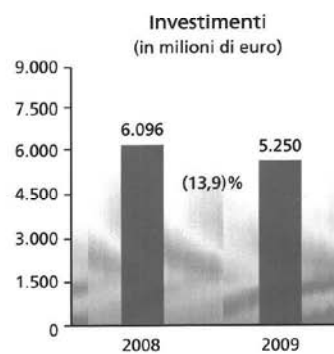
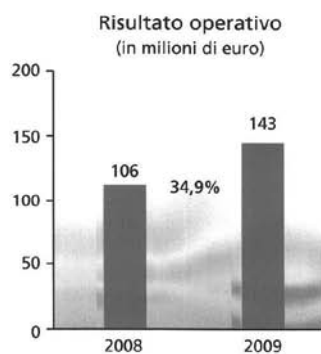
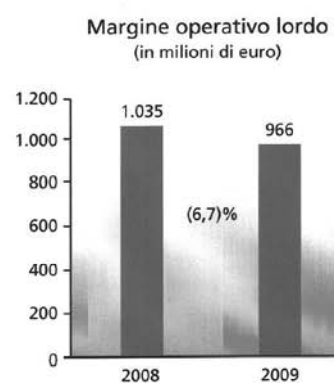
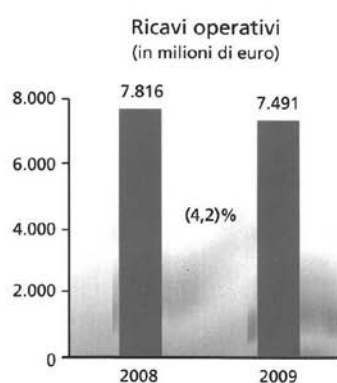


Relazione sulla gestione

Risultati consolidati raggiunti nel 2009

	2009	2008	Delta	%
Principali dati economici, patrimoniali e finanziari				
Ricavi operativi	7.491	7.816	(325)	(4,2%)
Costi operativi	6.525	6.781	(256)	3,8%
Margine operativo lordo	966	1.035	(69)	(6,7%)
Risultato operativo	143	106	37	34,9%
Risultato netto	44	16	28	175%
Capitale investito netto	45.948	45.420	528	1,2%
Patrimonio netto	36.245	36.210	35	0,1%
Posizione finanziaria netta	9.703	9.210	493	5,4%
Debt/Equity	0,27	0,25	0	n.a.
Investimenti tecnici del periodo	5.250	6.096	(846)	(13,9%)
Flusso di cassa generato da attività di esercizio	122	197	(75)	(38,1%)

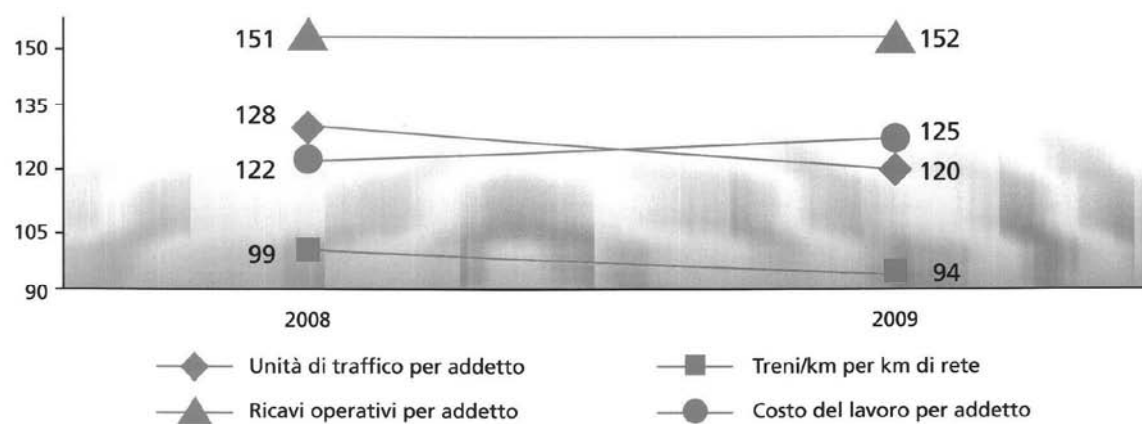
valori in milioni di euro



	2009	2008
Principali indicatori economici		
Margine operativo lordo/Ricavi operativi	12,90%	13,24%
Ros (risultato operativo/Ricavi operativi)	1,90%	1,36%
Costo del lavoro/Ricavi operativi	(59,74%)	(58,23%)

Evoluzione dei parametri azionari

n.i. 2000 = 100



Per quanto riguarda la vista sintetica di alcuni rilevanti indicatori fisici/operativi riferiti all'andamento dell'esercizio si rinvia alla tabella di pagina 42.

Principali eventi dell'esercizio

Interventi normativi

Gennaio

- Con Legge del 28 gennaio 2009, n. 2, è stato convertito in legge, con modificazioni, il Decreto Legge n. 185, del 29 novembre 2008, *"Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale"*, diretto - tra l'altro - a istituire un fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato SpA, con una dotazione di 960 milioni di euro per l'anno 2009, e autorizzare la spesa di 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011, per la stipula dei nuovi Contratti di Servizio dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario con Trenitalia SpA.

Febbraio

- In data 27 febbraio 2009, la Legge n. 14, *"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni finanziarie urgenti"*, ha disposto, tra l'altro:
 - la destinazione di una quota parte del fondo, previsto dalla predetta Legge del 28 gennaio 2009, n. 2, all'acquisto di materiale rotabile per il trasporto pubblico locale;
 - la proroga di un anno (31 dicembre 2009) del termine per l'emanazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti del decreto diretto a stabilire nuovi criteri di calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
 - la proroga al 30 giugno 2009 del termine per l'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario di viaggiatori e merci sulla media e lunga percorrenza;
 - nell'ambito della prosecuzione del servizio sperimentale italo-francese di Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA), il mantenimento in bilancio, in conto dei residui, delle risorse rivenienti nell'esercizio finanziario 2008, per essere versate all'entrata del bilancio dello Stato nell'anno 2009 a copertura degli interventi effettuati nell'anno 2008.

