

Notizie dall'estero

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Eurail Group G.I.E.: Pass InterRail, da 40 anni sulla giusta rotta

Riconosciuto dai viaggiatori di tutta Europa come il biglietto per "il divertimento, la libertà e l'avventura", il pass InterRail consente da 40 anni di viaggiare illimitatamente in treno. Per celebrare questo importante anniversario, Eurail Group G.I.E. ha pubblicato la terza edizione di "Europe by InterRail" (Europa in InterRail), che contiene una raccolta speciale di itinerari InterRail appositamente redatta per i possessori di pass InterRail da tre viaggiatori entusiasti dei treni. La vendita di Pass InterRail consente inoltre, da diciannove anni, di finanziare la mobilità di giovani provenienti da contesti sottoprivilegiati, e l'Eurail Group continuerà ad aiutare anche in futuro i giovani più svantaggiati. Oltre a ciò, le compagnie ferroviarie che partecipano all'iniziativa saranno impegnate in diversi progetti nel corso dell'anno, per promuovere ulteriormente il 40° anniversario dell'InterRail.

Il concetto di "InterRailing" fu introdotto per la prima volta il 1° marzo 1972, originariamente per consentire agli studenti e agli escursionisti di età inferiore a 21 anni di esplorare il continente europeo. Si trattava di un'esperienza unica, che i giovani non potevano lasciarsi sfuggire e che permetteva di varcare i confini di 20 nazioni europee. Ciò che ebbe inizio come un'iniziativa temporanea, in concomitanza con i 50 anni dell'UIC (International Union of Railways, Unione Internazionale delle Compagnie Ferroviarie), riscosse un tale successo che i Pass InterRail rimangono in vendita fin da allora. L'attuale InterRail Glo-

bal Pass è utilizzabile in 30 nazioni europee e offre un grado di libertà senza precedenti. Nel corso degli anni, il Pass InterRail si è trasformato in un prodotto disponibile "a tutte le età", infatti il concetto di viaggiare con un singolo pass continua ad affascinare viaggiatori giovani e vecchi.

I Pass InterRail attuali sono stati progettati per attrarre clienti di tutti i tipi (studenti, escursionisti, famiglie, viaggiatori d'affari e adulti), e si rivolgono a chiunque possieda spirito d'avventura. Germania, Francia e Italia sono i tre Paesi più visitati con InterRail, seguiti da Svizzera, Austria, Paesi Bassi, Svezia e Danimarca. Nel 2011, più di 248.000 passeggeri hanno viaggiato con un Pass InterRail; il 78,9% dei viaggiatori era costituito da giovani al di sotto dei 26 anni, il 17,4% da adulti e bambini e il 3,7% da anziani.

"Sebbene InterRail sia da molto tempo associato alla gioventù, chiaramente si è trasformato in un prodotto utilizzabile da tutti. I viaggi in treno sono romantici e offrono un senso di libertà e indipendenza che nessun altro mezzo di trasporto può offrire. È proprio questo l'aspetto che ci auguriamo continuerà ad attirare un gruppo di utenti sempre più vasto anche nei prossimi 40 anni", ha dichiarato ANA DIAS e SEIXAS, Direttore Marketing del Gruppo Eurail (*Comunicato stampa Eurail Group G.I.E., 1° marzo 2012*).

In esercizio la prima "ibrida" di FFS

FFS Cargo ha battezzato e messo in servizio la prima delle 30 locomotive ibride ordinate. Essa consente un trasferimento a carri completi più economico e più ecologico. Si tratta della

locomotiva più moderna sul mercato e sarà impiegata sia per il servizio sui binari di linea, sia per le manovre.

«Entriamo nel futuro con un trasporto a carri completi moderno e ancora più ecologico» ha dichiarato N. PERRIN, CEO di FFS Cargo, nella stazione di smistamento Limmattal davanti ai media. Insieme a P. SPUHLER – proprietario e CEO dell'azienda produttrice Stadler Rail Group – e K. HAGMANN – consigliera municipale di Zofingen – ha tenuto a battesimo la prima locomotiva ibrida del tipo Eem 923, dandole il nome di "Heitern". "Sono orgoglioso di questa locomotiva moderna che è in grado di coniugare rendimento e sostenibilità con la massima efficienza. Con questo mezzo fissiamo un nuovo standard di riferimento sul mercato", ha dichiarato P. SPUHLER. FFS Cargo si assume così un ruolo da pioniere nel panorama europeo del traffico merci su rotaia. La seconda locomotiva sarà consegnata a maggio; i rimanenti 28 veicoli già ordinati saranno forniti da Stadler Winterthur AG entro la fine del 2013 a intervalli di 3 settimane. Il volume d'ordine complessivo ammonta a 88 milioni di franchi, incluso il pacchetto dei pezzi di ricambio.

