



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE
ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI INFORMATIVI, STATISTICI E LA COMUNICAZIONE

UFFICIO DI STATISTICA

SISTEMA STATISTICO NAZIONALE

Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti



Anni 2010-2011



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione
ed i Sistemi Informativi e Statistici

Direzione Generale per i Sistemi Informativi, Statistici e la Comunicazione

Ufficio di Statistica

SISTEMA STATISTICO NAZIONALE

Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti Anni 2010-2011

Contenuti del Volume e del Cd-Rom allegato

Volume: Prefazione e Presentazione
Introduzione
Capitoli da I a IX

Cd-Rom: Prefazione e Presentazione
Introduzione
Capitoli da I a IX
Approfondimenti (Capitoli X e XI)
Appendice e Confronti Internazionali

Su file a parte:
Il Diporto Nautico in Italia
Altre statistiche di settore

Indice

Prefazione del Ministro	Pag. VII
Presentazione del Direttore Generale per i Sistemi Informativi, Statistici e la Comunicazione. . . .	» IX
Introduzione	» 1
D) Analisi statistico economica.	» 1
1 - Economia internazionale	» 1
2 - Unione Economica e Monetaria	» 4
3 - Economia italiana.	» 6
3.1 - Informazioni di sintesi	» 6
3.1.1 - Introduzione alle nuove tabelle statistiche di contabilità nazionale	» 8
3.1.2 - Conto economico delle risorse e degli impieghi	» 8
3.1.3 - Unità di lavoro per attività economica.	» 12
3.1.4 - Indici dei prezzi al consumo	» 13
4 - Statistiche di contabilità nazionale sui trasporti, le costruzioni e le altre attività economiche. .	» 15
4.1 - Valore aggiunto	» 15
4.2 - Costi intermedi	» 20
4.3 - Unità di lavoro.	» 23
4.4 - Redditi da lavoro dipendente per unità di lavoro dipendente.	» 26
4.5 - Retribuzioni lorde per unità di lavoro dipendente	» 30
4.6 - Investimenti.	» 34
4.7 - Spese delle famiglie	» 34
4.8 - Indici dei prezzi al consumo per i trasporti.	» 37
5 - Conto economico consolidato della Pubblica Amministrazione e spesa pubblica per i trasporti.	» 40
6 - Imprese di settore.	» 42
7 - Traffico di merci e di passeggeri	» 46
8 - Scambi con l'estero di merci e di servizi connessi ai trasporti	» 50
9 - Scioperi nei trasporti	» 52
II) Infrastrutture, lavori pubblici e politiche abitative	» 54
10 - Infrastrutture strategiche e Legge Obiettivo.	» 54
11 - Localizzazione di opere infrastrutturali di rilievo nazionale	» 64
12 - Programmi di riqualificazione, trasformazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio . .	» 70
12.1 - P.R.U.S.S.T	» 70
12.2 - Riqualificazione e trasformazione urbana.	» 73
13 - Caratteri strutturali dei lavori pubblici.	» 76
14 - Attività in materia di studio e monitoraggio dell'abusivismo edilizio.	» 81
Cap. I - Spese del settore pubblico per i trasporti	» 83
I.1 - Spesa di Stato, Aziende ed Enti Pubblici di settore.	» 83
I.2 - Spesa delle Regioni e delle Province Autonome.	» 93

I.3 - Spesa delle Province	Pag.	95
I.4 - Spesa dei Comuni Capoluogo di Provincia	»	99
I.5 - Spesa consolidata del settore pubblico	»	104
I.6 - Investimenti su trasporti ed infrastrutture previsti dalle Leggi Finanziarie	»	104
Cap. II - Spese dei privati per i trasporti	»	106
II.1 - Evoluzione del parco circolante delle autovetture	»	106
II.2 - Spesa per l'acquisto e l'esercizio delle autovetture ad uso privato	»	107
II.3 - Spese di operatori privati	»	110
Cap. III - Infrastrutture per i servizi di rete	»	112
III.1 - Dighe di competenza statale	»	112
III.2 - Infrastrutture, produzione e consumi di energia elettrica	»	114
III.3 - Telecomunicazioni.	»	117
III.3.1 - Contesto macroeconomico.	»	117
III.3.2 - Internet	»	117
III.4 - Trasporti per condotta	»	118
III.4.1 - Oleodotti.	»	118
III.4.2 - Gasdotti	»	119
III.5 - Finanziamento delle reti idriche nelle Aree sottoutilizzate.	»	120
III.5.1 - Premesse.	»	120
III.5.2 - Programma di opere idriche.	»	120
Cap. IV - Trasporti ferroviari e altri ad impianti fissi	»	122
IV.1 - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	»	122
IV.2 - Altre Imprese ferroviarie	»	133
IV.2.1 - Imprese ferroviarie regionali (ex ferrovie in concessione ed in gestione governativa) ..	»	134
IV.2.2 - Traffico delle Imprese ferroviarie in regime di licenza e di tutte le Imprese ferroviarie	»	137
IV.3 - Tranvie	»	138
IV.4 - Metropolitane.	»	139
IV.5 - Impianti a fune.	»	141
Cap. V - Trasporti su strada	»	144
V.1 - Sistema viario nazionale	»	144
V.1.1 - Estensione stradale.	»	144
V.1.2 - Traffico su Autostrade concesse	»	145
V.2 - Mercato dell'auto nuova ed usata.	»	147
V.3 - Veicoli circolanti, patenti di guida ed esiti degli esami di guida	»	151
V.3.1 - Veicoli circolanti	»	151
V.3.2 - Patenti di guida	»	154
V.3.3 - Esiti degli esami per il conseguimento della patente di guida	»	155
V.4 - Trasporto merci su strada	»	156
V.5 - Trasporto pubblico locale	»	157
Cap. VI - Navigazione interna e trasporti marittimi	»	166
VI.1 - Navigazione interna	»	166
VI.1.1 - Infrastrutture idroviarie	»	166
VI.1.2 - Rete idroviaria dell'Italia Settentrionale	»	168
VI.1.3 - Infrastrutture, flotta, traffico passeggeri e merci nella navigazione interna	»	170

VI.2 - Navigazione marittima	Pag.	171
VI.2.1 - Infrastrutture portuali	»	171
VI.2.2 - Infrastrutture per la nautica da diporto	»	173
VI.2.3 - Consistenza della flotta mercantile e da pesca	»	174
VI.2.4 - Consistenza delle unità da diporto	»	176
VI.2.5 - Trasporto merci e passeggeri	»	176
VI.3 - Collegamenti con le Isole	»	179
VI.4 - Monitoraggio dell'industria cantieristica navale	»	186
VI.4.1 - Sintesi dell'attività	»	186
VI.4.2 - Risultati	»	186
Cap. VII - Trasporti aerei	»	189
VII.1 - Traffico negli aeroporti italiani	»	189
VII.2 - Traffico di passeggeri da e verso l'estero	»	196
Cap. VIII - Esternalità derivanti dai trasporti	»	200
VIII.1 - Incidentalità nei trasporti ferroviari	»	200
VIII.2 - Incidentalità nei trasporti su strada	»	202
VIII.3 - Incidentalità nei trasporti aerei	»	205
VIII.4 - Incidentalità nei trasporti marittimi	»	205
VIII.4.1 - Navi commerciali e da pesca di stazza lorda superiore alle 100 tonnellate	»	205
VIII.4.2 - Incidentalità delle diverse tipologie di trasporti marittimi	»	208
VIII.5 - Emissioni di alcune sostanze inquinanti	»	211
VIII.5.1 - Stima delle emissioni di PM ₁₀ delle autovetture	»	211
VIII.5.2 - Emissioni di anidride carbonica, ossidi di azoto e composti organici volatili	»	214
VIII.6 - Raccolta di materiale inquinante	»	216
VIII.6.1 - Batterie al piombo	»	216
VIII.6.2 - Oli usati	»	216
VIII.7 - Indicatori dell'Osservatorio ambientale sulle città	»	217
Cap. IX - Domanda di mobilità	»	225
IX.1 - Quadro strutturale della mobilità feriale	»	225
IX.2 - Mezzi di trasporto utilizzati	»	231
IX.3 - Soddisfazione	»	232

(Solo su Cd-Rom)

Approfondimenti

Cap. X - Logistica ed interporti	»	233
X.1 - Premessa	»	233
X.2 - Introduzione al Piano Nazionale della Logistica	»	234
X.3 - Valichi	»	235
X.4 - Politiche ferroviarie per le merci	»	236
X.5 - Trasporto aereo	»	237
X.6 - Linee di intervento prioritarie delle piattaforme logistiche	»	238
X.7 - Condivisione interministeriale delle scelte	»	239
X.8 - Intermodalità, comodalità e sistema a rete degli interporti - Sollecitazioni e priorità	»	239
X.9 - Porti	»	241
X.10 - Sistema fluviale	»	243
X.11 - Autotrasporto	»	243
X.12 - Politiche di city logistics	»	244

X.13 - Outsourcing logistico e politiche di filiera	Pag. 244
X.14 - Piattaforma telematica per il trasporto merci, logistica e ambiente.	» 246
X.15 - Progetto formazione per i trasporti e logistica.	» 247
X.16 - Misure di intervento, monitoraggio e valutazione effetti.	» 247
X.17 - Interporti finanziati dallo Stato.	» 248
Cap. XI - Reti di trasporto trans-europee (TEN-T)	» 251
XI.1 - Revisione del sistema TEN-T nazionale	» 251
XI.2 - Analisi per modalità di trasporto.	» 252
XI.3 - Autostrade del mare	» 253
XI.4 - Rete stradale	» 253
XI.5 - Rete ferroviaria	» 254
XI.6 - Freight corridors (corridoi ferroviari merci).	» 254
XI.7 - Corridoi ERTMS (European Rail Train Managing System)	» 255
XI.8 - Rete portuale	» 255
XI.9 - Rete di interporti	» 255
XI.10 - Rete aeroportuale	» 255
XI.11 - Vie di navigazione interna.	» 256
XI.12 - Analisi finanziaria	» 256
XI.13 - Contributi europei ai progetti nazionali	» 256

Appendice

Tabelle, figure, paragrafi di Appendice per Capitolo di riferimento, Confronti Internazionali e informazioni contenute nel Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti - Anni 2010-2011	» 262
Tabelle, figure e paragrafi di Appendice	» 267
Confronti Internazionali	» 463

* * *

Contenuto del Volume: *Prefazione del Ministro*
Presentazione del Direttore Generale per i Sistemi Informativi, Statistici e la Comunicazione
Introduzione (Analisi Statistico Economica, Infrastrutture, Lavori Pubblici e Politiche Abitative)
Dal Capitolo I al Capitolo IX

Contenuto del Cd-Rom: *Prefazione del Ministro*
Presentazione del Direttore Generale per i Sistemi Informativi, Statistici e la Comunicazione
Introduzione (Analisi Statistico Economica, Infrastrutture, Lavori Pubblici e Politiche Abitative)
Dal Capitolo I al Capitolo IX
Approfondimenti (Capitoli X e XI)
Confronti Internazionali
Appendice

Su cartelle a parte, sempre su Cd-Rom:
Il Diporto Nautico in Italia (ultima edizione)
Mercato dell'auto nuova ed usata
Esiti degli esami di guida
Incidentalità stradale
Rapporto sui sinistri marittimi
Collegamenti tra i Porti
Cantieristica navale
Approfondimenti - Reti TEN-T
Altri dati

Prefazione

Mi pregio di curare la prefazione al Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, giunto quest'anno alla sua quarantesima edizione.

