

Agosto

- TAV S.p.A. ed RFI S.p.A. stipulano con Infrastrutture S.p.A. il quindicesimo Project Loan tranche a tasso variabile, per un ammontare di € 2.000 milioni della durata di due anni, estendibile a tre.

Ottobre

- Trenitalia S.p.A. cede l'intera quota di partecipazione detenuta in Metronapoli S.p.A. pari al 38% del capitale sociale al socio Comune di Napoli.

Novembre

- RFI S.p.A. acquisisce la titolarità dell'intera partecipazione (43,75% del capitale sociale) detenuta da FS Cargo S.p.A. nella SGT – Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A. per un corrispettivo di € 491.432,50.
- RFI S.p.A. acquisisce la titolarità dell'intera partecipazione (51% del capitale sociale) detenuta da FS Cargo S.p.A. nella Nord Est Terminal S.p.A. per un corrispettivo di € 1.630.164.
- Sita S.p.A. insieme alle Aziende APM Esercizi S.p.A. ed il consorzio CO.TR.I. di Roma, già partners nell'Associazione Temporanea d'Imprese di cui Sita S.p.A. era mandataria, costituiscono una società consortile a responsabilità limitata denominata Tevere TPL S.c.a.r.l. per la gestione di una rete di trasporto pubblico locale per il triennio 2006-2008 con quote rispettivamente del 51%, 40% e 9%.

Dicembre

- Nell'ambito degli impegni assunti tra TAV S.p.A. ed RFI S.p.A., sanciti dalla Convenzione del 9 dicembre 2003, ed al fine di consentire l'entrata in esercizio del lotto funzionale Roma - Gricignano è stipulato un atto di scissione parziale con il quale TAV S.p.A. trasferisce a RFI S.p.A., in qualità di beneficiaria, il ramo d'azienda composto da "1° Lotto Funzionale della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli". Ai fini contabili la scissione ha avuto effetti dal 1° gennaio 2006. Il valore del patrimonio netto di TAV S.p.A., a seguito della scissione, si è ridotto di € 2.103.927.704,18 di cui € 1.862.599.562,04 quale capitale sociale e € 241.328.142,14 quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. Il patrimonio netto della beneficiaria RFI S.p.A. non subisce alcun incremento in considerazione del fatto che la stessa detiene il 100% del capitale della società scissa.
- La partecipazione nella società F.N.M.A. S.p.A. detenuta da Sita S.p.A. si riduce dal 49% al 12,47% a seguito di un aumento di capitale sociale per il quale F.N.M.A. S.p.A. sostiene il "mancato esercizio", nei termini stabiliti, del relativo diritto di opzione da parte di Sita S.p.A. Quest'ultima sostiene, invece, di aver correttamente

esercitato il diritto di opzione ed ha pertanto avanzato istanza al Presidente della Camera di Commercio di Milano affinché lo stesso provveda alla nomina di un collegio arbitrale richiedendo l'annullamento della delibera del Consiglio di Amministrazione della F.N.M.A. S.p.A. del 28 dicembre 2005.

- E' inaugurata l'Alta Velocità italiana con l'apertura della linea Roma-Napoli e l'effettuazione di una coppia giornaliera di treni. L'attivazione del pre – esercizio commerciale del servizio è avvenuta nel successivo mese di gennaio 2006.
- E' stipulata la Convenzione tra RFI S.p.A. ed il Comune di Roma per l'attuazione della prima fase del "Piano di assetto" del comune di Roma. La Convenzione configura una serie di atti di particolare rilevanza e complessità, strettamente connessi alla realizzazione da parte di RFI S.p.A. della nuova Stazione di Roma Tiburtina. Più in particolare, i principali obblighi di RFI S.p.A. si sostanziano:
 - nella cessione a titolo gratuito al Comune della proprietà di aree da destinarsi a viabilità e parco pubblico, con l'obbligo di RFI S.p.A. di demolire a propria cura e spese alcuni fabbricati ivi esistenti;
 - nella cessione a titolo gratuito al Comune stesso del diritto di superficie su altre aree, per un periodo di trenta anni, al termine dei quali il diritto medesimo potrà essere esteso a ulteriori trenta anni o, in alternativa, si dovranno raggiungere accordi per la cessione al Comune della piena proprietà delle aree stesse;
 - nell'impegno a procedere ad ulteriori demolizioni di fabbricati su altre aree, che resteranno nella piena titolarità di RFI S.p.A., in quanto interferenti con le aree destinate a viabilità.

