (Mercato) ✓ Corridoi Europei ✓ Assi e Valichi Trazione/Manovra (contratto di Servizio) ✓ Reticolo non redditizio Logistica	Contratto di Servizio: ✓ Gestione della Circolazione Contratto di programma: ✓ Investimenti e manutenzione straordinaria ✓ Manutenzione ordinaria e Gestione Impianti strumentali esercizio ferroviario ✓ Navioazione	✓ Stazioni (aree commerciali) ✓ Parcheggi ✓ Progetti Sviluppo urbano	✓ Servizi di Ingegneria • Nazionali • Internazionali ✓ Rete TLC

L'innovazione tecnologica è a supporto della razionalizzazione dei singoli processi industriali e dell'organizzazione del lavoro, comportando, nelle attività tipicamente ferroviarie, una riduzione delle necessità occupazionali del Gruppo.

Lo sviluppo del trasporto nei nodi metropolitani e nei business relativi al nuovo operatore logistico integrato, i nuovi servizi integrati alle città e i servizi di ingegneria all'estero, richiedono un incremento del fabbisogno di personale, sicché gli effetti della razionalizzazione sui processi industriali "tradizionali" (condotta; organizzazione territoriale della circolazione) saranno limitati e rientreranno nelle normali logiche del turn-over.

Il business relativo ai nuovi servizi urbani, per la sua caratteristica di "forte capillarità e diffusione geografica", è inoltre in grado di sviluppare un indotto con ricadute occupazionali molto elevate sia in zone ad elevata densità di lavoro che in zone "meno avvantaggiate".

I settori di nuovo sviluppo richiedono nuove categorie professionali, in grado di diversificare il mix di competenze del Gruppo e di valorizzarne ulteriormente la forza lavoro:

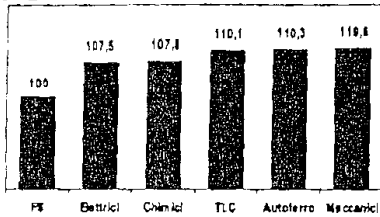
- ✓ Professionisti di real estate financing
- ✓ Addetti per la parte commerciale dei servizi immobiliari
- ✓ Logistic e Inventory manager
- ✓ Gruisti e addetti alla movimentazioni dei pallet
- ✓ Esperti sistemi di packing/packaging dei singoli colli
- ✓ Forza lavoro qualificata per attività internazionali

La nuova organizzazione industriale realizza quindi una riorganizzazione del "fattore lavoro", resa inoltre necessaria da un confronto con le principali imprese concorrenti, sia estere che italiane, che evidenziano per il Gruppo FS sia costi unitari orari più elevati (+9% nei confronti delle ferrovie tedesche), sia un numero di ore di lavoro inferiore (36 ore/settimana per i dipendenti FS contro le 40 ore/settimana dei ferrovieri tedeschi, in procinto di diventare 42 ore).

La crescente apertura alla concorrenza del mercato del trasporto ferroviario implica, oltre alle azioni previste nel Piano Industriale, anche processi di armonizzazione di carattere normativo/regolatorio nel settore, fra i quali:

- ✓ Definizione di regole di base comuni per il lavoro da applicarsi alle imprese di trasporto ferroviario (*CCNL unico di settore, manovra regimi orario*)
- ✓ Regolamentare i fattori competitivi verso altre "modalità" di trasporto (*strada, in primis*):
 - regole base per contratti di lavoro e regimi orario
 - progressiva equiparazione degli standard di sicurezza
- ✓ Estensione degli armonizzatori sociali previsti per l'industria anche al comparto ferroviario.

Benchmark nazionale: ore lavorabili da CCNL



Benchmark nazionale: Ferie/Permessi

	FS	RTC	FNM
Lavoro Settimanale	36 h	42 h	39h37 h
Ferie	25	22	22
Permessi	3		2
EX Festività	4		4
Totale	32	22	28

Benchmark internazionali: ore di lavoro

	Lavoro Settimanale	Limite Condotto	Ferie
FS	36 h	7 h A/R + 0,5 h	32 gg
DB	40 h	Pax: 8 h + 1 h; Mercoledì: 9 h + 1 h	30 gg
SNCF	39 h	9 h diurne; 7 h notturne	28 gg

Benchmark internazionale: costo lavoro

	Costo Totale (M€)	Consolidamento Medio (N)	Costo Unitario (€)	Costo Unitario/orario (€h)
FS	4.823	95.988	48,2	30,9
DB	7.454	164.834	45,2	28,6
SNCF	7.895	170.854	46,2	29,1