Più efficienza, sostenibilità e redditività. Con la nuova locomotiva ibrida sarà possibile soddisfare pienamente le esigenze future della clientela del trasporto a carri completi in Svizzera, poiché la Eem 923 unisce efficienza, sostenibilità e redditività. Si inserisce perfettamente nella gamma di locomotive modernizzate di FFS Cargo, accanto alla Am 843 usata principalmente per il servizio di manovra e di consegna pesante e la Tm 232 per il servizio leggero. Di pari passo, le locomotive da manovra Bm 4/4, diverse locomotive a tre assi e alcuni trattori saranno via via abbandonati. Grazie al nuovo acquisto, FFS Cargo riduce ulteriormente la varietà del parco veicoli, rendendo più conveniente la gestione e la manutenzione dell'intera flotta.

La nuova locomotiva ibrida risponde alle elevate esigenze ecologiche di FFS Cargo: grazie all'elevata

prestazione (1500 kW) essa è adatta sia per il servizio sui binari di linea, sia per le manovre. FFS Cargo acquista così nuova flessibilità nella produzione. I macchinisti possono passare rapidamente dall'alimentazione elettrica al motore diesel ausiliario. Questa caratteristica consente di risparmiare tempo, in quanto non sarà più necessario sostituire la locomotiva per transitare, nella fase finale, sui binari di raccordo non elettrificati. Con la locomotiva ibrida scendono nettamente anche i costi operativi e di manutenzione rispetto al vecchio parco veicoli di manovra; allo stesso tempo FFS Cargo può garantire una disponibilità di veicoli nettamente superiore.

FFS Cargo prevede che la locomotiva ibrida Eem 923 (fig. 1) transiterà ad alimentazione elettrica per oltre il 90% del suo impiego. Il motore diesel ausiliario entrerà in funzione solo sui binari di raccordo senza linea di contatto. In questo modo FFS Cargo otterrà, rispetto ad oggi, una riduzione di CO₂ pari a oltre 4000 t all'anno. "Abbiamo scelto di proposito un veicolo all'avanguardia che racchiude in sé vantaggi economici ed ecologici oltre a favorire la sostenibilità", spiega N. PERRIN in chiusura (*Comunicato stampa FFS*, 9 marzo 2012).



Fig. 1 - La locomotiva ibrida di FFS

(Fonte FFS)

TRASPORTI URBANI

Alstom realizzerà il prolungamento della linea 3 della metro di Atene

È stato firmato, alla presenza di M. VORIDIS - Ministro greco delle infrastrutture, trasporti e reti, il contratto tra Attiko Metro - azienda statale responsabile della realizzazione della metropolitana di Atene (fig. 2), ed il consorzio costituito dalla multinazionale Alstom, l'italiana Ghella e la greca J & P Avax, per la realizzazione dell'estensione fino al porto del Pireo della linea 3 della metropolitana di Atene. Il valore della commessa è di 344 milioni di euro, finanziati dall'Unione Europea e dallo Stato greco.

Il prolungamento Haidari-Pireo sarà lungo 7,6 km, per un totale di sei nuove stazioni, sarà in grado di trasportare 135.000 passeggeri al giorno e collegherà il principale porto greco con l'aeroporto internazionale Eleftherios Venizelos riducendo i tempi di percorrenza di 60 minuti. La conclusione dei lavori è prevista per il 2017.

Alstom, si occuperà della progettazione e installazione degli impianti di trazione, inclusa la terza rotaia,

dell'elettrificazione a medio voltaggio e dell'installazione della rete elettrica di bassa tensione. "Questo successo internazionale ottenuto dalla collaborazione tra Alstom e Ghella, dimostra la forza del "sistema Italia" sui mercati esteri", ha dichiarato P.L. BERTINA, Presidente e Amministratore delegato di Alstom Ferroviaria. "L'esperienza di Alstom nei sistemi metropolitani unita a quella di Ghella nella realizzazione delle infrastrutture, si è dimostrata una combinazione vincente che speriamo possa ottenere buoni risultati anche sugli altri fronti aperti in ambito internazionale".

