- La Commissione Lavori Pubblici del Senato, in data 23 gennaio, dispone un'indagine conoscitiva dedicata a ricostruire il quadro della situazione economica dell'Azienda Ferrovie che si è andata delineando negli ultimi anni e, nel suo ambito, a ricostruire l'analisi dei costi del progetto Alta Velocità ferroviaria, concentrandosi in particolare sugli investimenti in corso per la direttrice Torino-Milano-Napoli che, rispetto alle previsioni iniziali, hanno visto crescere in modo estremamente elevato i costi di costruzione. In data 21 marzo si è svolta un'audizione da parte della Commissione del Presidente e dell'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato SpA.

Febbraio

- In relazione ai crediti Iva vantati da TAV SpA, per gli anni 2000, 2001 e 2002, l'Agenzia delle Entrate ha disposto il pagamento per l'importo di 306 milioni di euro, incassati nel mese di maggio.
- In data 9 febbraio 2007 è stato siglato l'accordo tra il Gruppo Ferrovie dello Stato, le Ferrovie russe RZD e il Gruppo Finmeccanica per lo sviluppo di una politica commerciale comune al fine di incrementare i propri *business* di riferimento.

Marzo

- In data 7 marzo 2007 viene sottoscritta una transazione tra Ferrovie dello Stato SpA ed il Gruppo Vinella avente ad oggetto il contenzioso in corso e potenziale; le parti hanno convenuto di pervenire alla risoluzione di ogni pendenza, ed il Gruppo Vinella ha rinunciato a qualsiasi pretesa, anche se prima d'ora mai sollevata, nei confronti del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Aprile

- A partire dal mese di aprile sono stati incassati i crediti Iva vantati da Ferrovie dello Stato SpA per gli anni dal 2000 al 2003 per complessivi 885 milioni di euro.
- In data 27 aprile 2007 l'Assemblea straordinaria di Ferrovie dello Stato SpA, giusta indicazione da parte dell'azionista di cui alla lettera del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a firma del Direttore Generale del Tesoro, del 22 novembre 2006, ha modificato lo statuto della Società all'art.16, introducendo la figura del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari", così come previsto per le società quotate in base alla Legge 28 dicembre 2005, n. 262.

Maggio

- Il 4 maggio il Governo ha preso atto del Piano d'Impresa 2007-2011 che prevede, tra l'altro, lo sviluppo del trasporto ferroviario con particolare attenzione alla qualità di quello regionale e alla competitività del *business* Eurostar, lo sviluppo del settore merci con l'evoluzione da mero trasportatore ad operatore integrato di logistica, la razionalizzazione dei costi e degli investimenti.

Giugno

- Il 14 giugno, a Bruxelles, la Commissione Europea conferisce il premio *"Best of the Best LIFE Environment Projects 2006"* al progetto PV-Train elaborato da Trenitalia SpA con il contributo della Comunità Europea. Il progetto riguarda l'impiego di tecnologie innovative per applicazioni fotovoltaiche in ambito ferroviario in grado di ridurre sensibilmente l'emissione di gas serra nell'atmosfera.

- Il 28 giugno 2007 è stato firmato da Grandi Stazioni un primo accordo con le Ferrovie Russe, per attività di consulenza sulla riqualificazione di 8 piccole stazioni nell'interland delle città. Unitamente alla firma dell'accordo le autorità locali hanno manifestato l'intenzione di instaurare una più ampia cooperazione, comprendente la riqualificazione delle principali stazioni di San Pietroburgo e Mosca.

Luglio

- **Corridoio 5: nasce il GEIE per il tratto Valencia-Lione-Torino-Lubjana-Budapest.** Nel mese di marzo 2005 è stato siglato tra la Commissione Europea e gli stakeholders ferroviari (CER, EIM, UNIFE, ERA, UIC) un Memorandum of Understanding (MoU) con il quale i firmatari si impegnano a promuovere la realizzazione di 6 corridoi interoperabili europei prevalentemente dedicati al traffico merci internazionale di lunga distanza. Il 19 luglio 2007 è stato costituito a Roma il Gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE) per l'interoperabilità delle reti ferroviarie del corridoio "D" Valencia-Lione-Torino-Lubjana-Budapest, nell'ambito del Corridoio 5 (Lisbona-Kiev): i soci fondatori sono i Gestori dell'Infrastruttura ferroviaria di Spagna (ADIF), Francia (RFF), Slovenia (SZ) ed Italia (RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA). Michele Mario Elia, Amministratore Delegato di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, ne è stato nominato Presidente.

Agosto

- **Collaudo della tratta AV/AC Roma-Napoli – 1° Lotto funzionale Roma-Gricignano.** In data 27 agosto 2007 l'Amministratore Delegato di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha approvato il Collaudo e relativo *Addendum* della tratta AV/AC Roma-Napoli – 1° Lotto funzionale Roma-Gricignano, a seguito della conclusione dell'*iter* tecnico e amministrativo di collaudo delle opere completate entro il 19 dicembre 2005.

Ottobre

- **Dirigente Preposto alla redazione di documenti contabili societari.** Il 26 ottobre 2007 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA ha deliberato di conferire l'incarico di Dirigente Preposto al Dott. Vittorio De Silvio, che ha accettato la nomina il 5 dicembre successivo.
- **Roma Tiburtina.** In ottobre è partito il cantiere per la nuova stazione dell'Alta Velocità. Il progetto "Roma Tiburtina" si inserisce nell'ambito di due importanti interventi per la città di Roma, quali la realizzazione, appunto, della nuova stazione ferroviaria di Roma Tiburtina, e la riqualificazione e trasformazione urbanistica di un'area di circa 92 ettari nella zona dei quartieri di Nomentano e Pietralata. In relazione al progetto di riqualificazione di "Roma Tiburtina", già menzionato nel bilancio precedente, in data 26 giugno è emessa dal Consiglio di Stato la sentenza che ha aggiudicato i lavori per la stazione Tiburtina che, pertanto, riprenderanno al più presto.
  La nuova stazione è destinata a diventare il punto di arrivo e partenza nella Capitale dei treni ad Alta Velocità nonché il più importante nodo di scambio della rete di mobilità urbana e metropolitana romana.
- **Procedimento sanzionatorio dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.** In riferimento alla costituzione della Società Terminal Tremesteri, già descritta nel bilancio 2006, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha aperto il 27 luglio 2007 un procedimento sanzionatorio nei confronti di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ai sensi dell'art. 8 della Legge 287/90, che prevede una sanzione nei confronti delle imprese in monopolio legale che violino l'obbligo di comunicare la costituzione e l'acquisizione del controllo di società che operino in mercati diversi da quelli in cui rientrano le attività oggetto di monopolio. L'8 agosto RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha fatto pervenire all'Autorità una memoria difensiva in cui chiede l'archiviazione del procedimento o, comunque, la riduzione della sanzione, in considerazione della non dolosità della violazione, della brevità della sua durata e della limitatezza dell'ambito territoriale interessato. L'Autorità, il 10 ottobre, ha chiuso il procedimento con un provvedimento che accerta la violazione contestata e la relativa sanzione.



