

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(importi in euro)			
STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Situazione ante scissione 31/05/2009	Variazione da scissione	Situazione post scissione 31/05/2009
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)			
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
Totale I	1.151.308.535	0	1.151.308.535
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	52.330.682.297	(612.564.441)	51.718.117.856
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	5.626.863.483	(22.775.376)	5.604.088.107
Totale II	58.381.889.353	(635.339.817)	57.746.549.536
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
Totale III	5.670.549.416	0	5.670.549.416
Totale B) Immobilizzazioni	65.203.747.304	(635.339.817)	64.568.407.487
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
Totale I	234.802.215	0	234.802.215
II. CREDITI			
5) Verso altri			
a) altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	461.826.466	14.233.817	476.060.283
Totale 5)	4.250.382.217	14.233.817	4.264.616.034
Totale II	7.325.012.722	14.233.817	7.339.246.539
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO			
Totale III	0	0	0
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
Totale IV	1.148.256.415	0	1.148.256.415
Totale C) Attivo circolante	8.708.071.352	14.233.817	8.722.305.169
D) RATE E RISCONTI			
Totale D) Rate e risconti	21.684.041	0	21.684.041
TOTALE ATTIVO	73.933.502.697	(621.106.000)	73.312.396.697
N.B.: I dati dei valori riportati nella situazione patrimoniale ante e post scissione includono valori di altre poste non oggetto di scissione			
(importi in euro)			
STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Situazione ante scissione 31/05/2009	Variazione da scissione	Situazione post scissione 31/05/2009
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	32.591.275.132	(621.106.000)	31.970.169.132
II. RISERVA DA SOPRAPPREZZO DELLE AZIONI			0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE			
1. Variazione 2002 D.M. 4 febbraio 2003 valutazione definitiva patrimoniale	887.352.096		887.352.096
IV. RISERVA LEGALE	2.987.660		2.987.660
V. RISERVE STATUTARIE			0
VI. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO			0
VII. ALTRE RISERVE			
1. Riserva straordinaria			0
2. Versamenti in conto futuri aumenti di capitale			0
3. Versamenti in conto capitale			0
4. Riserva da utili su cambi	139.223		139.223
Totale VII	139.223	0	139.223
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	(156.409.744)		(156.409.744)
IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(3.439.033)		(3.439.033)
Totale A) Patrimonio netto	33.321.905.334	(621.106.000)	32.700.799.334
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
Totale B) Fondi per rischi e oneri	26.237.210.636	0	26.237.210.636
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO			
Totale C)	1.065.531.539	0	1.065.531.539
D) DEBITI			
Totale D) Debiti	13.101.439.800	0	13.101.439.800
E) RATEI E RISCONTI			
Totale E) Ratei e risconti	207.415.388	0	207.415.388
TOTALE PASSIVO	73.933.502.697	(621.106.000)	73.312.396.697
N.B.: I dati dei valori riportati nella situazione patrimoniale ante e post scissione includono valori di altre poste non oggetto di scissione			

Scissione parziale di TAV delle tratte ferroviarie AV/AC "Bologna-Firenze", sub-tratta "Novara-Milano" e "Roma-Napoli" 2° lotto funzionale

Nella seduta del 29 settembre il C.d.A. di RFI ha approvato il Progetto di Scissione parziale di TAV delle tratte ferroviarie AV/AC "Bologna-Firenze", sub-tratta "Novara-Milano" e "Roma-Napoli" 2° lotto funzionale.

La scissione comporterà con la decorrenza degli effetti della scissione, la riduzione del capitale della Società Scissa TAV per l'importo di Euro 1.462.909.203,00 con la precisazione che il capitale sociale della Società scissa è composto da n. 4.894.400 azioni senza valore nominale.

La scissione avrà effetto, anche ai fini contabili, dal 1° gennaio 2010 secondo quanto stabilito nell'atto di scissione stipulato in data 22 dicembre 2009.

La scissione parziale, ha riguardato le seguenti voci patrimoniali del ramo d'azienda:

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Variazione da scissione - Rami scissi				Situazione post scissione 30/06/2009
	Situazione ante scissione 30/06/2009	Bologna - Firenze	Novara- Milano	Gricignano- Napoli	
(importi in euro)					
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI					
ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)					
B) IMMOBILIZZAZIONI					
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI					
Totale I	1.083.312.483	0	0	0	1.083.312.483
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI					
1) Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuali	52.276.617.207	3.012.946.111	749.367.236	362.570.500	52.276.617.207
Totale II	57.767.642.130	3.012.946.111	749.367.236	362.570.500	54.754.696.019
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE					
1) Partecipazioni in:					
a) Imprese controllate	2.341.141.609	(1.199.985.151)	(62.858.035)	(200.066.017)	878.232.406
Totale 1)	2.486.890.373	(1.199.985.151)	(62.858.035)	(200.066.017)	1.023.981.170
2) Crediti					
a) verso imprese controllate					
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.466.133.405	(538.098.026)	(225.017.530)	(124.667.993)	578.349.856
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.466.133.405	(538.098.026)	(225.017.530)	(124.667.993)	578.349.856
d) verso altri					
- esigibili entro l'esercizio successivo	189.886.304				189.886.304
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.704.841.549				1.704.841.549
Totale 2)	1.894.727.853	0			1.894.727.853
Totale B) Immobilizzazioni	64.699.081.244	1.274.862.934	461.491.671	37.836.490	59.335.442.381
C) ATTIVO CIRCOLANTE					
I. RIMANENZE					
Totale I	204.889.743	0	0	0	204.889.743
II. CREDITI					
2) Verso imprese controllate					
- esigibili entro l'esercizio successivo	78.478.155	(3.623.451)	(5.243.403)	(804.546)	68.806.755
- esigibili oltre l'esercizio successivo	796.973.532	(26.073.557)	(79.491.112)	69.712.078	761.120.941
Totale II	875.451.687	(29.697.008)	(84.734.515)	68.907.532	829.927.696
Totale II	7.021.149.029	(29.697.008)	(84.734.515)	68.907.532	6.975.625.038
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI					
Totale III	0	0	0	0	0
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE					
Totale IV	946.564.767	0	0	0	946.564.767
Totale C) Attivo circolante	8.172.603.539	(29.697.008)	(84.734.515)	68.907.532	8.127.079.548
D) RATEI E RISCONTI					
Totale D) Ratei e risconti	18.338.651	0	0	0	18.338.651
TOTALE ATTIVO	72.890.023.434	1.245.165.926	376.757.156	106.744.022	67.480.860.580