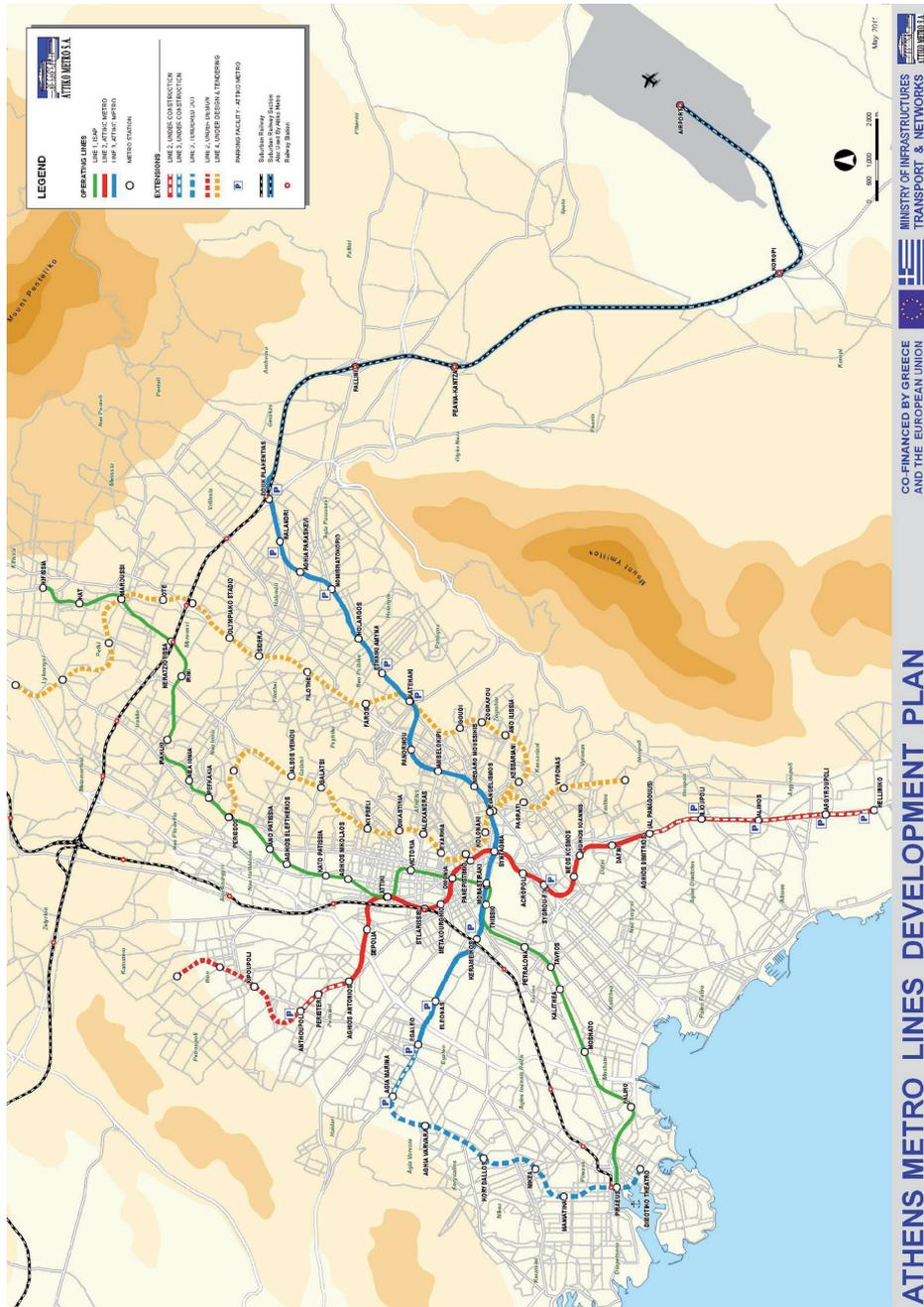
"Riteniamo questo risultato particolarmente significativo - ha dichiarato a sua volta E. GHELLA, Amministratore Delegato dell'impresa Ghella -, non solo perché ottenuto dopo una competizione particolarmente lunga e difficile e in una metropolitana di grande tradizione come quella di Atene, ma anche perché rinforza i nostri legami con Alstom, impresa con la quale abbiamo già cooperato in passato su questo come su altri mercati internazionali. In un momento di particolare sviluppo delle grandi opere di trasporto di massa è sempre più importante la sinergia tra fornitore di sistema e realizzatore dell'opera civile" (*Comunicato stampa Alstom*, 1 marzo 2012).