Desidero, innanzitutto, ringraziare gli Uffici del Ministero, gli Enti e tutti gli operatori del settore coinvolti nella realizzazione del volume che, nel contesto delle statistiche ufficiali dell'Italia, fornisce dati ed informazioni di significativa rilevanza ai fini dell'analisi sullo stato e sull'evoluzione delle infrastrutture e dei trasporti.

Le indagini conoscitive che il Conto racchiude svolgono un preliminare e fondamentale ruolo di supporto e di previsione volto all'orientamento delle scelte da compiere, ai fini della programmazione delle priorità politiche e settoriali dell'immediato futuro.

La delicatissima situazione economica e finanziaria che il nostro Paese sta attraversando, nel contesto dei sistemi economici più avanzati, richiede un impegno di straordinaria rilevanza da parte di tutte le sue componenti sia politiche che economiche e della società civile, finalizzato al conseguimento, quanto più tempestivo, di tutti gli obiettivi governativi tesi a salvaguardare lo sviluppo e la crescita della Nazione, quali il risanamento ed il rigore dei conti pubblici, l'efficacia ed una maggiore efficienza dei servizi, l'equità fiscale e le pari opportunità tra i cittadini.

Gli obblighi e gli impegni assunti dal Governo e dal Parlamento nei confronti del Paese e dell'Unione Europea impongono, a tal fine, riforme strutturali che consentano all'Italia di recuperare il rilevante ritardo accumulato sul piano infrastrutturale, nonché nell'ambito della concorrenza dei mercati.

Il quadro programmatico di settore, delineato con la recente Direttiva Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prevede - al di là delle indispensabili azioni di ammodernamento e di valorizzazione dell'Amministrazione - una serie di interventi e progetti basilari per lo sviluppo, la crescita e la competitività delle differenti aree del settore dei trasporti e delle infrastrutture.

In particolare, sono stati individuati i seguenti obiettivi fondamentali per il conseguimento dello sviluppo e del risanamento settoriale:

- interventi nel contesto delle infrastrutture, volti a ridimensionare il ritardo accumulato negli ultimi anni in un ambito che gioca un ruolo portante per lo sviluppo economico. A tale proposito, sono stati approntati dal Governo nuovi strumenti normativi, al fine di snellire pregresse procedure autorizzative obsolete o farraginose ed attirare, con maggiore facilità, capitali privati da impiegare nella costruzione delle infrastrutture di interesse nazionale e strategico, nonché potenziare l'interconnessione infrastrutturale tra le Aree territoriali del Paese;*

- incrementare la funzionalità dell'intero sistema trasportistico attraverso l'integrazione tra le diverse modalità, il miglioramento del trasporto pubblico locale, il sostegno ed il rafforzamento del trasporto ferroviario, aereo e per vie d'acqua, insieme al riassetto delle Società e degli Organismi di settore che fanno riferimento al Ministero;*

- miglioramento degli attuali livelli di sicurezza, con particolare riferimento al trasporto stradale e marittimo e, per quanto riguarda le infrastrutture, ai cantieri ed agli edifici scolastici.*

Ed è proprio alla luce dei rilevanti compiti imposti dall'attuale congiuntura, finalizzati anche ad individuare e conseguire nuovi obiettivi di sviluppo e crescita, che le informazioni statistiche di settore si confermano un prezioso strumento di conoscenza e verifica preventiva per orientare al meglio le decisioni da assumere sul piano politico e programmatico, nell'interesse del Paese.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Dr. Corrado Passera

Presentazione

Sono lieto di presentare l'edizione del Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, per il biennio 2010-2011 (CNIT 2010-2011), pubblicazione stabilmente inserita nel Programma Statistico Nazionale che, anche quest'anno, si presenta ricca di qualificate informazioni di settore.

Tengo a sottolineare che l'edizione 2010-2011 è stata incrementata e valorizzata grazie all'apporto di nuove analisi statistiche, diffuse per la prima volta, relative ad ulteriori tematiche afferenti all'andamento ed all'ampliamento delle conoscenze nel settore.

Colgo l'occasione per ringraziare non solo l'Ufficio di Statistica del Sistan del nostro Ministero per l'efficace e competente lavoro svolto, ma anche tutti coloro che, a vario titolo, grazie alla loro professionalità e al loro prezioso intervento, hanno contribuito attivamente alla redazione e all'ampliamento del volume, sia durante la fase di rilevazione dei dati, sia per la loro successiva elaborazione e organizzazione. Mi riferisco al personale di questo Ministero appartenente ad altri Uffici, ai collaboratori di altre Pubbliche Amministrazioni e a coloro che operano nel settore privato.

Le statistiche curate e rese fruibili con il Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti rappresentano, ormai da decenni, una preziosa fonte divulgativa e didascalica che offre agli utenti pubblici e privati un'ampia rassegna sullo stato e sull'evoluzione del settore.

Il CNIT 2010-2011 compendia più di novanta tra rilevazioni ed elaborazioni di settore, inserite tra i differenti Capitoli, le Appendici ed altre statistiche. Trattasi di dati, rapporti ed informazioni molteplici che di anno in anno vengono fatti oggetto di puntuali revisioni ed aggiornamenti metodologici. La maggior parte dei risultati presentati nel volume si riconduce essenzialmente ai lavori inseriti nel Programma Statistico Nazionale per le tematiche di competenza del Ministero.

Le tabelle e le statistiche racchiuse e commentate nel CNIT colgono sostanzialmente l'evoluzione dei principali aggregati di settore nell'ambito dei conti economici nazionali, ponendo inoltre l'attenzione sulle spese per i trasporti sostenute dallo Stato e dagli Enti Pubblici Territoriali, le infrastrutture di trasporto, i mezzi, i flussi di traffico, l'offerta e la domanda di trasporto per modalità, il mercato dell'auto e le patenti, il trasporto pubblico locale, le caratteristiche dei porti e degli interporti, le imprese di settore e le loro attività, il Piano nazionale della logistica, le esternalità derivanti dai trasporti, le realizzazioni infrastrutturali previste dalla Legge Obiettivo e da altra normativa nazionale, le reti di trasporto trans-europee, i caratteri strutturali dei lavori pubblici, i programmi di riqualificazione, trasformazione urbana e di sviluppo del territorio.

Tra gli innumerevoli e molteplici contesti di natura economica, sociale e logistica rilevati ed oggettivati nell'ambito del settore dei trasporti, mi preme porre in risalto i risultati conseguiti dal nostro Paese sul piano della sicurezza stradale. I dati evidenziano, a tale riguardo, un calo del 42,4% del numero delle vittime nell'ultimo decennio. Ferma, in proposito, è la volontà dell'Amministrazione volta a perseguire, con ancor più elevato rigore, nuovi obiettivi di ulteriore, rapida riduzione degli attuali indici di incidenza.

Desidero, infine, porre l'accento sull'importante ruolo di supporto alle scelte ed agli orientamenti, nei diversi ambiti di intervento di competenza istituzionale, che sempre più la statistica ufficiale sta estrinsecando, con lo specifico compito di fornire al Paese, con continuità e sempre maggiore verosimiglianza, informazioni dettagliate, aggiornate e di elevata qualità, per le politiche di sviluppo finalizzate alla crescita economica e sociale nel consesso delle economie e delle democrazie avanzate, per il miglioramento del livello dei servizi offerti alla collettività, alla luce delle esigenze dei cittadini e del territorio.

IL DIRETTORE GENERALE
PER I SISTEMI INFORMATIVI, STATISTICI E LA COMUNICAZIONE

Dr. Renato Poletti

Capitolo IV

Trasporti ferroviari e altri ad impianti fissi

Il Capitolo, articolato in cinque Paragrafi, illustra l'evoluzione del settore dei trasporti ad impianti fissi in Italia; in particolare: a) i Paragrafi IV.1 e IV.2 offrono statistiche relative al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e ad altre ferrovie; b) i Paragrafi IV.3, IV.4 e IV.5 sono dedicati al trasporto pubblico locale relativamente a tranvie, metropolitane ed impianti a fune. Ulteriori informazioni sono, infine, riportate in Appendice.

IV.1 - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane⁽¹⁾

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, uno dei principali gruppi industriali italiani, opera lungo tutto il sistema del trasporto ferroviario: dalla progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture ferroviarie, al trasporto passeggeri e merci, ai servizi di logistica e alla gestione delle stazioni e delle altre proprietà immobiliari, sia sul territorio nazionale che all'estero.

Nel 2010 il Gruppo, lungo una rete di 16.704 chilometri, ha realizzato un'offerta di trasporto di circa 8.000 treni al giorno muovendo complessivamente oltre 620 milioni di viaggiatori e più di 46 milioni di tonnellate di merci (cfr. Tab. IV.1.1 e Fig. IV.1.1A in Appendice).

Il modello organizzativo del Gruppo (cfr. Fig. IV.1.2A in Appendice) consente, in coerenza con la completa liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario realizzata in Italia in forme più ampie rispetto alle norme emanate dall'Unione Europea, processi di governance efficaci al fine di presidiare un corretto posizionamento competitivo nei singoli mercati di appartenenza.

Nel 2010 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane comprendeva 58 società consolidate, controllate o collegate, oltre alla capogruppo e ad 8 società partecipate e non consolidate.

La capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA, il cui capitale sociale è interamente detenuto dal Ministero dell'Economia e Finanze, svolge funzioni di indirizzo e coordinamento strategico, mentre le altre Società del Gruppo operano secondo le proprie missioni specifiche.

Tra le principali società del Gruppo si ricordano Trenitalia (che gestisce le attività di trasporto passeggeri e di logistica), Rete Ferroviaria Italiana (RFI, cui è attribuito il ruolo di Gestore dell'Infrastruttura), Italferr (che opera sul mercato italiano e internazionale nel campo dell'ingegneria dei trasporti ferroviari), Ferservizi (che gestisce per il Gruppo le attività di *back office* non direttamente connesse all'esercizio ferroviario), FS Logistica (che gestisce i servizi di logistica), FS Sistemi Urbani (che opera per la valorizzazione del patrimonio del Gruppo non funzionale all'esercizio ferroviario per i servizi integrati urbani), Fercredit (società di servizi finanziari), Grandi Stazioni (società di servizi per la riqualificazione e la gestione delle principali stazioni ferroviarie italiane), Centostazioni (che opera per la valorizzazione, riqualificazione e gestione degli immobili ferroviari distribuiti sul territorio nazionale).

(1) Paragrafo redatto dall'Ing. Mario Tartaglia - Responsabile Modelli e Studi Strategici - Direzione Centrale Strategie e Pianificazione - Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. I dati contenuti nel presente Paragrafo sono relativi all'anno di esercizio 2010 e possono differire da quelli pubblicati in altri contesti in relazione alla definizione delle variabili considerate.