Aprile

- La Legge 9 aprile 2009, n. 33, *"Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge 10 febbraio 2009, n. 5, recante misure urgenti a sostegno dei settori industriali in crisi, nonché disposizioni in materia di produzione lattiera e rateizzazione del debito nel settore lattiero-caseario"*, ha introdotto per i contratti di servizio, relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviario, una durata minima non inferiore a sei anni, rinnovabili di altri sei; ciò ha permesso di creare le condizioni per il rinnovo e la firma dei nuovi contratti con le Regioni e per avviare un rilevante piano d'acquisto di nuovo materiale rotabile che costituisce un elemento fondamentale nel percorso di miglioramento del servizio del Trasporto Regionale. I nuovi contratti contengono caratteristiche innovative, oltre che sulla durata, anche sulla definizione dei corrispettivi "a catalogo", dove i prezzi delle prestazioni sono definiti per singolo servizio offerto. Il Catalogo ha sostituito le modalità di calcolo dei corrispettivi precedentemente utilizzata, basata su un'unica unità di misura, quella del "treno chilometro" senza considerare quindi le caratteristiche dei singoli treni, l'orario, il giorno, il costo dei servizi accessori etc. I nuovi contratti risultano, alla data di presentazione della presente Relazione sulla Gestione, firmati o siglati con la quasi totalità delle Regioni e delle Province autonome.
- La Commissione Europea ha presentato, in data 8 aprile 2009, una proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio, relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni (2009/0054). È previsto per le amministrazioni pubbliche (compresi gli organismi di diritto pubblico la cui attività è finanziata in modo maggioritario dallo Stato) l'obbligo di pagare le fatture, relative a transazioni commerciali aventi per oggetto la fornitura di beni o la prestazione di servizi, entro 30 giorni dal ricevimento; allo scadere di tale periodo viene riconosciuto al creditore il diritto a un risarcimento pari al 5% dell'importo dovuto, oltre agli interessi di mora e il risarcimento dei costi di recupero.

Luglio

- Con la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009 sono stati individuati gli impianti e scali merci, patrimonio di Rete Ferroviaria Italiana SpA, funzionali alla operatività del trasporto merci sulla rete ferroviaria italiana; per i restanti impianti e scali merci “non funzionali” è stata prevista, nell’ambito del processo di *asset allocation* previsto nel Piano industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato, la possibilità di procedere al trasferimento/assegnazione degli stessi in capo ad altre società del Gruppo stesso.
- Il 23 luglio 2009 è stata emanata la Legge n. 99, “*Disposizioni per lo sviluppo e l’internalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia*”, che ha disposto - tra l’altro - rilevanti modifiche al quadro regolatorio del trasporto ferroviario; in particolare:
 - viene introdotta, per lo svolgimento dei servizi ferroviari in ambito nazionale, una specifica licenza, svincolata dalla licenza necessaria per l’effettuazione dei servizi di passeggeri in ambito internazionale e merci;
 - la licenza nazionale non è necessaria per effettuare il cabotaggio nazionale di servizi di trasporto internazionale passeggeri, purché tale servizio interno abbia carattere accessorio rispetto al trasporto passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi;
 - il diritto di accesso al mercato dei servizi passeggeri a media e lunga percorrenza può essere limitato, qualora ciò comprometta l’equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico;
 - i contratti di servizio relativi al trasporto pubblico locale devono definire anche i criteri di aggiornamento annuale delle tariffe; viene, inoltre, introdotto il principio della facoltà di gara per l’aggiudicazione di tali contratti di servizio;
 - relativamente al pedaggio, vengono previsti specifici principi per la determinazione del prezzo di fornitura dell’energia elettrica;
 - la manovra viene qualificata come servizio “complementare”, che il gestore dell’infrastruttura presta ove disponibile;
 - viene estesa la durata massima degli accordi quadro, rendendo possibile una durata anche superiore a dieci anni in presenza di investimenti rilevanti a lungo termine.

Agosto

- La Legge 3 agosto 2009, n. 102, “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, recante provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini e della partecipazione italiana a missioni internazionali*”, ha previsto per le società che, ai sensi delle previsioni del regolamento (CE) n. 1370/2007 (articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e articolo 8, paragrafo 2), risultino aggiudicatrici di contratti di servizio al di fuori di procedure a evidenza pubblica, il divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano.

Settembre

- Il Decreto Legge 25 settembre 2009, n. 135 (articolo 2), “*Disposizioni urgenti per l’attuazione di obblighi comunitari e per l’esecuzione di sentenza della Corte di giustizia delle Comunità Europee*” (convertito in legge, con modificazioni, dall’art. 1, comma 1, Legge 20 novembre 2009, n. 166), ha attribuito all’Organismo di regolazione, di cui all’art. 37 del D.Lgs. n. 188/2003, poteri sanzionatori nonché previsto l’assegnazione allo stesso delle risorse umane, strumentali e finanziarie necessarie per lo svolgimento dei propri compiti. Inoltre, ha stabilito - in attesa della definizione del comparto di contrattazione collettiva - l’equiparazione del trattamento giuridico ed economico del personale dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie a quello dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo.

Ottobre

- Nell'ambito della procedura di infrazione sull'attuazione del cosiddetto Primo Pacchetto Ferroviario (n. 2008/2097), avviata ai sensi dell'art. 226 del Trattato CE nei confronti dell'Italia, la Commissione Europea ha adottato, in data 8 ottobre 2009, un Parere Motivato. Gli aspetti oggetto di addebito da parte della Commissione riguardano in particolare: l'indipendenza dell'ente incaricato dalle cosiddette funzioni essenziali, il regime di imposizione dei diritti per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e l'indipendenza dell'Organismo di regolazione.