In contropartita con tali obblighi, il Comune di Roma ha riconosciuto l'edificabilità di ulteriori aree di proprietà di RFI S.p.A., che, nell'assumere caratteristiche funzionali del tutto diverse da quelle precedenti, acquisiscono un valore ben superiore.

In relazione a quanto sopra riportato, ai fini del bilancio 2005 si è provveduto alla eliminazione dei valori iscritti a fronte delle aree cedute a titolo definitivo e si è effettuato nel contempo un adeguato stanziamento a fronte delle prevedibili spese di demolizione. Nel contempo, si è proceduto a compensare le perdite che si sono venute così a determinare con un pari incremento del complessivo valore di carico delle aree divenute edificabili onde tenere conto, seppur parzialmente, del maggior valore da esse acquisito.

In tal modo, si è provveduto ad assicurare una corretta rappresentazione della complessa articolazione di rapporti delineatesi tra RFI e Comune di Roma con la suddetta Convenzione, nella consapevolezza che l'operazione, avente nella sostanza effetti economici analoghi a quelli di una permuta, configura una sostanziale equiparazione tra gli obblighi assunti dalle due parti.

Il collocamento sul mercato, mediante strumenti ancora in corso di definizione, dei diritti edificatori maturati a seguito degli Accordi stipulati con il Comune di Roma permetteranno di finanziare la parte di progetto non coperta dalle risorse pubbliche.

Aumenti di capitale di Ferrovie dello Stato S.p.A.

Nel 2005 il socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze ha effettuato versamenti nei confronti di Ferrovie dello Stato S.p.A. a titolo di "Apporto dello Stato all'aumento del capitale sociale" per un ammontare complessivo di € 3.006 milioni, di cui:

- € 214 milioni in base all'art. 57 della legge n. 448/2001 (legge finanziaria 2002);
- € 803 milioni in base alla legge n. 350/2003 (legge finanziaria 2004);
- € 1.989 milioni in base alla legge n. 311/2004 (legge finanziaria 2005) ed alla legge n. 312/2004 (bilancio di previsione 2005).

In data 8 luglio 2005 il socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze ha sottoscritto per € 360.863.320,00 l'aumento del capitale sociale in ottemperanza a quanto deliberato dall'Assemblea straordinaria dei soci del 23 giugno 2005.

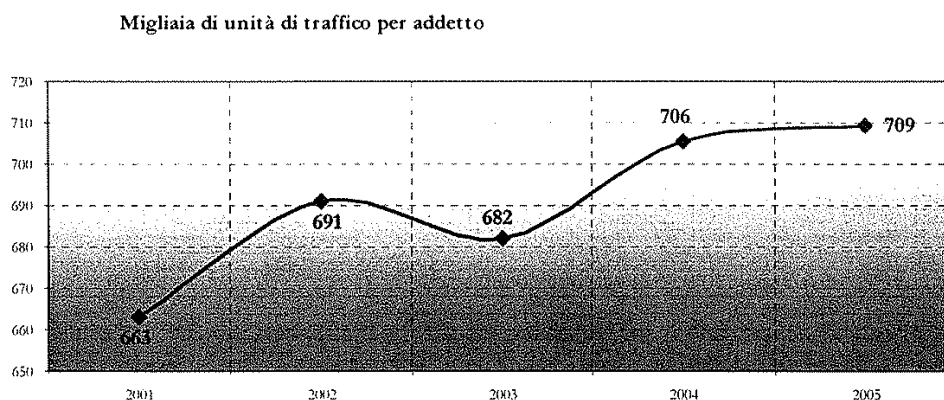
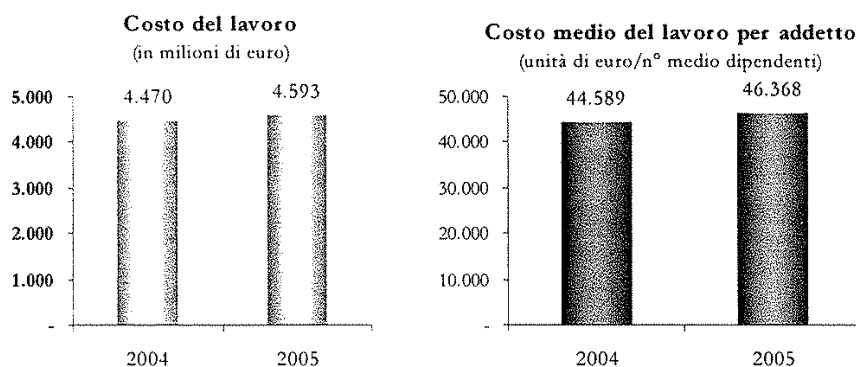
L'Assemblea straordinaria dei soci, inoltre, con decisione del 23 dicembre 2005 ha deliberato un ulteriore aumento del capitale sociale di € 2.644.691.608,00.