Assetto normativo e regolatorio nazionale

L'indirizzo, la programmazione e la regolazione del trasporto ferroviario in ambito nazionale sono di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il Ministero, attraverso la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario, esercita le proprie funzioni nei seguenti principali ambiti di attività:

- supporto all'esercizio dei poteri dell'azionista delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA;
- atto di concessione della rete ferroviaria nazionale e relativa vigilanza;
- servizi di trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza, contratti di servizio, servizi di trasporto merci per ferrovia, interventi finanziari di settore;
- licenze, canoni di accesso alla rete ferroviaria⁽²⁾, normativa nazionale e comunitaria, liberalizzazioni;
- indirizzo e vigilanza sull'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF);
- interoperabilità, limitatamente all'esercizio ed al materiale rotabile, nonché alla manutenzione, al controllo, al comando, al segnalamento ed alle relative applicazioni telematiche.

Attraverso la Direzione Generale per le Infrastrutture Ferroviarie e per l'Interoperabilità Ferroviaria, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha inoltre competenza nei seguenti settori:

- concessione, contratti di programma, piani di investimento ed analisi economiche relativi alle infrastrutture di settore;
- programmazione degli interventi di settore e relative procedure approvative;
- vigilanza sull'attuazione dei programmi infrastrutturali di settore;
- vigilanza sulla gestione del patrimonio immobiliare di settore;
- coordinamento e vigilanza sui concessionari di rete infrastrutturali di settore;
- dismissione linee ferroviarie;
- interoperabilità ferroviaria e normativa tecnica, relativamente all'infrastruttura ed agli aspetti tecnico-normativi in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie;
- rapporti con gli organismi comunitari per la definizione delle specifiche tecniche per l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo, relativamente all'infrastruttura.

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) è stata istituita sulla base dell'art. 4 del D. Lgs n. 162/2007 (recepimento della Direttiva relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie 2004/49/CE) ed ha cominciato ad operare dal 16 giugno 2008. L'ANSF, che ha riunito in un unico soggetto una serie di competenze in materia di sicurezza in precedenza esercitate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla società RFI S.p.A. del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, è un soggetto tecnicamente indipendente rispetto a tutti gli operatori del trasporto ferroviario. L'Agenzia svolge principalmente le seguenti funzioni:

- definire il riordino del quadro normativo in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria;
- verificare l'applicazione delle norme adottate;
- validare processi autorizzativi e omologativi di sistemi, sottosistemi e componenti;
- rilasciare i certificati di sicurezza alle Imprese Ferroviarie e le autorizzazioni di sicurezza ai gestori dell'infrastruttura.

L'organismo deputato alla regolazione del settore ferroviario è stato individuato nel Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (o sue articolazioni) dall'art. 37 del D. Lgs dell'8 luglio 2003, n. 188, in base a quanto previsto all'art. 30 della Direttiva 2001/14/CE. All'organismo di regolazione sono affidati compiti di vigilanza sulla concorrenza nel mercato del trasporto ferroviario e di risoluzione del relativo contenzioso.

(2) Stabilisce il canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs n. 188/03, di attuazione delle Direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE (ai fini dell'accesso e dell'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, acquisita una motivata relazione da parte del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, previo parere del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano limitatamente ai servizi di loro competenza, è stabilito il canone dovuto per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Il decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità Europee).

Con l'art.2 del D.L. 135/2009 (Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di Giustizia delle Comunità Europee) è stato modificato il suddetto art.37, assegnando le funzioni di organismo di regolazione all'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF), nell'ambito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e riconoscendogli le risorse umane, strumentali e finanziarie necessarie per lo svolgimento dei seguenti principali compiti:

- vigilanza e monitoraggio sulla concorrenza e sul grado di contendibilità dei mercati dei servizi di trasporto ferroviario e dei servizi ad esso inerenti;
- verifica ed esercizio del potere prescrittivo, ai sensi dell'art. 13, comma 1, del D.Lgs 188/2003, con riguardo al prospetto informativo della rete ferroviaria nazionale;
- esercizio del potere conoscitivo di cui all'art. 37, comma 4, del D.Lgs 188/2003;
- partecipazione alle attività di cooperazione, scambio di informazioni e coordinamento su attività, principi e prassi decisionali in ambito internazionale;
- gestione delle questioni giuridiche e dei processi interistituzionali coinvolgenti altri organismi pubblici competenti in materia di concorrenza nel settore del trasporto ferroviario;
- decisioni in relazione ad atti ed attività degli operatori del settore, con particolare riferimento al gestore dell'infrastruttura ferroviaria ed alle imprese ferroviarie;
- attività generali di supporto al Ministro per la definizione delle linee guida per la regolazione del settore e per lo sviluppo della concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari.

L'assetto normativo e regolatorio così delineato garantisce un utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria nazionale con la salvaguardia delle principali funzioni sensibili quali la definizione del pedaggio, il rilascio della licenza e del certificato di sicurezza.

Liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario

La liberalizzazione del mercato ferroviario presenta in Italia un grado di apertura tra i più avanzati in Europa. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri nazionale, non ancora liberalizzato a livello comunitario, l'accesso al mercato è consentito alle imprese ferroviarie con sede in Italia e, se controllate da imprese di Paesi esteri, a condizioni di reciprocità.

A fine 2010 le imprese ferroviarie titolari di licenza di trasporto ferroviario concessa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti erano 50 (al netto delle licenze revocate), di cui 32 munite di certificato di sicurezza.

Sulla rete del Gestore RFI è stata prodotta nel 2010 un'offerta di trasporto pari a 323,9 milioni di treni-km. Di questi, 301,8 milioni sono stati realizzati dall'*incumbent* nazionale Trenitalia, mentre 21,4 milioni sono stati prodotti da altri operatori, con un incremento del 38% circa rispetto al 2009. L'offerta degli operatori terzi, per lo più imprese appartenenti ai principali gruppi pubblici europei, si è attestata, in termini di treni-km, intorno al 6,8% del totale. In riferimento al solo settore merci, tale quota sale a circa il 28% con un incremento di 8 punti percentuali rispetto all'anno 2009 (cfr. Fig. IV.1.3A in Appendice).

Traffico viaggiatori e merci sul territorio nazionale

Per l'anno 2010 i volumi di traffico mostrano una leggera diminuzione nel segmento passeggeri (-2,4% sul dato 2009) ed una flessione più marcata nel traffico merci (-11,9% sul dato 2009) realizzato dalla Divisione Cargo di Trenitalia sul territorio nazionale (cfr. Tab IV.1.1).

La domanda complessiva di trasporto soddisfatta dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane in ambito nazionale si attesta in valore assoluto sui 58,5 miliardi di Unità di Traffico, così composti:

- 43,3 miliardi di viaggiatori-km trasportati per ferrovia dalla società Trenitalia, sia di media/lunga percorrenza che regionale;
- 1,7 miliardi di viaggiatori-km trasportati su gomma dalla società SITA;
- 13,4 miliardi di tonnellate-km trasportate per ferrovia dalla società Trenitalia, Divisione Cargo.

Tali volumi hanno generato per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane un livello complessivo di ricavi da traffico pari a 6.152 milioni di euro di cui 3.659 milioni di euro da mercato, viaggiatori e merci, e 2.493 milioni di euro relativi a contratti di servizio con lo Stato e con gli Enti Pubblici Territoriali. Le prestazioni per contratti di servizio di infrastruttura con lo Stato hanno generato ricavi per 975 milioni di euro.

Tab. IV.1.1- Traffico ferroviario viaggiatori e merci sul territorio nazionale - Anni 2001-2010

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Viaggiatori-km	Mln	46.752	45.956	45.222	45.577	46.527	47.145	45.985	45.766	44.405	43.349
- di cui M/L percorrenza	Mln	27.280	25.973	24.931	24.905	25.485	25.849	24.166	23.586	22.237	20.637
- di cui Regionale	Mln	19.472	19.983	20.291	20.672	21.042	21.296	21.819	22.180	22.168	22.712
Tonnellate-km	Mln	24.352	23.060	22.457	23.271	22.199	22.907	23.289	21.981	15.224	13.405
Viaggiatori trasportati	Mgl	482.800	491.922	498.056	504.402	516.768	540.298	557.871	589.005	586.015	622.290
Tonnellate trasportate	Mgl	86.478	83.209	82.107	83.087	75.288	76.998	77.387	72.174	49.511	46.535
Percorrenza media di un viaggiatore	Km	97	93	91	90	90	87	83	77,1	75,8	69,7
Percorrenza media di una tonnellata	Km	282	277	274	280	295	298	301	305	307	288
Ricavi traffico viaggiatori	Mln €	2.111	2.153	2.149	2.191	2.231	2.292	2.399	2.499	2.564	2.754
- di cui M/L percorrenza	Mln €	1.494	1.510	1.489	1.502	1.510	1.553	1.615	1.694	1.760	1.912
- di cui Regionale	Mln €	617	643	660	689	721	738	784	804	803,6	842
Ricavi da CdS Regionale	Mln €	1.214	1.223	1.225	1.239	1.258	1.273	1.560	1.631	1.756	1.947
Ricavi traffico merci	Mln €	731	711	713	743	724	762	761	769	545	498
Ricavo medio a viagg-km	Cent/€	4,5	4,7	4,8	4,8	4,8	4,8	5,2	5,5	5,8	6,4
- per M/L percorrenza	Cent/€	5,5	5,8	6	6	5,9	6	6,7	7,2	7,9	9,3
- per Regionale	Cent/€	3,2	3,2	3,3	3,3	3,4	3,5	3,6	3,6	3,6	3,7
Ricavo medio da CdS Regionale a viagg-km	Cent/€	6,2	6,1	6	6	6	6	7,2	7,4	7,9	8,6
Ricavo medio a tonn-km	Cent/€	3	3,1	3,2	3,2	3,3	3,3	3,3	3,5	3,6	3,7

Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Dal 2005 i viaggiatori-km comprendono anche i volumi realizzati dalla società Cisalpino AG sul territorio nazionale.

Nel periodo 2001-2010 la domanda di mobilità soddisfatta si è incrementata di circa il 30% (da 482,8 milioni di viaggiatori trasportati a 622 milioni); la percorrenza media di un viaggiatore, nello stesso arco temporale, risulta essere in diminuzione (da 97 km del 2001 a circa 70 del 2010), principalmente per effetto di volumi crescenti nel trasporto regionale rispetto ai livelli della media/lunga percorrenza.

Per quanto riguarda il traffico merci, il livello dei volumi trasportati nel 2010 risente degli effetti negativi che la crisi economica ha determinato sulla produzione industriale: le tonnellate trasportate si attestano a 46,5 milioni con una flessione di circa 6 punti percentuali sull'anno precedente. In diminuzione anche la percorrenza media della singola tonnellata (288 km).

Nel 2010 i ricavi da traffico viaggiatori hanno registrato una crescita rispetto al 2009 di circa il 7% mentre quelli del traffico merci sono diminuiti di circa il 9%. I ricavi medi a viaggiatore-km e a tonnellata-km risultano in linea con quelli dell'anno precedente, entrambi, comunque, fortemente inferiori rispetto ai ricavi dei principali operatori ferroviari europei di riferimento.