Dicembre

- Il 3 dicembre 2009 sono entrati in vigore i seguenti regolamenti comunitari:
 - Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 - relativo ai servizi pubblici dei trasporti di passeggeri su strada e per ferrovia - che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1170/70 e prevede, tra l'altro, per le autorità competenti la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia (a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale);
 - Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 - relativo ai diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario e facente parte del cosiddetto "terzo pacchetto ferroviario" - che definisce *standard* di qualità, compensazioni in caso di ritardo e cancellazione treni, assistenza ai passeggeri a mobilità ridotta, responsabilità civile delle imprese ferroviarie.
- Il Cipe, in data 17 dicembre 2009, ha individuato, sulla base dell'indagine conoscitiva predisposta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ed ai sensi dell'art. 2, comma 253, della Legge 24 dicembre 2007, n. 244), il perimetro dei servizi di utilità sociale relativi al trasporto ferroviario passeggeri sulla media e lunga percorrenza per i quali non è possibile raggiungere l'equilibrio economico. Ha, inoltre, espresso parere favorevole allo schema di contratto di servizio per il periodo 2009 - 2014, relativo al trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposto a regime di obbligo di servizio pubblico.
- In data 23 dicembre 2009 è stata emanata la Legge Finanziaria 2010 (L. n.191 recante *"Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato"*) e la Legge di Bilancio n.192 a essa collegata. Per l'anno 2010 non sono state previste risorse aggiuntive di competenza, mentre relativamente agli stanziamenti di cassa sono state previste le seguenti erogazioni:
 - 2.385 milioni di euro a valere sul capitolo 7122 per l'anno 2010 per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti dalla Tabella "A" del Contratto di Programma 2007-2011;
 - 3 milioni di euro a valere su capitolo 7123 per l'anno 2010, quali contributi relativi a specifici provvedimenti legislativi;
 - 100 milioni di euro per la rete Alta Velocità/Alta Capacità e per la rete convenzionale quale rata annuale dei contributi quindicennali in conto impianti stanziati dalla Legge Finanziaria 2006, a partire rispettivamente dal 2006 e dal 2007 sul capitolo 7124;
 - 400 milioni di euro per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli quale quota relativa all'anno 2010 dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 sul capitolo 7124.

La Legge Finanziaria ha inoltre previsto all'art. 2 commi 232-234, una nuova modalità di finanziamento a *"tranche"* per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, individuati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Operazioni straordinarie

Gennaio

- Dal 1° gennaio 2009 ha avuto effetto la scissione parziale della TAV SpA in favore della RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna, lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del Lotto 2°. La scissione ha comportato la riduzione del capitale della Società scissa TAV per l'importo di 673.779.638 euro e della riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale di 130.385.929 euro, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 24 dicembre 2008.

Ottobre

- Il 26 ottobre 2009 è stato stipulato l'atto di conferimento tra Ferrovie dello Stato SpA e la controllata FS Sistemi Urbani Srl. Con tale atto Ferrovie dello Stato ha sottoscritto interamente l'aumento di capitale per l'ammontare complessivo di 148.673.659 euro conferendo nella FS Sistemi Urbani beni immobili per un valore netto di pari importo. La liberazione dell'aumento di capitale è stata di 143.117.733 euro in quanto alla data di sottoscrizione dell'atto il residuo aumento di 5.555.926 euro, riferito all'ex stazione Leopolda di Firenze, risultava sottoposto alla condizione sospensiva dell'esercizio della prelazione da parte del Ministero dei Beni Culturali.

Novembre

- Il 10 novembre 2009, il Consiglio di Amministrazione di RFI SpA ha approvato il Progetto di scissione parziale in favore di FS Telco Srl mediante assegnazione del ramo d'azienda consistente nelle funzioni operative, gestionali e di mantenimento in efficienza della rete di telefonia fissa "automatica" e della rete radiomobile GSM-R. La proprietà della fibra ottica rimarrà in capo a RFI SpA.

Dicembre

- In data 10 dicembre 2009 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di FS Logistica SpA mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore della RFI SpA, avente come oggetto alcuni beni che erano già stati trasferiti da RFI SpA a FS Logistica, con l'atto di scissione del 21 dicembre 2007, e in particolare le porzioni di impianti dello Scalo di Torino Orbassano e dello Scalo di Maddaloni Marcianise.
- Il 22 dicembre 2009 sono stati stipulati tre atti di scissione parziale della TAV SpA, mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore della RFI SpA; in particolare:
 - l'atto di scissione parziale con assegnazione di parte del patrimonio costituito da atti, progetti, accordi e rapporti giuridici connessi alla realizzazione delle tratte ferroviarie Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Venona, Verona-Padova e Milano-Genova, terzo valico dei Giovi, costituenti il cosiddetto "Asse Orizzontale", che ha avuto effetto dal 30 dicembre 2009;
 - l'atto di scissione parziale con assegnazione degli immobili della tratta Milano-Bologna 1° e 3° Lotto Funzionale e oneri economici accessori, che ha avuto effetto a far data dal 31 dicembre 2009;
 - l'atto di scissione parziale con assegnazione della tratta Bologna-Firenze, tratta Torino-Milano, sub-tratta Novara-Milano, tratta Roma-Napoli 2° Lotto Funzionale, con decorrenza dal 1° gennaio 2010.
- Il 31 dicembre 2009 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di RFI SpA in favore della Trenitalia SpA, mediante l'assegnazione a quest'ultima di 11 impianti di manutenzione dei rotabili e di 20 porzioni di aree, di titolarità della prima, complementari rispetto a impianti già nella titolarità giuridica o nella disponibilità di Trenitalia.

Partecipazioni

Acquisizioni e vendite partecipazioni

Gennaio

- Il 5 gennaio 2009, a seguito dell'ultimazione della procedura di liquidazione, Grandi Stazioni Servizi Srl è stata cancellata dal Registro delle Imprese di Roma.

Maggio

- Il 25 maggio 2009, a seguito dell'ultimazione della procedura di liquidazione, Grandi Stazioni Pubblicità Srl in liquidazione è stata cancellata dal Registro delle Imprese di Roma.
- Sempre in data 25 maggio 2009, con atto di cessione di quota di partecipazione, la società Grandi Stazioni Edicole Srl ha ceduto alla Grandi Stazioni Ingegneria Srl l'intera quota di partecipazione pari a 5.000 euro del capitale sociale della VVO Srl per il corrispettivo di 500 euro.
- Il 29 maggio 2009, l'Assemblea dei soci di Ferport Srl ha deliberato lo scioglimento e la messa in liquidazione della società.