Novembre

- Dal 1° novembre sono entrate in vigore, le tariffe "sovraregionali" su tutte le relazioni del trasporto regionale, per i viaggi tra più Regioni;
- Il 7 novembre è stato siglato, tra il Gruppo Ferrovie e la Polizia Ferroviaria (Polfer), un accordo che ha come obiettivo primario quello di garantire una maggiore sicurezza della clientela sia in stazione che a bordo treno;
- In data 20 novembre 2007 è stato siglato un Memorandum of Understanding (nel seguito "MoU") tra Ferrovie dello Stato SpA e Deutsche Bahn AG (nel seguito "le Parti"). Tramite il MoU, le Parti hanno inteso formalizzare la costituzione di gruppi di lavoro comuni incaricati di identificare potenziali aree di cooperazione sia sul lato del trasporto passeggeri, sia su quello delle merci.
  Relativamente al trasporto passeggeri, il focus sarebbe limitato ai seguenti punti:
  — ottimizzazione e rafforzamento del traffico tra Italia e Germania;
  — offerta congiunta per i clienti comuni.
  Quanto al trasporto merci, l'attenzione dei gruppi di lavoro sarebbe invece rivolta a:
  — l'ottimizzazione dei flussi di traffico lungo l'asse Nord/Sud;
  — *l'Hinterland transport* (inclusi i porti, analogamente alla Germania);
  — l'offerta di nuovi servizi (es. servizi di trasporto multimodale "one-stop-shop",marittimo, ferrovia, gomma).

Dicembre

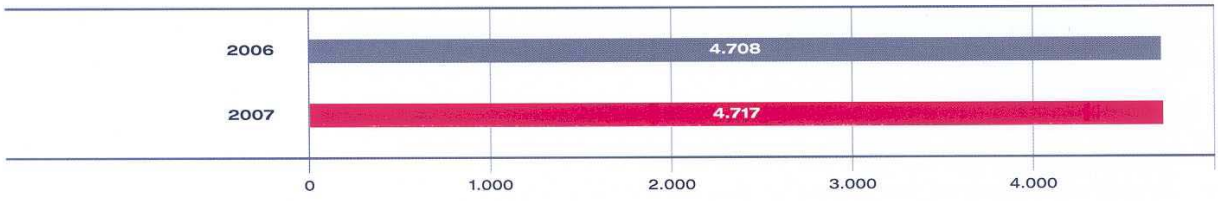
- Il 4 dicembre è stato presentato il "Catalogo dei servizi" della Divisione Passeggeri Regionale a tutti gli Assessorati ai trasporti delle Regioni italiane in vista del rinnovo dei Contratti di servizio per il 2008.
- Il 9 dicembre è entrato in vigore il nuovo orario che ha potenziato i collegamenti sulle direttrici Roma-Venezia e Roma-Milano-Torino confermando, per i restanti collegamenti, i volumi di offerta del precedente.

Risorse umane

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dai 98.002 del 31 dicembre 2006 ai 93.573 del 31 dicembre 2007 scontando una diminuzione netta di 4.429 unità.

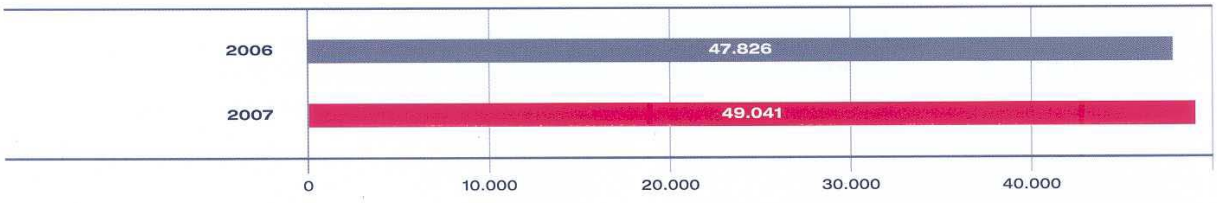
Dipendenti al 31.12.2006	98.002
Entrate	1.419
Uscite	5.848
DIPENDENTI AL 31.12.2007	**93.573**
Consistenza media 2006	98.447
CONSISTENZA MEDIA 2007	**96.187**

Costo del lavoro



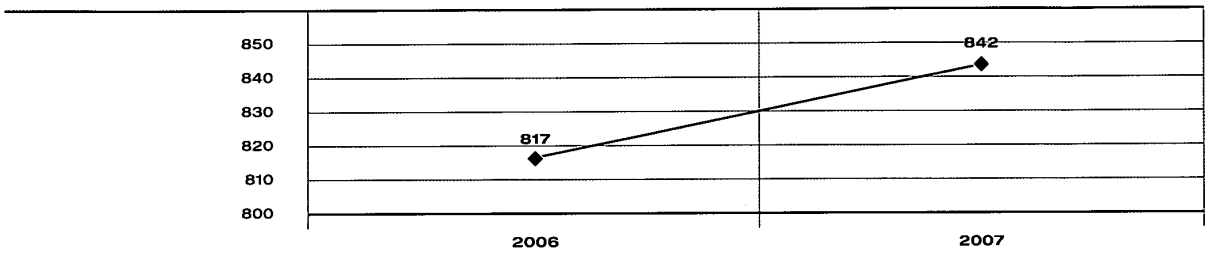
Valori in milioni di euro

Costo medio del lavoro per addetto



Unità di euro/n° medio dipendenti

Migliaia di unità di traffico per addetto*



* *Le unità di traffico per il 2006 e il 2007 includono anche i viaggiatori Cisalpino AG e le tonnellate km merci effettuate dalle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato.*

Le Relazioni Industriali

Le Relazioni Industriali del Gruppo nell'anno 2007 sono state caratterizzate dalle implementazioni del quadro normativo, in materia di liberalizzazioni, e dalle implicazioni societarie ed organizzative del varo del Piano Industriale 2007-2011.