Traffico ferroviario viaggiatori di media/lunga percorrenza realizzato sul territorio nazionale

Il traffico viaggiatori della media/lunga percorrenza si è attestato nel 2010 su volumi pari a 20,6 miliardi di viaggiatori-km e 65 milioni circa di viaggiatori trasportati (cfr. Tab. IV.1.2). Orientativamente la percorrenza media, sulla soglia dei 300 km, è indicativa di una maggiore concentrazione della domanda di mobilità ferroviaria su direttrici con distanze non superiori ai 600 km (in particolare si registra una flessione della domanda di trasporto internazionale e notte a causa di una forte concorrenza intermodale da parte dei vettori aerei, soprattutto low cost). Sostanzialmente stabile l'offerta misurata in treni-km, mentre risulta in flessione quella misurata in posti-km offerti (-10% sul 2009) in conseguenza di un più efficace dimensionamento dei fattori produttivi rispetto alle caratteristiche della domanda.

Tab. IV.1.2 - Traffico ferroviario viaggiatori della media/lunga percorrenza - Anni 2001-2010

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Viaggiatori-km	Mln	27.279	25.973	24.930	24.906	25.485	25.849	24.166	23.587	22.237	20.637
Viaggiatori trasportati	Mgl	70.099	68.046	67.725	69.349	72.461	74.497	72.146	70.282	66.067	65.204
Percorrenza media	Km	389	382	368	359	352	347	335	336	337	316
Posti-km	Mln	48.504	49.109	49.066	49.339	50.313	47.210	47.779	46.915	45.460	40.567
Treni-km	Mgl	82.473	82.550	82.574	82.946	83.975	84.686	83.276	80.957	80.056	78.097
% treni arrivati fra 0 e 15' di ritardo	%	87	88	89	90	85	86	89	90	90	91

Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Dal 2005 i dati relativi a viaggiatori-km, posti-km e treni-km comprendono anche i volumi realizzati dalla società Cisalpino Ag sul territorio nazionale. I dati di puntualità sono espressi in "Standard B"; sono esclusi i ritardi dovuti a cause esterne al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (frane, alluvioni, abbattimento barriere e passaggi a livello da parte di terzi, richieste dell'autorità di P.S., ecc.) o a scioperi.

È proseguito nel corso del 2010 un percorso di chiara e separata identificazione dei "servizi a mercato" rispetto ai "servizi universali" rientranti nel perimetro della contribuzione dello Stato.

La definizione dei diversi segmenti di servizio è stata effettuata a partire dall'elenco dei singoli treni offerti, assegnando al cosiddetto "segmento universale contribuito" tutti i treni appartenenti alla lista, condivisa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con l'accordo del 14 marzo 2008, avente per oggetto "l'impegno dei fondi relativo ai servizi pubblici ferroviari passeggeri di media/lunga percorrenza", che contiene i treni contribuiti dallo Stato indipendentemente dalla tipologia di prodotto di appartenenza. Al "segmento mercato profittevole" sono stati assegnati i treni appartenenti prevalentemente ai prodotti Alta Velocità, Eurostar ed Eurostar City, che non rientrano nella lista di cui sopra; tutti gli altri treni previsti nell'orario, diversi dai prodotti del "segmento mercato profittevole" ed al momento esclusi dalla lista dei treni contribuiti dallo Stato, sono stati invece collocati, in questa fase ancora aperta di individuazione della relativa area di appartenenza, in un segmento definito "mercato a margini negativi".

L'andamento del traffico ferroviario nel 2010 evidenzia, quindi, risultati che, per quanto appena sopra specificato, meritano valutazioni differenti. Nel settore viaggiatori media/lunga percorrenza, infatti, i volumi mostrano:

- una crescita dell'1,3% dei viaggiatori-km del "segmento mercato profittevole";
- una flessione (-18,2%) delle unità di traffico del "segmento universale contribuito" e un calo meno rilevante nel segmento "mercato a margini negativi" (-7,9%), in attuazione di quanto richiesto dalla committenza pubblica (come da delibera Cipe n. 122 del 17/12/2009 in cui è stato approvato il Contratto di servizio relativo ai servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza per il periodo 2009-2014).

Confermata, anche per il 2010, la buona performance dell'indice di puntualità per i treni della lunga e media percorrenza giunti a destinazione entro i 15 minuti, con un livello dello stesso indicatore pari al 91,4% (cfr. Tab. IV.1.2).

Traffico ferroviario viaggiatori regionale e metropolitano

I volumi di traffico regionale e metropolitano realizzati nel 2010 (cfr. Tab. IV.1.3) sono sostanzialmente in linea con l'anno precedente: 22,7 miliardi di viaggiatori-km e 557 milioni di viaggiatori, con un tasso medio annuo di crescita dal 2001 rispettivamente dell'1,7% e del 3,4%.

Le prestazioni di trasporto acquistate dalle Regioni sono complessivamente risultate pari ad un volume di 189,2 milioni di treni-km, con un incremento dell'1,1% rispetto all'anno precedente.

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

Con le restanti 6 Regioni (Friuli Venezia Giulia, Campania, Lombardia, Marche, Toscana ed Emilia Romagna) - e con le 2 Province Autonome di Trento e Bolzano - erano già stati stipulati i relativi contratti nel corso del 2008 e 2009.

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

Tab. IV.1.3 - Traffico viaggiatori del trasporto regionale - Anni 2001-2010

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Viaggiatori-km	Mln	19.472	19.983	20.291	20.672	21.042	21.296	21.819	22.180	22.168	22.712
Viaggiatori trasportati	Mgl	412.700	423.876	430.331	435.052	444.307	465.801	479.725	513.672	516.055	557.086
Percorrenza media	Km	47	47	47	48	47	46	45	43	43	41
Posti-km	Mln	66.122	66.804	66.886	68.340	69.583	71.258	71.862	71.351	71.408	71.948
Treni-km	Mgl	169.823	171.375	173.010	177.110	180.514	185.236	185.838	187.485	187.140	189.246
% treni arrivati fra 0 e 15' di ritardo	%	97	97	97	97	96	97	98	98	97	97

Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. I dati di puntualità sono espressi in "Standard B"; sono esclusi i ritardi dovuti a cause esterne al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (frane, alluvioni, abbattimento barriere e passaggi a livello da parte di terzi, richieste dell'autorità di P.S., ecc.) o a scioperi.

La percentuale dei treni del Trasporto Regionale arrivati a destinazione nella fascia 0-15 minuti è risultata in linea con gli stessi risultati ottenuti nel 2009 (97,3%).

Traffico ferroviario merci realizzato sul territorio nazionale

Nel traffico merci i risultati conseguiti nel corso del 2010 hanno risentito degli effetti della crisi economica: in termini sia di tonnellate che di tonnellate-km trasportate per il pubblico, si sono registrate flessioni rispettivamente del 6% e del 12% circa rispetto all'anno precedente (cfr. Tab. IV.1.4). Anche i dati relativi alla produzione mostrano una significativa flessione (-14,8%) in termini di treni-km.

Tab. IV.1.4 - Traffico merci realizzato sul territorio nazionale - Anni 2001-2010

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tonnellate-km nel complesso ^(*)	Mln	24.618	23.143	22.637	23.465	22.408	23.084	23.445	22.116	15.353	13.501
Tonnellate-km trasportate per il pubblico	"	24.352	23.060	22.457	23.271	22.199	22.907	23.289	21.981	15.224	13.405
di cui tonn-km al netto dei carri privati vuoti	Mln	22.008	20.701	20.297	21.047	20.131	20.868	21.197	19.918	13.569	12.037
Variaz. % tonn-km c/pubblico su anno prec.	%	-2,60	-5,30	-2,60	3,60	-4,60	3,20	1,70	-5,60	-30,74	-11,95
Tonnellate trasportate nel complesso ^(*)	Mgl	87.919	83.492	82.528	83.614	75.886	77.438	77.774	72.502	49.768	46.720
Tonnellate trasportate per il pubblico	"	86.479	83.209	82.107	83.087	75.288	76.998	77.387	72.174	49.511	46.535
di cui tonn. al netto dei carri privati vuoti	Mln	78.757	75.319	74.284	75.479	68.678	70.605	70.761	65.888	44.471	42.348
Variaz. % tonn. c/pubblico su anno prec.	%	-1,30	-3,80	-1,30	1,20	-9,40	2,30	0,50	-6,70	-31,40	-6,01
Percorrenza media per il pubblico	"	282	277	274	280	295	298	301	305	307	288
Treni-km merci	Mgl	62.420	61.700	58.805	62.270	58.309	60.217	57.465	52.311	36.110	30.775
Tonnellate trasportate per treno	Tonn	394	375	385	377	384	383	408	423	425	439

(*) Il traffico nel complesso comprende anche quello svolto per esigenze di servizio (aziendali interne).

Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

La flessione dei volumi trasportati si ritrova anche analizzando il traffico per modalità di trasporto (cfr. Tab. IV.1.5), sia nelle tonnellate che nelle tonnellate-km, del tradizionale e del combinato.

Tab. IV.1.5 - Traffico merci realizzato sul territorio nazionale per modalità di trasporto - Anni 2001-2010

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tonnellate-km trasportate	Mln	24.352	23.060	22.457	23.271	22.199	22.907	23.289	21.981	15.224	13.405
- Tradizionale	"	15.242	14.014	13.364	13.836	12.842	13.361	13.483	12.688	8.890	8.136
- Combinato	"	9.110	9.046	9.093	9.435	9.357	9.546	9.806	9.293	6.333	5.269
Tonnellate trasportate	Mgl	86.479	83.209	82.107	83.087	75.288	76.998	77.387	72.174	49.511	46.535
- Tradizionale	"	49.732	46.394	44.550	44.804	40.801	42.916	43.151	39.817	26.581	26.034
- Combinato	"	36.747	36.815	37.557	38.283	34.487	34.082	34.236	32.358	22.930	20.501

Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Nel corso del 2010 la “Divisione Cargo” ha proseguito il percorso di ristrutturazione avviato negli anni precedenti, finalizzato a interrompere l’andamento economico negativo registrato negli anni, a migliorare l’efficienza delle strutture produttive ed a modificare il reticolo di offerta sui servizi più profittevoli. Agendo sui prezzi (sostanzialmente in linea con quelli del 2009), è riuscita a mantenere i volumi pianificati a treno completo e “multi cliente”.

L’analisi del traffico merci per tipologia di servizio sul territorio nazionale per il 2010 (cfr. Tab IV.1.6), in termini di tonnellate-km, ha registrato una flessione del traffico internazionale, nelle due componenti import ed export di circa il 9%; anche il traffico interno presenta un decremento dell’ordine del 13% rispetto al 2009.