Luglio

- Il 1° luglio 2009, con effetto immediato, Trenitalia SpA ha ceduto alla consociata FS Logistica SpA, con contratto di compravendita di azioni, n. 3.729.801 azioni del valore nominale unitario di 1,00 euro della Cemat SpA per un corrispettivo pari a 19.686 mila euro.
- Il 15 luglio 2009, sempre con effetto immediato, la società Trenitalia ha ceduto alla stessa consociata FS Logistica, con contratto di compravendita di azioni, n. 5.681.100 azioni del valore nominale unitario di 1,00 euro pari a complessivi 5.681.100 euro della Italcontainer SpA a un prezzo pari a 2.745 mila euro.
- Il 21 luglio 2009, l'Assemblea Straordinaria dei soci della NET SpA, ha deliberato lo scioglimento e la messa in liquidazione della società.
- Il 29 luglio 2009 l'Assemblea dei soci della VVO Srl ha deliberato lo scioglimento e la messa in liquidazione della società.

Agosto

- Il 4 agosto Trenitalia SpA ha partecipato pariteticamente, con una quota del 50%, alla costituzione della società Trenitalia Le Nord Srl (TLN Srl) per la gestione unitaria del trasporto ferroviario regionale in Lombardia. L'altro socio è LeNord (Gruppo Ferrovie Nord Milano).

Settembre

- Il 4 settembre 2009 l'Assemblea dei soci della SLF - Società Logistica Ferroviaria Srl ha deliberato la messa in liquidazione della società.
- Il 14 settembre 2009 il socio unico Grandi Stazioni SpA, ha ceduto l'intera partecipazione nella *Network Italia Edicole* Srl (già Grandi Stazioni Edicole Srl) alla Dufry Italia SpA.

Novembre

- Il 6 novembre 2009, l'Assemblea dei soci della Immobiliare Ferrovie Srl, ha deliberato la modifica dell'oggetto sociale e la variazione della denominazione della società in FS Telco Srl con conseguente modifica dello statuto sociale.
- Il 15 novembre 2009 è divenuta operativa TLN - Trenitalia Le Nord Srl a valle della stipula dei contratti di affitto dei due rami di azienda, quello di Trenitalia, riconducibile alla "Direzione Regionale Lombardia" e quello di LeNord; entrambi i rami sono dedicati allo svolgimento del servizio di trasporto pubblico locale in Lombardia. La nuova società si va a posizionare come secondo operatore, sia in termini di volumi che di fatturato, nel trasporto ferroviario passeggeri in Italia alle spalle di Trenitalia.

Dicembre

- Il 9 dicembre 2009, l'Assemblea dei soci della Sideuropa Srl ha deliberato lo scioglimento e la messa in liquidazione della società, con effetto in data 11 gennaio 2010.

Operazioni sul capitale

Gennaio

- Il 30 gennaio 2009, il Consiglio di Amministrazione di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha deliberato, ai sensi dell'art. 5.2 dello statuto sociale, un aumento del capitale sociale della società pari a 250.000.000 euro. L'unico socio Ferrovie dello Stato SpA ha sottoscritto e versato l'intero aumento di capitale sociale il 2 febbraio 2009.

Aprile

- Il 27 aprile, il 5 ottobre e il 21 dicembre 2009, sono state eseguite rispettivamente la quarta, quinta e sesta *tranche* di aumento del capitale sociale di TFB - Tunnel Ferroviario del Brennero - Finanziaria di Partecipazioni SpA; pertanto il capitale sociale della TFB è attualmente pari a 106 milioni di euro e la quota di partecipazione di RFI SpA risulta pari all'84,558%.

Giugno

- Il 25 giugno 2009, l'Assemblea dei soci della *Network* Terminali Siciliani SpA ha deliberato la riduzione del capitale sociale da 340 mila euro a 34 mila euro, a integrale copertura delle perdite risultanti dalla situazione patrimoniale al 31 maggio 2009, e il contestuale aumento di capitale a 154 mila euro. Il 22 giugno il socio RFI SpA ha versato in conto futuro aumento di capitale, la quota di sua competenza per 60 mila euro.

Settembre

- In data 20 settembre 2009 gli azionisti di minoranza della società TX Logistik AG hanno esercitato il primo diritto di opzione affinché Trenitalia acquisti il 25% delle azioni della società in loro possesso. Le pattuizioni contrattuali sono descritte in un accordo (*ISA-Investment Shareholders Agreement*) siglato in data 25 luglio 2005 tra i soci. a oggi, dopo alcuni incontri preliminari, non vi è accordo sulla definizione del prezzo della transazione a seguito di diversa interpretazione tra i soci di alcune clausole contrattuali. È possibile che si possa ricorrere a un arbitrato per dirimere la controversia.

Ottobre

- Il 30 ottobre 2009, l'Assemblea dei soci di Trenitalia Le Nord Srl ha deliberato l'aumento di capitale per complessivi 6 milioni di euro.

Novembre

- Il 30 novembre 2009, l'Assemblea dei soci di Quadrante Europa Terminal Gate SpA ha deliberato la riduzione del capitale, a copertura delle perdite risultanti al 30 giugno 2009, da 1.800 mila euro a 808 mila euro.

Dicembre

- Il 17 dicembre 2009, l'assemblea dei soci della TSF SpA, a seguito del recesso del socio Ferrovie dello Stato SpA, ha deliberato la riduzione del capitale sociale per 32 milioni di euro (pari al valore di liquidazione delle azioni della società recedente Ferrovie dello Stato SpA), da 77 milioni di euro a 45 milioni di euro. Il recesso ha avuto effetto dal 17 marzo 2010.

Finanziamenti

Nel corso del 2009 il Gruppo non ha posto in essere significative operazioni per la provvista di mezzi finanziari che ha quasi esclusivamente reperito attraverso l'utilizzo delle disponibilità residue relative a finanziamenti accesi nel corso dell'esercizio precedente.