La progressiva apertura alla concorrenza del settore dei trasporti, ed in particolare di quello ferroviario, ha indotto il sindacato a promuovere la costituzione di una *cabina di regia* presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri con il compito di affrontare e risolvere le diverse questioni emergenti di carattere industriale e sociale. In questo ambito il 15 maggio il Gruppo Ferrovie ha sottoscritto un primo accordo con il Governo e le Organizzazioni Sindacali che ha sancito la necessità di focalizzare il confronto sulla regolazione della concorrenza, sulla costituzione di un contratto unico per l'intero settore dei trasporti e sull'esame delle condizioni di sviluppo del Piano Industriale 2007-2011, sui cui obiettivi le stesse Organizzazioni Sindacali hanno espresso valutazioni positive.

In merito alla realizzazione del contratto unico di settore il Gruppo ha sostenuto anche l'iniziativa di Confindustria, tesa ad avviare il confronto tra le diverse realtà associative del trasporto pubblico locale che ha consentito l'intesa triangolare, siglata il 21 novembre 2007, tra Governo, Confederazioni Datoriali e Organizzazioni Sindacali; in tale ambito il 24 gennaio del 2008, è stata sottoscritta da Agens un'intesa finalizzata alla semplificazione degli assetti contrattuali nel comparto dei trasporti anche attraverso l'adeguamento economico delle retribuzioni e l'allineamento temporale della scadenza del contratto delle attività ferroviarie a quello degli autoferrotranviari, al fine di creare le condizioni ritenute necessarie dal sindacato per presentare una piattaforma rivendicativa comune nei confronti delle controparti imprenditoriali dei settori interessati. Nella stessa data, infine, è stato sottoscritto l'accordo per il riconoscimento del premio di risultato per gli anni 2005 e 2006.

Nell'ambito delle attività di monitoraggio dell'evoluzione del quadro legislativo e normativo del lavoro, sono state presidiate le varie fasi del negoziato sindacale, conclusosi con la stipula del Protocollo del 23 luglio



2007, e del successivo *iter* legislativo di attuazione che ha portato all'emanazione della legge di riforma del *welfare*, attraverso la presentazione di proposte di modifica di alcuni istituti del mercato del lavoro, con particolare riguardo all'apprendistato professionalizzante. Nel corso dell'anno è inoltre proseguita l'attività di monitoraggio dell'evoluzione della legislazione regionale in materia di apprendistato professionalizzante per supportare al meglio le politiche occupazionali definite dalle aziende del Gruppo.

Per quanto riguarda gli aspetti connessi al trattamento previdenziale e assicurativo dei dipendenti del Gruppo, specifica attenzione è stata posta all'attuazione delle disposizioni correlate alla Finanziaria 2007 che hanno portato alla riforma della previdenza complementare, con particolare riguardo al conferimento del Tfr ai Fondi pensione ed al Fondo di tesoreria presso Inps. In tale quadro, sono risultate particolarmente significative le azioni realizzate a supporto delle società del Gruppo, anche attraverso la sottoscrizione di specifici accordi sindacali, che hanno condotto all'ampliamento della base associativa del Fondo Eurofer con un incremento di oltre il 30% dei lavoratori iscritti.

Nel 2007 è proseguita la collaborazione con il Comitato pari opportunità (CPO) con l'avvio della seconda edizione del progetto "Opportunità Salute" e con la realizzazione del *follow-up* del progetto europeo coordinato dal Gruppo "Rappresentazione e migliore integrazione delle donne nelle ferrovie".

Le politiche di gestione e sviluppo del personale

Per quel che riguarda le politiche di gestione del personale, il Gruppo, ha proseguito nelle azioni di razionalizzazione, prima tra tutte quella rivolta al contenimento degli ingressi di personale dal mercato esterno ed alla valorizzazione delle risorse interne: è stato, infatti, incrementato il ricorso al mercato del lavoro interno tanto per la popolazione manageriale che per i ruoli operativi. Per questi ultimi gli ingressi di personale dal mercato esterno sono stati strettamente indirizzati al presidio del *turnover* nei mestieri critici dell'esercizio ferroviario.

Nel corso del 2007, le azioni di sviluppo e gestione delle risorse umane, sono state indirizzate nell'ambito della più stretta coerenza con le esigenze dell'organizzazione. Per quel che riguarda, in particolare, la popolazione manageriale, è stato avviato il progetto di *Management Review* che ha portato, nella prima fase che si è conclusa nel 2007, all'individuazione delle risorse strategiche ed alla definizione di piani di sviluppo personalizzati e che vedrà, nella fase successiva, la definizione delle tavole di sostituzione per i titolari di posizione chiave. E' stato, inoltre, implementato il nuovo modello di valutazione delle risorse manageriali ed è stata rivista la procedura che regola l'accesso alla dirigenza. Nel corso del 2007, infine, sono proseguite le azioni di sviluppo dedicate ai giovani laureati ed è stato impostato il progetto *Capi* dedicato ai quadri apicali con responsabilità nelle strutture operative dell'esercizio.

La formazione

Le attività realizzate nel 2007 sono state indirizzate al mantenimento ed allo sviluppo delle competenze dei diversi *target* di personale, per accompagnare la crescita nel ruolo, favorire l'integrazione e la conoscenza del sistema ferroviario, condividere le conoscenze di Gruppo e sviluppare il senso di appartenenza. Particolare attenzione è stata rivolta alla progettazione ed alla realizzazione di attività formative strettamente connesse alla divulgazione ed alla realizzazione del Piano Industriale.
Per i laureati neoassunti sono state realizzate, oltre alle consuete attività formative previste dal percorso istituzionale di orientamento, specifici *project work* su tematiche ferroviarie. Per duecento dirigenti del Gruppo è partito a settembre il progetto "La Cultura di Impresa nel Gruppo Ferrovie dello Stato", nato dall'esigenza di supportare l'implementazione del Piano, rafforzando nel management aziendale la cultura di impresa basata sulla creazione del valore ed aumentando, contestualmente, la capacità di operare su leve di efficienza.
Nell'ambito delle attività a valenza internazionale, vi è stata la partecipazione, nell'ambito dell'*European Training Group* dell'UIC, ai gruppi di lavoro dedicati allo sviluppo di nuove metodologie didattiche ed alla definizione dei modelli di sviluppo delle competenze nonché all'approfondimento delle tematiche formative inerenti la condotta, la circolazione e la sicurezza. Inoltre, personale dell'area quadri ha partecipato ai seminari internazionali (SIAFI/ETCR) di alto contenuto ferroviario.