Tab. IV.1.6 - Traffico di merci per tipologia di servizio sul territorio nazionale - Anni 2002-2010

		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tonnellate-km trasportate per il pubblico:	Mln	23.060	22.457	23.271	22.199	22.907	23.289	21.981	15.224	13.405
- Tonn-km in servizio interno	“	11.269	11.338	12.388	12.786	13.501	13.459	12.791	8.726	7.519
- Tonn-km in esportazione	“	3.832	3.606	3.616	3.052	3.178	3.582	3.298	2.323	2.104
- Tonn-km in importazione	“	7.950	7.507	7.255	6.336	6.207	6.227	5.887	4.173	3.780
- Tonn-km in transito	“	9	6	12	25	21	21	5	1	1
Tonnellate trasportate per il pubblico:	Mgl	83.209	82.107	83.087	75.288	76.998	77.387	72.174	49.511	46.535
- Tonnellate in servizio interno	“	30.871	30.489	32.690	33.560	36.122	35.844	33.407	23.179	20.947
- Tonnellate in esportazione	“	17.725	17.896	17.377	14.221	14.301	15.242	14.086	9.802	9.520
- Tonnellate in importazione	“	34.593	33.711	33.000	27.467	26.542	26.268	24.673	16.529	16.066
- Tonnellate in transito	“	20	11	20	40	33	33	9	2	2

Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Anche nel 2010 si è confermato un forte sbilanciamento dei flussi di traffico internazionale: il volume in import è infatti quasi il doppio del traffico in export in termini di tonnellate-km. In particolare, in ambito ferroviario, la Germania rappresenta il principale Paese di origine/destinazione degli scambi commerciali con l’Italia.

Nel 2010 la Divisione Cargo di Trenitalia ha trasportato circa 1.300 milioni di tonnellate-km di merci pericolose (cfr. Tab IV.1.7), pari a circa il 10% del volume complessivo. Tale tipo di trasporto è disciplinato dal D.lgs n.41/1999. La Tab. IV.1.7 mostra le merci trasportate classificate in base al RID (Regolamento Internazionale per il trasporto di merci pericolose per ferrovia: categorie definite nei regolamenti concernenti il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia, denominati RID, approvati ai sensi della direttiva 96/49/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996).

Tab. IV.1.7 - Traffico ferroviario di merci pericolose sul territorio nazionale - Anni 2009-2010

Codice RID	Descrizione RID	2009		2010	
		Tkm (migliaia)	Percorrenza media (km)	Tkm (migliaia)	Percorrenza media (km)
1	Esplosivi	232	395	1.274	326
2	Gas, compressi, liquefatti o disciolti sotto pressione	783.878	526	454.793	458
3	Materie liquide infiammabili	527.660	262	459.205	266
7	Materie radioattive	616	309	238	309
8	Materie corrosive	135.703	332	152.478	312
9	Sostanze pericolose diverse	101.928	369	93.008	327
4.1	Materie solide infiammabili	52.778	543	19.891	321
4.2	Materie soggette a combustione spontanea	1.595	254	723	272
4.3	Materie che, a contatto con l’acqua, sviluppano gas infiammabili	8.335	238	7.007	207
5.1	Sostanze comburenti	17.997	381	13.091	284
5.2	Perossidi organici	140	155	906	442
6.1	Sostanze tossiche	99.822	356	97.843	311
6.2	Sostanze infettanti	-	-	5	169
Totale complessivo		1.730.685	372	1.300.462	329

Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Infrastruttura ferroviaria e rete Alta Velocità-Alta Capacità

Nel 2010 la lunghezza della rete ferroviaria è di 16.704 km di cui 11.906 km di linee elettrificate; dei 16.704 chilometri totali, 7.513 km sono linee a doppio binario (cfr. Tab IV.1.8).

Tab. IV.1.8 - Estensione della rete ferroviaria - Anni 2001-2010

Chilometri e percentuali	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008	2009	2010
Rete elettrificata	10.864	10.891	10.966	11.044	11.364	11.455	11.531	11.727	11.727	11.887	11.906
%	67,8	68,1	68,7	69,4	70	70,3	70,6	70,9	70,9	71,2	71,3
Rete non elettrificata	5.171	5.094	4.999	4.871	4.862	4.840	4.804	4.802	4.802	4.798	4.798
%	32,2	31,9	31,3	30,6	30	29,7	29,4	29,1	29,1	28,8	28,7
Totale Rete	16.035	15.985	15.965	15.915	16.225	16.295	16.335	16.529	16.529	16.686	16.704
Rete a semplice binario	9.805	9.720	9.667	9.554	9.451	9.397	9.285	9.223	9.223	9.192	9.191
%	61,1	60,8	60,6	60	58,3	57,7	56,8	55,8	55,8	55,1	55
Rete a doppio binario	6.230	6.265	6.298	6.362	6.774	6.898	7.050	7.306	7.306	7.493	7.513
%	38,9	39,2	39,4	40	41,7	42,3	43,2	44,2	44,2	44,9	50
Rete con blocco automatico	5.434	5.459	5.505	5.558	5.829	5.861	6.023	6.283	6.283	6.451	6.473
%	33,9	34,2	34,5	34,9	35,9	36	36,9	38	38	39	39

Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Il completamento della rete Alta Velocità-Alta Capacità (AV-AC) Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno, considerata la più grande opera infrastrutturale pubblica realizzata nel Secondo Dopoguerra, ha avviato una profonda rivoluzione nel settore dei trasporti nazionali modificando sostanzialmente la mobilità tra i maggiori centri metropolitani con collegamenti più frequenti e cadenzati. Grazie alla piena operatività della “metropolitana veloce d’Italia”, che raggiunge i più importanti centri urbani del Paese attraversando un’area dove si concentra il 65% della domanda di trasporto, si è dato inizio sia a un percorso di riequilibrio in favore della modalità ferroviaria - notoriamente più eco-compatibile - sia a un progressivo processo di alleggerimento della rete storica con benefici per il traffico regionale e metropolitano e per quello merci. La rete Alta Velocità-Alta Capacità si articola nelle seguenti tratte:

- Torino-Milano: attiva da febbraio 2006 fra Torino e Novara, la linea è operativa dal dicembre 2009 anche nel tratto tra Novara e Milano;

- Milano-Bologna: la linea è operativa dal 14 dicembre 2008, con un collegamento tra i due capoluoghi regionali in 65 minuti;

- Bologna-Firenze: attivata nel dicembre 2009, è un’opera di grandissima ingegneria ferroviaria che, sviluppandosi in galleria per il 93% della sua lunghezza, permette di spostarsi tra le due città, attraversando gli Appennini, in soli 37 minuti;

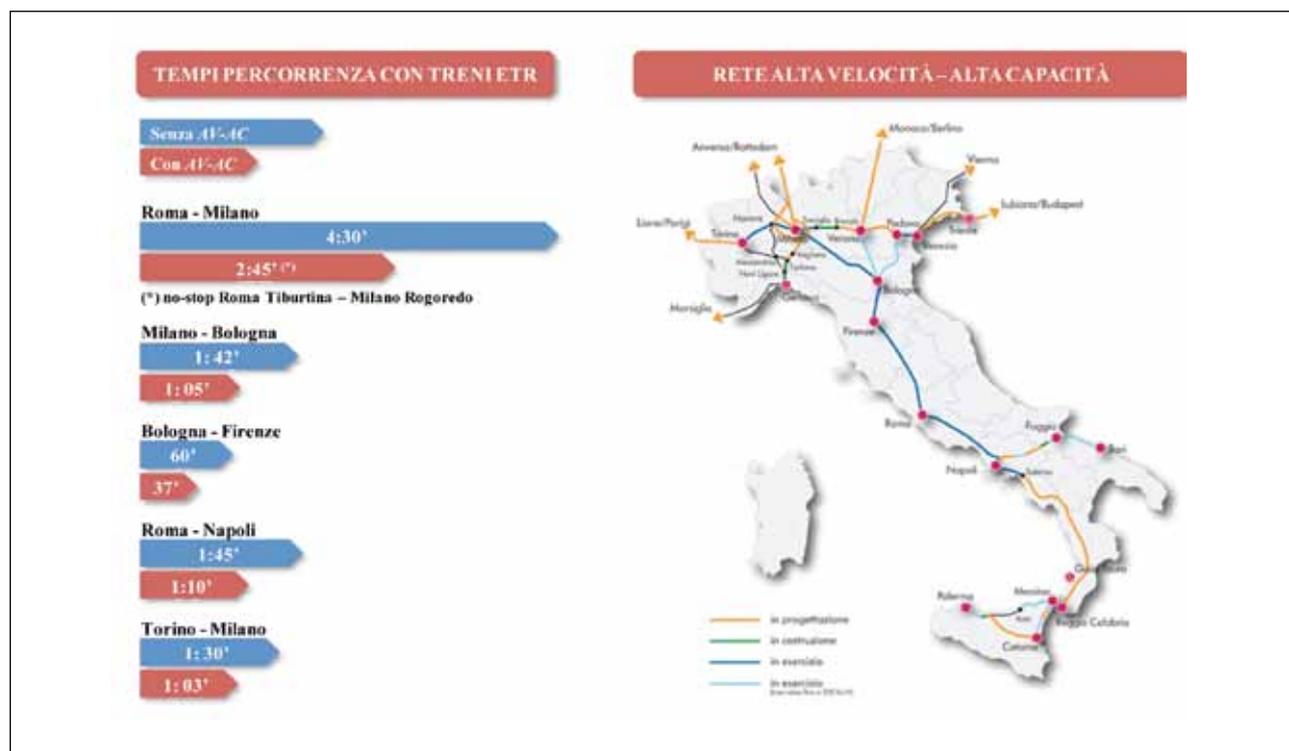
- Firenze-Roma: conosciuta come “Direttissima” e già attiva dall’inizio degli anni ’80, è stata prima linea ad Alta Velocità in Europa;

- Roma-Napoli: operativa in gran parte da dicembre 2005. Il 13 dicembre 2009 è entrata in esercizio commerciale anche l’ultima tratta da Gricignano a Napoli, allacciando così la rete AV-AC al sistema dei trasporti campano;

- Napoli-Salerno: la linea, attiva da giugno 2008, realizza, quale prolungamento della linea AV-AC Roma - Napoli, il collegamento veloce Nord-Sud liberando l’attuale linea costiera Napoli - Torre Annunziata - Salerno per l’esclusivo servizio metropolitano.

Il sistema Alta Velocità-Alta Capacità costituisce, inoltre, un enorme vantaggio per il Paese anche dal punto di vista ambientale: i venti milioni di viaggiatori che nel 2010 hanno scelto l’Alta Velocità del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane hanno contribuito, in un anno, ad alleggerire di oltre 500 mila tonnellate di CO₂. Ogni passeggero produce, infatti, mediamente il 70% di gas serra in meno se viaggia in treno piuttosto che in aereo e il 60% in meno se preferisce i treni all’auto. Dall’entrata in esercizio dell’Alta Velocità la penetrazione dei servizi denominati Freccie (Frecciarossa, Frecciargento e Frecciabianca) è costantemente cresciuta sottraendo sempre più viaggiatori alle altre modalità (ad esempio, oltre il 50% delle persone che si spostano fra Roma e Milano oggi lo fa sui treni del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane).

Fig. IV 1.1 - Rete Alta Velocità-Alta Capacità



Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Risorse umane e produttività del lavoro

Al 31 dicembre 2010 il numero dei dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si è attestato a 80.153 unità (cfr. Tab IV.1.9).