A seguito delle suddette operazioni il capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. al 31 dicembre 2005, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, ammonta a € 38.790.425.485,00 ed è composto da 38.790.425.485 azioni del valore nominale di € 1 ciascuna.

RISORSE UMANE

Il numero di dipendenti del Gruppo è passato dai 99.305 del 31 dicembre 2004 ai 97.599 del 31 dicembre 2005 scontando una diminuzione netta di 1.706 unità. Il 2005 ha rappresentato, pertanto, un anno di consolidamento del processo di razionalizzazione che ha caratterizzato l'azione gestionale ed organizzativa degli ultimi anni.

DIPENDENTI AL 31.12.2004	99.305
Entrate	2.648
Uscite	4.354
DIPENDENTI AL 31.12.2005	97.599



Le relazioni industriali

Il quadro delle Relazioni industriali si è sviluppato nella prima parte dell'anno con la definizione della parte economica relativa al 2° biennio del CCNL 2005-2006 e l'aggiornamento del versante normativo del contratto; in rapporto alle dinamiche tecnologiche, organizzative e di mercato che hanno riguardato il Gruppo Ferrovie dello Stato. Gli incrementi retributivi, definiti nel rispetto dei parametri fissati nel Protocollo del luglio '93, ovvero, in linea con le dinamiche inflative, sono risultati coerenti con quelli accordati negli altri settori contrattuali. Oltre al rinnovo del biennio economico, nell'accordo definito nel corso del mese di giugno sono state affrontate, per le maggiori Società del Gruppo, le principali problematiche connesse alla revisione dei processi industriali (manutenzione rotabili, logistica, vendita e assistenza, manutenzione infrastruttura, movimento) al fine di realizzare una riorganizzazione produttiva in linea con il mercato e con il Piano di sviluppo. Il confronto sviluppatosi nel corso della seconda parte dell'anno è tuttora in corso.

Nell'ambito dei rapporti associativi con Confindustria, l'attività è stata contrassegnata dall'attenzione rivolta alle varie fasi di attuazione della legge sulla riforma della pensione complementare, nonché alle questioni connesse con la riforma degli assetti contrattuali attraverso la definizione del documento di Confindustria sulle "Relazioni industriali per una maggiore competitività delle imprese, lo sviluppo dell'occupazione e la crescita del Paese".

E' stata, inoltre, raggiunta un'intesa con Asstra, associazione che rappresenta le aziende, anche ferroviarie, del trasporto pubblico locale, nella quale si è stabilito di procedere ad approfondimenti congiunti su tematiche rilevanti riguardanti le Relazioni industriali e la normativa del rapporto di lavoro, sulle quali elaborare specifiche proposte di intervento da sottoporre alle rispettive istanze associative e presso le sedi istituzionali competenti.

Per quanto riguarda il dialogo sociale europeo, l'azione, già iniziata nel 2004, volta a promuovere la trasformazione in Direttiva dell'accordo europeo sulle condizioni di utilizzo del personale mobile, è stata risolta positivamente. Il 18 luglio 2005 è stata, infatti, emanata la Direttiva che recepisce integralmente l'accordo sottoscritto dalle parti sociali.