La sicurezza e la salute sul lavoro

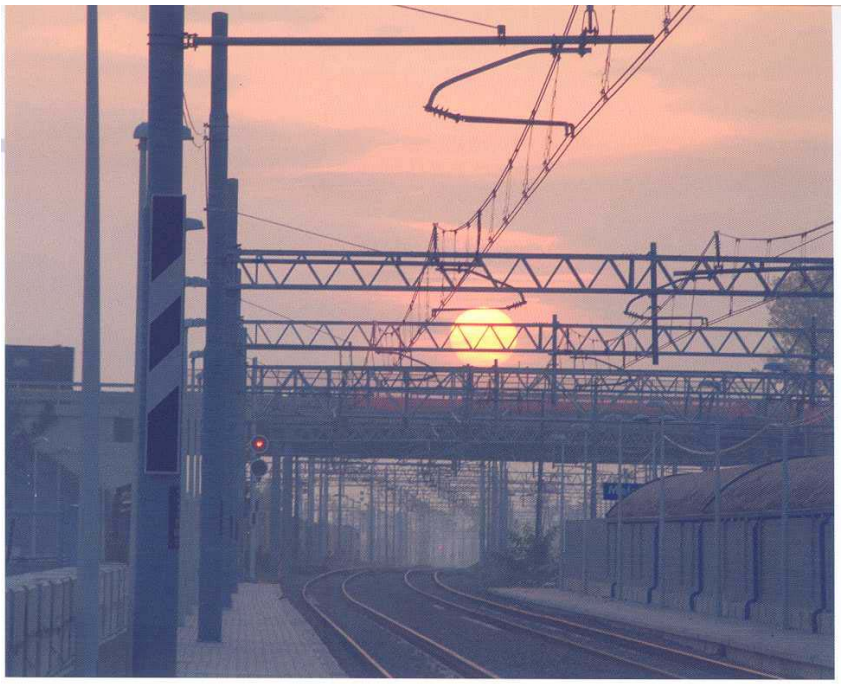
Nel corso dell'anno 2007 l'attenzione del Gruppo è stata dedicata alla piena attuazione delle nuove norme immediatamente prescrittive previste dalla Legge 123/2007. L'attività di aggiornamento ha coinvolto tutte le società del Gruppo e si è concretizzata nell'emanazione di una nota di indirizzo operativo per l'omogenea ed efficace applicazione delle nuove norme, con particolare riguardo alle maggiori responsabilità del datore di lavoro in materia di appalti.
L'impegno del Gruppo al costante aggiornamento delle norme di salvaguardia secondo i migliori *standard*, si è altresì realizzato con la stesura di un protocollo d'intesa con l'ISPSEL – Istituto Superiore di Prevenzione per la Sicurezza del Lavoro – per la condivisione di progetti per l'aggiornamento di procedure operative di sicurezza e di percorsi di formazione e informazione.
In particolare, la formazione del personale sui temi della sicurezza, ha visto la realizzazione da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA di un prodotto multimediale interattivo "SMARFI – Sicurezza Manutenzione RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA", predisposto anche per la piattaforma *e-learning*, finalizzato alla formazione del personale addetto alla manutenzione della infrastruttura ferroviaria.
Per quel che riguarda l'andamento degli infortuni l'analisi del *trend* di medio termine 2002-2006, evidenzia una riduzione complessiva del numero degli infortuni pari al 13,9%. Nell'analogo periodo, secondo i dati Inail, in Italia si è registrato un decremento complessivo degli infortuni pari al 8,6% (i dati includono gli infortuni *in itinere*, ovvero quelli che si verificano tra l'abitazione e la sede di lavoro). Con riferimento al 2007 il dato degli infortuni, in attesa di conferma e consolidamento da parte dell'Inail, evidenzia un andamento in ulteriore contrazione (-2,4% vs 2006).

Politica ambientale

Nel 2007 è proseguito l'impegno del Gruppo in tutte quelle attività finalizzate alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'impresa ferroviaria, già avviate negli esercizi precedenti, nonché l'indagine sulle esigenze delle parti interessate nei diversi processi, anche al fine della redazione dei Rapporti di Sostenibilità di Ferrovie dello Stato che evidenzino l'impegno per la mobilità sostenibile del Gruppo e le iniziative intraprese.

Si segnalano, di seguito, le principali iniziative ed attività oggetto dell'impegno del Gruppo Ferrovie dello Stato.