Delta Costo unitario orario FS vs. DB pari a +9%

Appendice: Tabelle economico - finanziarie

Tabella 1: Conto Economico consolidato (*Gruppo Ferrovie dello Stato*)

MC	2004	2005	2006	Δ%	2007	Δ%	2008	Δ%	2009	Δ%	2010	Δ%	2011	Δ%
Ricavi da mercato	3.607	3.735	4.052	8%	4.213	4%	4.707	12%	5.159	10%	5.751	11%	6.270	12%
Compensivi da P.A.	3.117	3.139	2.654	-15%	3.137	7%	3.101	-1%	2.721	-3%	2.707	6%	2.434	-9%
Ricavi operativi	6.718	6.876	6.706	-2%	7.360	8%	8.368	14%	8.847	7%	9.758	9%	10.819	11%
Costo del lavoro	4.470	4.593	4.738	3%	4.753	1%	4.693	-1%	4.632	-1%	4.685	1%	4.757	2%
Altri costi netti	-1.925	-2.153	-2.647	-27%	-2.552	-5%	-2.723	-6%	-2.727	0%	-2.963	-5%	-3.034	-2%
Costi operativi	4.396	4.745	7.386	10%	7.360	-1%	7.421	1%	7.363	-1%	7.685	2%	7.950	4%
MDL	323	129	450	660%	0	100%	945	1.504	1.504	66%	2.204	38%	2.968	35%
Ammort. Accidi e Diversi	319	-502	114	52%	105	7%	107	14%	83	-10%	113	14%	115	2%
Risultato Operativo	4	-373	-1.363	-396%	-709	-50%	139	120%	706	111%	1.191	67%	1.793	51%
Gestione Finanziaria	6	9	71	100%	28	121%	97	10%	293	1%	312	2%	310	-1%
Gestione Strutturale	55	70	574	437%	430	252%								
Imposte	-179	-170	-116	-14%	-182	14%	-190	3%	-227	14%	-211	-15%	-240	12%
Risultato netto	-125	-464	-2.116	-326%	-496	65%	-366	47%	196	154%	710	256%	1.399	93%

Tabella 2: Stato Patrimoniale consolidato (*Gruppo Ferrovie dello Stato*)

MC	2005	2006	Δ%	2007	Δ%	2008	Δ%	2009	Δ%	2010	Δ%	2011	Δ%
Capitale Circolante Netto	3.753	3.444	-8%	1.906	-44%	2.605	37%	3.216	23%	4.040	26%	4.821	19%
Capitale Immobilizzato Netto	62.271	65.801	6%	54.420	-13%	57.830	6%	59.562	3%	60.472	1%	61.242	1%
Altri Fondi	-9.535	-10.221	-7%	-8.814	7%	-9.781	-11%	-9.813	0%	-9.839	0%	-9.887	0%
Capitale Investito Netto	56.489	60.125	6%	48.512	-14%	50.644	4%	52.885	4%	54.873	4%	56.176	4%
Mezzi Propri	38.538	36.250	-6%	35.680	-3%	36.284	2%	37.480	3%	38.208	2%	39.597	3%
Posizioni Finanziarie Netto	17.951	23.875	33%	10.852	-41%	14.350	32%	15.475	8%	15.484	0%	16.579	7%
Totale Coperture	56.489	60.125	6%	48.512	-14%	50.644	4%	52.885	4%	54.873	4%	56.176	4%
D/E	0,5	0,7	33%	0,3	-33%	0,4	33%	0,4	0%	0,4	0%	0,4	0%

Tabella 3: Rendiconto Finanziario consolidato (Gruppo Ferrovie dello Stato)

	2007	2008	Δ%	2009	Δ%	2010	Δ%	2011	Δ%	Cumulato
Risultato netto	896	-366	-47%	196	-154%	718	266%	1.369	93%	1.241
Variazione Circolante	1.538	698	-145%	611	-12%	-824	35%	-761	-5%	-1.377
Variazione Altri Fondi	-406	-24	-94%	22	-193%	26	20%	46	81%	-334
Flusso di cassa operativo	495	-1.088	-350%	393	-64%	-79	-60%	666	930%	-476
Ammortamenti	657	728	11%	806	11%	934	15%	1.077	16%	4.200
Investimenti netti (*)	3.096	4.139	34%	2.528	33%	1.841	27%	1.947	6%	13.461
Flusso di cassa investimenti	-2.439	-3.410	-40%	-1.732	43%	-910	-47%	-770	15%	-9.261
Fabbisogno complessivo	-2.003	-4.498	125%	-2.125	-53%	-989	-53%	-116	-88%	-9.730
Variazione Mezzi Propri		1.000		1.000	0%					2.000
Variazione Posizione Finanziaria Netta	2.003	3.498	75%	1.125	-63%	989	-12%	116	-89%	7.731