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(importi in euro)					
Variazione da scissione - Rami scissi					
STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Situazione ante scissione 30/06/2009	Bologna - Firenze	Novara- Milano	Gricignano- Napoli	Situazione post scissione 30/06/2009
A) PATRIMONIO NETTO					
Totale A) Patrimonio netto	33.263.862.523	0	0	0	33.263.862.523
B) FONDI PER RISCHI E ONERI					
1) Per trattamento di quiescenza e obblighi simili					0
2) Per imposte, anche differite	28.904.269	2.028.450 1	06.221	338.109	31.377.049
3) ...					0
4) Fondo ristrutturazione ex Legge n.448/1998	19.277.049.012				19.277.049.012
5) Integrazione fondo di ristrutturazione ex Legge n.448/1998	3.479.677.538				3.479.677.538
6) Fondo per manutenzione ordinaria	2.323.000.000				2.323.000.000
7) Altri	1.143.111.768				1.143.111.768
Totale B) Fondi per rischi e oneri	26.251.742.587	2.028.450 1	06.221	338.109	26.254.215.367
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO					
	1.052.300.694				1.052.300.694
D) DEBITI					
3) Debiti verso soci per finanziamenti					
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.669.295.439	395.748.728	282.430.799	39.847.014	2.387.321.981
	1.939.522.882	395.748.728	282.430.799	39.847.014	2.657.549.424
4) Debiti verso banche					
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.116.727.604	483.337.966	0	67.457.307	1.667.522.877
	1.191.479.591	483.337.966	0	67.457.307	1.742.274.864
5) Debiti verso altri finanziatori					
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	198.618.989	0	10.267.886	208.886.875
	0	198.618.989	0	10.267.886	208.886.875
9) Debiti verso imprese controllate					
- esigibili entro l'esercizio successivo	16.970.811	0	(2.048.714)	(11.660.898)	3.261.199
- esigibili oltre l'esercizio successivo	241.494.355	159.745.981	91.756.232		492.996.568
	258.465.166	159.745.981	89.707.518	(11.660.898)	496.257.767
12) Debiti tributari					
- esigibili entro l'esercizio successivo	35.906.583	507.112	26.555	84.527	36.524.777
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0			0
	35.906.583	507.112	26.555	84.527	36.524.777
Totale D) Debiti	12.151.716.115	1.237.958.776	372.164.873	105.995.836	13.867.835.600
E) RATEI E RISCONTI					
II. Altri ratei e risconti	170.401.515	5.178.700	4.486.063	410.076	180.476.354
Totale E) Ratei e risconti	170.401.515	5.178.700	4.486.063	410.076	180.476.354
TOTALE PASSIVO	72.890.023.434	1.245.165.926	376.757.157	106.744.021	74.618.690.538

Scissione parziale di TAV del cosiddetto "asse orizzontale" e della tratta ferroviaria AV/AC "Milano-Bologna" 1° e 3° lotto funzionale e oneri economici accessori

In attuazione dell'articolo 12 del Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112 - Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria, convertito in legge con modifiche dalla Legge 6 agosto 2008 n. 133, abrogativo dell'articolo 12 del decreto legge n. 7 del 31 gennaio 2007, convertito con la legge n. 40 del 2 aprile 2007, nella seduta del 29 settembre il C.d.A. di RFI ha approvato il Progetto di Scissione parziale di TAV mediante assegnazione di parte del proprio patrimonio. Gli elementi patrimoniali scissi sono costituiti da atti, progetti, accordi e rapporti giuridici connessi alla realizzazione delle tratte ferroviarie AV/AC "Milano-Verona", "Verona-Padova" e "Milano-Genova", e "Terzo Valico dei Giovi", costituenti il cosiddetto "Asse Orizzontale".

Tale operazione è divenuta efficace in data 30 dicembre ed ha comportato una riduzione del capitale sociale di euro 480.946.810, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 22 dicembre 2009.

Si precisa che non sono compresi nel patrimonio assegnato i procedimenti arbitrari in corso. Con il 31 dicembre è divenuta efficace, a favore di RFI, la scissione della parte del patrimonio costituito da immobili della tratta Milano-Bologna 1° e 3° lotto funzionale e dagli oneri economici accessori alla medesima. Tale scissione ha comportato una riduzione del capitale sociale di euro 1.652.386, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 22 dicembre 2009.