Febbraio

- Nei primi due mesi del 2009 Ferrovie dello Stato SpA ha effettuato gli ultimi due tiraggi, per un importo complessivo di 250 milioni di euro, del contratto di prestito stipulato nel 2008 per un importo massimo di 800 milioni di euro con la Riunione Temporanea di Concorrenti composta da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop (550 milioni di euro al 31 dicembre 2008). Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate dalla Capogruppo per la concessione di prestiti *intercompany*, rispettivamente ad RFI SpA e TAV, finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al Sistema Alta Velocità/Alta Capacità della linea TO-MI-NA. Al 31 dicembre 2009 il prestito risulta interamente rimborsato;
- In data 11 febbraio 2009 Centostazioni ha concluso con BNP Paribas un prestito dell'ammontare massimo di 14 milioni di euro che risulta interamente utilizzato al 31 dicembre 2009. Il prestito ha durata decennale con ammortamento semestrale e prevede l'indicizzazione degli interessi all'*euribor* a sei mesi. Nella strutturazione di tale operazione il Gruppo è riuscito, proprio attraverso BNP, a realizzare il primo intervento della SACE Servizi Assicurativi Commercio Estero SpA nell'ambito del disposto ex Legge Finanziaria 2007 per il finanziamento delle infrastrutture. SACE ha nel caso di specie coperto il ruolo di garante del 50% delle somme dovute da Centostazioni all'ente finanziatore.

Dicembre

- Al 31 dicembre 2009, il prestito acceso da Grandi Stazioni in data 14 aprile 2008 per un ammontare massimo di 150 milioni di euro e destinato ai lavori di ammodernamento e adeguamento funzionale/architettonico dei tredici principali scali ferroviari italiani è stato interamente utilizzato (92 milioni di euro al 31 dicembre 2008).

Altri eventi

Di particolare rilevanza

- In data 29 giugno, alle 23.48, in uscita dalla stazione di Viareggio, un carro cisterna (non di proprietà di società del Gruppo Ferrovie dello Stato e immatricolato in Germania) contenente GPL, in composizione al treno merci 50325 partito da Trecate e diretto a Gricignano, è sviato per cause ancora in corso di accertamento da parte delle autorità competenti. Il treno era composto da 14 carri cisterna a noleggio della Società FS Logistica ed era trainato da una locomotiva di Trenitalia. La fuoriuscita del GPL dalla cisterna ha causato un gravissimo incendio con dolorose conseguenze in termini di vite umane (32 morti oltre a numerosi feriti) e ingenti danni a beni sia di terzi che di società del Gruppo Ferrovie. Nella circostanza sono in corso indagini dalle quali a oggi non risultano individuati responsabili dell'evento; pertanto allo stato non sono ipotizzabili passività a carico delle società del Gruppo Ferrovie (che, peraltro, sono coperte da idonee polizze assicurative vigenti). Sono state nel contempo attivate le opportune iniziative volte a ottenere il ristoro dei danni subiti dai terzi a seguito delle quali sono in corso perizie da parte della Compagnia Assicuratrice per la valorizzazione degli stessi.

Altri

- Nel mese di febbraio, a seguito del termine dei lavori di riqualificazione nelle aree aperte al pubblico a dicembre 2008, si è tenuta l'inaugurazione della stazione di Torino Porta Nuova.
- Nel corso della seduta del 6 marzo 2009 il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha dato il via libera a un piano di investimenti in opere infrastrutturali per 17,8 miliardi di euro, con una quota destinata allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie. Sono infatti 2,75 i miliardi di euro destinati agli interventi ferroviari, soprattutto per l'Alta Velocità.
- In data 31 marzo 2009, l'ing. Mauro Moretti è stato eletto all'unanimità Vice-presidente dell'UIC, l'Unione Internazionale delle Ferrovie. A siglare questo nuovo incarico è stata l'Assemblea Generale della UIC riunitasi per definire il nuovo statuto e il nuovo profilo manageriale dell'associazione francese.
- In data 30 aprile 2009 è stato siglato il Protocollo d'Intesa tra Federtrasporto e le Organizzazioni Sindacali riguardante gli aspetti economici relativi all'anno 2008. La regolazione finanziaria è avvenuta nel primo semestre 2009.
- Il giorno 11 maggio 2009, il GUP di Bologna, in merito all'incidente ferroviario avvenuto il 7 gennaio 2005 a Crevalcore, sulla linea Bologna-Verona, ha assolto l'Amministratore Delegato di RFI SpA all'epoca dell'incidente e altri dirigenti che risultavano indagati.
- Il 15 maggio 2009 è stato firmato l'accordo programmatico fra Ferrovie dello Stato SpA e le Organizzazioni Sindacali di categoria per il rilancio competitivo del Gruppo Ferrovie dello Stato, comprendente, tra gli altri, l'accordo per innovare e rendere operativo il Fondo bilaterale per il sostegno al reddito. Il nuovo accordo è stato recepito dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM n. 510 del 23 giugno 2009. Il Fondo bilaterale, la cui gestione è affidata all'INPS, ha lo scopo - per le aziende del Gruppo che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali - di dare attuazione agli interventi previsti dall'art. 59, comma 6, della Legge n. 449 del 1997, diretti a favorire la riorganizzazione e il risanamento del Gruppo stesso in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema di trasporto ferroviario.
- Il 24 maggio 2009 è stato attivato a Bologna Centrale il nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) che coordinerà i flussi di traffico del più importante nodo ferroviario d'Italia. L'ACC di Bologna Centrale controllerà e gestirà tutti i segnali, gli scambi e i sensori collegati con i binari della stazione e garantirà il miglioramento della qualità del servizio, in termini di efficacia e regolarità e consentirà un aumento della potenzialità (quote di traffico) della stazione stessa.
- Dal 14 giugno è stata avviata una prima fase di riorganizzazione degli equipaggi dei treni del trasporto regionale e di quelli a media e lunga percorrenza, cui farà seguito possibilmente anche il trasporto merci. Sui treni passeggeri attrezzati con moderne apparecchiature installate a bordo e a terra, a partire da detta data è stato introdotto l'agente solo di condotta.
- Il 25 agosto 2009, a seguito della gara europea indetta il 20 giugno 2008, per i servizi di pulizia dei treni e delle