- **Potenziamento di Linee e Nodi.** Gli interventi sui nodi ferroviari situati negli ambiti urbani a maggiore densità abitativa, anche attraverso la realizzazione di nuove linee specializzate per accogliere i traffici a lunga percorrenza, consentiranno di decongestionare le linee esistenti per un servizio di tipo metropolitano e regionale ad alta frequenza con l'obiettivo di arrivare nel 2010 ad un nuovo sistema ferroviario che consenta l'abbattimento degli attuali tempi di percorrenza, l'aumento della capacità di trasporto, il miglioramento della frequenza e puntualità dei treni, e anche grazie all'avvio di una sana competizione tra le società di trasporto, un risparmio di circa 2,5 milioni tonnellate di CO_2 l'anno.
- **Trasporto merci pericolose e rifiuti.** Nel settore merci, al fine di estendere e sviluppare il proprio *business* nel settore dei servizi "a valore aggiunto", quali il trasporto delle merci pericolose e dei rifiuti, è stato ideato un progetto mirato ad incrementare le quote di mercato nel segmento del trasporto ferroviario di questo settore. Il trasferimento di parte del traffico delle merci pericolose dalla gomma al ferro rappresenta un traguardo sociale che consente di innalzare il livello di sicurezza del trasporto e riduce il peso dei costi esterni per la collettività.
- ***Energy Management.*** L'*Energy Management* è un approccio gestionale che consiste nel monitoraggio dei consumi di energia elettrica per trazione ed utenze fisse e nel conseguimento di significativi risparmi economici attraverso l'abbattimento delle perdite di carico indotte sulla rete di distribuzione, mediante l'installazione ed il monitoraggio di impianti di rifasamento dell'energia ai punti di utilizzo.
- ***Railenergy.*** Il progetto di ricerca *Railenergy*, finanziato dalla Comunità Europea, è finalizzato alla diminuzione del 6% dei consumi energetici delle ferrovie europee entro il 2020, ipotizzando il raddoppio dei volumi di traffico rispetto a quelli attuali. L'impegno di Trenitalia SpA come *partner* nel progetto prevede la progettazione e lo sviluppo di uno strumento in grado di ottimizzare l'orario ferroviario e supportare i macchinisti nella guida efficiente con conseguente riduzione dei consumi energetici. Il potenziale risparmio energetico è stimabile tra il 10-20%.
- **Energie alternative.** PV-Train è il progetto innovativo, premiato al "*Best the Best LIFE Environment Projects 2006*", che punta a sviluppare per la prima volta anche nel settore ferroviario la tecnologia fotovoltaica che garantisce un sensibile risparmio energetico, la riduzione al minimo delle emissioni di gas serra ed il prolungamento della durata di vita degli accumulatori; Trenitalia SpA è stata la prima impresa di trasporto al mondo ad aver sperimentato sui treni della sua flotta i pannelli fotovoltaici.
- **Meno diesel e più utilizzo della trazione elettrica e del metano.** Anche per il periodo dal 2007 al 2011 continuerà la trasformazione a trazione elettrica di ulteriori 420 km di linee; prosegue, inoltre, la 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).



- **Riduzione dei rifiuti.** Sono stati avviati alcuni progetti orientati al miglioramento delle pratiche di gestione dei rifiuti, con ricadute positive. In particolare, si è raggiunta la considerevole percentuale del 72% complessiva di rifiuti avviati ai vari processi di recupero (accumulatori al piombo, oli esausti, metalli, traverse). Da segnalare in tale ambito il progetto *TrenoDesk*, per l'informatizzazione totale *on-line* delle operazioni di movimentazione dei rifiuti previsti dalla Legge, attualmente già attivo in fase progetto pilota in seno a Trenitalia SpA ed a regime permetterà di conoscere tutti i dati relativi al processo di gestione dei rifiuti in tempo reale; il progetto *Thorad*, che vede RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA impegnata assieme al CNR nello sviluppo di una tecnologia finalizzata all'inertizzazione e recupero delle traversine di legno impregnate di creosoto, recuperate durante le attività di manutenzione della sede ferroviaria e sostituite da elementi in cemento armato.
- **Bonifiche e risanamento del territorio.** E' continuata nel tempo sia l'attività di bonifica che di risanamento del territorio interessato da pregresse attività ferroviarie condotta da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA Nello specifico è stato avviato un progetto di censimento di tutti i prodotti contenenti amianto che vengono costantemente monitorati per assicurarsi del loro buono stato di conservazione ed evitare eventuali fenomeni di deterioramento e rilascio di fibre pericolose nell'ambiente e sono stati rimossi complessivamente oltre 200.000 m² di coperture "tipo eternit". RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha effettuato il monitoraggio del pietrisco di pietre verdi presente in alcune tratte ferroviarie del Nord-Ovest, in particolare del Piemonte. Nonostante la quantità di amianto presente naturalmente in tale tipo di pietrisco sia estremamente limitata, tutte le attività manutentive che lo utilizzano sono realizzate con particolare attenzione.
- **Valorizzazione del territorio e dei beni culturali e archeologici.** Il Gruppo ha prestato particolare attenzione alla valorizzazione delle stazioni e delle loro aree commerciali, essendo i primi e più visibili biglietti da visita di un intero sistema paese, partecipando così alla crescita della struttura produttiva nazionale; in tale contesto le nuove stazioni ed i nodi diventano apporti cruciali per la riqualificazione urbana. Prosegue, inoltre, il programma di preservazione e valorizzazione dei beni culturali e architettonici in fase di attuazione da parte di TAV SpA che si esplica rendendo fruibili i rinvenimenti (tramite il distacco, lo smontaggio e il rimontaggio delle strutture), potenziando complessi museali presenti nei comuni limitrofi al tracciato ed infine realizzando pubblicazioni scientifiche e divulgative.

Rapporti con i clienti

Nel corso del 2007 è continuato l'impegno della società Trenitalia nella realizzazione di iniziative volte alla maggiore soddisfazione della clientela.

Dal lato dell'offerta, per quanto riguarda la programmazione dei treni per i viaggiatori, nel corso del 2007 sono state privilegiate le grandi aree metropolitane e le medie distanze. Nelle realtà regionali a maggiore densità abitativa sono state introdotte nuove corse in aggiunta a quelle esistenti soprattutto nelle fasce orarie maggiormente richieste, mentre nel settore della media percorrenza sono stati introdotti nuovi servizi tra Milano e Venezia.