INDUSTRIA

SNCF: risultati annuali 2011

In generale. Il gruppo SNCF chiude l'esercizio 2011 con un fatturato di 32,6 miliardi di euro, in aumento del 7,2% rispetto al 2010, di cui il 5,8% a perimetro e tassi di cambio costanti. Il margine operativo è in sensibile crescita, attestandosi al 9,3% nel 2011 contro il 7,1% del 2010. Tuttavia rimane ancora insufficiente per consentire di effettuare gli investimenti necessari a garantire la qualità del servizio e lo sviluppo.

Il risultato netto (tabella 1) quota del Gruppo si colloca a 125 milioni di euro a causa del consistente im-



(Fonte MetroAtene)

Fig. 2 – La rete metropolitana di Atene

TABELLA 1

PRINCIPALI DATI TRATTI DAI RISULTATI AL 31 DICEMBRE 2011

Dati consolidati (in milioni di €)	2010 pro forma	2011	Variazioni (1)		Variazioni A perimetro e tassi di cambio costanti	
Fatturato	30 466	32 645	+2 178	+7,2%	+1 748	+5,8%
Margine operativo (MOP) <i>come percentuale del fatturato</i>	2 163 7,1%	3 020 9,3%	+857	+39,6%	+890	+41,2%
Risultato operativo corrente (ROC) <i>come percentuale del fatturato</i>	531 1,7%	1 255 3,8%	+724		+780	
Risultato operativo (ROP)	1 409	821	-588		-532	
<i>Risultato finanziario</i>	-358	-359	-		+2	
Risultato netto ricorrente (2) <i>come percentuale del fatturato</i>	231 0,8%	664 2,0%	+433		+470	
Risultato netto quota del Gruppo <i>come percentuale del fatturato</i>	697 2,3%	125 0,4%	-571		-534	
Capacità di autofinanziamento	1 431	2 148	+716			
Investimenti netti	-2 127	-2 364	-238			
Cessioni	533	478	-55			
Flusso di cassa libero	-162	261	+424			
Indebitamento netto	8 499	8 329	-170			

(Fonte SNCF)

(1) Alcune variazioni sono imputabili agli "effetti perimetro":

- SNCF Infra: consolidamento con il metodo del patrimonio netto dell'insieme Systra e Inexia nel bilancio di SNCF a decorrere dal 1 luglio 2011
- SNCF Proximités: integrazione di Keolis al 1 febbraio 2010
- SNCF Voyages: effetto della creazione di EIL (Eurostar International Limited) a decorrere dal 1 settembre 2010
- SNCF Geodis: principalmente Giraud international, Ciblex e Bertola acquisiti nel 2010

(2) Risultato netto ricorrente: risultato netto ritrattato eliminando gli elementi non ricorrenti

patto negativo delle svalutazioni di attivi, pari a 840 milioni, di cui 700 milioni in capo ai convogli dell'alta velocità (TGV). Grazie ad una solida ripresa della capacità di auto-finanziamento (+716 milioni) e nonostante un livello di investimenti con capitali propri storicamente elevato, pari a 2,4 miliardi di euro, il flusso di cassa libero, nel 2011, tocca quota 261 milioni di euro, con un aumento di 424 milioni di euro.

L'indebitamento del Gruppo è in calo di 170 milioni, attestandosi su 8,33 miliardi di euro. G. PEPY, Presidente di SNCF, ha dichiarato: "Nel 2011 il margine operativo di tutte le nostre attività è in aumento, grazie agli effetti sortiti dalla strategia di ripresa portata avanti sin dagli inizi della crisi:

- il trattamento sistematico delle difficoltà strutturali dell'azienda, grazie all'adozione del Piano Generale per un Nuovo Trasporto Ecologico delle Merci, alla definizione degli accordi contrattuali per i Trains d'Equilibre du Territoire con lo Stato e alla firma della convenzione per la manutenzione dell'infrastruttura 2011 su basi risanate con Réseau Ferré de France;
- il contenimento degli oneri di esercizio e il controllo degli investimenti che corrispondono, essenzialmente, ai programmi avviati prima del 2008;
- il dinamismo commerciale delle nostre offerte di servizi, in Francia e all'estero.