Sempre con riferimento all'attività legislativa di livello europeo, rilevante per le condizioni di lavoro nel settore del trasporto ferroviario, si è contribuito alla definizione della posizione della Comunità delle ferrovie europee (CER) circa la proposta di Direttiva sulla certificazione del personale di macchina e bordo. Quest'ultima ha recepito buona parte delle indicazioni di parte imprenditoriale.

Sul piano assicurativo il 6 aprile 2005 è stato sottoscritto tra il Gruppo Ferrovie dello Stato e l'INAIL, Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro, un Protocollo d'Intesa che pone le basi per lo sviluppo di un nuovo e sinergico rapporto tra i due soggetti, in particolare nella gestione amministrativa dei rapporti (efficientamento attraverso l'implementazione di modalità di relazione on-line) e nell'analisi e sviluppo di azioni congiunte sul piano della prevenzione e della sicurezza.

In parallelo, sempre sul piano assicurativo, è stata completata con Ipsema la verifica del rapporto assicurativo riferibile al personale marittimo delle navi traghetto del Gruppo Ferrovie dello Stato, analoga a quella già condotta in precedenza unitamente alle strutture dell'INAIL.

Sul fronte della previdenza complementare, operando nell'ambito degli organi di amministrazione del Fondo di previdenza complementare Eurofer, è stato fornito supporto specialistico agli organi del Fondo nell'applicazione della disciplina tipica dei Fondi di previdenza complementare e nella definizione delle necessarie prassi e procedure. Da segnalare nel 2005 il lancio di una strutturata campagna promozionale collegata anche alla riforma della previdenza complementare. Va evidenziato, inoltre, come il Fondo Eurofer, nonostante la recente costituzione ed avvio, si collochi tra i primi dieci fondi complementari di origine negoziale in Italia, per numero di aderenti e raccolta Fondi, che ha portato all'adesione allo stesso anche di realtà aziendali esterne al Gruppo Ferrovie dello Stato.

Le politiche di gestione del personale

Nel corso del 2005 è stato confermato e ulteriormente rilanciato l'impegno nell'ambito della gestione e sviluppo delle risorse umane. In particolare è stata ulteriormente ampliata la popolazione aziendale di livello quadro coinvolta nel processo di valutazione delle prestazioni e di performance management.

Per quel che riguarda la valutazione delle risorse, il patrimonio degli strumenti si è arricchito dell'assessment di orientamento in aggiunta a quelli già collaudati della valutazione del potenziale e del development center.

Per garantire continuità di presidio sulle posizioni strategiche e per poter avvalersi, quanto più possibile, di una dirigenza con forti competenze ferroviarie e di conoscenza dell'organizzazione del Gruppo, è stato avviato un programma volto ad identificare le migliori risorse che operano nelle società del Gruppo, seguirne la crescita programmando le esperienze nelle diverse funzioni e prepararle per future maggiori responsabilità. Nel programma sono entrati circa 300 dipendenti tra dirigenti, quadri e giovani laureati.

Le politiche di Compensation, anche per il 2005, sono state prevalentemente caratterizzate da interventi sulla parte variabile della retribuzione. Il sistema di incentivazione applicato nel 2005, in particolare, ha mirato, da un lato, all'incentivazione del management al raggiungimento delle sfide poste dai piani di budget 2005 e dall'altro a diffondere e sviluppare i comportamenti del nuovo modello di Leadership messo a punto dal Vertice aziendale sul finire del 2004.

Per quanto riguarda i processi di selezione l'attività, anche per il 2005, è stata principalmente orientata al presidio del turn over del personale sui processi operativi, commerciali, industriali e più in genere dell'esercizio ferroviario. Sono state inoltre confermate e rilanciate le politiche di recruiting di candidati a più elevata scolarità. Al

riguardo sono state condotte attività mirate nell'ambito dei rapporti con le strutture accademiche di maggior interesse per il Gruppo.

La formazione

Il 2005 è stato segnato dal lavoro di progettazione ed organizzazione della Scuola di Formazione per laureati ed esperti neoassunti nel Gruppo, un importante progetto di integrazione societaria che realizza un'unica scuola di formazione per tutte le Società del Gruppo. Sempre in un'ottica di integrazione nel corso dell'anno si è dato avvio alla costruzione del Sistema Professionale di Gruppo attraverso il Progetto Pilota ICT che ha consentito di costruire una metodologia comune di gestione delle conoscenze tecnico-professionali finalizzata all'individuazione di percorsi di sviluppo e di formazione mirati verso il personale delle aree di Staff.