La situazione patrimoniale delle partite oggetto delle su indicate scissioni è così rappresentata:

(importi in euro)				
STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Situazione ante scissione 30/06/2009	Scissione TAV Asse Orizzontale	Scissione TAV MI-BO Oneri accessori	Situazione post scissione 30/06/2009
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI				
ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)				
B) IMMOBILIZZAZIONI				
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI				
Totale I	1.083.312.483	0	0	1.083.312.483
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI				
1) Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e por	52.276.617.207		559.538.753	52.836.155.960
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	5.056.358.351	564.830.359		5.621.188.710
Totale II	57.767.642.130	564.830.359	559.538.753	58.892.011.242
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate	2.341.141.609	(480.946.810)	(1.652.386)	1.858.542.413
Totale 1)	2.486.890.373	(480.946.810)	(1.652.386)	2.004.291.177
2) Crediti:				
a) verso imprese controllate				
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.466.133.405	(14.731.960)	(58.753.507)	1.392.647.938
	1.466.133.405	(14.731.960)	(58.753.507)	1.392.647.938
Totale III	5.848.126.631	(495.678.770)	(60.405.893)	5.292.041.968
Totale B) Immobilizzazioni	64.699.081.244	69.151.589	499.132.860	65.267.365.692
C) ATTIVO CIRCOLANTE				
I. RIMANENZE				
Totale I	204.889.743	0	0	204.889.743
II. CREDITI				
2) Verso imprese controllate				
- esigibili oltre l'esercizio successivo	796.973.532	(68.135.183)	3.019.910	731.858.259
Totale II	7.021.149.029	(68.135.183)	3.019.910	6.956.033.756
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI				
Totale III	0	0	0	0
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE				
Totale IV	946.564.767	0	0	946.564.767
Totale C) Attivo circolante	8.172.603.539	(68.135.183)	3.019.910	8.107.488.266
D) RATEI E RISCONTI				
Totale D) Ratei e risconti	18.338.651	0	0	18.338.651
0				
TOTALE ATTIVO	72.890.023.434	1.016.406	502.152.769	73.393.192.609

N.B.: I dati dei valori riportati nella situazione patrimoniale ante e post scissione includono valori di altre poste non oggetto di scissione

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	30.06.2009	Scissione TAV	Scissione TAV	Valori scissione
		Asse Orizzontale	MI-BO Oneri accessori	
A) PATRIMONIO NETTO				
Totale A) Patrimonio netto	33.263.862.523	0	0	33.263.862.523
B) FONDI PER RISCHI E ONERI				
2) Per imposte, anche differite	28.904.269	813.124	2.736	29.720.130
Totale B) Fondi per rischi e oneri	26.251.742.587	813.124	2.736	26.252.558.448
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO				
	1.052.300.694			1.052.300.694
D) DEBITI				
- esigibili entro l'esercizio successivo	74.751.987		4.237.721	78.989.708
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.116.727.604		495.762.279	1.612.489.883
	1.191.479.591	0	500.000.000	1.691.479.591
9) Debiti verso imprese controllate				
- esigibili oltre l'esercizio successivo	241.494.355		1.230.741	242.725.096
	258.465.166	0	1.230.741	259.695.907
12) Debiti tributari				
- esigibili entro l'esercizio successivo	35.906.583	203.281	684	36.110.548
	35.906.583	203.281	684	36.110.548
Totale D) Debiti	12.151.716.115	203.281	501.231.426	12.653.150.822
E) RATEI E RISCOINTI				
II.A) tri ratei e risconti	170.401.515		918.607	171.320.122
Totale E) Ratei e risconti	170.401.515	0	918.607	171.320.122
TOTALE PASSIVO	72.890.023.434	1.016.406	502.152.769	73.393.192.609

N.B.: I dati dei valori riportati nella situazione patrimoniale ante e post scissione includono valori di altre poste non oggetto di scissione

Scissione di ramo d'azienda di RFI in favore di "FS Telco"

Nella seduta del 10 novembre il C.d.A. di RFI ha approvato il Progetto di scissione parziale di RFI in favore di "FS Telco" 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 sia per la componente radio che per quella relativa alla sottostante rete di *backbone* su tecnologia SDH, con espressa esclusione delle componenti di telecomunicazione relative alle tratte della rete Alta Velocità e composto da:

- apparecchiature costituenti la rete di trasporto SDH (ad esclusione della parte afferente ai sistemi AV) dedicata al sistema GSM-R;
- apparecchiature di gestione costituenti il NOCC ed il ROCC;
- Centrali Telefoniche Automatiche (330) costituenti la rete di telefonia fissa "automatica";
- materiali delle scorte di magazzino;
- personale RFI attualmente dedicato alla gestione/manutenzione delle reti di fonia fissa e mobile GSM-R.

La proprietà della fibra ottica rimarrà in capo a RFI mentre la beneficiaria avrà, sulla base di apposito contratto il diritto di utilizzo di lungo periodo di due coppie di fibre a fronte del riconoscimento in capo a RFI di un canone annuo allineato ai valori di mercato.

La gestione della rete GSM-R e dei sistemi di amplificazione in galleria (con esclusione della parte di rete GSM-R a servizio delle linee AV strumentale alla concessione ferroviaria che continuerà ad essere gestita direttamente da RFI) sarà svolta dalla beneficiaria nel rispetto dei principi stabiliti dalla stessa licenza GSM-R (in particolare lato sicurezza delle trasmissioni).

La licenza GSM-R rimarrà in capo ad RFI e non sarà oggetto di cessione, neanche parziale, alla FS Telco.

Il progetto di scissione è stato redatto sulla base dello stato patrimoniale di destinazione delle società partecipanti al 30 settembre 2009; con riferimento a tale stato patrimoniale, il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla Società Beneficiaria è pari all'importo di euro 27.957.061,00 e il valore effettivo del patrimonio netto che residuerà in capo a RFI a seguito della scissione è pari a euro 33.200.530.546,00.