Tab. IV.1.9 - Consistenza del personale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - Anni 2001-2010

Personale	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
A fine anno	102.982	102.607	100.784	99.305	97.599	98.002	93.573	89.431	84.962	80.153
Media annua	109.922	102.598	101.946	100.259	99.057	98.447	96.187	91.441	87.422	82.566

Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

È proseguito anche nel 2010 il processo di razionalizzazione che ha connotato l'azione gestionale del triennio 2007-2009. La significativa riduzione di personale, resa possibile sia dalle azioni organizzative realizzate nell'ambito delle singole società che dall'introduzione di nuove tecnologie, è stata in gran parte conseguita attraverso il ricorso a politiche di incentivazione all'esodo che hanno consentito di gestire senza conflitti e criticità il ridimensionamento della forza impiegata.

La produttività del personale, misurata come "Unità di Traffico per addetto", si è incrementata del 4% raggiungendo le 754.000 unità; in crescita anche quella misurata in "Treni-km per addetto" con un incremento del 6% rispetto all'anno precedente (cfr. Tab. IV.1.10).

Il miglioramento della competitività del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si concretizza nella maggiore efficienza conseguita negli ultimi anni che, pur con la contingenza della crisi economica manifestatasi nel 2009, abbinata al potenziamento qualitativo e quantitativo dell'offerta di servizi garantisce al cliente finale migliore qualità ed efficacia.

Tab. IV.1.10 - Indicatori di produttività del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - Anni 2001-2010

Produttività del personale		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Unità di Traffico per addetto	Migliaia	663	691	682	706	709	727	739	781	724	754
Treni-km per addetto	Unità	2.950	3.149	3.194	3.367	3.417	3.512	3.559	3.694	3.700	3.923

Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Parco rotabile

Il parco rotabile operativo della società Trenitalia a fine 2010 era costituito da 2.837 mezzi di trazione (di cui 1.767 elettrici), da 7.476 carrozze e da 30.331 carri per il trasporto merci. Non sono inclusi nelle quantità appena citate i complessi di trazione, le automotrici diesel ed elettriche (cfr. Tab. IV.1.11).

Tab. IV.1.11 - Consistenza del parco rotabile operativo - Anni 2001-2010

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Totale mezzi di trazione	3.580	3.421	3.352	3.316	3.297	3.272	3.140	3.070	2.949	2.837
- Mezzi di manovra	1.215	1.157	1.086	1.074	1.064	1.045	1.045	1.030	836	790
- Trazione elettrica	1.959	1.876	1.880	1.858	1.854	1.855	1.751	1.729	1.790	1.767
- Trazione diesel	406	388	386	384	379	372	344	311	323	280
Totale mezzi trainati	75.678	58.449	57.614	57.461	52.695	52.630	52.352	45.328	38.831	37.992
- Carrozze viaggiatori	9.324	8.508	8.319	8.024	8.058	7.943	8.038	7.614	7.487	7.476
- Bagagliai postali e altro	427	280	140	409	395	314	314	314	185	185
- Carri per il pubblico	59.216	45.233	44.612	45.415	40.982	41.106	41.398	35.300	30.319	30.331
- Carri di servizio	6.711	4.428	4.543	3.613	3.260	3.267	2.602	2.100	840	n.d.

n.d. = non disponibile.

Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Investimenti

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha realizzato nel corso del 2010 investimenti per un totale di 4.143 milioni di euro⁽³⁾ (cfr. Fig. IV.1.4A in Appendice), in flessione del 21,1% rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nel 2009 perché sono venuti a completamento gli investimenti sulle linee Alta Velocità/Alta Capacità messe in servizio nel dicembre 2009. Tuttavia il Gruppo si conferma il primo gruppo industriale come dimensione di investimenti realizzati in Italia.

Con riferimento ai benefici derivanti dal completamento nel 2009 del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli-Salerno, si possono senz'altro annoverare:

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

In particolare sono stati realizzati interventi legati all'infrastruttura per 3.078 milioni di euro, così articolati:

- il 62% della spesa destinato al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e alle tecnologie, dedicando particolare impegno alla realizzazione di investimenti finalizzati all'innalzamento dei livelli di sicurezza e al miglioramento dell'efficienza della gestione della circolazione ferroviaria;
- il 38% della spesa destinato alla realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (ammodernamento e potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

(3) Tale ammontare corrisponde al totale degli investimenti tecnici del periodo iscritti nei Bilanci delle Società del Gruppo, al lordo dei contributi conto impianti ricevuti, rettificato escludendo gli anticipi erogati a fronte di opere da realizzare e comprendendo gli anticipi erogati, in quanto corrispondenti ad opere ormai realizzate, le rettifiche di valore per adeguamento delle modalità di rilevazione contabile del *leasing* al principio internazionale IAS 17 (iscrizione dei beni acquisiti dal Gruppo in *leasing* fra le immobilizzazioni dello stato patrimoniale) e le altre rettifiche di consolidamento.

Per quanto riguarda gli investimenti nell'ambito del trasporto, sono stati contabilizzati circa 483 milioni di euro destinati al miglioramento della qualità dei servizi offerti (con l'obiettivo di rendere il parco mezzi adatto alle specifiche esigenze migliorando il comfort), all'adeguamento tecnologico dei mezzi, alla manutenzione incrementativa dei rotabili, all'attrezzaggio degli impianti e ai sistemi informativi.

Nello specifico, sono stati realizzati i seguenti principali investimenti:

- per il prodotto "Frecciarossa", la prosecuzione delle attività relative all'adeguamento al servizio commerciale AV, oltre a quelle relative all'implementazione dei servizi di informazione a bordo per la clientela su tutti i convogli "ETR 500";

- per il prodotto "Frecciarosso", il completamento dell'acquisto di treni ETR 600 "Tilting" e degli interventi di politensionamento e restyling della flotta ETR 480 per consentirne la circolazione sulle nuove linee AV;

- per i prodotti "Freccia Bianca", "Eurostar" e "Base", la continuazione delle iniziative volte alla riqualificazione delle carrozze e delle locomotive che circolano su linee tradizionali e collegano centri di medie e grandi dimensioni al di fuori della rete Alta Velocità;

- il miglioramento del servizio nel segmento di trasporto metropolitano attraverso l'introduzione di nuove locomotive E464 e nuove carrozze Vivalto, la ristrutturazione per ampliamento dei treni TAF e - nei segmenti regionale e interregionale - la ristrutturazione di carrozze a piano ribassato e media distanza;

- per il trasporto merci, il completamento delle consegne di nuovi carri "S11" e la prosecuzione degli interventi di adeguamento del parco carri alle richieste del mercato;

- l'attrezzaggio di locomotive con il Sistema Tecnologico di Bordo che integra tutte le tecnologie di bordo treno (SCMT, SSC, GSM-R), con l'installazione, nell'anno, di 540 apparati;

- progetti di informatica, manutenzione ed adeguamento tecnologico degli impianti di manutenzione rotabili e merci, attività di ricerca e sviluppo e funzionali alla sicurezza.

Complessivamente, nel corso del 2010 sono entrati in esercizio 60 locomotive, 17 tra carrozze e carri e 1 nuovo treno. Sono stati, invece, riconsegnati all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione, 4 locomotive, 94 fra carrozze e carri e 17 treni.

Risultati preliminari per il 2011

Pur nel perdurante scenario di contrazione del sistema economico e di diminuzione dei livelli complessivi di mobilità nel Paese, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha continuato a lavorare con l'obiettivo di confermare, anche nel 2011 la capacità di sviluppo della competitività del treno garantendo, attraverso l'incremento qualitativo dell'offerta di trasporto su ferro, una valida alternativa di spostamento rispetto agli altri modi di trasporto.

Tab. IV.1.12 - Antepima delle principali performance ferroviarie del 2011

		2011	2010
Lunghezza della rete FS esercitata	km	16.726	16.704
- di cui elettrificata	"	11.925	11.906
- di cui a doppio binario	"	7.514	7.513
Personale del Gruppo FS (a fine anno)	numero	73.616	80.153
Viaggiatori-km per ferrovia	milioni	39.368	43.349
- di cui viagg-km media/lunga distanza	"	20.170	20.637
- di cui viagg-km trasporto regionale	"	19.198	22.712
Viaggiatori trasportati per ferrovia	migliaia	529.900	622.383
Tonnellate-km trasportate per il mercato sul territorio nazionale	milioni	12.961	13.405
- di cui tonn-km per trasporto tradizionale	"	7.599	8.136
- di cui tonn-km per trasporto combinato	"	5.362	5.269
Tonnellate trasportate per il mercato sul territorio nazionale	migliaia	46.078	46.535
- di cui tonnellate per trasporto tradizionale	"	24.367	26.034
- di cui tonnellate per trasporto combinato	"	21.711	20.501

Segue: Tab. IV.1.12 - Anteprima delle principali performance ferroviarie del 2011

		2011	2010
Treni-km complessivi circolati sulla rete FS	migliaia	317.376	323.932
- di cui treni-km prodotti da Ferrovie dello Stato	"	275.546	301.815
Puntualità media treni viaggiatori :	%		
- di cui treni viaggiatori m/l distanza - fascia 0-15'	"	94	91
- di cui treni regionali - fascia 0-15'	"	98	97
Puntualità media treni merci - fascia 0-60'	"	79	81

Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato. I dati di puntualità sono espressi in "Standard B": sono esclusi i ritardi dovuti a cause esterne al Gruppo Ferrovie dello Stato (frane, alluvioni, abbattimento barriere e passaggi a livello da parte di terzi, richieste dell'autorità di P.S., ecc.) o a scioperi.

Il volume totale di traffico viaggiatori, misurato in termini di viaggiatori-km, ha presentato nel 2011 una flessione del 9,2% rispetto al 2010, sostanzialmente dovuta alla fuoriuscita dal Gruppo delle attività di trasporto regionale della Lombardia. A perimetro costante, la flessione rispetto al 2010 è stata invece molto contenuta e pari a circa il -1,6 per cento. In valore, i viaggiatori-km sono stati circa 39,4 miliardi, di cui circa 20,2 miliardi relativi al complesso dei servizi per la media e lunga percorrenza e circa 19,2 miliardi relativi al servizio regionale⁽⁴⁾. Va ricordato che con il completamento dell'asse AV-AC Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno si è avviata una profonda rivoluzione che ha interessato la mobilità tra i maggiori centri metropolitani, con collegamenti più frequenti e cadenzati ed un sistema integrato nei nodi urbani a beneficio anche del traffico regionale e metropolitano e del trasporto merci. Il mutato assetto infrastrutturale ha reso possibile un' incisiva razionalizzazione dell'offerta caratterizzata da un cambiamento del mix di prodotto, attraverso un incremento dei servizi di qualità come quelli dell'Alta Velocità mediante una rimodulazione di treni no-stop per una migliore copertura delle fasce orarie con arrivi entro le ore 9:00 nelle stazioni di Milano e Roma. Inoltre è stata potenziata l'offerta Alta Velocità sulla tratta Torino-Roma-Napoli ed introdotti pacchetti di offerta incrementale per soddisfare la domanda inevasa. Il tutto si è tradotto in un incremento del 3,4 per cento dei volumi di traffico, espresso in viaggiatori km, e un livello di soddisfazione complessiva del viaggio pari a 96,1 per cento per il servizio "Frecciarossa".