Le attività formative sono proseguite in coerenza con le linee guida tracciate ad inizio anno e tese a dare alcuni segnali di discontinuità rispetto al passato. Tali linee guida sono state l'input per costruire progetti formativi mirati alle esigenze dei diversi target:

- sviluppo della leadership individuale per le risorse strategiche;
- sviluppo delle competenze manageriali per i quadri nel Development Center;
- rafforzamento delle competenze professionali per aree di appartenenza;
- partecipazione attiva ad iniziative internazionali di settore.

I progetti, differenziati per target nei contenuti e nella metodologia, hanno avuto come denominatore comune la spinta verso una maggiore integrazione, la facilitazione della lettura dei contesti e delle interrelazioni, il rafforzamento del senso di appartenenza, lo sviluppo delle competenze manageriali e professionali.

Le metodologie sono sempre più orientate alla sperimentazione diretta e alla simulazione di casi concreti, per rafforzare il legame con la realtà lavorativa e l'agire quotidiano.

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

La sicurezza sul lavoro

Nel 2005 sono proseguite le attività volte alla tutela della sicurezza e salute sul lavoro. Nell'aprile 2005 il Gruppo Ferrovie dello Stato ha stilato il già citato "Protocollo d'Intesa" con l'INAIL al fine di condividere iniziative e progetti comuni, sviluppare la cultura di prevenzione dei rischi sui luoghi di lavoro e approfondire le conoscenze delle dinamiche infortunistiche e delle tecnopatie di settore.

L'obiettivo di ridurre sistematicamente il numero degli infortuni si è concretizzato nel 2005 attraverso molteplici iniziative e linee di azioni, tra cui:

- la gestione dei processi produttivi di business che collocano sullo stesso piano la qualità dei servizi rivolta alla clientela e la qualità tecnica e sociale degli ambienti e delle condizioni di lavoro rivolti al personale;
- l'introduzione di sistemi integrati di gestione e di rendicontazione della sicurezza e dell'ambiente e la loro successiva certificazione. In particolare la società Centostazioni S.p.A. ha completato la certificazione integrata delle quattro unità organizzative componenti l'impresa, mentre RFI S.p.A. ha terminato l'analisi e l'implementazione delle procedure operative del progetto di certificazione integrata riguardante sicurezza circolazione treni, sicurezza del lavoro e ambientale;
- il continuo coinvolgimento e formazione del personale al fine di garantire il costante aggiornamento scientifico-tecnologico e la diffusione delle migliori pratiche, anche grazie all'emanazione di apposite Linee Guida relative ai fattori di maggiore rischio presenti nelle diverse Unità Produttive;
- gli investimenti in innovazione tecnologica.

Nel corso del 2005 l'informazione si è arricchita con la creazione della sezione Sicurezza del Lavoro nel portale di Gruppo. L'introduzione di tale sezione sul portale intranet e all'interno del Rapporto di Sostenibilità del Gruppo concretizza gli impegni di comunicazione, di trasparenza, rivolto agli stakeholder.

Il costante impegno negli anni del Gruppo per la prevenzione dei rischi è testimoniato dal trend delle performance di medio periodo che indica una persistente e concreta riduzione del numero degli infortuni e della loro frequenza, come evidenziano i dati INAIL relativi alle principali società del Gruppo (Ferrovie dello Stato S.p.A., RFI S.p.A., Trenitalia S.p.A., Ferservizi S.p.A. ed Italferr S.p.A.).

