

- L'Assemblea dei soci di Tunnel Ferroviario Del Brennero - Finanziaria di Partecipazioni SpA in sede straordinaria ha deliberato di aumentare in una o più *tranches* e in via scindibile il capitale sociale da 63.790.910 euro fino ad un massimo di 133.790.910 euro. Il 2 maggio 2008 è stata sottoscritta e versata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA la prima *tranche* pari, per la quota di propria spettanza, a 4.697.760 euro, nonché per 266.308 euro (quota inoptata).

Maggio

- L'Assemblea degli azionisti di Centostazioni SpA del 29 maggio 2008 ha deliberato, all'unanimità, la distribuzione del 50% della riserva sovrapprezzo azioni che ammonta quindi a 13,3 milioni di euro; successivamente con determinazione del Consiglio di Amministrazione della società, riunitosi il 31 luglio 2008, si è proceduto alla liquidazione della stessa nei termini deliberati dall'Assemblea.

Dicembre

- Il 29 dicembre 2008, l'Assemblea ordinaria dei soci di Trenitalia Logistic France sas, partecipata al 100% da Trenitalia SpA, ha deliberato il ripianamento delle perdite e l'aumento di capitale rispettivamente per 384.000,00 euro e 1.350.000,00 euro. Il capitale sociale della Trenitalia Logistic France sas è attualmente pari ad 1.350.000,00 euro.

FINANZIAMENTI

Aprile

- Il 23 aprile il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA ha deliberato l'emissione di un prestito obbligazionario per 600 milioni di euro, destinato ad essere sottoscritto per intero da Eurofima S.A., finalizzato agli investimenti in materiale rotabile.

Luglio

- Il 4 luglio 2008 la Capogruppo ha di conseguenza stipulato, per conto di Trenitalia SpA, un prestito obbligazionario di 600 milioni di euro (Eurofima), con costituzione in pegno su materiale rotabile. L'operazione era stata deliberata dal Consiglio di amministrazione di Trenitalia SpA il 27 maggio.
- Sempre nel mese di luglio, Ferrovie dello Stato SpA, a seguito di procedura negoziata, ha stipulato un contratto di prestito per un importo massimo di 800 milioni di euro con la Riunione Temporanea di Concorrenti composta da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop per la concessione di prestiti *intercompany*, rispettivamente ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA, finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al "Sistema Alta Velocità / Alta Capacità" della linea TO-MI-NA.

ALTRI EVENTI

Gennaio

- A partire dal 1° gennaio 2008 le tariffe sui treni di fascia alta rivolti al servizio "a mercato" (Alta Velocità, Eurostar, Eurostar City e Tbiz) sono state adeguate del 15%, con un'applicazione dello sconto del 5% per gli acquisti effettuati via Web. Non sono stati, invece, interessati dagli aumenti i treni Intercity, Espressi e tutti i treni utilizzati quotidianamente dai pendolari, rivolti al "Servizio Universale contribuito".

- Nel mese di gennaio è stato rimborsato, da parte dell'Agenzia delle Entrate a favore di TAV SpA, il credito Iva 2003 per l'importo pari a 76,6 milioni di euro.
- Il 31 gennaio 2008 le Autorità Algerine hanno ufficializzato, con la sottoscrizione del relativo contratto, l'affidamento della gara vinta nel 2006 ad Italferr SpA riguardante l'attività di "Assistenza tecnica alle Ferrovie Algerine relativamente ai principali investimenti ferroviari recentemente avviati nel Paese".

Febbraio

- Nell'ambito degli interventi condotti dall'ente di certificazione TUV Italia al fine di confermare la coerenza del Sistema Integrato Gestione Sicurezza di Gruppo rispetto agli standard internazionali di riferimento si è giunti alla certificazione della conformità, dello stesso, alla norma ISO 9001:2000.

Marzo

- Il 1° marzo 2008, alle 17.23, sulla linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna, un treno di prova ha raggiunto i 355 km all'ora. L'ottimo risultato è stato raggiunto a conclusione di una prima fase di verifiche che Italferr SpA sta conducendo per certificare la corretta funzionalità della linea e dei suoi sottosistemi.
- Il 26 marzo 2008 il Consiglio di amministrazione della Capogruppo ha deliberato di dare mandato all'Amministratore Delegato ad attivare il progetto di evoluzione del modello contabile e di transizione agli IAS/IFRS del Gruppo Ferrovie, a valle della rivisitazione delle linee strategiche di Piano e della ridefinizione del conseguente nuovo assetto societario del Gruppo stesso, dando priorità alla transizione da parte di quelle entità destinate alla competizione sul mercato.
- È stato siglato l'accordo tra Comune di Salerno, Regione Campania e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, sugli impegni programmatici per la realizzazione e gestione dei tre lotti costituenti il sistema ferroviario metropolitano della città di Salerno.

Maggio

- A partire dal 1° maggio 2008 la fornitura per l'energia elettrica Mt/bt relativa alle utenze ricadenti nel mercato di salvaguardia, entro cui si muove RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, fino al 31 dicembre 2008, è stata così regolata:
 - ENEL Energia SpA si è aggiudicata la fornitura per le regioni di Toscana, Umbria, Marche, Sardegna, Lazio, Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, e Sicilia;
 - EXERGIA SpA si è aggiudicata la fornitura per le regioni Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Liguria ed Emilia Romagna.
- Il 21 maggio 2008 è stata firmata la convenzione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Agenzia Nazionale per la Sicurezza e Gruppo Ferrovie, che disciplina il trasferimento delle attribuzioni all'Agenzia e il suo funzionamento in sede di prima applicazione del Decreto 126/2007, stabilendo che fino a quando l'Agenzia non disporrà di un proprio organico, potrà avvalersi anche da personale del Gruppo Ferrovie. Sono trasferite all'Agenzia le seguenti competenze, attualmente in capo ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA:

- emanazione di norme e standard di sicurezza della circolazione;
 - omologazione di materiale rotabile o di sue parti connesse con la sicurezza della circolazione;
 - validazione dei sistemi di gestione della sicurezza e dei sistemi di mantenimento delle competenze delle Imprese Ferroviarie;
 - rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie;
 - attività di ispezione ed audit nonché di monitoraggio sull'attività delle imprese ferroviarie.
- Il 28 maggio il Consiglio di Amministrazione della Fondazione Politecnico di Milano ha espresso il proprio gradimento all'ingresso di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in qualità di Partecipante Istituzionale alla Fondazione Politecnico di Milano con l'obiettivo di sostenere iniziative di carattere innovativo sul territorio nazionale e di realizzare, attraverso la costituzione del *Joint Research Centre- Trasporti*, un centro di eccellenza per il trasporto su ferro.