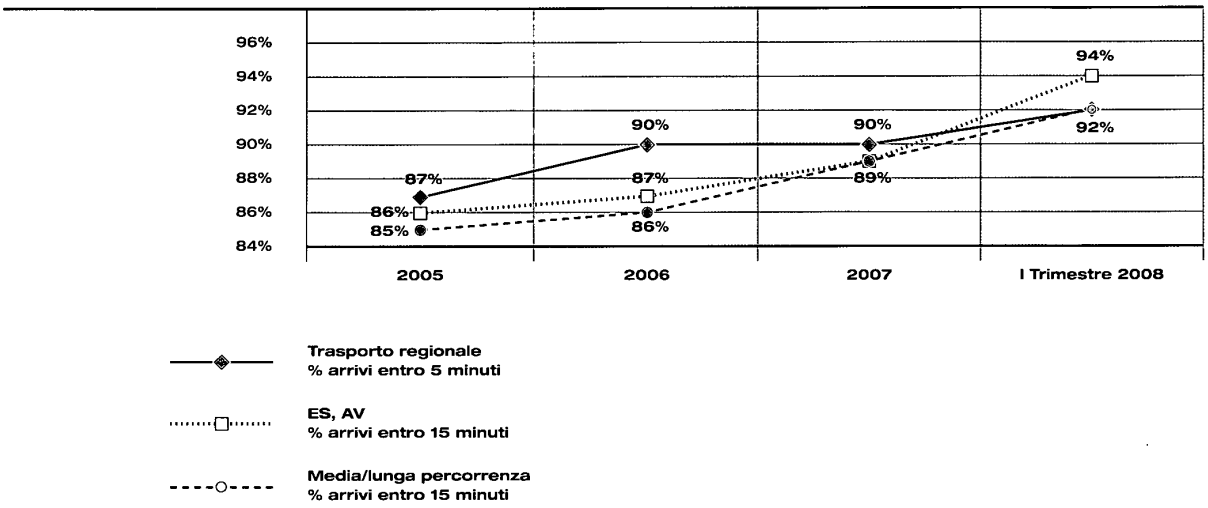
Le offerte alla clientela registrano novità tese a soddisfare le diverse esigenze dei clienti della media-lunga percorrenza; sono nate così alcune tariffe quali la *Flexi* che, a fronte di una maggiorazione del 20% del prezzo del biglietto, consente di poter usufruire della massima flessibilità nel suo utilizzo e di accedere alle sale Club Eurostar; la tariffa *Amica* che, a fronte di una rigidità nell'utilizzo del biglietto e dell'anticipo con il quale si acquista, consente di viaggiare con uno sconto del 20% ed infine la tariffa *Familia* che consente sconti ai gruppi familiari composti da 3-5 persone di cui almeno un viaggiatore sotto i 12 anni. Accanto alle iniziative tariffarie, nel corso del 2007, è proseguita la campagna di fidelizzazione introdotta con il programma Cartaviaggio, che ha dato ottimi risultati in termini di iscrizioni e che consente di raccogliere punti ad ogni biglietto acquistato e di ricevere premi o biglietti ferroviari in omaggio. Anche riguardo alle modalità di acquisto si è ampliata, nel 2007, la gamma offerta alla clientela dove anche per i biglietti e gli abbonamenti dei treni regionali è ora possibile effettuare gli acquisti *on-line* e stampare dal proprio PC i titoli di viaggio, senza necessità di ulteriore convalida.

Non sono mancate iniziative per migliorare il *comfort* a bordo treno che, in particolare, hanno riguardato l'ammodernamento dei mezzi impiegati per i servizi ai viaggiatori.

Accanto al programma di progressivo ammodernamento delle carrozze usate per il servizio ai viaggiatori è partito, in ottobre, il piano "Obiettivo treni puliti" teso a recuperare efficacia ed efficienza nei servizi di pulizia a bordo dei treni; questa attività ha previsto maggiori controlli sulle prestazioni delle imprese esterne che effettuano questi servizi.

Il 2007 ha visto migliorare gli indici di puntualità; in particolare la media-lunga percorrenza ha fatto registrare, nel corso dell'anno, un indice di puntualità "0 - 15'" dell'89%, oltre due punti percentuali sopra il risultato 2006 e quasi cinque sopra al 2005. Per il trasporto regionale, il 2007 si è chiuso con un indice "0 - 5'" del 90%, con un incremento di circa un punto sul 2006 e di 3 punti rispetto al 2005.