	Infortuni indennizzati	N° infortuni per 1000 dipendenti
2005*	3.751	36,9
2004	3.945	41,8
2003	3.953	40,8
2002	4.355	44,6
2001	4.901	47,3

* dati provvisori

POLITICA AMBIENTALE

Il 2005 è stato caratterizzato dal consolidamento delle attività intraprese l'anno precedente in materia di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, continuando il cammino verso il miglioramento di efficacia ed efficienza di tutti i processi rilevanti, migliorando così ulteriormente il vantaggio ambientale, sociale ed economico che possiede il treno rispetto alle altre modalità di trasporto. Il Gruppo ha rafforzato il coinvolgimento con gli *stakeholder* esterni, anche attraverso la pubblicazione del secondo Rapporto di Sostenibilità, evidenziando l'impegno per la mobilità sostenibile e le iniziative per integrare sempre meglio i principi ed i valori della responsabilità sociale d'impresa nello svolgimento delle proprie attività. Le principali attività da cui traspare evidente questo impegno sono state:

- la diciassettesima edizione del Treno Verde, in collaborazione con Legambiente, per monitorare l'inquinamento atmosferico, il traffico, il rumore ed i trasporti in diverse città;
- la collaborazione con il progetto europeo PROSPER (Procedures for Rolling Stock Procurement with Environmental Requirements), finalizzato alla messa a punto di criteri ecologici per la progettazione dei treni;
- la prosecuzione del progetto, in Trenitalia S.p.A., per la riduzione dei consumi energetici "Rail Power (ex Energy Meter)", che prevede l'installazione a bordo treno di contatori di energia assorbita e la realizzazione di un programma di training dei macchinisti per incentivare una guida più efficiente;
- la conclusione della fase di implementazione, attraverso il software TrenoDesk, del progetto per la gestione dei rifiuti in Trenitalia S.p.A.;
- la conclusione del progetto sulla ricerca di sostanze allelopatiche da utilizzare come diserbanti, al posto di prodotti chimici, per il controllo della vegetazione infestante i sedimi ferroviari, con l'individuazione della *ascaulitossina* quale sostanza naturale utilizzabile;
- la pubblicazione sul web del software Ecotransit sul sito di Trenitalia S.p.A., per consentire il calcolo e la comparazione del consumo energetico e delle emissioni inquinanti del trasporto merci su scala internazionale effettuato con le varie modalità (treno, camion, aereo e nave);
- la certificazione ambientale ISO 14001 e quella OHSAS 18001 sulla sicurezza sul lavoro per alcuni impianti e Direzioni operative di Trenitalia S.p.A., RFI S.p.A., Centostazioni S.p.A. ed Ecolog S.p.A.;
- l'implementazione dei Sistemi di gestione integrati (Qualità, Ambiente e Sicurezza sul Lavoro) in impianti pilota delle Direzioni Operative di RFI S.p.A., in cui è già in atto l'iter verso la certificazione;

- la conclusione del progetto pilota, effettuato solo in alcune direzioni di RFI S.p.A., per l'implementazione e la selezione nel sistema contabile di Gruppo denominato SFINGE delle voci contabili per la formazione dei *costi ambientali e sociali relativi alla sicurezza del lavoro*. I risultati raggiunti consigliano l'estensione del progetto nel 2006 anche ad altre società del Gruppo;
- la presentazione dei risultati positivi ottenuti dal progetto pilota PV TRAIN sull'utilizzo dell'energia solare sui treni, realizzato da Trenitalia S.p.A. ed in parte finanziato dall'Unione Europea nell'ambito del programma "Life-Ambiente". Il progetto ha previsto l'installazione di pannelli fotovoltaici sul tetto delle carrozze e delle locomotrici;
- l'introduzione dell'opportunità di utilizzare l'idrogeno come vettore energetico del trasporto ferroviario, con l'adesione alla Piattaforma Nazionale H2CC (Idrogeno e Celle a Combustibile);
- le attività di bonifica e di recupero del territorio, quali quelle realizzate sulle aree interessate dalle linee Alta Velocità/Alta Capacità;
- la prosecuzione del programma di preservazione e valorizzazione dei beni culturali e archeologici da parte di TAV S.p.A. che rappresenta una peculiarità nel settore ferroviario mondiale e che ha visto nel corso del 2005 la realizzazione del progetto "Archeologia 3D", avviato insieme alle Sovrintendenze competenti, con la realizzazione di ipertesti contenenti documenti, mappe interattive, schede tematiche ipertestuali, ricostruzioni 3D, audio e video.