stazioni, è stato reso operativo il primo contratto di servizi di pulizia sui treni regionali della Campania e del Molise, affidando il servizio alla multinazionale tedesca Dussmann Service. Il 3 settembre 2009 è stato siglato il contratto di pulizia relativo ai treni AV mentre, sempre in Campania, dal giorno 8 settembre 2009, per i treni regionali è divenuto operativo anche il contratto del Lotto 15 ed è in fase di avvio anche il contratto di pulizia dei treni regionali e di quelli a media-lunga percorrenza della regione Puglia. Nelle more delle aggiudicazioni, il cui ritardo è stato causato da numerosi ricorsi al TAR e al Consiglio di Stato, si è provveduto alla revoca graduale, per inadempienza, dei vecchi contratti provvedendo ad aggiudicazioni provvisorie al fine di garantire il livello di servizio previsto dai contratti di servizio con le Regioni. A oggi sono stati sottoscritti 12 contratti su 20 relativi principalmente alle regioni Lazio, Lombardia e Campania e, per una copertura parziale, su Liguria, Puglia, Basilicata e Molise.

Il primo settembre 2009 è stata attivata in regime di pre-esercizio la linea Alta Velocità/Alta Capacità Novara-Milano che assieme alla linea Alta Velocità/Alta Capacità Bologna-Firenze attiva in pre-esercizio dal 30 giugno 2009, entrambe attrezzate con ERTMS/ETCS livello 2, porteranno alla completa attivazione in regime di esercizio commerciale dell'intero sistema Alta Velocità/Alta Capacità a partire dal 13 dicembre 2009.

Il 7 settembre 2009 è stato presentato dai vertici del Gruppo il piano di investimento per il trasporto regionale per un valore di oltre 2 miliardi di euro. Il piano prevede l'acquisto di nuovi locomotori, carrozze e convogli e la ristrutturazione e ammodernamento di oltre 2.550 carrozze.

Il 5 dicembre è stata ufficialmente inaugurata di fronte ad Autorità ed Istituzioni la nuova rete ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità. La "metropolitana veloce d'Italia" raggiunge i più importanti centri urbani del paese, attraversando un'area dove si concentra il 65% della domanda di trasporto di persone e di merci e liberando la rete storica a beneficio del trasporto regionale e metropolitano.

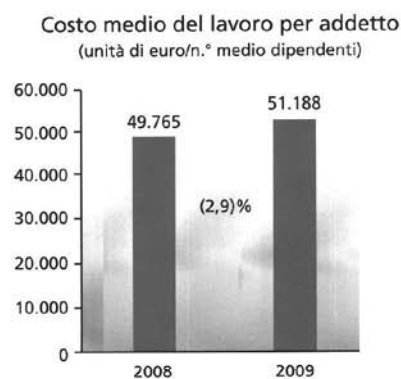
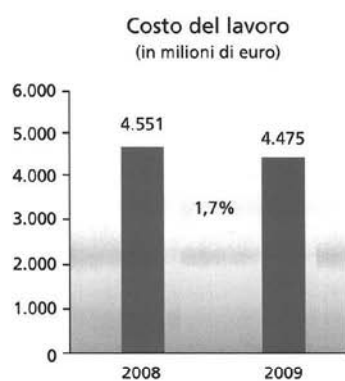
Il successivo 13 dicembre, con il nuovo orario ferroviario per l'anno 2010, la nuova rete Alta Velocità/Alta Capacità è entrata in esercizio. Fra Roma e Milano fanno la spola 72 Frecciarossa al giorno: le stazioni centrali di Roma e Milano sono collegate in 2 ore e 59 minuti, in 3 ore e 30 minuti fermando anche a Bologna e Firenze. Il tempo di percorrenza scende a 2 ore e 45 minuti tra Roma Tiburtina e Milano Rogoredo. E, ancora, Milano-Napoli e Roma-Torino collegate in 4 ore e 10 minuti, Roma-Napoli in 70 minuti. Il Frecciargento, targato Giugiaro, collega Roma e Verona in 3 ore e la Capitale con Venezia Mestre in 3 ore e 15 minuti. Il Frecciargento fa anche spola fra Roma-Bari e Roma-Lamezia in 3 ore e 59 minuti.

Con l'entrata in vigore del nuovo orario 2010, e a seguito dell'accordo tra SBB e il Gruppo Ferrovie dello Stato, la società Cisalpino ha cessato i servizi di trasporto ferroviario. I soci, Trenitalia e SBB, hanno convenuto di provvedere direttamente alla gestione dei servizi tra l'Italia e la Svizzera prevedendo che la società iniziasse il suo processo di liquidazione dopo aver definito i rapporti di fornitura con Alstom relativi alla consegna e messa in esercizio di 14 ETR 610 ordinati in precedenza. I due soci hanno acquisito la flotta degli ETR 470 e hanno stipulato, in pendenza della chiusura del contratto di fornitura tra Alstom e Cisalpino, un contratto d'affitto dei rotabili forniti, impegnandosi all'affitto anche dei successivi rotabili in consegna.

Risorse umane

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 89.431 unità del 31 dicembre 2008 alle 84.962 unità di fine 2009 scontando una diminuzione netta pari a 4.469 unità. Una diminuzione sostanzialmente equivalente (-4.020 unità) si misura anche nella differenza delle consistenze medie sui due anni.

DIPENDENTI AL 31.12.2008	89.431
Entrate	1.584
Uscite	(6.053)
DIPENDENTI AL 31.12.2009	84.962
CONSISTENZA MEDIA 2008	91.442
CONSISTENZA MEDIA 2009	87.422



Le Relazioni industriali

Nell'anno 2009 le relazioni industriali hanno fatto registrare la sottoscrizione, nel corso del mese di maggio, di importanti intese che possono agevolare il percorso di efficientamento industriale intrapreso e contribuire alla realizzazione degli obiettivi di Piano.