Essendo Ferrovie dello Stato azionista unico della Società Scissa, l'aumento di capitale della Società Beneficiaria sarà assegnato per intero a Ferrovie dello Stato; l'assegnazione in favore del socio Ferrovie dello Stato delle azioni della Società Beneficiaria avverrà in sede di attuazione della Scissione e comporterà la contestuale diminuzione del capitale della Società Scissa per l'importo di euro 27.957.061,00.

Il Ministero dello Sviluppo Economico in data 13 ottobre e l'Autorità GCM, ai sensi della Legge n. 287/90, in data 22 dicembre 2009, hanno espresso i nulla osta necessari affinché la *NewCo* Fs Telco espletasse le attività di cui sopra senza necessità di ulteriori accertamenti.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in data 25 febbraio 2010 ha comunicato a mezzo nota ad RFI, che a seguito approfondimenti istruttori, richiesti in data 27 novembre, svolti dai competenti uffici vengono sciolte le riserve precedentemente formulate.

Dicembre

Prospetto informativo della Rete (edizione dicembre 2009)

In data 11 dicembre 2009 - a seguito dell'espletamento della procedura di consultazione con i soggetti interessati (IF, Regioni, Province Autonome e Richiedenti, Ministero) prevista dall'art.13 del D.Lgs. 188/2003- con Disposizione n. 22 dell'Amministratore Delegato di RFI, è stato disposto l'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete edizione dicembre 2009, valido dal 13 dicembre 2009 all'11 dicembre 2010.

Le parti oggetto di aggiornamento del PIR sono essenzialmente riconducibili ai "ritorni d'esperienza", al mutamento dello scenario normativo e regolamentare intervenuto con l'emanazione della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009 e della legge 99/2009 che ha - *inter alia*- modificato ed integrato il menzionato d.lgs. 188/2003.

RISORSE UMANE

Nel corso dell'anno 2009 è proseguita l'opera di contenimento degli organici, in esito all'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro, rivolta all'incremento della produttività. E' stata anche avviata l'assunzione delle risorse tecniche (operatori specializzati manutenzione e capi tecnici) necessarie all'attivazione della linea A.V. Firenze – Bologna.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1° gennaio 2009 – 31 dicembre 2009:

- consistenza del personale RFI al 31.12.2008: pari a n° 32.896 unità (di cui 321 Dirigenti e 32.575 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale RFI al 31.12.2009: pari a n° 31.595 unità (di cui 295 Dirigenti e 31.300 tra Addetti e Quadri).

Il costo del lavoro

In continuità con quanto avvenuto nel corso del 2008, a partire dal 1° maggio 2009 si conferma l'aumento del costo unitario del lavoro (incremento medio di 63 euro non comprensivo degli oneri sociali), a seguito dell'accordo del 30 aprile 2009 tra AGENS ed OO.SS. che ha prorogato anche per l'anno 2008 il CCNL scaduto il 31 dicembre 2006, con l'obiettivo di pervenire ad un contratto unico del Settore Trasporto. L'accordo ha previsto anche il pagamento di due distinte *una tantum*.

- 1) per il 2008 pari a circa 850 euro medi pro capite (oltre oneri sociali);
- 2) per il periodo gennaio- aprile 2009 pari a circa 245 euro medi pro capite (oltre oneri sociali).

Si sottolinea, infine, che a partire dal 1° gennaio 2009 tutto il Gruppo FS è assoggettato al pagamento all'INPS degli oneri per l'assicurazione obbligatoria per la disoccupazione involontaria (1,61 % delle retribuzioni), per la maternità (0,46% delle retribuzioni) e per la malattia degli operai (2,22% delle retribuzioni degli operai).

Dal punto di vista organizzativo il 7 luglio 2009 la Società è stata sottoposta ad una riorganizzazione aziendale che ha riguardato le Direzioni Movimento, Manutenzione e Personale e Organizzazione.

In sostanza da tale data le attività di gestione delle reti, delle linee elettriche e dei sistemi di comando e controllo in remoto sono attribuite, insieme alle attività commerciali, alla Direzione Commerciale ed Esercizio Rete (ex Direzione Movimento).

Tutte le attività di manutenzione, la maggior parte delle attività di esercizio della circolazione nelle stazioni e tutte le attività di manovra, nonché le attività della Direzione Navigazione, fanno capo alla nuova Direzione Produzione (ex Direzione Manutenzione).

Fanno invece capo alla Direzione Personale e organizzazione, che le esercita attraverso 8 Coordinamenti Territoriali, tutte le attività connesse alla gestione del personale in precedenza facenti capo agli *Staff* delle Direzioni Compartimentali Movimento e Infrastruttura.

Le modifiche organizzative vanno nella direzione dello sviluppo di sinergie nei posti centrali e sul territorio, nell'ambito delle attività di Circolazione, Manovra, Manutenzione,

Navigazione e di Gestione del Personale ai fini della chiara attribuzione dei ruoli e delle competenze in materia, per l'incremento della produttività e della regolarità della circolazione.

Definizione di un nuovo Contratto Collettivo Nazionale Unico della Mobilità e Fondo Bilaterale per il sostegno al reddito

Come già indicato nei principali eventi dell'anno, a metà maggio 2009 è stato 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 volto alla definizione di un nuovo CCNL unico della Mobilità, che ha consentito di sbloccare il confronto in corso sulle questioni aziendali aperte, favorendo la sottoscrizione degli accordi del 15 maggio, di notevole rilevanza per il rilancio competitivo del Gruppo.