Tuttavia, non abbiamo ancora finalizzato tutte le misure per conseguire un livello di redditività soddisfacente in ogni business unit. In particolare, il trasporto merci ferroviario in Francia continua ad assorbire molta liquidità e abbiamo dovuto svalutare gli attivi TGV per rendere conto dell'insufficiente redditività della nostra flotta.

Per il 2012, per quanto le prospettive siano molto incerte, abbiamo confermato i nostri obiettivi strategici di sviluppo, nell'intento di rendere SNCF uno dei principali operatori a livello mondiale per la mobilità dei passeggeri e la logistica delle merci.

Per quanto concerne l'attesa riforma del sistema ferroviario francese dopo l'assemblea generale del settore tenutasi lo scorso autunno, SNCF difende la propria posizione a favore dell'unificazione delle attività del gestore dell'infrastruttura all'interno del gruppo SNCF, nonché la sua visione di operatore-cardine, al fine di garantire un'effettiva pertinenza operativa ed economica del sistema.

Performance del Gruppo SNCF. Il fatturato annuale 2011 del Gruppo ammonta a 32.645 M€ in aumento del 7,2% rispetto al 2010. L'integrazione globale di Keolis (effetto sull'intero esercizio, dalla sua integrazione il 1° febbraio 2010), le acquisizioni della business unit SNCF Geodis (effetto delle acquisizioni del 2010 essenzialmente sul 2011), la costituzione del nuovo consorzio per il settore dell'engineering che riunisce le società Systra e Inexia (consolidato con il metodo del patrimonio netto nel bilancio di SNCF a decorrere dal 1° luglio 2011) e le variazioni dei tassi di cambio rappresentano 430 M€, vale a dire una crescita dell'1,4%.

A perimetro e tassi di cambio costanti, il fatturato aumenta del 5,8% di cui +4,5% legati direttamente all'attività e +1,3% legati agli accordi contrattuali negoziati nel 2010 (Convenzione per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, Convenzione di gestione con Réseau Ferré de France e convenzione di finanziamento dei Trains d'Equilibre du Territoire, attività Intercités, con lo Sta-

to in veste di Autorità Organizzatrice dei Trasporti).

L'operatività internazionale contribuisce quasi per il 30% alla crescita legata direttamente all'attività. Alla fine del 2011, il gruppo SNCF realizza il 23% del proprio fatturato al di fuori del territorio francese.

Il margine operativo supera quota 3 miliardi di euro per raggiungere un livello storico (3.020 M€) pari al 9,3% del fatturato, in aumento di 890 M€ a perimetro e tassi di cambio costanti rispetto al 2010, che si attestava sul 7,1%.

Tutte le business unit registrano un incremento del proprio margine operativo. L'incremento è trainato principalmente da SNCF Proximités (+301 M€ a perimetro e tassi di cambio costanti) grazie alla performance di Keolis, alla firma della convenzione di finanziamento dei Trains d'Équilibre du Territoire con lo Stato, alla crescita dei prodotti del traffico e alla buona qualità della produzione.

SNCF Geodis vi contribuisce per +123 M€ a perimetro e tassi di cambio costanti, di cui due terzi su Fret SNCF. SNCF Infra (+103 M€ a perimetro e tassi di cambio costanti) può contare sui nuovi accordi contrattuali negoziati per il 2011 su basi risanate (Convenzione per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e Convenzione di gestione con Réseau Ferré de France).

SNCF Voyages registra un aumento di 59 M€ a perimetro e tassi di cambio costanti, grazie ad una buona performance commerciale e agli sforzi profusi nel contenimento degli oneri correnti, a compensazione di un sensibile aumento del costo degli oneri esterni (pedaggi ed energia di trazione).

Il risultato operativo corrente si attesta su 1.255 M€ nel 2011, in aumento di 780 M€ a perimetro e tassi di cambio costanti rispetto al 2010. Il risultato operativo si colloca a 821 M€, in calo di 532 M€ a perimetro e tassi di cambio costanti rispetto al 2010.

Si sottolinea che il risultato operativo 2010 poteva contare su alcuni elementi non ricorrenti favorevoli di

considerevole portata (la rivalutazione delle partecipazioni di Keolis, Ermewa e Eurostar, già detenute, pari a 586 M€ nel 2010). In confronto, il 2011 deve fare i conti con alcuni elementi non ricorrenti sfavorevoli di particolare rilevanza, legati alle svalutazioni degli attivi per un importo di -840 M€ (in particolare TGV per -700 M€).