(*) Valori al netto dei Contributi Ampliati

Tabella 4: Conto Economico società Trenitalia SpA

ME	2004	2005	2006	Δ%	2007	Δ%	2008	Δ%	2009	Δ%	2010	Δ%	2011	Δ%
Rivendita macchinari	3.117	3.189	3.241	3%	3.536	4%	2.762	-11%	4.061	8%	4.513	12%	5.150	13%
Contributi del P.A.	1.720	1.746	1.640	-5%	1.774	2%	2.124	14%	2.291	5%	2.616	9%	2.477	-12%
Ricavi operativi	4.837	4.935	4.881	0%	5.310	9%	4.886	-12%	6.351	7%	7.129	11%	7.627	13%
Costo del servizio	-2.597	-2.582	-2.653	-3%	-2.943	-12%	-2.526	16%	-2.442	-4%	-2.453	1%	-2.545	-2%
Altri costi netti	-2.058	-2.265	-2.651	-24%	-2.745	-23%	-2.813	-2%	-2.323	1%	-2.381	-7%	-3.276	-39%
Costi operativi	-4.655	-4.847	-5.304	13%	-5.688	8%	-5.339	0%	-4.765	1%	-4.834	-1%	-5.791	5%
Margine Operativo Lordo	282	89	-873	-1033%	27	-105%	710	1200%	1.586	70%	1.681	3%	2.319	38%
Ammort. Accidi e Diversi	-428	-537	-637	-19%	-411	-4%	-410	-1%	-714	-5%	-703	6%	-712	-6%
Risultato Operativo	-147	-479	-1.210	153%	-690	61%	-29	105%	494	17%	978	55%	1.506	15%
Imposta Finanziaria	77	65	151	127%	141	6%	124	-13%	262	106%	231	-12%	171	-26%
Carbione Straordinaria	19	18	-562	-1412%	400	261%								
Imposte	-96	-85	-64	-10%	-101	-4%	-134	-2%	-119	-15%	-142	-21%	-120	-20%
Risultato netto	-320	-532	-1.689	167%	-840	68%	-370	-31%	123	-133%	690	365%	1.272	12%

Tabella 5: Conto Economico società RFI SpA

M€	2004	2005	2006	Δ%	2007	Δ%	2008	Δ%	2009	Δ%	2010	Δ%	2011	Δ%
Risultato netto	1.327	1.145	1.401	19%	496	35%	1.509	2%	1.734	15%	1.355	11%	2.144	59%
Risultato prima D.F.A.	1.294	1.251	1.001	-20%	1.111	11%	1.224	10%	1.101	-10%	81	-92%	61	-25%
Ricavi operativi	2.341	2.434	2.302	-5%	2.546	5%	2.968	16%	3.003	1%	3.186	6%	3.424	7%
Costo dell'avvio	1.525	1.562	1.536	-2%	1.573	1%	1.554	-1%	1.653	6%	1.725	4%	1.734	0%
Altri ricavi	150	114	117	3%	140	16%	161	15%	141	-13%	107	-24%	115	8%
Costi operativi	-2.340	-2.396	-2.413	-1%	-2.609	-9%	-2.654	-2%	-2.699	-2%	-2.763	-2%	-2.859	-3%
MOL	1	38	-111	-633%	52	53%	224	460%	304	36%	423	39%	666	54%
Amort. Accumb. Deval.	-25	-50	-53	-44%	-75	-12%	-123	-71%	-149	-21%	-214	-44%	-315	-47%
Risultato Operativo	-33	-21	-161	-244%	-137	-53%	98	170%	166	16%	209	24%	250	20%
Imposta Rifiuti	1	1	1	0%	1	0%	1	0%	1	0%	1	0%	1	0%
Gestione Strad. Veicolo	22	25	23	-8%	24	4%	24	0%	24	0%	24	0%	24	0%
Imposte	17	17	21	29%	14	-20%	16	22%	15	-6%	59	18%	61	3%
Risultato netto	0	0	-197		-200	-33%	10	105%	69	452%	108	67%	147	36%