In particolare, 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 ed 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 finestra pensionistica. Tale processo avverrà a valle di una procedura sindacale, originata da specifici progetti aziendali di livello territoriale, il cui esito consente comunque alle aziende - nell'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 ed implementati con INPS ed i competenti Dicasteri i necessari contatti ed approfondimenti al fine di consentire nei tempi più stretti possibili l'attivazione delle prestazioni.

Libro Unico del Lavoro (LUL)

Il Libro Unico del Lavoro, istituito con l'articolo 39 del D.L. 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e attuato con D.M. 9 luglio 2008, ha sostituito i libri paga e matricola e gli altri libri obbligatori dell'impresa. Rientrano tra i soggetti obbligati alla istituzione e alla tenuta del nuovo libro obbligatorio i datori di lavoro privati, compresi quelli marittimi, con la sola eccezione dei datori di lavoro domestico e delle pubbliche amministrazioni.

Si evidenziano di seguito i punti di attenzione:

1. il libro unico del lavoro equivale al cedolino paga tenuto con i sistemi individuati dal D.M. 9/07/2008, integrato, sugli stessi sistemi, con il dettaglio delle presenze del lavoratore;
2. esso assolve alla duplice funzione di documentare per ogni singolo lavoratore, lo stato effettivo del rapporto di lavoro, ed agli organi di vigilanza (Ministero del lavoro, INPS, INAIL, IPSEMA, INPGI) lo stato occupazionale dell'Impresa;
3. le registrazioni sul libro unico del lavoro devono avvenire entro il giorno 16 del mese successivo a quello di riferimento;
4. la registrazione dei soli dati variabili delle retribuzioni può avvenire, con un differimento non superiore ad un mese rispetto al 16 del mese successivo.

Il LUL è entrato in esercizio nel mese di giugno 2009; questo si compone, per ogni lavoratore interessato, di tre parti, quella "Anagrafica", quella "Retributiva" e quella relativa alle "Presenze/Assenze".

La formazione

Il piano formativo dell'anno 2009 ha interessato i macro obiettivi già definiti nel 2008 stabiliti dal Gestore dell'Infrastruttura in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, già ampiamente descritti nella Relazione sulla Gestione del Bilancio d'esercizio 2007 a cui si fa rinvio.

In particolare le attività di formazione nel 2009 hanno riguardato complessivamente 212.000 giornate uomo che in media equivalgono a 6,7 giornate di formazione uomo medie annue, superando del 34% il *target* previsto dall'art.43 comma 4 del CCNL e pari a 5 giornate uomo medie annue.

Di particolare rilievo si evidenzia l'attività di coordinamento della formazione dei primi formatori delle strutture territoriali di RFI interessate all'attivazione di tratte AC/AV. In particolare, sono stati erogati i corsi per i Complementi AC/AV alle abilitazioni specialistiche dei settori Armamento, Trasporto Eccezionale (TE), Impianti di Segnalamento e Sicurezza della circolazione treni (IS) e Impianti per Telecomunicazioni ferroviarie (TLC) ai primi formatori interessati all'esercizio e alla manutenzione della nuove tratte AC/AV Novara - Milano e Bologna - Firenze.

La sicurezza sul lavoro

Nel corso dell'anno 2009, RFI, in coerenza con i suoi indirizzi strategici, ha proseguito le azioni e le iniziative di diversa natura relative alle tematiche della sicurezza sui luoghi di lavoro e della tutela ambientale, già avviate nel corso dell'anno precedente ed ampiamente descritte nella Relazione sulla Gestione del Bilancio d'esercizio 2008 a cui si fa rinvio.

In materia di Sicurezza su Lavoro questa Società, è impegnata nella realizzazione degli adempimenti previsti dal D.Lgs. 81/2008 che andrà a sostituire le norme specifiche, per il settore ferroviario, attualmente contenute nella Legge 191/74. Inoltre, sempre in tale ambito

di competenza, la S.O. Sicurezza del Lavoro e Ambientale ha stipulato un accordo con due società del Gruppo Ferrovie dello Stato, TAV S.p.A. e Fercredit S.p.A., per cui fornisce, a tali società, proprie risorse per lo svolgimento del ruolo di Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione.

Infine, è proseguita la realizzazione delle attività, stabilite nell'accordo quadro stipulato nel 2008 con l'ISPESL.

POLITICA AMBIENTALE

Inquinamento acustico, elettromagnetico e dell'aria

Sono stati conclusi, nel 2009, i lavori di realizzazione delle barriere antirumore lungo la linea Adriatica nel Comune di Pescara e sono in via di ultimazione quelli per la realizzazione di barriere antirumore nel territorio della Provincia Autonoma di Trento. Inoltre, è stato avviato un progetto volto alla mitigazione acustica ed al miglioramento dell'impatto ambientale della linea ferroviaria denominata "Cintura Sud" di Milano.

Con riferimento a quanto già indicato nella Relazione sulla Gestione al bilancio 2008, cui si fa rimando, e secondo le indicazioni pervenute dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, è stato trasmesso alle Regioni ed ai Comuni interessati l'aggiornamento del piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/2000 "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore". L'invio è finalizzato all'approvazione del secondo stralcio del piano.

E' infine proseguita la campagna di misure e prove per la qualità dell'aria, nell'ambito dell'annuale manifestazione itinerante del Treno Verde nelle città attraversate.