Puntualità treni passeggeri

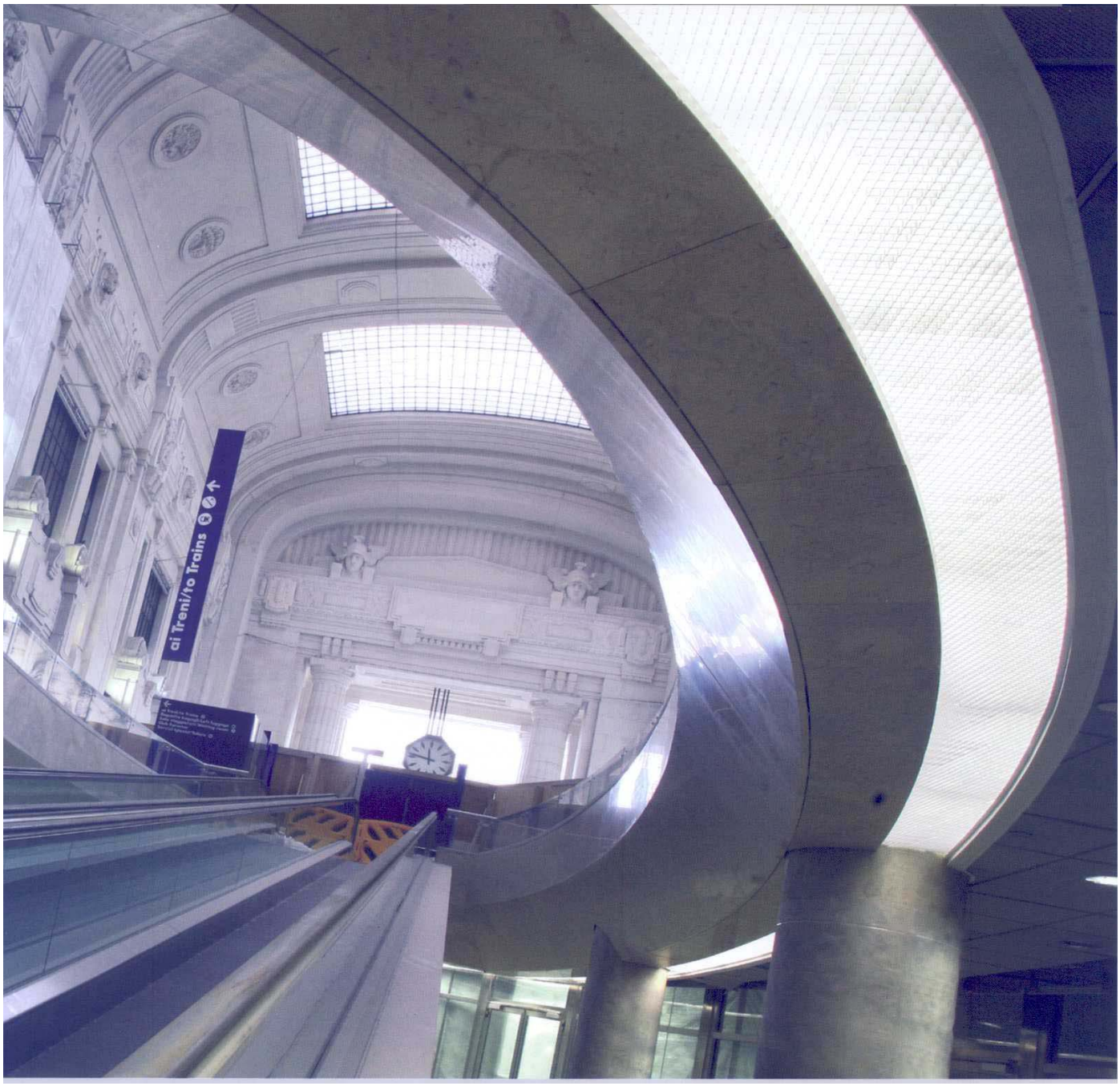


Il trend registrato nel 2007 sta ulteriormente migliorando come confermano i risultati dei primi mesi del 2008; infatti, la media-lunga percorrenza ha fatto registrare, nel corso del primo trimestre, oltre tre punti percentuali sopra il risultato medio del 2007 (oltre quattro se guardiamo il segmento "ES-AV"). Per il trasporto regionale, il primo trimestre del 2008 si è chiuso con un indice "0 - 5 minuti" del 91,8%, con un incremento di quasi due punti rispetto al dato 2007.

Per quanto attiene infine l'infrastruttura, le imprese ferroviarie operative sono state coinvolte in un'indagine mirata a misurare il grado di soddisfazione percepito, con focalizzazione sulla qualità delle relazioni tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e le imprese ferroviarie a diversi livelli, tutti egualmente legati al tema dell'accesso alla rete, dalla richiesta di informazioni, alle fasi ante e post contratto, attraverso la compilazione di un questionario sul Rapporto Cliente/Fornitore. I risultati emersi dalla rilevazione hanno indicato che la valutazione complessiva del livello di soddisfazione del cliente è da collocare oltre la sufficienza e si è individuato nell'attività di comunicazione la base per azioni migliorative e strategie future.

Sicurezza del trasporto	2007	2006
N° incidenti "tipici UIC"	23	37
N° persone coinvolte	7	15
N° incidenti/milione treni km	0,07	0,10

PAGINA BIANCA



Relazione sulla gestione

Quadro macroeconomico

Lo scenario macroeconomico internazionale, nel corso del 2007, è stato caratterizzato da un clima di diffusa incertezza e da un forte peggioramento delle prospettive di crescita.

I prezzi internazionali dell'energia e dei prodotti alimentari hanno toccato nuovi livelli di massimo, in parte trasferiti sui prezzi interni anche per l'indebolimento del dollaro nei mercati valutari. La crisi di fiducia degli intermediari finanziari innescata dai mutui *sub prime*, necessita ancora di massicci interventi delle banche centrali e, verosimilmente, richiederà tempi lunghi di aggiustamento con l'effetto di mantenere condizioni di criticità nel mercato del credito.

Il Pil mondiale ha evidenziato così una crescita stabile rispetto al 2006 (+5,1% contro il +5,2% del 2006), sostenuta principalmente dall'economia dei paesi emergenti nonostante la crisi dell'economia americana.

Il rallentamento dell'economia mondiale non ha risparmiato i paesi dell'area Euro. Gli indicatori qualitativi e le condizioni del mercato della liquidità segnalano una situazione prospettica simile e per alcuni casi anche più fragile di quella statunitense. Il rallentamento dell'economia dei paesi aderenti all'UEM trova conferma nel valore della crescita del Pil 2007 attestatosi a 2,6% (-0,3 punti percentuali rispetto al 2006). Tuttavia le buone condizioni del mercato del lavoro, le politiche dei redditi che non generano tensioni sul tasso d'inflazione e margini di manovra per la politica economica difendono le prospettive di sviluppo dell'economia.

Le incertezze del quadro macroeconomico internazionale, il peggioramento delle condizioni del credito alle famiglie e alle imprese, l'euro in rafforzamento e le spinte inflazionistiche legate ai rincari delle materie prime si sono riflesse anche nell'economia italiana, dove la crescita del Pil si è attestata al 1,7% (-0,2 punti percentuali rispetto al 2006) nonostante la modesta crescita nel corso del terzo trimestre del 2007.

Con riferimento alle componenti della domanda, il rallentamento verificatosi nel secondo semestre 2007 conferma la stretta dipendenza della nostra economia dall'andamento della domanda estera; peraltro il calo della fiducia e la percezione di imminenti tensioni inflazionistiche hanno deteriorato le componenti della domanda interna.

I dati del 2007 confermano anche una rilevante caduta della produzione industriale con evidenti valori negativi, rispetto al 2006, dei beni di consumo e dei beni intermedi. Ciononostante l'occupazione totale ha mostrato un lieve miglioramento registrando una crescita del 1,2%.

In sintesi l'economia italiana nel 2007 ha evidenziato una situazione di "stagflazione": una crescita economica debole in presenza di tensioni inflazionistiche crescenti.

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Nonostante l'incerta fase congiunturale dell'economia italiana, il quadro della mobilità complessiva, con andamenti differenziati fra le varie modalità, conferma il *trend* di crescita del traffico merci e, in misura più contenuta, di quello viaggiatori.

In particolare i dati per il settore merci evidenziano una generalizzata crescita di traffico per le diverse modalità. Nel corso del 2007, il trasporto aereo in termini di tonnellate è cresciuto del 6,8% (*fonte: Assaeroporti*); quello marittimo del 3,2% (*fonte: Federtrasporto su dati provvisori primo semestre 2007*); quello autostradale del 2,4% nelle percorrenze dei veicoli km (*fonte: Aiscat*) e le immatricolazioni dei veicoli commerciali sono cresciute del 7.8% (*fonte: Anfia*). Rispetto al 2006 il traffico merci per ferrovia della Divisione Cargo di Trenitalia SpA ha confermato una crescita in termini di tonnellate km, nel mercato nazionale, del 1,6%, valore che cresce fino al 5,4% se si includono le unità di traffico sviluppate, anche su reti estere, da tutte le società del Gruppo Ferrovie dello Stato operanti nel settore del traffico merci.