Giugno

- Dal 1° giugno sono state introdotte nuove regole antievasione: i viaggiatori possono cambiare il biglietto esclusivamente alle *self service* e alle biglietterie delle stazioni di partenza e non più anche in quelle di arrivo.
- Il 4 giugno l'assemblea dei soci di Ferrovie dello Stato SpA ha nominato il Dott. Antimo Prosperi Consigliere di Amministrazione della Società in sostituzione del Dott. Stefano Scalera, dimissionario dall'11 dicembre 2007.
- Il 10 giugno a seguito della ratifica ministeriale della convenzione fra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ed il Ministero dei Trasporti ha preso avvio la prima fase operativa dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.
- Il 15 giugno viene attivata a Milano la tratta da Porta Vittoria a Rogoredo del Passante Ferroviario della città: grazie all'attivazione di questa nuova tratta il servizio ferroviario suburbano raggiunge il sud della città.
- Il 20 giugno è stata avviata la procedura per indire nuove gare europee per l'affidamento del servizio di pulizia dei treni.

Luglio

- Il Parlamento Europeo, ha votato il 9 luglio in seduta plenaria ed in seconda lettura, gli emendamenti alla Direttiva Sicurezza ed al Regolamento ERA sull'ampliamento delle competenze dell'Agenzia Ferroviaria Europea. Gli emendamenti, presentati sulla base di un accordo tra le istituzioni UE che dovrebbero essere ratificati dal Consiglio sono i seguenti:
 - Direttiva Sicurezza: e' stata introdotta la certificazione obbligatoria dei sistemi di manutenzione dei "detentori" dei vagoni entro 2 anni dall'entrata in vigore della Direttiva ed entro 10 anni per i detentori di ogni altro materiale rotabile. Tale posizione era inizialmente sostenuta solo da Italia, Polonia e Parlamento Europeo;
 - Regolamento ERA: l'*European Railway Agency* (ERA) e' stata incaricata di raccogliere in un documento di riferimento tutte le regole nazionali relative alla messa in servizio dei

rotabili ai fini di una semplificazione del processo.

- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e la Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa hanno siglato il 30 luglio 2008 la Convenzione per la “Ricerca, Sviluppo e Applicazione di strumenti, sistemi di sicurezza e servizi tecnologici avanzati”, che prevede una collaborazione di cinque anni nel settore dello sviluppo di sistemi tecnologici per la sicurezza e di strumenti all'avanguardia per la circolazione ferroviaria. Diversi i progetti previsti per i prossimi anni, al fine di rendere più affidabili le reti tecnologiche per la gestione della via e dell'avanzamento del treno, tra cui quello dedicato alla rilevazione degli incendi in galleria.

Settembre

- Il 30 Settembre è stato siglato con le principali Associazioni di consumatori accreditate presso il Ministero dello Sviluppo Economico, il Protocollo d'Intesa per la risoluzione amichevole tra Trenitalia SpA e i Clienti delle vertenze. La sperimentazione durerà per tutto il 2009 e interesserà i treni di Fascia Alta. Verranno considerate le prestazioni e i servizi con scostamenti sostanziali tra l'impegno di Trenitalia SpA assunto tramite documenti ufficiali e quanto effettivamente usufruito dal Cliente.

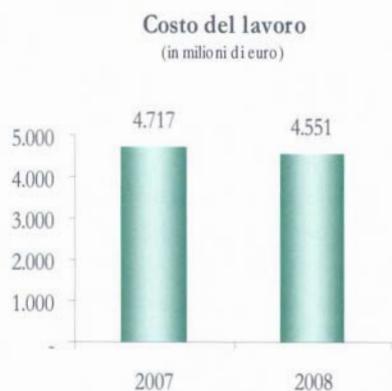
Dicembre

- Il 13 dicembre 2008 è stata inaugurata la nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna con il primo viaggio del nuovo treno Frecciarossa che ha percorso il tragitto tra le due città in poco più di un'ora. La Cerimonia è stata anche l'occasione per riconsegnare a Milano la Stazione Centrale completamente rinnovata, a seguito del restauro conservativo di tutta la parte monumentale, della nuova biglietteria e nuovi percorsi e spazi usufruibili dalla clientela. A chiusura della giornata, è stato dato avvio al conto alla rovescia per il completamento dei lavori dell'intera rete Alta Velocità/Alta Capacità da Torino a Salerno, prevista esattamente entro i successivi 365 giorni.

RISORSE UMANE

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dai 93.573 del 31 dicembre 2007 ai 89.431 del 31 dicembre 2008 scontando una diminuzione netta di 4.142 unità.

DIPENDENTI AL 31.12.2007	93.573
Entrate	1.903
Uscite	6.045
DIPENDENTI AL 31.12.2008	89.431
CONSISTENZA MEDIA 2007	96.187
CONSISTENZA MEDIA 2008	91.442



Le Relazioni Industriali

Le relazioni sindacali nell'anno 2008 si sono aperte con la sottoscrizione dell'accordo tra Agens e le Organizzazioni Sindacali Nazionali del 24 gennaio sulla proroga al 31 dicembre 2007 della scadenza normativa ed economica del contratto collettivo nazionale del lavoro delle Attività Ferroviarie per consentirne l'allineamento temporale al contratto collettivo nazionale del lavoro degli Autoferrotranvieri nella prospettiva della definizione di un contratto unico per i due settori.

A livello aziendale, nella stessa data è stato concluso l'accordo per la corresponsione del Premio di risultato ai ferrovieri per gli anni 2005 e 2006.

Successivamente il confronto sindacale si è sviluppato, ed è tuttora in corso, su numerose questioni a valenza strategica per le società del Gruppo, conseguenti agli effetti dell'introduzione delle nuove tecnologie ed alla necessità di nuovi modelli organizzativi. Per la società Trenitalia SpA il confronto ha riguardato i settori della manutenzione rotabili, della vendita e assistenza e la composizione dell'equipaggio treno a seguito dell'entrata in esercizio delle nuove tecnologie di sicurezza per il controllo della marcia dei treni; per la società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, invece, la manovra, la navigazione e la riorganizzazione delle attività di movimento e manutenzione dell'infrastruttura.