RAPPORTO CON I CLIENTI

Nel corso del 2005, la società Trenitalia S.p.A. ha continuato a rivolgere il suo impegno nella realizzazione di iniziative volte a migliorare la soddisfazione del cliente. Tali iniziative hanno riguardato azioni tese sia ad accrescere l'accessibilità e la fruibilità del servizio da parte della clientela sia ad introdurre nuovi servizi ed a rafforzare le azioni dirette a migliorare la puntualità, la pulizia ed il comfort dei treni.

In termini di attenzione al cliente, le iniziative di maggiore impatto hanno riguardato tra l'altro:

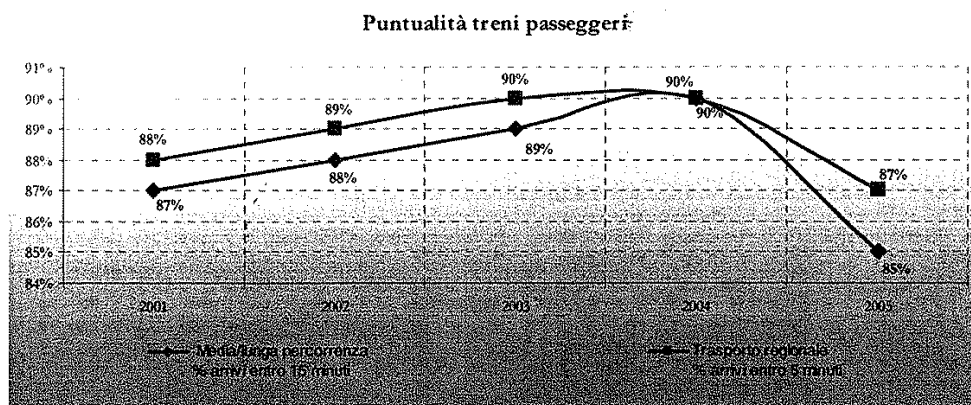
- l'inserimento di nuovi collegamenti ferroviari;
- il lancio della nuova rotta low cost Roma - Bari, effettuato il 15 marzo 2005, dopo il successo ottenuto con l'introduzione del primo servizio low cost italiano nel dicembre 2004 (1 coppia di treni Roma - Milano). A fianco ai treni low cost, a partire dal mese di settembre, Trenitalia S.p.A. ha iniziato a proporre anche 40.000 posti, su 65 diversi treni, acquistabili on-line al prezzo lancio di soli 10 euro;
- l'avvio del progetto di riqualificazione del parco vetture posti a sedere nel settore notte, il potenziamento del servizio di auto al seguito, l'attivazione di quello delle moto al seguito e, su tutti i treni notte, l'introduzione della possibilità di trasportare gratuitamente le biciclette. A bordo dei vagoni letto e delle vetture confort, infine, da marzo è stato istituito un nuovo servizio, svolto da equipaggi multi/ruolo per garantire, oltre all'accompagnamento, la sorveglianza durante la notte e la pulizia delle toilettes.

Nel trasporto viaggiatori, inoltre, è proseguito per tutto il periodo il programma di restyling degli interni degli Eurostar e degli Intercity ed è iniziata l'immissione in esercizio di nuovi treni a due piani per il trasporto locale. Inoltre, sono stati avviati, in via sperimentale su alcune relazioni servite da Eurostar, servizi aggiuntivi da offrire alla clientela a bordo treno quali, ad esempio, il servizio di massaggi anti-stress, le lezioni d'inglese, il servizio di noleggio DVD, il servizio di prenotazione taxi ed auto con autista e la vendita, con modalità e costi agevolati, della tessera per il parcheggio nella stazione di partenza contestualmente al biglietto del treno.

Trenitalia S.p.A. nel corso dell'esercizio ha lanciato una massiccia operazione di bonifica di 508 carrozze del traffico a lunga e media percorrenza, e raddoppiato le attività di vigilanza nei piazzali di parcheggio del materiale rotabile più soggetti al fenomeno dell'intrusione di estranei e parimenti raddoppiato le frequenze degli interventi di disinfestazione nelle situazioni identificate come a maggior rischio.

Sul piano della puntualità del servizio la percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0 – 15 minuti è passata dal 90% del 2004 all'85% del 2005. Anche nell'ambito del trasporto regionale, si registra un peggioramento rispetto allo scorso anno, passando, per i treni arrivati a destinazione nella fascia 0 – 5 minuti dal 90% all'87%, con una performance

leggermente al di sotto degli obiettivi imposti dalla Carta dei Servizi (89%). Il peggioramento rispetto al precedente esercizio è riconducibile a problemi di saturazione delle linee, soprattutto in prossimità dei grandi nodi e nelle fasce orarie di punta.