Il 14 maggio è stato infatti formalmente sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Protocollo d'intesa, tra Federtrasporto, Asstra, Anav e le Organizzazioni Sindacali Filt/Cgil, Fit/Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Fast Ferrovie, Orsa e Faisa/Cisal, per l'avvio del negoziato per la definizione di un nuovo CCNL (contratto collettivo nazionale di lavoro) unico della Mobilità, che ha l'obiettivo dell'unificazione dei due distinti CCNL delle Attività Ferroviarie e degli Autoferrotranvieri, in vista della completa liberalizzazione dei mercati di riferimento. Il negoziato, che nella prima fase è circoscritto a quattro parti comuni (campo di applicazione, decorrenza e durata, sistema di relazioni industriali, mercato del lavoro), è stato avviato nel mese di giugno ed è tuttora in corso.

L'intesa del 14 maggio è stata accompagnata dall'accordo sulla copertura economica per l'anno 2008, anno di vacanza contrattuale per i due CCNL (che sono entrambi scaduti il 31 dicembre 2007), stabilita in pari misura per i due settori. Il Protocollo in questione ha consentito di sbloccare il confronto in corso sulle questioni aziendali aperte, favorendo la sottoscrizione degli accordi del 15 maggio, che hanno notevole rilevanza per il rilancio competitivo del Gruppo. In particolare, dopo anni di confronti con le OO.SS., è stato introdotto in Trenitalia l'equipaggio con un solo macchinista alla condotta dei treni, definendo la normativa transitoria di utilizzazione del personale in attesa della completa rivisitazione della materia nell'ambito del confronto per il rinnovo del CCNL di settore delle Attività ferroviarie. Oltre alle evidenti economie gestionali che produce, l'accordo consente anche il ritorno economico dei notevoli investimenti che in questi ultimi anni il Gruppo ha sostenuto per le tecnologie di sicurezza nel controllo della marcia dei treni.

Inoltre, con tali accordi, è stata raggiunta l'intesa per innovare e rendere effettivamente operativo il "Fondo bilaterale per il sostegno al reddito" ex *lege* 449/97 che costituisce per il Gruppo - in assenza di ammortizzatori sociali tradizionali - uno strumento fondamentale per la gestione dell'ulteriore fase di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale conseguente alle innovazioni tecnologiche e al complessivo efficientamento della macchina produttiva, nonché per governare l'imponente turn-over che nel periodo 2010-2013 interesserà le società del Gruppo.

Il Fondo infatti consentirà - attraverso la sua componente ordinaria - di attuare i necessari percorsi di riconversione e riqualificazione del personale e - tramite la componente straordinaria - di accompagnare alla pensione, favorendo in via prioritaria la volontarietà, i lavoratori cui manchino fino a 48 mesi per il raggiungimento della prima utile finestra pensionistica, a valle di una procedura sindacale, originata da specifici progetti aziendali di livello territoriale, il cui esito consente comunque alle aziende - nella ipotesi di mancato accordo complessivo con il sindacato - di considerare eccedentario il 30% delle risorse dichiarate in esubero nel progetto originario.

A seguito della definizione con le Organizzazioni Sindacali della nuova regolamentazione del Fondo, sono stati sviluppati e implementati con INPS e i competenti Dicasteri i necessari contatti e approfondimenti al fine di consentire nei tempi più stretti possibili l'attivazione delle prestazioni; è in dirittura di arrivo la stipula della convenzione con l'INPS per l'erogazione delle prestazioni.

È stato definito inoltre l'impegno ad affrontare la questione relativa alla riorganizzazione del settore del trasporto delle merci, per ricercare le soluzioni necessarie ad alleggerire la struttura dei costi, a partire dal modulo di equipaggio di condotta per il quale non si ritengono sufficienti, nemmeno nella fase di avvio, le soluzioni adottate per il traffico passeggeri, e consentire di affrontare in condizioni di maggiore efficienza economica e produttiva il mercato già liberalizzato.

Tra le intese sottoscritte il 15 maggio vi sono inoltre quelle:

- sulla riorganizzazione territoriale di RFI SpA, finalizzata al superamento della vecchia distinzione tra "movimento" e "infrastruttura" per consentire una produzione maggiore e di qualità a costi operativi compatibili, aumentando la capacità delle linee, migliorando la gestione delle anomalie infrastrutturali e sfruttando la capacità di automazione;
- sulla riorganizzazione delle attività di manutenzione delle infrastrutture e dei rotabili, anche attraverso l'intermodalizzazione di attività ritenute a più alto contenuto tecnologico, che consentirà un sensibile miglioramento

della produttività e della qualità degli interventi manutentivi. In tale ambito è stato definito un piano di inserimenti per circa 900 unità a fronte del forte turn-over che li ha già interessati negli ultimi due anni.

Nell'ambito del dialogo sociale europeo, Ferrovie dello Stato SpA ha coordinato la seconda fase del progetto internazionale finanziato dalla Commissione europea *"Follow-up of the agreement on the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services"* volto a monitorare, alla luce dell'evoluzione del mercato ferroviario, lo stato di attuazione dell'accordo stipulato da CER e ETF il 27 gennaio 2004, concernente l'orario di lavoro per il personale mobile del trasporto ferroviario transfrontaliero, trasformato nella Direttiva 2005/47/CE.

Per quanto attiene gli aspetti connessi al trattamento previdenziale e assicurativo dei dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, nell'anno 2009 l'attività di maggior rilievo è stata quella connessa all'attuazione delle misure introdotte dall'art. 20 della Legge n. 133/2008 (estensione assicurazione contro la disoccupazione involontaria, assicurazione malattia e contribuzione per le prestazioni di maternità), nonché all'introduzione del Libro Unico del Lavoro, sempre prevista dalla medesima legge.

Politiche di Gestione e Sviluppo del Personale

Gli interventi che il Gruppo Ferrovie dello Stato ha realizzato nel corso dell'esercizio 2009 sono stati rivolti - come nel precedente biennio 2007-2008 - al conseguimento degli obiettivi strategici di risanamento attraverso incrementi di produttività e adeguamento delle competenze ai nuovi scenari, interni ed esterni.

In particolare, come già riportato, la consistenza del Gruppo è passata dalle 89.431 unità di fine anno 2008 alle 84.962 unità al 31 dicembre 2009. La significativa riduzione di personale, resa possibile sia dalle azioni organizzative, realizzate nell'ambito delle singole società, sia dall'introduzione di nuove tecnologie, è stata in gran parte conseguita attraverso il ricorso a politiche di incentivazione all'esodo che hanno consentito di gestire senza conflitti e criticità il ridimensionamento della forza impiegata.

In tale contesto, è stato comunque garantito il *turn over* necessario al presidio dei settori dell'esercizio ferroviario mentre le assunzioni da mercato di personale qualificato sono state limitate dal ricorso a processi di reclutamento dall'interno (*job posting*).

Sul fronte delle assunzioni dall'esterno di giovani laureati si è lavorato per disporre di bacini di reclutamento di ingegneri con elevate caratteristiche di professionalità e potenzialità di sviluppo. Il contatto con le varie realtà universitarie è stato realizzato sia con la partecipazione a vari *job meeting*, sia attraverso una serie di cooperazioni molto strette con le principali facoltà di Ingegneria, mirate a presentare il Gruppo Ferrovie dello Stato come un interessante progetto professionale e contribuire a una formazione specialistica di livello nel settore ferroviario.

Nell'ambito della valutazione e del monitoraggio delle popolazioni d'interesse di Gruppo, sono stati portati avanti i seguenti progetti:

- *Management Appraisal* per i dirigenti (Certificazione Competenze Professionali e Manageriali);
- Quadri Apicali (Valutazione dei titolari di posizioni di peso);
- Laureati (avvio del progetto di implementazione delle nuove "Politiche di Gestione e Sviluppo del Personale Laureato").

La Formazione

Per la Formazione istituzionale sono state realizzate diverse edizioni del modulo formativo rivolto ai neolaureati, incentrati sugli aspetti del *project management*, del *teamworking* e della comunicazione efficace.

Inoltre si sono concluse le attività di progettazione del corso *on line* sui processi ferroviari (la Formazione in Pillole), rivolto a Dirigenti, Quadri e neo laureati del Gruppo, che sarà erogato nel 2010 con metodologia *e-learning*.

Per la Formazione manageriale si è concluso il progetto finanziato "La Cultura di Impresa nel Gruppo Ferrovie dello Stato", 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.

Inoltre è stato progettato il corso di formazione rivolto ai Dirigenti del Gruppo "Sviluppo delle competenze strategiche" incentrato sul consolidamento e lo sviluppo delle competenze di Guida e Coordinamento dei collaboratori, Decisionalità e Innovazione e Cambiamento.

La Sicurezza e la Salute sul lavoro

In materia di sicurezza e salute sul lavoro, anche per il 2009 il Gruppo Ferrovie dello Stato, nel rinnovato contesto normativo (T.U. D.Lgs. n. 81/2008), ha proseguito con rigore il percorso intrapreso per diffondere e consolidare la cultura della prevenzione e promuovere comportamenti responsabili da parte di tutto il personale. Sono state avviate iniziative di formazione e informazione sui nuovi dettati normativi e si è effettuato il puntuale aggiornamento delle misure di prevenzione e protezione.

Nel corso dell'anno si è inoltre completato il progetto riformatore della normativa di prevenzione sui luoghi di lavoro, attraverso l'approvazione del D.Lgs. n. 106, del 3 agosto 2009, che ha corretto e integrato sensibilmente le norme previgenti del D.Lgs. n. 81/2008, "Testo unico" in materia di salute e sicurezza del lavoro.

Tale decreto ha apportato sensibili cambiamenti in ambito ferroviario, attribuendo al Ministero del Lavoro le competenze in materia di vigilanza previste dalla Legge n. 191/1974, nella prevenzione infortuni sugli impianti ferroviari.

Nel corso, poi, del 2009, in osservanza di quanto definito dalla Conferenza Permanente Stato-Regioni del settembre 2008 in materia di "Procedure per gli accertamenti sanitari di assenza di tossicodipendenza o di assunzione di sostanze stupefacenti da parte dei lavoratori addetti a mansioni che comportano particolari rischi per la sicurezza, l'incolumità e la salute di terzi", il Gruppo Ferrovie dello Stato ha predisposto tutte le azioni per la definizione degli accertamenti necessari e nel 2009, per la prima volta, è stato sottoposto a tali controlli tutto il personale addetto alla sicurezza dell'esercizio ferroviario.

A seguito della rilevante esperienza professionale acquisita in tale ambito dalla Direzione Sanità di RFI SpA, il Dipartimento Politiche Antidroga della Presidenza del Consiglio dei Ministri ha avviato una collaborazione scientifica con tale struttura, nell'ambito del progetto DTRL - *Drug Test* nei Lavoratori a Rischio, riguardante la creazione di un sistema di monitoraggio e valutazione dei *drug test* eseguiti sul territorio Nazionale ai lavoratori con mansioni a rischio.

È di rilievo infine segnalare come, in ambito ferroviario, nel periodo 2001-2009 ci sia stato un decremento complessivo degli infortuni in occasione di lavoro pari al 27%, a fronte di una riduzione degli infortuni in Italia nello stesso periodo, secondo i dati diffusi dall'INAIL, del 19,4%.

La costante riduzione del numero degli infortuni è stato il risultato di un forte processo di modernizzazione tecnologico e di ottimizzazione gestionale della salute e sicurezza dei processi produttivi. A conferma di tale impegno l'Agenzia Europea per la sicurezza e salute del lavoro, in occasione della settimana europea per la sicurezza del 2009, ha selezionato come "migliore pratica" della valutazione del rischio il progetto "Smarfi - Sicurezza manutenzione RFI", modulo multimediale di formazione finalizzato alla formazione del personale della manutenzione della infrastruttura ferroviaria.