Nel novembre 2008, sulla base dell'intesa siglata presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri il 21 novembre 2007, è ripreso il negoziato presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tra le Associazioni Datoriali e le Organizzazioni Sindacali per la definizione di un Protocollo d'Intesa sulla base del quale avviare il confronto di merito per la definizione del nuovo Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro unico della Mobilità.

Infine, a seguito dell'evoluzione del quadro legislativo determinatasi con l'entrata in vigore della L. n. 133/08, sono state definite le modalità procedurali per la prima applicazione nelle aziende del Gruppo della nuova disciplina legale concernente la malattia, i congedi di maternità e paternità e i congedi ex L. 104/92, dandone compiuta informativa alle Organizzazioni Sindacali Nazionali, sottoscrivendo in tal senso con le medesime un verbale di riunione il 14 gennaio 2009.

Nel corso del 2008 la collaborazione con il Comitato Pari Opportunità si è focalizzata, in particolare, sul monitoraggio delle iniziative a favore della sicurezza personale dei dipendenti del Gruppo progettate e realizzate dalla Direzione Protezione Aziendale del Gruppo.

E' inoltre continuata l'attività negoziale, nell'ambito della delegazione CER, per la rinegoziazione della clausola relativa ai riposi fuori residenza prevista nell'accordo CER e ETF del 27 gennaio 2004, in materia di orario di lavoro per il personale mobile del trasporto ferroviario transfrontaliero, trasformato nella Direttiva 2005/47/CE. Con riferimento al medesimo accordo ha preso avvio, inoltre, il coordinamento da parte di Ferrovie dello Stato SpA del gruppo di lavoro CER-ETF costituito per l'attuazione del progetto "*Follow-up of the agreement on the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services*", finanziato dalla Commissione europea. Il progetto è volto a verificare, secondo quanto previsto dalla stessa direttiva, l'attuazione dell'accordo sia sotto il profilo delle prime esperienze applicative che della sua funzionalità, alla luce dell'evoluzione del mercato ferroviario. Ferrovie ha inoltre preso parte, sempre nell'ambito della delegazione CER, al dialogo sociale europeo per l'attuazione dell'accordo CER-ETF del 27 gennaio 2004 sulla patente europea.

Sul fronte della previdenza complementare, operando nell'ambito degli organi di amministrazione del Fondo di previdenza complementare Eurofer, si è provveduto ai necessari aggiornamenti correlati alla attuazione delle disposizioni introdotte dal Decreto Legislativo. n 252/05 sulla riforma della previdenza complementare, nonché alle azioni necessarie alla corretta gestione del Fondo, secondo le indicazioni fornite da COVIP e dal dicastero del Lavoro. Sono proseguite le azioni, sia in termini d'indirizzo che di relazioni industriali, per sviluppare l'informatizzazione dei rapporti e delle comunicazioni con la pubblica amministrazione e gli enti previdenziali. Tale attività ha riguardato in particolare gli obblighi di comunicazione introdotti dal D.M. Lavoro 30 ottobre 2007, che ha unificato rendendole obbligatorie dal 1° marzo 2008 le modalità di comunicazione connesse ai rapporti di lavoro, e prevedendone l'effettuazione esclusivamente mediante l'utilizzo di supporti informatici, nonché sull'informatizzazione delle modalità di denuncia degli infortuni sul lavoro, che dovrebbe entrare a regime con i primi mesi del 2009.

Le Politiche di Gestione e Sviluppo del Personale

Nel 2008 è proseguito il processo di razionalizzazione che ha connotato l'azione gestionale ed organizzativa dell'ultimo biennio. Gli interventi di reingegnerizzazione organizzativa hanno supportato un significativo decremento della consistenza del personale così come l'introduzione di nuove tecnologie ha continuato a produrre gli effetti sul recupero di produttività. E' stato comunque garantito un *turn over* mirato con inserimenti di personale a garanzia del presidio dei settori dell'esercizio ferroviario mentre le assunzioni dal mercato di personale neolaureato o di profilo elevato sono state limitate dal ricorso al processo di *job posting* interno.

Infine tra gli interventi di ottimizzazione operativa va annoverato il progetto "Eccellenza Operativa" che ha ridisegnato i processi amministrativi di supporto con conseguenti margini di miglioramento dell'efficienza.

Lo sviluppo del personale si è concentrato su due filoni di attività: rilevazione delle competenze e revisione di modelli e sistemi di monitoraggio e sviluppo delle competenze di Gruppo. Per ciò che riguarda la rilevazione delle competenze è stato portato avanti il progetto già avviato nel 2007 di *Management Review II step*; l'attività ha comportato la mappatura di competenze tipiche di posizioni ad alto contenuto strategico nel Gruppo. Nel 2008 è stato inoltre impostato il progetto "Quadri Responsabili di Struttura Operativa" con l'obiettivo di identificare le posizioni organizzative operative, ricoperte dai quadri, con impatto sul *core-business* al fine di garantire il presidio efficace delle posizioni così individuate ed assicurare lo sviluppo delle competenze critiche che supportano il piano industriale.

Per ciò che riguarda la revisione di modelli e sistemi di monitoraggio e sviluppo delle competenze, è stato avviato il progetto "Sistema delle Competenze e S.I.V" (Sistema di valorizzazione del contributo delle persone). Lo studio ha consentito di rivedere in chiave evolutiva il processo di *Performance* e di stabilire il modello a tendere del Sistema Professionale di Gruppo.

La Formazione

Nel corso del 2008 si sono concluse le attività di progettazione del corso *on line* la “Formazione in Pillole”, rivolto a dirigenti, quadri e neo laureati del Gruppo. Il corso sarà erogato con metodologia *e-learning*, mettendo a disposizione degli utenti 5 moduli didattici (il sistema ferroviaria, produzione e circolazione, sicurezza, manutenzione e gestione degli investimenti) finalizzati a fornire una visione sistemica del *know how* ferroviario e dare un’informazione di base sui principali processi produttivi, nonché a favorire la capitalizzazione e lo scambio delle conoscenze tipicamente ferroviarie.

Per la Formazione manageriale si è concluso, nel primo trimestre, il progetto finanziato “La Cultura di Impresa nel Gruppo FS”, nato per rafforzare nel management aziendale la cultura di impresa basata sulla creazione del valore e migliorare la capacità di operare su leve di efficienza. Attenzione è stata posta anche per la Formazione Tecnico professionale per la quale sono stati realizzati importanti corsi, rivolti al personale di tutte le società del Gruppo.

Vanno inoltre sottolineati due progetti formativi erogati a società di trasporto russe riguardo “Tecnologie Ferroviarie” ed “*Organization and methodology of consolidation and relevant accounting processes*”.

Nei contesti Internazionali (*European Training Group*) dell’UIC continua la partecipazione del Gruppo ai lavori dedicati sia allo sviluppo di nuove metodologie didattiche, che alla definizione di precisi modelli di sviluppo delle competenze. In questo contesto vengono, inoltre, approfondite specifiche tematiche formative, inerenti la condotta, la circolazione e la sicurezza.

La Sicurezza e la Salute sul lavoro

In materia di sicurezza e salute sul lavoro, a seguito della emanazione del Testo Unico D.Lgs. n. 81/2008, è stato avviato un riesame complessivo della gestione della sicurezza del lavoro nelle varie società alla luce delle novità prescrittive previste dal provvedimento.

A seguito delle rilevanti novità normative introdotte, l’Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato ha emanato una disposizione di Gruppo, con la quale le società sono impegnate ad assicurare il più alto livello di sicurezza per ogni attività che comporti rischi per i dipendenti, i clienti e la collettività, con l’obiettivo prioritario della riduzione degli infortuni sul lavoro. In merito alla puntuale attuazione delle norme del Testo Unico, il Gruppo ha posto in essere un insieme di iniziative con interventi normativi, formativi e di aggiornamento delle norme di prevenzione. Sono stati emanati i primi indirizzi per la omogenea e rigorosa attuazione delle disposizioni del provvedimento con specifica rilevanza per le società del Gruppo ed è stata programmata una campagna straordinaria di formazione e informazione rivolta a tutto il personale delle società stesse che si concluderà entro il primo semestre del 2009.

Inoltre, in data 25 settembre 2008, è stato presentato al Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il rapporto annuale sulla sicurezza 2008, con il quale è stato dato conto dei risultati conseguiti da Gruppo Ferrovie dello Stato nel campo della sicurezza dei lavoratori, dei viaggiatori e delle persone che transitano nelle strutture ferroviarie nonché del patrimonio di beni dell’azienda.

Infine, il Gruppo sta cooperando con i Ministeri competenti, nell’ambito del percorso di consultazioni delle parti sociali finalizzate alla elaborazione dei decreti legislativi di armonizzazione delle disposizioni.

POLITICA AMBIENTALE

La tutela dell'ambiente è una caratteristica propria della modalità ferroviaria, riconosciuta come la più eco-compatibile fra le tipologie di trasporto. Il Gruppo nel 2008 si è impegnato nel mantenere ed accrescere questo primato, facendone una delle principali leve di vantaggio competitivo del treno. La gestione ambientale responsabile è focalizzata su obiettivi specifici di:

- efficienza energetica e riduzione delle emissioni di anidride carbonica;
- ricerca di opportunità per l'impiego di energia prodotta da fonti rinnovabili;
- razionalizzazione e minimizzazione dell'utilizzo delle risorse naturali e dell'uso del territorio;
- rispetto di tutte le matrici ambientali, sia nell'esercizio ferroviario sia nella realizzazione delle infrastrutture.

Il Gruppo è fortemente impegnato nella riduzione dell'impatto ambientale connesso all'impiego di materie prime nei propri processi produttivi. In particolare, nell'ambito della progettazione e realizzazione di interventi infrastrutturali per il sistema Alta Velocità, con il riutilizzo dei materiali di risulta viene conseguito non soltanto il risparmio di materie prime non rinnovabili, ma anche la riduzione delle emissioni di CO₂ e dei consumi energetici connessi ai loro cicli produttivi di estrazione e lavorazione. Gli interventi di recupero ambientale di cave esaurite sono frutto della concertazione con gli Enti Locali che porta, mediante le opportune precauzioni ambientali, ad individuare il riempimento dei siti di cava dismessi come la scelta prioritaria per il riutilizzo delle terre di risulta dai lavori di scavo e perforazione, così da poter disporre di nuove superfici da destinare a verde pubblico. In alcuni casi sono stati messi in atto sistemi di trasporto via ferro delle volumetrie di terre di scavo più consistenti, evitando in tal modo di sovraccaricare la rete viaria con un ingente numero di camion, riducendo così sensibilmente anche le emissioni di CO₂ connesse alla esecuzione dei lavori. Le iniziative di riutilizzo non si limitano al reimpiego dei materiali di risulta prodotti nei lavori stessi, ma si estendono anche all'impiego di detti materiali in altri processi produttivi.

Per quanto riguarda l'energia i consumi complessivi d'energia per trazione nel 2008 confermano un *trend* di crescita, come già per il 2007, per effetto dell'incremento della potenza nominale complessiva dei treni sulla rete elettrificata, in particolare degli Eurostar, nonché del miglioramento dei servizi a bordo treno più energivori rispetto a quelli del passato (climatizzazione, illuminazione, bassa tensione per periferiche, Personal Computer etc). Questa situazione è la conseguenza dell'impegno verso il sistema paese del Gruppo che si concretizza nell'aumento della capacità di trasporto anche attraverso la costruzione di nuove infrastrutture e l'acquisto di treni più moderni per un servizio più flessibile, confortevole e sostenibile. Completa il quadro degli interventi l'integrazione modale non solo nel settore merci, ma anche in quello passeggeri attraverso parcheggi di scambio, collegamenti con servizi automobilistici ed aerei. La particolare attenzione che il Gruppo presta all'impatto ambientale ed economico del fattore energetico è anche riscontrabile dai dati sui consumi totali di energia che sono, comunque, costantemente tenuti sotto controllo. È da evidenziare, peraltro, che proprio grazie all'impiego di mezzi sempre più efficienti i consumi specifici (energia per unità di traffico) relativi all'attività di trasporto, restano sostanzialmente invariati pur in presenza di un aumento dei servizi offerti. È stato possibile raggiungere questo risultato perseguendo un articolato programma di sostenibilità, che ha coinvolto tutti i settori di attività. Tra le diverse iniziative avviate da tempo, e proseguite anche nel 2008, la più rilevante è il progetto *Railenergy* che si propone di raggiungere una riduzione del 6% dei consumi energetici

specifici del sistema ferroviario al 2020 (a fronte di una ipotesi di raddoppio dei volumi di traffico rispetto a quelli attuali). L'impegno di Trenitalia prevede la progettazione e lo sviluppo di uno strumento in grado di supportare i macchinisti nella guida efficiente senza penalizzare i tempi di percorrenza. La guida efficiente è, ad oggi, una delle più promettenti tecniche per la riduzione dei consumi energetici; consente infatti di minimizzare le accelerazioni e le frenate tra due fermate, permettendo così la riduzione sia dei consumi energetici di trazione sia dell'usura del sistema frenante. La sua introduzione può portare ad un potenziale risparmio energetico stimabile tra il 10 ed il 20%. Il Gruppo è attento al contenimento dei consumi di risorse energetiche non solo per il servizio di trasporto, ma anche per tutte le attività di supporto ad esso collegate. Nel 2008 si è rafforzato l'impegno a coordinare gli adempimenti connessi alle attività di *Energy Management* ed ai progetti di carattere trasversale in materia energetica. In particolare, quello dell'*Energy Management* è un approccio gestionale che consente di conseguire significativi risparmi economici attraverso:

- l'abbattimento delle perdite di carico indotte sulla rete di distribuzione mediante l'installazione di impianti di rifasamento dell'energia ai punti di utilizzo (cioè le apparecchiature in uso nelle officine e sulla rete);
- la razionalizzazione dei consumi di combustibile per riscaldamento.

Il risultato di tale impegno si è concretizzato in un'evidente riduzione dei consumi elettrici di media e bassa tensione, nonché dei combustibili.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato presta, inoltre, particolare attenzione sia al contenimento dei consumi idrici sia allo sviluppo di tecniche per l'ottimizzazione del trattamento delle acque reflue. Sono stati effettuati interventi sugli impianti per migliorare la depurazione e, grazie al recupero delle acque mediante sistemi chiusi, per conseguire un notevole risparmio (minori quantitativi di acqua prelevata dalle reti idriche o dalle falde acquifere). Le aree logistiche ed industriali dei cantieri sono ricoperte con pavimentazioni impermeabili che hanno la duplice funzione di proteggere il suolo da possibili fenomeni di contaminazione e di raccogliere le acque meteoriche e quelle derivanti dalle lavorazioni e renderle disponibili per il riutilizzo nei processi produttivi. In ogni caso si opera sempre in modo da evitare di destinare i volumi in eccesso alle reti fognarie, onde evitare il sovraccarico degli impianti di trattamento delle acque reflue urbane.

Per quanto concerne le emissioni atmosferiche, in linea di principio, l'aumento dei consumi energetici per trazione dovuto al maggior traffico ferroviario ha come conseguenza un incremento delle emissioni stesse, dirette ed indirette, di inquinanti atmosferici. Tuttavia se, come auspicabile, la maggiore offerta di trasporto su ferro sarà utilizzata in conseguenza di uno *shift* modale dalla gomma e dall'aereo verso la rotaia, ne potrà conseguire un risparmio di circa 2,5 milioni tonnellate di CO₂ l'anno nel settore trasporti. Per quanto riguarda il trasporto delle merci sono state sviluppate diverse iniziative come, ad esempio, la cosiddetta Autostrada viaggiante che consente il trasporto di camion su speciali carri ferroviari; in particolare, l'AFA (Autostrada Ferroviaria Alpina) avviata nel 2004 per collegare Italia e Francia attraverso il valico del Frejus, ha permesso nel solo 2008 di evitare emissioni di CO₂ per circa 600 tonnellate. Sempre in relazione alla riduzione delle emissioni di CO₂ e di altri inquinanti atmosferici, il Gruppo è impegnato anche nell'utilizzo di impianti di produzione energetica che sfruttano fonti alternative, in linea con una strategia che prevede di implementare su larga scala l'utilizzo di pannelli fotovoltaici, collocati sui propri siti, contribuendo così non solo ad abbassare l'emissione di gas serra, ma

a produrre ed impiegare energia pulita per usi diversi da quelli della trazione. Relativamente all'attuazione degli impegni previsti dal protocollo di Kyoto, che al momento coinvolge direttamente gli impianti presenti nelle officine di manutenzione, il Gruppo si sta muovendo in diverse direzioni, sempre con l'obiettivo di avere effetti positivi sulle emissioni di sostanze inquinanti:

- possibile incremento dell'utilizzo del "gasolio emulsionato" anche per l'alimentazione della centrali termiche presso gli impianti oltre che, come già testato negli anni scorsi, quale combustibile ad uso trazione con benefici ambientali in termini di riduzione delle emissioni di ossidi di azoto;
- progressiva conversione a metano delle centrali termiche ad uso civile (riscaldamento) ed industriale, che servono i nodi logistici e tecnici a servizio della rete (stazioni e officine);
- avanzamento del programma di elettrificazione della rete ferroviaria italiana, che già oggi risulta fra quelle a più alto tasso (oltre 70%) di elettrificazione in Europa; incrementando la trazione elettrica, più pulita, si possono sfruttare anche i benefici della positiva evoluzione del mix energetico nazionale (crescente uso di fonti rinnovabili);
- piantumazione (afforestazione/riforestazione), durante le fasi di realizzazione delle linee AV delle aree interessate, per creare un "polmone verde" che favorisce altresì il processo di assorbimento della CO₂ emessa.

Le società del Gruppo sono altresì impegnate nel miglioramento dell'efficacia e del livello di sostenibilità del processo di gestione dei rifiuti, dalla loro generazione, passando per il loro riutilizzo, fino alla messa a dimora definitiva in apposite discariche. I crescenti investimenti infrastrutturali, il rinnovo del parco rotabili e la maggiore offerta di servizi degli ultimi anni hanno fatto registrare un progressivo aumento della produzione complessiva di rifiuti cui si contrappone, tuttavia, la riduzione dei rifiuti pericolosi. Attualmente, grazie a progetti specificamente finalizzati all'ottimizzazione della gestione dei rifiuti, il 65% di questi ultimi è avviato a processi di recupero; le iniziative di più ampio rilievo in questo settore sono:

- progetto "TrenoDesk", in fase pilota in Trenitalia, per l'informatizzazione totale "on-line" delle operazioni di movimentazione dei rifiuti previsti dalla Legge (registrazione, rendicontazione delle quantità e tipologie di rifiuti e del destino di smaltimento);
- progetto "Thorad", in sviluppo da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA assieme al CNR, per l'inertizzazione e recupero delle traversine in legno impregnate di creosoto, recuperate durante le attività di manutenzione della sede ferroviaria e sostituite da elementi in cemento armato;
- monitoraggio e controllo, a cura di TAV e Italferr, della gestione dei rifiuti prodotti dai General Contractor e dagli appaltatori coinvolti nella realizzazione delle opere AV.

La problematica del rumore associato all'esercizio ferroviario è strettamente connessa al rapporto tra la ferrovia ed il tessuto territoriale e sociale. Negli ultimi anni questa ha accresciuto la sua rilevanza, con l'ampliamento dell'infrastruttura, l'aumento della velocità media dei treni e la progressiva urbanizzazione delle zone limitrofe all'infrastruttura stessa. La mitigazione degli impatti acustici è diventato, conseguentemente, un elemento importante della sostenibilità ambientale per il Gruppo FS che, in osservanza alla normativa in materia, sta procedendo al censimento dei ricettori ed alla valutazione delle tipologie di interventi da porre in essere. In generale il Gruppo FS ha definito un articolato programma

di risanamento acustico delle linee esistenti e, già dal 2004, sono stati individuati ed approvati gli interventi più urgenti da realizzare tramite Protocolli d'Intesa con gli Enti Locali interessati, in particolare Regioni e Province.

In conclusione si può affermare che nel Gruppo viene svolta in maniera costante sia l'attività di bonifica e risanamento del territorio interessato da pregresse attività ferroviarie, sia la progettazione e realizzazione degli interventi di mitigazione ambientale. Gli interventi comprendono anche l'inserimento ambientale delle opere d'arte, la realizzazione e il collaudo dei presidi per l'abbattimento del rumore e delle vibrazioni, le mitigazioni dell'impatto generato dai cantieri, il ripristino delle aree dei cantieri al termine dei lavori, la bonifica dei siti contaminati e l'esecuzione delle opere di mitigazione ambientale e sociale.

RAPPORTI CON I CLIENTI

Nel corso del 2008 è continuato l'impegno della società Trenitalia nella realizzazione di iniziative volte alla maggiore soddisfazione della clientela.

Dal punto di vista dell'offerta, nel 2008 vi è stato un forte incremento sul **segmento Mercato** che ha visto, nel settore dell'Alta Velocità, il raggiungimento del punto massimo con l'avvio dell'orario a dicembre 2008 contestualmente all'apertura della Linea Alta Velocità Milano-Bologna. Sull'intero anno l'aumento complessivo dell'offerta è stato pari al 7,6%. Le opportunità offerte dal mutato scenario infrastrutturale sono state colte attraverso nuovi collegamenti no stop Milano-Roma (AV Fast) con un tempo di percorrenza di 3 ore e 30 minuti e nuovi collegamenti Milano-Napoli (AV Fast) in 4 ore 50 minuti con fermate intermedie a Bologna e Roma Tiburtina. Sono stati inoltre velocizzati i collegamenti Milano-Roma-Napoli-Salerno esistenti e sensibilmente velocizzati anche i treni Eurostar e Alta Velocità da Torino e Milano verso Roma, Napoli e Salerno, con un recupero di 37 minuti nella tratta Milano-Bologna e di 6 minuti nella tratta Roma-Napoli.

Per quanto riguarda il segmento Eurostar è stato creato un *network* di relazioni ES* Fast per collegare alcune tra le principali località italiane (Venezia, Genova, Verona, Lamezia Terme, Bari e Rimini) con la capitale in meno di quattro ore, è stato velocizzato il collegamento Roma-Puglia ed infine si è introdotta una nuova coppia di Eurostar sulla tratta Roma-Ancona.

Nel segmento EurostarCity i servizi di collegamento Eurostar tra Milano e Torino verso la costa adriatica sono stati gradualmente sostituiti con i nuovi treni EurostarCity, mantenendo i precedenti orari e tempi di percorrenza. I treni EurostarCity hanno anche sostituito i servizi Intercity e Intercity Plus sulle direttrici Torino-Milano-Venezia-Trieste e su alcuni servizi della tirrenica Torino-Roma-Napoli-Salerno, in attesa della rimodulazione completa dell'offerta in conseguenza delle tempistiche di consegna dei nuovi materiali.

La puntualità dei treni Alta Velocità ed Eurostar ha visto una sensibile crescita nel corso dell'anno passando dal 88,6% del 2007 al 91,5% del 2008.

Nel **segmento riferito al servizio Universale**, ossia tutti i treni appartenenti alla lista condivisa con il Ministero dei Trasporti del 14 marzo 2008 avente per oggetto "l'impegno dei fondi relativo ai servizi pubblici ferroviari passeggeri di media e lunga percorrenza", il prodotto Intercity è stato caratterizzato

da un diverso perimetro di offerta, comportando una riduzione della produzione del segmento in termini di treni-km, pari al 7,5%. Per quanto riguarda il settore Notte è proseguita la razionalizzazione dell'offerta, conseguente alla forte flessione della domanda, con una riduzione del 3%; questo ha anche permesso la razionalizzazione dell'utilizzo del materiale rotabile accantonando il materiale obsoleto. Sono stati poi variati i percorsi e gli orari di alcuni treni in modo da migliorare i tempi di percorrenza. Anche sull'Internazionale vi è stata una riduzione dell'offerta complessiva, conseguente alla flessione del mercato, accompagnata da una mirata azione di miglioramento qualitativo dei treni.

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati puntuali a destinazione o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è passata dall'88,5% del 2007 all'89,7% del 2008. Il miglioramento rispetto al precedente esercizio è riconducibile ad una migliore gestione delle tracce orarie e ad una maggiore efficienza del materiale rotabile. In particolare: in miglioramento l'Intercity che è passato dall'86,1% del 2007 all'86,9% del 2008; stabile il Notte, che si è attestato sull'86,8% ed in lieve miglioramento l'Internazionale che passa dal 92,9% del 2007 al 93,2% del 2008.

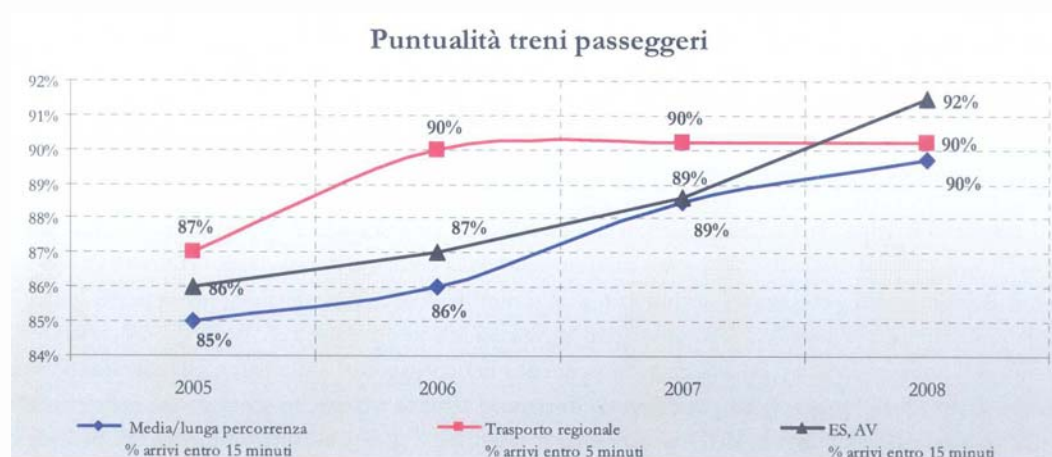
Il **Trasporto Regionale** ha fatto registrare un incremento complessivo dell'offerta di treni km pari a circa l'1% rispetto al 2007. Il 2008 è stato caratterizzato dalla necessità di rinnovare i contratti di servizio con le Regioni a statuto ordinario scaduti tutti il 31 dicembre 2007. Trenitalia SpA, per la prima volta, ha definito i corrispettivi sottesi al servizio offerto agganciandoli ad una logica di "catalogo del servizio". Il "catalogo" ha ridefinito la modalità di riconoscimento dei corrispettivi sulla base dell'individuazione di diversi *drivers*, quali i prezzi orari per categoria di treno e servizio offerto, in sostituzione della modalità unica correlata alla definizione del "corrispettivo a treno km". Tale modalità, utilizzata nei precedenti contratti di servizio, era ancorata ai criteri definiti da un decennio ed integrata con provvedimenti puntuali nel corso del 2007 e del 2008 al fine di una riparametrazione che consentisse alla società un primo parziale riequilibrio dei conti economici regionali. La quantificazione dei corrispettivi sulla base del "catalogo" ha evidenziato, per ciascuna Regione, la storica insufficienza degli stanziamenti previsti dai precedenti contratti di servizio al fine di una congrua remunerazione dei fattori della produzione tra i quali il capitale investito che ha risentito, nel corso degli ultimi anni, degli importanti investimenti che Trenitalia SpA, in sostanziale autonomia, ha effettuato per il rinnovo del materiale rotabile. L'insufficienza degli stanziamenti finanziari necessari a coprire i corrispettivi derivanti dall'applicazione del "catalogo" ha determinato, di fatto, una moratoria che si è protratta per l'intero anno 2008, fatta esclusione per quanto riguarda la Provincia Autonoma di Trento.

La percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione con un ritardo compreso nella fascia 0 – 15 minuti è risultato in linea gli stessi risultati ottenuti nel 2007 (97%). Con riferimento ai treni arrivati a destinazione nella fascia 0 – 5 minuti la performance risulta lievemente migliore del 2007 (90,3% contro 90,2%).

Il **settore Cargo**, infine, nel corso del 2008 ha posto in essere importanti attività rivolte alla sua riorganizzazione ed alla selezione dei suoi mercati di riferimento. L'insieme dell'offerta della *Business Unit* di riferimento di Trenitalia è stata articolata tra i servizi a Mercato e quelli a servizio Universale e, su tale base, è in corso di realizzazione una coerente separazione dei sistemi di rendicontazione economica dei due segmenti. Come per il trasporto passeggeri, il servizio Universale, contribuito dallo Stato, consente l'erogazione dei servizi di trasporto merci verso destinazioni il cui livello di traffico non consentirebbe l'organizzazione autonoma di attività economicamente sostenibili. La *Business Unit*, nel corso del 2008, ha posto in essere analisi di redditività sistematiche dei traffici per singolo ciclo treno per tutti i treni

della filiera del trasporto completo (combinato e convenzionale) consentendo di assumere decisioni sulle singole relazioni e sui singoli clienti. Significative le azioni intraprese per migliorare, rispetto al 2007, la puntualità dei convogli in partenza (+1,5% fascia 0-5 minuti; +0,7% fascia 0-30 minuti) e in arrivo (+2,1% fascia 0-30 minuti; +1,2% fascia 0-60 minuti).

Per quanto riguarda l'infrastruttura, nel corso dell'esercizio è continuata l'attività di monitoraggio della soddisfazione del cliente quale elemento primario per la valutazione dell'efficacia delle iniziative relative al servizio clienti e quale stimolo per piani di miglioramento.



Infine, sul fronte della qualità del servizio, nel corso del mese di giugno 2008 sono state avviate le procedure per l'avvio del bando di gara per i servizi di pulizia dei rotabili e degli impianti industriali al fine di rispondere ad una pressante esigenza di un significativo miglioramento di tale fattore determinante per offrire servizi di qualità al cliente. Quest'esigenza è particolarmente sentita dai passeggeri del servizio del Trasporto Regionale dove dovrà essere concentrato lo sforzo maggiore nel corso del 2009.

QUADRO MACROECONOMICO

La crisi del mercato del credito, delle banche e dei mercati finanziari ha determinato nel 2008 un simultaneo arresto delle aspettative di crescita dell'economia mondiale dando avvio ad una fase recessiva dai contorni e dalla durata non ancora certi.

Le Banche Centrali, nel corso del 2008, hanno intensificato l'attività di sostegno al sistema finanziario al fine di scongiurare il rischio liquidità con forte incremento delle disponibilità e riduzione dei tassi di interesse.

Tali interventi monetari espansivi sono stati possibili anche grazie al rientro delle pressioni inflazionistiche, guidate dal progressivo calo dei prezzi delle materie prime e del petrolio in particolare.

In contemporanea, i Governi dei maggiori paesi industrializzati e dei paesi emergenti hanno approvato interventi di nazionalizzazione del rischio del credito, al fine di scongiurare il fallimento (rischio di controparte) dei maggiori istituti finanziari, oltre ad interventi di sostegno dell'economia reale i cui effetti si sostanzieranno presumibilmente nella seconda metà del 2009.

Gli "effetti ricchezza" negativi legati alla caduta degli indici di borsa, al calo dei prezzi degli immobili ed un peggioramento delle condizioni nel mercato del lavoro hanno conseguentemente deteriorato il clima di fiducia delle famiglie e delle imprese generando una forte contrazione dei consumi e degli investimenti.

Il tasso di crescita del PIL mondiale risulta in diminuzione rispetto al dato 2007 di circa 1,5 punti percentuali (+3,9% del 2008 contro +5,4% dell'anno precedente). La contrazione della domanda interna dei paesi industrializzati non è più compensata dalla crescita della domanda estera dei paesi emergenti nei quali, al contrario, si evidenzia una contrazione degli investimenti.

Le stesse dinamiche di forte rallentamento del ciclo economico hanno caratterizzato le economie dei paesi dell'area euro che, nel corso del 2008, hanno registrato la caduta dei consumi delle famiglie ed un robusto segnale di frenata degli investimenti. Il tasso medio annuo di crescita del PIL, nonostante l'attuazione di politiche di bilancio a sostegno dell'economia, si è attestato su un modesto +0,8 %, con una contrazione di circa due punti percentuali rispetto al 2007.

Per l'Italia tutti gli indicatori hanno evidenziato un drastico peggioramento dell'attività economica, una pronunciata caduta degli indici di fiducia e dei consumi delle famiglie e delle imprese ed una pesante flessione della produzione industriale.

In particolare, il PIL ha segnato una contrazione del -1%, in netta decelerazione rispetto al +1,4% del 2007, generata principalmente dalla flessione dei consumi nazionali (-0,9%), sui quali pesano, in particolare, la spesa delle famiglie (-0,5%, di cui: Alimentari - 2,5%, Durevoli -6,2% e, in controtendenza, Servizi, compreso il trasporto, +1,5%) e gli investimenti (-2,7%, di cui: -3,2% per Macchinari e Mezzi di trasporto, -0,6% per Costruzioni). E' inoltre proseguita la tendenza alla riduzione delle immatricolazioni di autovetture (-20% nel quarto trimestre, - 13,4% su base annua 2008).

L'andamento dei prezzi al consumo ha consentito di attutire, in parte, l'effetto della compressione del potere d'acquisto per le famiglie e per le imprese. La caduta del prezzo del petrolio, passato nel volgere di quattro mesi da 147 a 40 dollari per barile, ha velocemente limitato i rischi di inflazione. La crescita dei prezzi alla produzione è passata dall'8,7% di luglio al 2,3% di novembre, così come i prezzi al

consumo hanno registrato una variazione complessiva annua del 3,3%, in contrazione rispetto al 4,1% di luglio.

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Gli effetti “depressivi” della crisi economica sulla domanda di mobilità complessiva hanno comportato, sul settore dei trasporti, un calo dei volumi sia del traffico passeggeri che del traffico merci.

In particolare, i dati per il settore merci hanno evidenziato una flessione generalizzata di tutte le modalità di trasporto, riflettendo così il brusco calo della produzione industriale (-3,8% nel 2008) e la contrazione degli scambi commerciali. Il trasporto aereo ha realizzato volumi in contrazione del 10% in termini di tonnellate movimentate, anche in considerazione della crisi del “vettore di bandiera”. Forti segnali di debolezza sono emersi anche dal trasporto marittimo con variazioni nulle di traffico, nonostante una dinamica ancora positiva del traffico *container* realizzata nei primi 11 mesi del 2008. Il trasporto autostradale, dopo aver realizzato una crescita complessiva del 20% nel periodo 2000-2007, presenta, per la prima volta, una diminuzione dell'1,8% in termini di veicoli km pesanti ed una diminuzione dell'8,8% delle immatricolazioni dei veicoli commerciali.

Nel settore passeggeri si sono evidenziati risultati differenti, sia per modalità di traffico sia per tipologia di percorrenza. Il trasporto aereo ha realizzato un calo complessivo dell'1,8% in termini di passeggeri trasportati, con una flessione del -3,5% per i viaggi con origine e destinazione nazionale e una diminuzione del -0,5% per quelli internazionali. Il trasporto stradale ha riscontrato forti difficoltà legate sia all'incremento del prezzo del carburante del primo semestre che alla crisi economica emersa nel secondo semestre. Le percorrenze dei veicoli km leggeri sulla rete autostradale nazionale, dopo una crescita complessiva del 18,3 % realizzata negli ultimi sette anni, per la prima volta sono diminuite dello 0,3%. La mobilità nei grandi centri urbani ha registrato un sensibile incremento, pari allo 0,8% della quota modale del trasporto collettivo (ferrovia e autobus) ed una riduzione della quota modale dei mezzi privati. Il trasporto marittimo, distinguendosi dalle altre modalità, ha realizzato tassi di crescita di circa il 4% in termini di viaggiatori trasportati.

In Italia il grado di liberalizzazione del trasporto ferroviario è tra i più elevati fra i paesi europei. Al 31 dicembre 2008 le imprese che hanno ottenuto la licenza ferroviaria rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono 56; di queste, 27 sono munite di certificato di sicurezza e 20 hanno contratti attivi di utilizzo tracce.

Gli operatori terzi hanno realizzato complessivamente 10 milioni di treni km con un tasso di crescita di circa il 25% rispetto al 2007; dei volumi sopra richiamati, circa 7,2 milioni sono realizzati nel trasporto merci portando la quota di mercato dei cosiddetti *new comers* al 12% su scala nazionale.