Relativamente alla sicurezza del trasporto, si riassumono di seguito i dati di incidentalità registrati nel periodo:

Sicurezza del trasporto	2005	2004
N° incidenti "tipici UIC"	58	72
N° persone coinvolte	93	47
N° incidenti/milione treni km	0,17	0,21

L'indicatore di sicurezza, misurato in numero di incidenti "tipici UIC" per milione di treni-km effettuati, risulta sostanzialmente invariato rispetto al trend degli ultimi anni (0,29 nel 2000; 0,28 nel 2001; 0,27 nel 2002; 0,20 nel 2003).

Resta, quindi, confermata la posizione di Trenitalia S.p.A. quale azienda leader per la sicurezza in ambito U.I.E.

Si evidenzia peraltro il verificarsi nell'esercizio 2005 di due incidenti (Crevalcore, Roccasecca) per i quali si rinvia per un maggior dettaglio, al paragrafo "Indagini e procedimenti giudiziari".

Per quanto attiene l'infrastruttura, si segnala che nel mese di novembre 2005 RFI S.p.A. ha ottenuto il riconoscimento di eccellenza da parte del Sincert (Sistema Nazionale per l'Accreditamento degli Organismi di Certificazione) ed è così risultata la prima ed unica società italiana, su oltre centomila, in possesso delle 4 certificazioni di sistema di gestione per la Qualità, l'Ambiente, la Salute e sicurezza sul lavoro e l'*Information security* (ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001 E BS 7799), attualmente coperte dall'accreditamento di qualità.

A fine 2005 si registra il completamento della fase progettuale del SIGS (Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario) che si prefigge di rendere uniformi all'interno dell'organizzazione gli approcci alla gestione dei processi legati alla realizzazione dei servizi ed alla gestione delle risorse, al fine di innalzare sensibilmente il livello medio di conoscenza delle tematiche relative alla qualità, all'ambiente e alla sicurezza del lavoro e conseguentemente il livello culturale dell'intera società, a beneficio della qualità del servizio al cliente.

Si è conclusa, inoltre, la fase sperimentale del progetto EPR (sistema europeo di Performance Regime) lanciato dall'UIC nel 2000 ed il cui Project Management era stato affidato ad RFI S.p.A. Il sistema, attivo sulla rete ferroviaria nazionale dal 1° gennaio 2005, prevede l'attribuzione di penali e/o compensazioni ai soggetti che provocano e/o subiscono perturbazione alla circolazione ed ha come obiettivo quello di incentivare imprese e gestori ferroviari a ridurre al minimo le disfunzioni del servizio e a migliorare le performance dei trasporti internazionali.

Con riguardo sempre all'infrastruttura la "Carta dei Servizi" di RFI S.p.A. riporta la dichiarazione di una serie di indicatori di qualità riguardanti l'attività caratteristica del Gestore dell'Infrastruttura ed in particolare pulizia, comfort, servizi aggiuntivi, informazione al pubblico, servizi per viaggiatori diversamente abili e sicurezza in stazione.

Le performance dell'azienda, misurate da tali indicatori, sono tenute periodicamente sotto controllo attraverso un monitoraggio interno (trimestrale) per la valutazione della qualità erogata ed esterno per la valutazione della qualità percepita dai clienti (*Customer Satisfaction*), con un campione che copre circa il 95% della movimentazione di passeggeri della rete nazionale.

Dai risultati ottenuti si evince che a livello di rete nazionale è necessario un impegno per minimizzare l'impatto derivante dai lavori. È stato previsto anche lo studio del contenimento del disagio per le stazioni oggetto di *restyling* (Grandi Stazioni S.p.A. e Centostazioni S.p.A.).

Per le situazioni di normale gestione, nel corso del 2005, si sono registrati alcuni tendenziali miglioramenti relativi al *comfort* negli spazi dedicati all'attesa, alla disponibilità di servizi commerciali ed alle pulizie in genere.

PAGINA BIANCA