QUADRO MACROECONOMICO

Lo scenario di recessione iniziato nella seconda metà del 2008 e proseguito per tutto il 2009 ha evidenziato un'ampiezza, in termini di settori coinvolti, e una profondità, in termini di tassi di contrazione registrati, tali da rendere questa crisi come la peggiore dal dopoguerra per le economie occidentali, con una prima previsione di completo recupero della situazione ex-ante non prima del 2012/2013.

Le azioni anticrisi di stimolo intraprese sia dai Governi che dalle Banche Centrali sono state orientate prima a sostenere il sistema finanziario e successivamente a supportare la domanda dei consumatori (considerando solo le politiche di sostegno all'economia, a titolo di esempio, negli USA sono stati impiegati complessivamente 940 miliardi di dollari, in Europa gli Stati Membri hanno destinato complessivamente risorse pari a circa il 5,5% del PIL comunitario, in Italia 25 miliardi nel triennio 2009/2011). Questi stimoli hanno generato, a partire dall'estate trascorsa, i primi segnali di rallentamento nelle contrazioni degli scambi commerciali e di stabilità dei mercati finanziari che, nella fase conclusiva dell'anno, hanno consentito l'avvio di un percorso di recupero con una prima timida crescita delle attività economiche. Tuttavia i vincoli di fiducia ancora presenti sui mercati finanziari e le ripercussioni sui consumi derivanti dalla perdita di occupazione costituiscono il principale limite alla possibilità di una significativa e veloce ripresa.

Complessivamente nel 2009 gli scambi commerciali a livello globale hanno subito una flessione del 11,9%, e il PIL mondiale si è contratto dello 0,4 %. In particolare la recessione ha fortemente interessato le economie mature (Stati Uniti -2,6%, Giappone -5,2%, UEM -4,0%). Le economie emergenti hanno al contrario evidenziato risultati non omogenei: ad esempio, nei paesi dell'area BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), solo la Cina e l'India hanno confermato tassi di crescita seppur di minori dimensioni (Brasile +0,1%, Russia -8,6%, Cina +8,1%, India +6,5%) rispetto al passato.

Per quanto riguarda l'Italia, il sistema finanziario nazionale ha evidenziato una maggiore solidità rispetto alle principali esperienze estere di riferimento (USA, Gran Bretagna, Germania, Francia e Spagna) e l'economia reale, nonostante le limitate politiche di sostegno alla domanda aggregata vincolate dalla scarsità di risorse pubbliche disponibili, dopo un primo semestre di sostanziale recessione, ha mostrato nella seconda parte dell'anno un maggiore dinamismo.

Il PIL, su base annua, presenta una diminuzione del 5,1% contraddistinto da una flessione sia dei consumi nazionali (-1,2%) - sui quali pesano in particolare la riduzione dell'1,8% della spesa delle famiglie così suddivisa: -2,3% alimentari, -3,1% durevoli, sostenuti nella parte centrale del 2009 dagli strumenti di incentivazione, e -0,1% servizi - sia degli investimenti (-12,2% di cui: -17,2% per macchinari e attrezzature, -7,9% per costruzioni). La produzione industriale ha subito una contrazione media annua del 17,5%, registrando il calo più forte dal 1991. Tra i settori particolarmente colpiti dalla crisi si segnalano: il metallurgico (-29%, con riduzione di oltre il 20% del grado di utilizzazione degli impianti), la fabbricazione di macchinari e attrezzature (-28%), la lavorazione del legno/carta (-16,3%) ed il chimico (-12,9%).

L'andamento dei prezzi al consumo ha consentito di attutire l'effetto della compressione del potere di acquisto delle famiglie attestandosi a un +0,8%, di poco superiore ai valori dell'area

euro. Il prezzo del petrolio ha inciso fortemente sul contenimento dell'indice generale dei prezzi con valori che si sono attestati in media d'anno sui 60 dollari per barile (98 dollari per barile nel 2008).

La prospettiva che si delinea nei prossimi anni per l'economia italiana è di una ripresa lenta ed ancora incerta dei consumi interni ed internazionali, connessa con la natura transitoria dei principali fattori che l'hanno sinora sostenuta e con la doppia azione frenante sulle imprese e sulle famiglie; nel primo caso per effetto dei costi associati all'ampio eccesso di capacità produttiva e nel secondo per l'elevato tasso di disoccupazione.

Andamento del mercato di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Il suddetto forte calo della produzione industriale e l'incremento del tasso di disoccupazione hanno fortemente colpito la domanda di mobilità generando per il settore dei trasporti, nel 2009, una forte contrazione dei volumi, sia nell'ambito del trasporto merci che passeggeri.

In particolare il settore merci, fortemente penalizzato anche dalla contrazione degli scambi commerciali (-20,7% *export*, -22% *import*), presenta una situazione complessivamente critica per tutte le modalità di trasporto. Ad esempio il trasporto aereo, dopo un primo semestre in flessione (-27,1%), ha registrato, nella seconda parte dell'anno, un primo parziale recupero dei volumi, consentendo così di ottenere una flessione, a totale anno, del 17%.

Nel trasporto autostradale i volumi realizzati nell'ultimo trimestre hanno tracciato una prima inversione di tendenza che tuttavia non consente di colmare il *gap* del primo semestre e di raggiungere i livelli di traffico dell'anno precedente: a giugno il calo tendenziale, in termini di veicoli km pesanti, era pari al 10,9%, mentre la diminuzione media annua si è attestata su un 7,7% (rispetto al -2,1% del 2008). Si confermano pertanto, per il secondo anno consecutivo, le difficoltà del comparto del trasporto merci su rete autostradale, il quale, dopo aver realizzato una crescita del 20% nel periodo 2000-2007, registra, dall'inizio della crisi, una contrazione complessiva di oltre il 10%. A ciò si è accompagnato un calo di circa il 30% delle immatricolazioni di veicoli commerciali. Forti segnali di debolezza si sono rilevati anche nel comparto marittimo, i cui dati aggregati, disponibili solo al primo semestre del 2009, hanno evidenziato una riduzione dei volumi del 19,1% con un decremento più contenuto nel traffico dei container (-11,8%).