Nel settore del traffico merci, a fronte di un contesto economico debole e della perdurante crisi industriale, la Divisione Cargo di Trenitalia ha realizzato nel corso del 2011 un volume di traffico sul territorio nazionale leggermente vicino a quello dell'anno precedente e pari a 13 miliardi di tonnellate-km, grazie ad una rigorosa politica di mantenimento dei prezzi da un lato e di contenimento dei costi dall'altro attraverso la razionalizzazione dell'offerta dei servizi nelle relazioni di traffico a basso margine.

Confermate le buone performance in tema di puntualità con un incremento di circa 3 punti percentuali per i servizi viaggiatori della lunga e media percorrenza nella fascia 0-15 minuti e di circa 1 punto percentuale nel segmento del trasporto regionale.

IV.2 - Altre Imprese ferroviarie

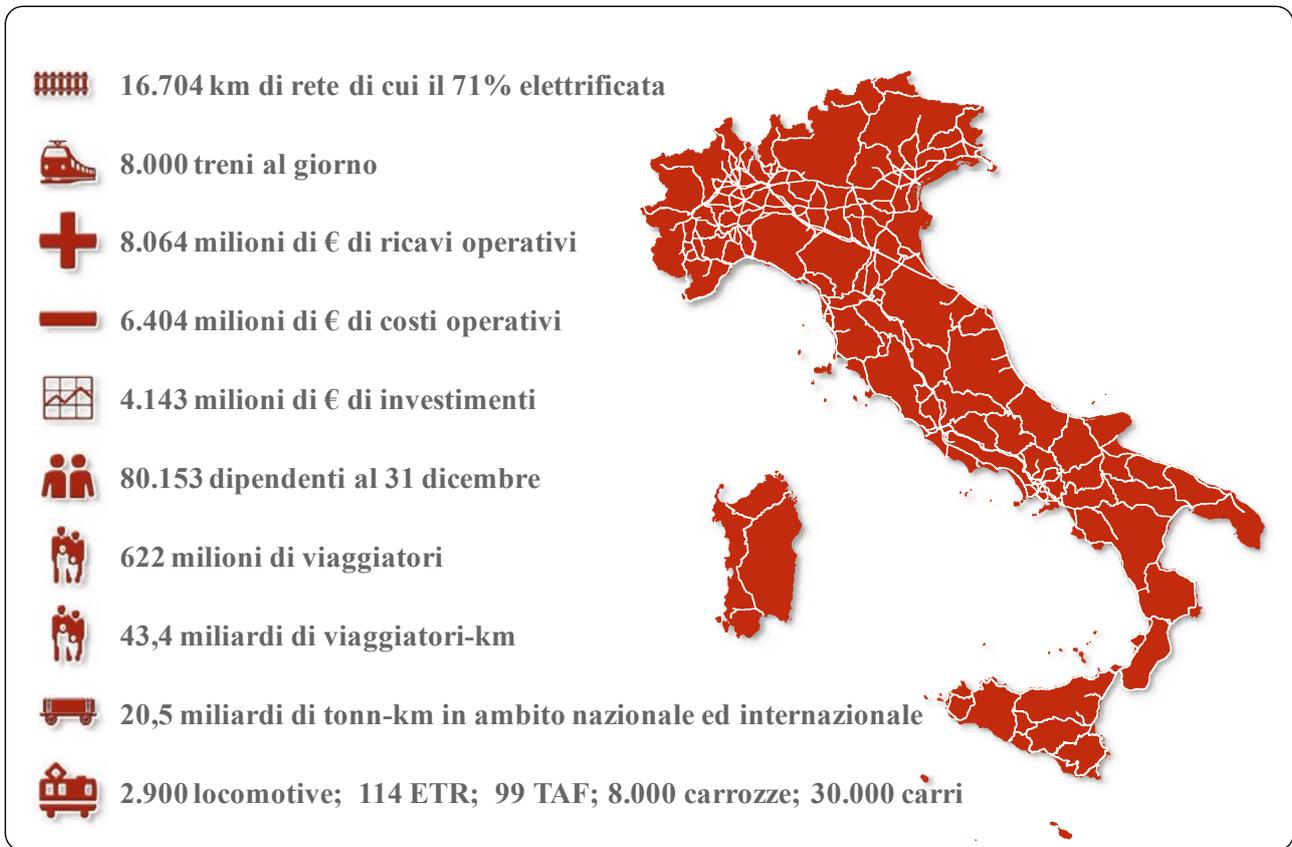
Le statistiche relative alle infrastrutture e ai mezzi che riguardino sia le Imprese ferroviarie regionali (cfr. Par. IV.2.1) sia quelle operanti in regime di licenza (cfr. Par. IV.2.2)⁽⁵⁾ sono frutto di un'indagine diretta svolta annualmente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le informazioni concernenti i flussi di traffico provengono, invece, dalla rilevazione svolta annualmente dall'ISTAT su tutte le imprese ferroviarie, condotta secondo le linee guida del Regolamento CE del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 91/2003.

I dati illustrati nelle seguenti tabelle sono aggiornati sino all'anno 2010, con l'evidenziazione delle principali serie storiche relative alle variabili oggetto di indagine.

(4) Nel 2011 il traffico regionale nazionale non comprende la produzione della società Trenord.

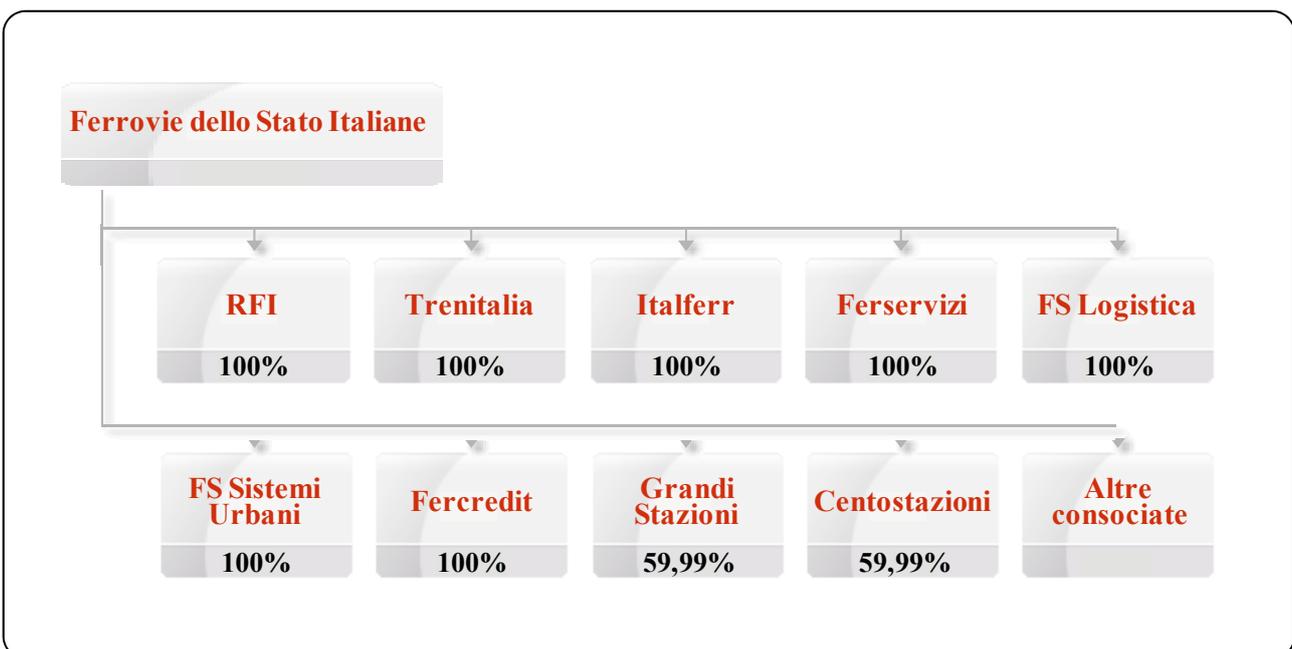
(5) Ferrovie dello Stato escluse.

Fig. IV.1.1.A - Numeri chiave del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - Anno 2010



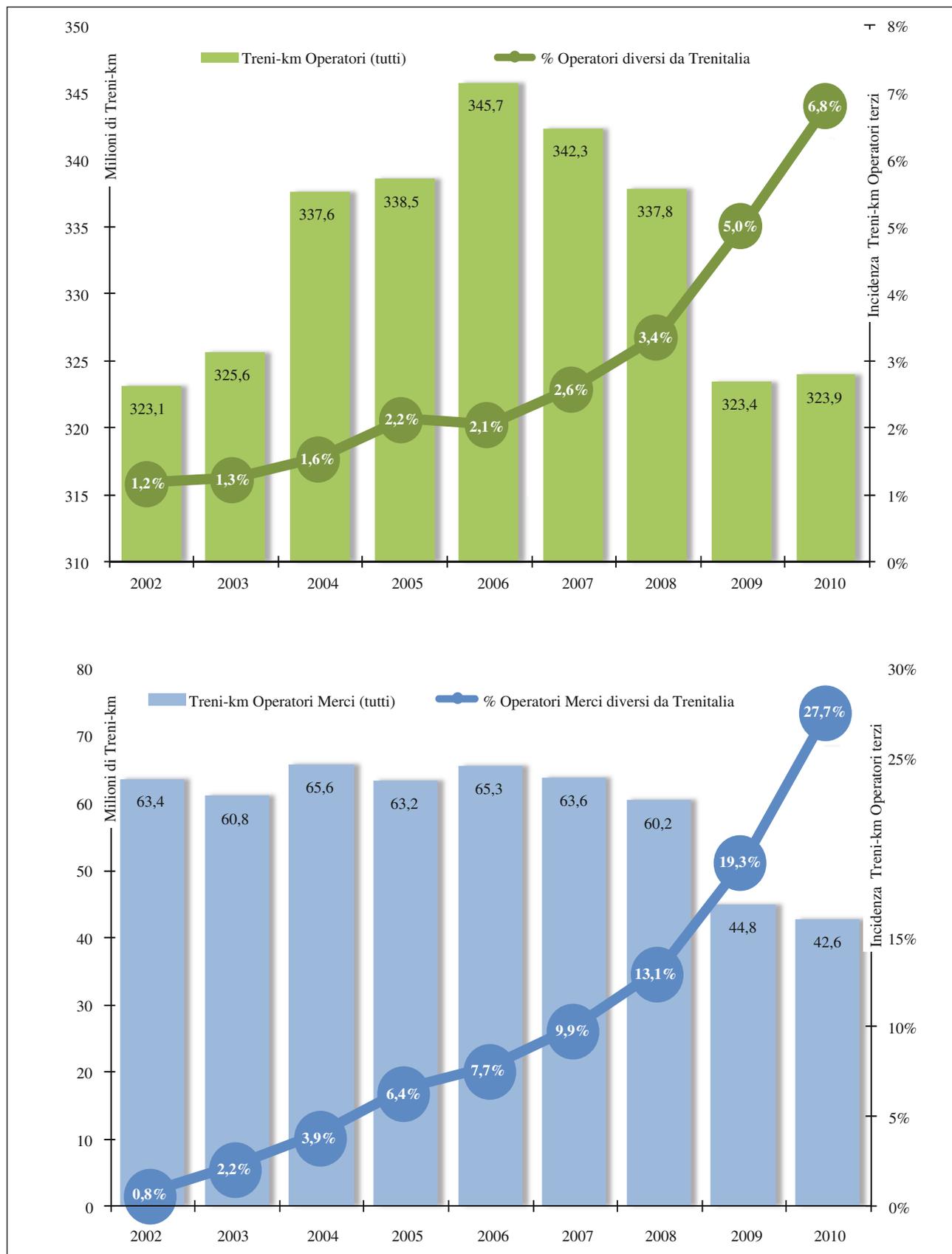
Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Fig. IV.1.2.A - Modello organizzativo del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane



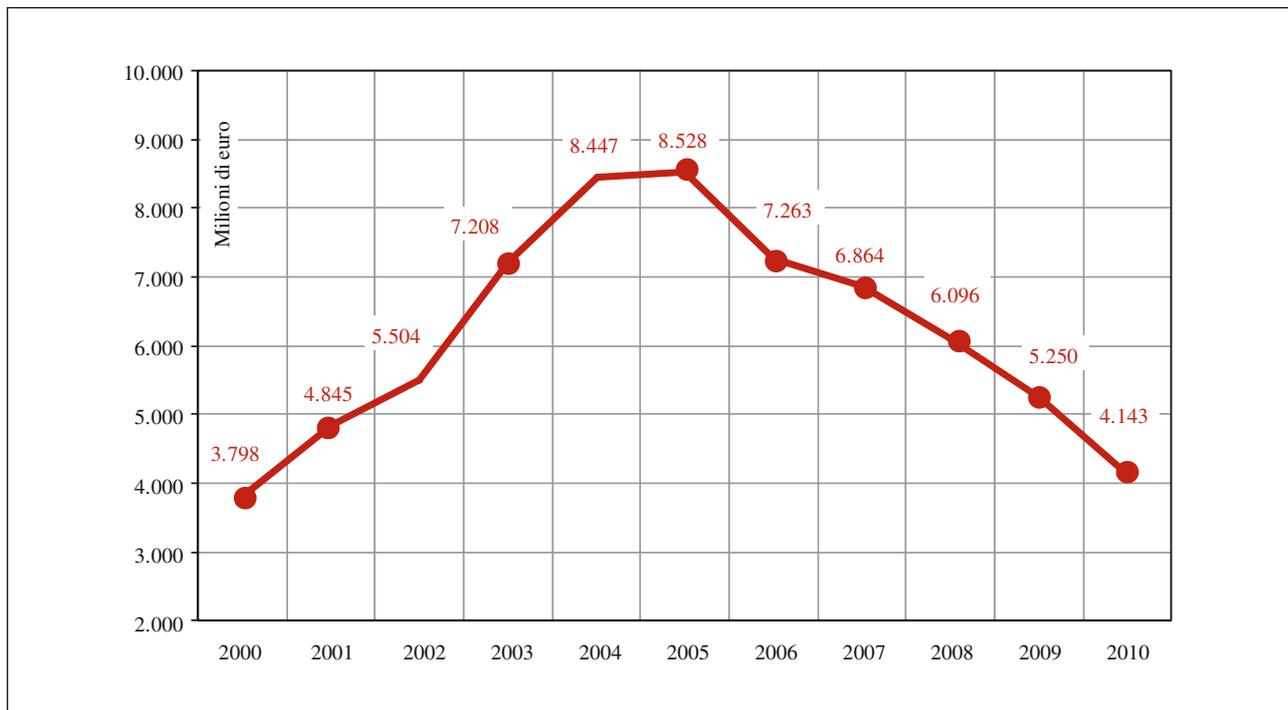
Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Fig. IV.1.3.A - Evoluzione della liberalizzazione del trasporto ferroviario sulla rete RFI - Anni 2002-2010



Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Fig. IV.1.4.A - Investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - Anni 2000-2010



Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Hanno coordinato i lavori di redazione:

Il Direttore Generale per i Sistemi Informativi, Statistici e la Comunicazione
RENATO POLETTI

Il Dirigente dell'Ufficio di Statistica
GIOVANNI ZACCHI

Hanno redatto il Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti:

UMBERTO BAGNI, NADIA BONAFÈ, EMANUELA CECCACCI, EUGENIO CERRETI, MARIA ANTONIA COSSU, MARCO DALL'OGGIO, CONCETTA ESPOSITO, CLAUDIO FRANCA, GIORGIA GRATTERI, ANTONIO MANUGUERRA, RICCARDO MARESCA, SANDRA MARTA, FAUSTO MESSINA, NICOLETTA PICANO, MONICA ROSELLI, ISABELLA SIMONE, LEONARDO VERNIER, NADIA VITTOZZI, GIOVANNI ZACCHI

Hanno collaborato e partecipato:

GIUSEPPE ALATI, ALESSANDRA ALLEGRUCCI, ANDREA APPETECCHIA, VINCENZO BELTRANO, DONATELLA BERNA, DANIELA BIAGI, GIROLAMO BOTONI, ADRIANA BRASIELLO, SILVIA BRUZZONE, LETIZIA BUZZI, EZIO CAFASSO, LUIGI CALABRIA, ALESSANDRO CALCHETTI, LOREDANA CAMPAGNA, BRUNO CARIDI, CARLO CARMINUCCI, CARMELO CARUSO, GIOVANNI CARUSO, LAURA CECCOLI, MARCO CILIONE, ALESSANDRO COMETA, MARIO COLAVITA, MARIO CONTALDI, COSTANZA CRESCENZI, RICCARDO CREVATIN, ANNA MARIA CRUCIANI, VINCENZO D'ALBERTI, GIANFRANCO DE ANGELIS, ALBERTO DE LUCA, LAURA DE SANDRO, SERGIO DE PAOLA, LAURA DIAMANTI, PAOLA DI FONZO, GIANLUIGI DI LORENZO, MARIA TERESA DI MATTEO, TERESA DI SARRO, FRANCESCO D'ORAZIO, PAOLA ETERE, ANTONELLA FASOLI, STEFANIA FEGATELLI, LAURA FELICIOTTI, ANTONELLA FEOLA, ALESSANDRA FERRARA, ROBERTO FERRAZZA, ANGELA FERRUZZA, FIAMMETTA FURLAI, GIULIO GENTILE, GOLDA KOCH, ENRICO IUDICONE, MARCO LACCONI, LAURA LEONI, DORIANA LUCATELLI, RAFFAELE MALIZIA, DANIELE MARATEA, GIOVANNI MARCHIONNA, SANDRA MARESCA, GIULIO MASSARI, ANDREA M. MASSARI, SERGIO MASTRANGELO, MAURO MEMMOLO, FRANCESCO MESSANO, MARIA GRAZIELLA MONACO, LUCIA MOSSO, MARIO NOBILE, GIAN PAOLO ONETO, DOMENICO ORIANI, PRISCA MATILDE PALMIGIANO, STEFANIA PANDOLFI, LUCIA PENNISI, ELEONORA PIERALICE, RITA PISTACCHIO, FEDERICA POLCE, STEFANIA POLLETIN, SARA POZZATO, VANDA REBUFFAT, DANIELA RENDINI, ANTONINO ROCCHETTI, FRANCO ROMANO, PAOLO ROSA, MASSIMO RUOPOLI, ERSILIA SANTI AMANTINI, FRANCESCO SANTORO, DANILO SCERBO, ALBERTO SECCHI, STEFANO SELVAGGIO, ROBERTO SPADAFORA, PAOLO STADERINI, VALERIA STANCATI, CLAUDIO TARI CIOTTI, MARIO TARTAGLIA, ALESSANDRA TOPARINI, CATERINA TORELLI, EUGENIA VALENTI, ALESSANDRO VASSEROT, MASSIMILIANO ZAZZA, GIOVANNI ZERRE, MARIA CRISTINA ZUCHI

Si ringraziano:

il Ministro dello Sviluppo Economico e Infrastrutture e Trasporti, l'Ufficio di Gabinetto e la Segreteria del Ministro, il Capo Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Servizi Informativi e Statistici, il Capo Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale, il Presidente ed il Segretario della Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica, la Struttura Tecnica di Missione, il Direttore, lo Staff di Segreteria, la Segreteria Unica e le Divisioni della Direzione Generale per i Sistemi Informativi, Statistici e la Comunicazione, l'ex Direttore Generale per i Sistemi Informativi, Statistici e la Comunicazione, Ing. Mario Laurenti, i Direttori e le Direzioni Generali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Ufficio Centrale del Bilancio presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gli Uffici della Motorizzazione Civile e delle Direzioni Generali Territoriali, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, le Capitanerie di Porto, gli Uffici Marittimi Periferici, l'Istituto Nazionale di Statistica, gli Uffici di Statistica del Sistan delle Amministrazioni Centrali, Regionali e degli Enti Locali, la Direzione Centrale e l'Ufficio della Segreteria del Sistan, le Imprese ferroviarie, le Aziende di trasporto pubblico locale, le Società e le Compagnie di navigazione marittima, aerea e per vie d'acqua interna, le Società di gestione degli interporti, degli aeroporti e delle Autostrade in concessione, l'Isfort, la Direzione Generale Osservatorio dei Contratti Pubblici dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture, le Regioni e le Province Autonome, le Province ed i Comuni Capoluogo di Provincia ed inoltre FMI, Eurostat, UN-ECE, Cemt, Ocse, Banca d'Italia, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Aci, Aiscat, Anfia, Anas, Enac, Enav, Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo, Unione Navigazione Interna Italiana, Confindustria, Asstra, Federtrasporto, Ispra, Cobat, Coou, Terna, Associazioni ed Istituzioni pubbliche e private di settore, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.a., Intesa Sanpaolo - Beni archeologici e storico-artistici, Archivio Novelli per aver reso possibile, con la loro collaborazione, la raccolta dei dati, l'elaborazione delle statistiche e la stesura del Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti - Anni 2010-2011.

Rilevazioni ed elaborazioni nell'ambito del Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti:

- realizzate dall'Ufficio di Statistica: 70
- effettuate da altri Uffici: 26

Soggetti pubblici e privati complessivamente coinvolti: 2.500

Opere d'arte riportate all'interno del volume, nella prima e nella quarta pagina della copertina:

Umberto Boccioni
(Reggio Calabria, 1882 - Verona, 1916)
Officine a Porta Romana
1910
Olio su tela, 75x145 cm
Collezione Intesa Sanpaolo
Gallerie d'Italia - Piazza Scala, Milano

Gastone Novelli
(Vienna, 1925 - Milano, 1968)
Mare
1967
Tecnica mista su carta, 101x80 cm
Collezione Intesa Sanpaolo