Il risultato netto quota del Gruppo ammonta a 125 M€, in calo di 534 M€ a perimetro e tassi di cambio costanti rispetto al 2010. Integra un onere di imposta di 295 M€, superiore di 221 M€ rispetto al 2010 a causa dell'adozione della nuova legge 2011, che pone un limite massimo ai deficit fiscali riportabili a nuovo, e dell'aumento dell'imposta sul risultato delle imprese ferroviarie (TREF).

Investimenti. Nel corso del 2011, l'importo degli investimenti realizzati con capitali propri è pari a 2.364 M€, in aumento di 238 M€ rispetto al 2010, a cui si aggiungono gli investimenti finanziati dalle autorità organizzatrici dei trasporti.

L'importo totale degli investimenti lordi è pari a 2.923 M€ di cui:

- il 58% su materiale di trasporto, tra cui:
 - 20 convogli TER (Automotrice Grande Capacità per la regione Nord Pas de Calais), 26 convogli Francilien per Transilien e 11 Tram-Treni (6 Dualis per la regione Est di Lione e 5 per Nantes Clisson);
 - 11 convogli TGV a 2 livelli;
 - 33 locomotive;
 - nell'ambito delle proprie attività, Keolis, Eurostar, Geodis, Ermewa e STVA provvedono al rinnovo del proprio parco veicoli e del materiale rotabile, nonché agli investimenti necessari al loro sviluppo.
- il 42% per i Technicentres dedicati alla manutenzione del materiale rotabile, l'allestimento e la modernizzazione delle stazioni (in particolare le stazioni di Parigi Gare de Lyon, St Lazare, stazioni Rhin/Rhône Besançon e Bellegar-

de), il materiale tecnico e informatico.

La situazione finanziaria. Il flusso di cassa libero è positivo e ammonta a 261 M€ grazie a:

- investimenti con capitali propri (2.364 M€) parzialmente coperti dalla Capacità di Autofinanziamento (CAF), pari a 2.148 M€ (tasso di copertura del 91% nel 2011 contro il 67% nel 2010);
- introiti da cessioni per l'importo di 478 M€.

L'indebitamento finanziario netto ammonta, al 31 dicembre 2011, a 8.329 M€ in calo (-170 M€) rispetto alla fine del 2010 (8.499 M€).

Performance per Business Unit. Fatturato di 5.295 M€, in aumento del 2,2% (+113 M€) rispetto al 2010. A perimetro e tassi di cambio costanti, l'aumento è del 4,6% (+232 M€). Questo incremento è stato conseguito, da un lato, portando avanti le operazioni di rigenerazione e sviluppo sulla rete e, dall'altro, sfruttando gli accordi siglati tra SNCF e Réseau Ferré de France (proprietario della rete ferroviaria francese) relativi alle convenzioni di manutenzione e di gestione del traffico e delle circolazioni sull'infrastruttura per il 2011.

Margine operativo di 229 M€ in aumento di 93 M€ rispetto al 2010 e di 103 M€ a perimetro e tassi di cambio costanti. La ripresa del margine operativo è imputabile, principalmente, a fattori operativi, quali il contenimento delle spese per il personale a fronte di un aumento del volume di produzione, il miglioramento dell'efficacia nella direzione delle opere e il ripristino del break-even nell'ambito della convenzione di manutenzione 2011, costruita su basi risanate. Il calo del margine operativo della Direzione della Circolazione Ferroviaria (-57 M€) riflette l'evoluzione della modalità di remunerazione con RFF. Il margine operativo delle filiali è in calo di 10 M€, a causa, essenzialmente, della costituzione al 1° luglio del nuovo consorzio Systra: essendo ormai consolidato con il metodo del patrimonio netto, non contribuisce più al fatturato e al margine operativo sul 2° semestre.

PERFORMANCE DELLE BUSINESS UNIT

TABELLA 2

Fatturato per business unit al 31 dicembre 2011

(milioni di euro)	2010 pro forma	2011	Variazioni	Variazioni A perimetro e tassi di cambio costanti
SNCF Infra	5 182	5 295	+2,2%	+4,6%
SNCF Proximités	11 196	12 324	+10,1%	+7,2%
SNCF Voyages	6 905	7 279	+5,4%	+5,9%
SNCF Geodis	8 890	9 427	+6,0%	+3,3%
Gares & Connexions	1 134	1 166	+2,9%	+2,9%
Totale gruppo SNCF	30 466	32 645	+7,2%	+5,8%

Margine operativo (MOP) per business unit al 31 dicembre 2011

(milioni di euro)	2010 pro forma	2011	Variazioni	Variazioni A perimetro e tassi di cambio costanti
SNCF Infra <i>come percentuale del fatturato</i>	136 2,6%	229 4,3%	+93	+103
SNCF Proximités <i>come percentuale del fatturato</i>	497 4,4%	811 6,6%	+314	+301
SNCF Voyages <i>come percentuale del fatturato</i>	1 007 14,6%	1 020 14,0%	+14	+59
SNCF Geodis <i>come percentuale del fatturato</i>	104 1,2%	237 2,5%	+133	+123
Gares & Connexions <i>come percentuale del fatturato</i>	175 15,4%	175 15,0%	-	-

(Fonte SNCF)

Bilancio pro-forma del 2010: Gli elementi finanziari delle attività di Téoz et Lunéa, che in passato venivano contabilizzati nel bilancio della business unit SNCF Voyages, dal 1 gennaio 2011 vengono imputati alla business unit SNCF Proximités e consolidati con quelli dell'attività Intercités per costituire l'attività oggetto di una convenzione con lo Stato per i Trains d'Equilibre du Territoire (Intercités). Al fine di agevolare il confronto con il 2011, per il 2010 il bilancio delle attività di Téoz e Lunéa è stato imputato, dal punto di vista contabile, alla business unit SNCF Proximités.

SNCF Proximités. Fatturato di 12.324 M€, in aumento del 10,1% (+1.128 M€) rispetto al 2010.

A perimetro e tassi di cambio costanti, la crescita è del 7,2% (+804 M€). L'apporto di Keolis a questo aumento è pari quasi ad un terzo, grazie al dinamismo dell'operatività in ambito internazionale e al rinnovo dei contratti in Francia (Lilla e Lione). I Trains d'Equilibre du Territoire (Intercités) rappresentano quasi un quarto della crescita, potendo contare sulle convenzioni con lo Stato. Gli altri

contratti di SNCF Proximités (attività TER nelle regioni e Transilien nell'Ile de France) traggono vantaggio, in particolare, dal dinamismo dei prodotti del traffico (+8,2% su TER e +3,6% su Transilien) e spiegano il saldo finale della crescita del fatturato della business unit.

Margine operativo di 811 M€, in crescita di +314 M€ rispetto al 2010, che scende a +301 M€ a perimetro e tassi di cambio costanti. La firma della convenzione dei Trains d'Equilibre du Territoire con lo Stato contribui-

sce direttamente al miglioramento del margine operativo (+208 M€).

La performance di Keolis migliora il margine operativo di +25 M€, a seguito di un aumento significativo dell'attività. Il saldo finale dipende dall'aumento dei prodotti del traffico, accanto ad un miglioramento della qualità della produzione nel 2011 (in termini di regolarità dei treni e di numero di treni soppressi).

SNCF Voyages. Fatturato di 7.279 M€, in aumento del 5,4% (+373 M€) rispetto al 2010. Dopo un inizio d'anno difficile, segnato dall'impatto negativo dei lavori sulla rete e da una congiuntura poco favorevole, verso la metà dell'anno si è assistito ad una ripresa dell'attività: a perimetro e tassi di cambio costanti, l'aumento del fatturato su dodici mesi è del 5,9% (+408 M€), contro il 3,6% della fine di giugno 2011. Il fatturato è stato trainato da una crescita dinamica dei prodotti del traffico dell'attività TGV a livello nazionale (5,8%) e delle offerte internazionali (+6,5%), sulla scia di una crescita del 3,6% del numero di passeggeri.

Margine operativo di 1.020 M€, quasi stabile (+14 M€) rispetto al 2010 e in crescita di 59 M€ a perimetro e tassi di cambio costanti. Nonostante alcuni fattori esterni che hanno lasciato un segno profondo (forte aumento dei pedaggi, pari a +240 M€, e dei costi dell'energia di trazione, +34 M€, essendo venuto meno il sistema di tariffazione regolamentato), la business unit è riuscita a stabilizzare la propria performance economica nel 2011 grazie ad una buona performance commerciale e agli sforzi profusi per contenere gli oneri esterni e il monte salari.

SNCF Geodis. Fatturato di 9.427 M€, in aumento del 6,0% (+538 M€) rispetto al 2010.

Le operazioni di sviluppo, condotte per lo più nel 2010, contribuiscono alla crescita per +251 M€. L'impatto delle variazioni dei tassi di cambio è limitato (-4 M€). A perimetro e tassi di cambio costanti, l'incremento del fatturato è del 3,3% (+291 M€), trainato essenzialmente dalle attività Logistica e Spedizioni di Geodis.

La business unit cresce nel 1° semestre 2011 (+6,3% a perimetro e tassi di cambio costanti a fine giugno), mentre subisce una battuta d'arresto nel 2° semestre (+0,4% a perimetro e tassi di cambio costanti) a causa del rallentamento delle attività di Freight Forwarding (-7,8%) e Trasporto su Strada (-5,1%). A fine dicembre 2011, la business unit SNCF Geodis svolge il 45% della propria attività all'estero.

Margine operativo di 237 M€, più che raddoppiato tra il 2010 e il 2011. Aumento di 133 M€ nel 2011 rispetto al 2010 e di 123 M€ a perimetro e tassi di cambio costanti. Il margine operativo registra un consistente aumento tra il 2010 e il 2011, passando da +104 M€ a +237 M€. L'incremento interessa tutte le divisioni. GEO-DIS cresce di 46 M€, con un margine operativo che tocca quota +222 M€. Il trasporto merci ferroviario aumenta di 68 M€ (a perimetro e tassi di cambio costanti), con un netto miglioramento per Fret SNCF (+81 M€, per attestarsi a -299 M€), un leggero miglioramento per i trasportatori ferroviari (+1 M€) e, invece, un calo di 15 M€ per le imprese multimodali (imputabile essenzialmente a Novatrans).

Gares & Connexions. Fatturato di 1.166 M€, in aumento del 2,9% (+32 M€) rispetto al 2010. I due terzi del fatturato proviene dai canoni di accesso alle stazioni versati dai trasportatori. Nel 2011 i canoni di ac-

cesso aumentano del 4,5%, mentre gli introiti derivanti dalla locazione di spazi commerciali aumentano del 6%. Margine operativo di 175 M€, stabile rispetto al 2010, con gli oneri che seguono la crescita dell'attività.

Prospettive. Le previsioni economiche per il 2012 mostrano un rallentamento dell'economia nella zona euro, ancora interessata da significative incertezze a causa della crisi del debito, delle quotazioni delle principali materie prime e delle fluttuazioni delle principali valute e dei tassi di interesse.

Il livello di attività dei trasportatori ferroviari in Francia, inoltre, risentirà del peso del programma dei lavori infrastrutturali, integrati nel Servizio Annuale 2012.

In un quadro generale poco favorevole, per l'anno 2012 è opportuno:

- proseguire il trattamento sistematico di tutte le difficoltà strutturali;
- proseguire sulla strada del contenimento dei costi e dell'ottimizzazione degli investimenti;
- adattare i mezzi al contesto del Servizio Annuale 2012 per rispondere alle esigenze dei passeggeri (potenziamento della sicurezza e miglioramento dell'accoglienza clienti).

Il Gruppo è leggermente in anticipo rispetto alla propria tabella di marcia, volta a ripristinare una situa-

zione finanziaria sostenibile nel tempo, sia globalmente che per le singole business unit, entro il 2015. Se il margine operativo è aumentato in maniera significativa tra il 2009 e il 2011, passando dal 6,8% al 9,3% grazie agli sforzi profusi, si colloca ancora a livelli inferiori rispetto al 2008, prima della crisi (10,3%).

L'obiettivo rimane il conseguimento, il più rapidamente possibile, di un margine operativo di Gruppo su fatturato stimato tra il 10 e il 12%, in modo tale da poter effettuare gli investimenti ricorrenti necessari per garantire la qualità del servizio e lo sviluppo.

Il grande dibattito nazionale concentrato sul futuro del trasporto ferroviario francese, avviato in seno all'Assemblea generale del settore (le cosiddette "Assises du ferroviaire") tenutasi nell'autunno 2011, avrà consentito di gettare le basi di una riforma globale e coerente del sistema ferroviario, che potrà essere lanciata prossimamente.

Gli sviluppi emersi sono in fase di rielaborazione da parte dei diversi soggetti interessati. In questo contesto, SNCF difende, in particolare, la propria visione a favore dell'unificazione delle attività del gestore dell'infrastruttura all'interno del gruppo SNCF, operatore-cardine, al servizio della performance operativa ed economica del sistema (*Comunicato stampa SNCF, 16 febbraio 2012*).