Per i servizi merci a maggior valore aggiunto rispetto al trasporto (logistica, spedizione, servizi connessi alla distribuzione e vendita, ecc.) il livello complessivo di attività ha subito, nel 2009, forti riduzioni: per le aziende di logistica la variazione complessiva del fatturato si è attestata su un -20/-25% dei livelli ante-crisi, analogamente gli spedizionieri e i principali MTO hanno dichiarato un calo nell'ordine del 15/20%.

Anche il settore passeggeri evidenzia segnali di criticità in tutte le modalità di trasporto, con cali più contenuti rispetto a quelli registrati nell'ambito delle merci.

Il trasporto aereo, rispetto al primo semestre, in cui si evidenziava una flessione tendenziale dei passeggeri di circa il 7,5%, raggiunge, a fine anno, un livello del -2,3%, con andamenti fortemente differenziati per i seguenti segmenti: a fronte di una lieve crescita (circa 1%) del traffico nazionale, in gran parte dovuta al forte sviluppo dell'offerta delle compagnie aeree *Low Cost*, le relazioni aventi origine o destinazione internazionale subiscono una marcata flessione (-4,7%).

Una tendenza analoga, seppure di minore entità, si è verificata per il traffico su rete autostradale che, in termini di veicoli km leggeri, dopo un primo semestre in flessione (-0,7%), registra una crescita del 1,4% medio annuo, crescita agevolata anche dal livello del prezzo del petrolio, inferiore di circa il 40% rispetto ai prezzi del 2008. Considerevole, inoltre, la flessione della domanda nella modalità marittima che riporta una variazione negativa, riferita ai dati del primo semestre, del 13,8%.

Perfino il livello di mobilità nei grandi centri urbani ha risentito degli effetti negativi della recessione: i passeggeri trasportati dalle grandi aziende di Trasporto Pubblico Locale (TPL) si sono ridotti di circa il 7,7%; quest'ultimo dato è particolarmente significativo se confrontato con quanto realizzato in ambito regionale dal Gruppo FS (-0,1% rispetto al 2008).

La completa liberalizzazione del trasporto ferroviario, intrapresa in Italia con modalità più ampie e tempistiche più celeri rispetto alla normativa europea di riferimento, ha consentito già da diversi anni l'affermarsi di un numero sempre crescente di imprese ferroviarie. Al 31 dicembre 2009 si registra la presenza di 47 imprese ferroviarie munite di licenza (al netto delle licenze revocate), di cui 33 munite del certificato di sicurezza (fonte ANSF). I contratti attivi di utilizzo tracce stipulati tra il Gestore dell'Infrastruttura e le singole imprese ferroviarie nel 2009 sono pari a 35.

Gli operatori terzi hanno complessivamente realizzato, sulla rete ferroviaria gestita da RFI, circa 12,7 milioni di treni km, di cui circa 7,8 milioni prodotti nel trasporto merci – con volumi in crescita del 10% rispetto al 2008 – portando così la quota di mercato dei cosiddetti *new comers* ad oltre il 20% su scala nazionale.

I risultati del traffico delle principali imprese ferroviarie europee

Gli effetti negativi della crisi economica iniziata nella seconda metà del 2008 si sono pienamente manifestati nel corso del 2009 comportando, per tutte le imprese ferroviarie a livello europeo, un calo dei volumi di attività e del fatturato.

La domanda complessiva di mobilità ferroviaria in Europa (paesi Ue con l'aggiunta della Svizzera e della Norvegia) si è contratta con variazioni negative dei volumi sia per il trasporto passeggeri (viaggiatori km -1,8%) sia per il trasporto merci (tonnellate km -22,7%).

In particolare, nel trasporto passeggeri, solo l'impresa ferroviaria svizzera SBB ha conseguito una crescita nei volumi di traffico di circa il 3,5% rispetto al 2008. Tutte le altre principali imprese ferroviarie di riferimento hanno riportato risultati in flessione: l'operatore SNCF, leader nel mercato del trasporto passeggeri di media/lunga percorrenza, ha registrato una variazione negativa del 0,7%, l'operatore tedesco DB Ag del 1,2% e l'analogo spagnolo RENFE del 1,5%.

Il comparto merci è stato quello maggiormente colpito dagli effetti della crisi con previsioni di un ritorno al completo reimpiego della capacità produttiva, oggi in eccesso, non prima del 2011/2013. Le principali imprese ferroviarie, per fronteggiare questa forte contrazione dei volumi di attività, hanno avviato piani di forte razionalizzazione della propria struttura di costo (prepensionamenti, incentivazione all'esodo, riduzione concordata dell'orario di lavoro settimanale, riorganizzazione industriale del portafoglio prodotti) e posticipato i propri programmi di investimento.

L'*incumbent* tedesco DB AG, principale impresa ferroviaria del trasporto merci con una quota di mercato ante-crisi del 34% dei volumi europei, ha dichiarato una diminuzione complessiva di oltre il 20% del proprio giro d'affari. In Francia – la società SNCF - ed in Spagna – la società RENFE – hanno registrato nel settore merci flessioni anche più marcate, rispettivamente del 26% e del 28%.