Nel settore viaggiatori si evidenziano differenti *trend* tra le singole modalità di trasporto. Il traffico aereo in termini di viaggiatori è cresciuto del 10% nel complesso, di cui l'11,7% per viaggi di destinazione internazionali e del 8% per i viaggi nazionali (*fonte: Federtrasporto*). Nel traffico marittimo la crescita, riferita al primo semestre, è stata pari al 8% (*fonte: Federtrasporto*). Nel trasporto stradale, nonostante le percorrenze dei veicoli km su autostrada si incrementino del 2,5% (*fonte: Aiscat*), la domanda di mobilità su gomma evidenzia una sostanziale stagnazione a causa del forte incremento del costo del petrolio. Il trasporto ferroviario di passeggeri di Trenitalia SpA registra una flessione del traffico del 2,5% in termini di viaggiatori km nel complesso.

In Italia il grado di liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario è tra i più elevati fra i paesi europei. Il mercato ferroviario di riferimento, al 31 dicembre 2007, oltre a Trenitalia SpA, vede infatti la presenza di 49 imprese ferroviarie munite di licenza rilasciata dal Ministero dei Trasporti. Di queste 25, sono certificate in sicurezza e 19 hanno contratti attivi per il trasporto merci e passeggeri.

Considerando le percorrenze, i treni km effettuati da operatori terzi rispetto al Gruppo Ferrovie dello Stato sono pari a circa 8,3 milioni con un incidenza del 2,4% dei treni km complessivi circolati.

Gli operatori terzi che operano nel comparto merci hanno effettuato sulla rete di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA 6,4 milioni di treni km, con un incremento di oltre il 25%, portando così la loro quota di mercato a circa il 10%.

Gli operatori terzi che operano nel comparto viaggiatori, soprattutto nel trasporto regionale, hanno effettuato sulla rete RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA 1,9 milioni di treni km, con un incremento di oltre il 50%, portando la loro quota di mercato a circa il 0,7%.

Focus sul traffico passeggeri e merci

Premessa doverosa a quanto segue è data dal sottolineare come nel corso del 2007, sul fronte degli indirizzi e delle scelte strategiche per la gestione operativa del *business* del trasporto, si sia tenuto fede ad un percorso di stretta coerenza con alcuni obiettivi cardine individuati nel Piano Industriale di Gruppo 2007-2011. Ci si riferisce in particolare all'avvio, in parallelo con la nuova impostazione dei contratti verso la Pubblica Amministrazione, del percorso di chiara e separata identificazione, nell'ambito della definizione dell'offerta di traffico sia passeggeri che merci, dei "Servizi a mercato" rispetto a quelli rientranti nel perimetro del co-

siddetto "Servizio universale", contribuito dallo "Stato cliente" (separazione necessaria in quanto il livello e la qualità di offerta di tale ultimo servizio è strettamente conseguente al livello di contribuzione da parte dello Stato).

Di conseguenza, i risultati del traffico della media e lunga e percorrenza meritano un'approfondita analisi che deve necessariamente tener conto dell'avvio nel 2007 del percorso di chiara separazione di cui si è accennato sopra, e dei conseguenti forti impatti che ciò ha prodotto – e che produrrà sicuramente ancora nell'anno corrente – sulle decisioni relative all'offerta dei servizi di Trenitalia.

La definizione dei diversi segmenti di servizio è stata infatti effettuata a partire dall'elenco dei singoli treni offerti, assegnando al cosiddetto "segmento universale contribuito" tutti i treni appartenenti alla lista, condivisa da ultimo con il Ministero dei Trasporti con l'accordo del 14 marzo 2008 avente per oggetto "l'impegno dei fondi relativo ai servizi pubblici ferroviari passeggeri di media e lunga percorrenza", che contiene i treni contribuiti dallo Stato indipendentemente dalla tipologia di prodotto di appartenenza.

Al "segmento mercato" sono stati assegnati i treni appartenenti prevalentemente ai prodotti Alta Velocità, Eurostar ed Eurostar City, che non rientrano nella lista di cui sopra; mentre tutti gli altri treni sull'orario, diversi dai prodotti del "segmento mercato" ed al momento esclusi dalla lista dei treni contribuiti dallo Stato, vedono la loro collocazione, in questa fase ancora aperta di chiara individuazione della relativa area di appartenenza, in un segmento definito "non mercato/non contribuito".

L'andamento del traffico ferroviario nel 2007 evidenzia, quindi, risultati che, per quanto appena sopra specificato, meritano valutazioni differenti.

Nel settore viaggiatori, infatti, i volumi mostrano, come evidenziato nella tabella seguente:

- un incremento (+1,1%) dei viaggiatori km del "segmento mercato", pur in presenza del rilevante incremento tariffario attuato ad inizio anno;
- una marcata flessione (-11,3%) delle unità di traffico sia del "segmento universale contribuito" che di quello "non mercato/non contribuito" (-9,4%);
- un incremento del segmento del trasporto regionale (+2,5%).

Sul fronte dell'offerta, i treni km passeggeri sono pari a 269,1 milioni, di cui 83,3 milioni relativi al settore della media e lunga percorrenza (con crescita del 5,3% del "segmento mercato", cui si contrappone una flessione dei segmenti "universale contribuito" e "non mercato/non contribuito", con rispettivamente un -4,4% ed un -5,9%) e 185,8 milioni relativi al settore del trasporto regionale (+0,3% verso il 2006).

		2007	2006	Variaz. %
Dati traffico media e lunga percorrenza				
Viaggiatori km - mercato	*milioni*	9.248	9.151	1,1
Viaggiatori km - universale contribuito	*milioni*	10.014	11.285	(11,3)
Viaggiatori km - non mercato/non contribuito	*milioni*	4.904	5.414	(9,4)
Totale	*milioni*	24.166	25.849	(6,5)
Treni km - mercato	*migliaia*	28.067	26.646	5,3
Treni km - universale contribuito	*migliaia*	36.450	38.120	(4,4)
Treni km - non mercato/non contribuito	*migliaia*	18.759	19.934	(5,9)
Totale	*migliaia*	83.276	84.700	(1,7)
Dati traffico trasporto regionale				
Viaggiatori km	*milioni*	21.819	21.296	2,5
Treni km	*migliaia*	185.838	185.326	0,3
Totale traffico passeggeri				
Totale viaggiatori km	*migliaia*	45.985	47.145	(2,5)
Totale treni km	*milioni*	269.114	270.026	(0,3)