Gli effetti della congiuntura internazionale negativa si sono avvertiti duramente anche sulle economie emergenti dell'est europeo che hanno registrato cali significativi nei volumi di traffico come, ad esempio, il -26% dell'operatore *incumbent* PKP in Polonia e il -40% dell'analogo CFR in Romania.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Conto economico riclassificato

	<i>Importi in migliaia di euro</i>		
	2009	2008	Variazione
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.472.708	1.466.658	6.050
- Ricavi da traffico	1.106.811	1.140.232	(33.421)
- Altri ricavi	365.897	326.426	39.471
Ricavi da Stato e da altri Enti	849.489	1.040.755	(191.266)
- Contratto di programma	849.274	1.040.629	(191.355)
- Altri contributi in conto esercizio	215	126	89
Ricavi operativi	2.322.197	2.507.413	(185.216)
Costo del lavoro	(1.607.671)	(1.610.770)	3.099
Altri costi	(1.186.520)	(1.274.626)	88.106
Capitalizzazioni	388.404	431.717	(43.313)
Costi operativi	(2.405.787)	(2.453.679)	47.892
MARGINE OPERATIVO LORDO	(83.590)	53.734	(137.324)
Ammortamenti netti e svalutazioni cespiti	(489.687)	(466.870)	(22.817)
Utilizzo fondi rettifica ammortamenti	435.083	447.132	(12.049)
Accantonamenti netti e svalutazioni crediti attivo circolante			
- Accantonamenti netti	(44.763)	(240.336)	195.573
- Svalutazione attivo circolante	(5.410)	(11.820)	6.410
Saldo proventi/oneri diversi	109.140	98.921	10.219
RISULTATO OPERATIVO	(79.227)	(119.239)	40.012
Saldo gestione finanziaria	12.452	(1.563)	14.015
Componenti straordinarie nette	95.056	186.709	(91.653)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	28.281	65.907	(37.626)
Imposte sul reddito	(20.185)	(26.980)	6.795
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	8.096	38.927	(30.831)

Dall'analisi del conto economico riclassificato, si segnalano i seguenti fenomeni maggiormente significativi.

La posta dei ricavi da traffico registra un decremento netto di 33.421 mila euro derivante principalmente:

- ✓ incremento della voce "Pedaggio" di 24.075 mila euro rispetto all'esercizio 2008 dovuto all'effetto combinato della riduzione dei volumi totali (-6%) più che

compensata dall'aumento dell'introito complessivo da pedaggio dell'AV/AC che risulta essere praticamente triplicato;

- ✓ decremento della voce "Servizi di traghettamento" di 11.541 mila euro rispetto all'esercizio precedente riferito alla forte riduzione della domanda di traghettamento con la Sardegna e verso lo Stretto di Messina;
- ✓ decremento della voce "Servizi di manovra" di 22.524 mila euro riconducibile ad una nuova fase di ristrutturazione che, tenendo conto della riduzione dei volumi di traffico e basandosi sulle effettive necessità scaturite anche dal ridimensionamento dell'offerta ha l'obiettivo, attraverso la riorganizzazione dei turni e la razionalizzazione dell'impiego delle locomotive per ogni singolo impianto, di ridefinire il perimetro delle esigenze;
- ✓ decremento della posta "Vendita energia elettrica" per 22.084 mila euro dovuto all'effetto dell'applicazione della legge n. 99 del 23 luglio 2009 con cui sono stati definiti chiarimenti interpretativi ed applicativi circa l'entità e la modalità degli addebiti alle IF del costo di approvvigionamento dell'energia elettrica destinata alla trazione, sostenuto dal Gestore Infrastruttura.

Gli "Altri ricavi" subiscono invece un incremento pari a 39.471 mila euro dovuto principalmente a:

- ✓ aumento dei "ricavi per lavori e forniture" di 26.842 mila euro riferibile alle maggiori attività di affidamento e realizzazione dei progetti commissionati a RFI da parte del Comune di Roma (Circonvallazione Batteria Nomentana), del Comune di Torino e del Comune di Palermo e per l'impianto polifunzionale di Napoli;
- ✓ aumento delle "prestazioni sanitarie" di 3.239 mila euro rispetto all'esercizio 2008 derivante dall'applicazione del D.lgs 81/08 che ha determinato un aumento delle suddette prestazioni a partire dall'esercizio 2009 (data di effettiva erogazione dei servizi) in quanto ha previsto l'esecuzione obbligatoria dei test per i rischi "alcol" e "droghe" per tutti i dipendenti del gruppo che svolgono attività connesse con la sicurezza dell'esercizio ferroviario. Inoltre è stata applicata una nuova politica tariffaria a partire gradatamente da luglio 2009;
- ✓ aumento dei "ricavi per sperimentazioni" di 2.100 mila euro in particolare attribuibili alla società TAV per l'impiego dei treni sperimentali Y1 e Y2 sulle tratte AV NO-MI e BO-FI per attività di corse prova e per attività di rilevamento parametri e certificazione della linea AV/AC.

I contributi in conto esercizio sono stati iscritti per un importo complessivo di competenza al 31 dicembre 2009 pari a 849.274 mila euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2009 n. 203 del 22 dicembre 2008 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Stato" (862.820 mila euro) ridotto delle quote rese indisponibili dalla Legge Finanziaria 2007 (art. 1 comma 758 – quota C pari a 13.546 mila euro).

Il costo del personale registra complessivamente un decremento pari a 3.099 mila euro determinato dall'effetto combinato dei seguenti fattori: