

reati di cui al citato decreto; hanno curato l'aggiornamento del Modello a fronte delle soprappiunte varianti di legge e nell'assetto organizzativo interno.

Al fine di sensibilizzare il personale delle società del Gruppo, ed in particolare le risorse preposte ai ruoli aziendali maggiormente interessati ai temi relativi alla "responsabilità amministrativa" di cui al citato decreto, sono state organizzate ed erogate specifiche attività formative.

La Direzione Centrale Audit, in particolare, ha curato l'aggiornamento del Modello Organizzativo di FS Sistemi Urbani e di Busitalia Sita Nord.

In tale contesto le Funzioni audit del Gruppo nel 2013 hanno effettuato attività di verifica come indicato nel prospetto che segue.

N. Attività D.Lgs n.231	FS	Trenitalia	RFI	Ferservizi	Fercredit	Grandi Stazioni	Totale
	21	5	21	3	5	-	55

In ogni società del Gruppo, le verifiche effettuate hanno permesso di concludere per una sostanziale adeguatezza dei modelli organizzativi e per una gestione rassicurante dei possibili rischi di reato.

1.3. Le attività di comunicazione

L'impegno per la cultura, il turismo e lo spettacolo

Il Gruppo sostiene costantemente eventi nazionali quali concerti, mostre, spettacoli, convegni e iniziative a tutela del patrimonio artistico, culturale e scientifico. Le partnership che vengono sostenute da FS Italiane hanno come obiettivo principale quello di riservare dei benefit esclusivi ai propri clienti dando maggiore valore al brand.

Ogni iniziativa è supportata da materiale di comunicazione prodotto dal Gruppo, come brochure tematiche, flyer, oggetti promozionali e pannelli informativi che vengono distribuiti o esposti nelle sedi che ospitano i diversi eventi.

Tra i numerosi eventi di cui il Gruppo è stato promotore nel 2013, vanno citate:

- le grandi mostre del Vittoriano a Roma: "Cubisti – Cubismo", "Cezanne e gli artisti italiani del XX secolo";
- il progetto espositivo "Un anno ad arte" a Firenze, in collaborazione con l'associazione Civita;
- le mostre a Palazzo Strozzi a Firenze: "La primavera del Rinascimento - La scultura e le arti a Firenze 1400-1460", "L'avanguardia russa";
- la Biennale d'Arte e il Festival del Cinema di Venezia.

Da segnalare, inoltre, l'avvio di importanti collaborazioni con i Comuni italiani per la sensibilizzazione del pubblico sulla velocità/sostenibilità del treno quale mezzo per raggiungere le città d'arte (tra i principali partner, Fondazione Musei Civici di Venezia, Museo Mart di Rovereto, Fondazione Agnelli Torino, Napoli Teatro festival).

Nella stessa ottica, è stata rinnovata la partecipazione alla Fondazione Accademia Nazionale di S. Cecilia, presso la quale è giunto alla sua seconda edizione il Premio Frecciarossa assegnato a musicisti di fama internazionale.

Il Gruppo, inoltre, è socio di Associazione Civita, per la tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale.

Prosegue inoltre l'attività di supporto al mondo televisivo, cinematografico e della pubblicità con l'offerta di spazi e location ferroviarie a fronte di un significativo ritorno di visibilità per le società del Gruppo e i loro prodotti/ servizi.

Gli eventi di comunicazione

Per comunicare le grandi opere infrastrutturali e i grandi temi legati alla mobilità, oltre agli investimenti e agli obiettivi d'Impresa, Ferrovie dello Stato Italiane organizza eventi mirati, sia a livello nazionale che locale, con la presenza dei rappresentanti istituzionali.

Tra gli eventi organizzati nel corso del 2013, si segnalano:

- inaugurazione nuova stazione AV Torino Porta Susa: 14 gennaio 2013;
- inaugurazione nuova stazione AV Bologna Centrale: 8 giugno 2013;
- Inaugurazione stazione Reggio Emilia AV Mediopadana: 8 giugno 2013;

- road show Frecciarossa 1000;
- presentazioni nuovi treni flotta trasporto regionale.

I progetti di solidarietà sociale in Italia e la collaborazione con le altre reti europee

Le attività in Italia

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane da anni è concretamente impegnato nella realizzazione di progetti e iniziative a favore delle persone disagiate. In particolare, FS ha fatto propria una politica di sostegno e programmazione per iniziative sociali nelle aree ferroviarie d'intesa con l'Associazionismo e gli Enti locali.

Tra queste iniziative si segnala la costituzione degli Help Center, sportelli di ascolto "a bassa soglia", privi cioè di filtro all'ingresso e situati all'interno o nelle zone limitrofe delle stazioni ferroviarie.

Nel 2013, è nato l'Help Center di Melfi che si aggiunge alla rete degli sportelli di orientamento sociale già attivi sul territorio nazionale.

La collaborazione con le altre reti europee

L'impegno sociale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si è rafforzato anche in ambito internazionale grazie alla sinergia con le altre imprese ferroviarie europee firmatarie della "Carta Europea per lo Sviluppo di iniziative sociali nelle stazioni". Oltre alle imprese Ferroviarie europee che hanno aderito, fanno parte della rete europea anche l'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC), la Fondazione delle Ferrovie Spagnole, la Comunità di Sant'Egidio, l'ANCI e la Fondazione Astalli.

La valorizzazione sociale del patrimonio immobiliare e delle linee ferroviarie dismesse

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane possiede, oltre agli asset funzionali all'esercizio del core business, un esteso patrimonio immobiliare, in parte non più utilizzato, costituito da stazioni, caselli e sedimi ferroviari.

In particolare, si stima un numero totale di stazioni impresenziate (stazioni attive ma non presidiate da personale ferroviario) pari a 1.700. Di queste, 345 sono stateconcesse in comodato d'uso gratuito ad Associazioni ed Enti Locali per finalità sociali o ambientali.

L'obiettivo del Gruppo è continuare a valorizzare questo patrimonio attraverso un articolato progetto di riqualificazione per il riuso sociale e ambientale degli spazi non più utilizzati.

A tal riguardo nel 2013, sono stati formalizzati i protocolli d'intesa con la Regione Toscana, Legambiente, AITR (Associazione Italiana Turismo Responsabile), Legacoopsociali e CSVnet (Centri di servizi per il volontariato) per realizzare attività socialmente utili nell'ambito del volontariato, dell'ambiente e della cultura.

L'editoria istituzionale

Come ogni anno, anche per il 2013, è stato pubblicato il Bilancio Annuale di Gruppo e il Rapporto Annuale di Bilancio, che ne costituisce una sintesi con vocazione comunicazionale e il rapporto di Sostenibilità Ambientale, che documenta il forte impegno del Gruppo per la realizzazione di un modello di mobilità sostenibile.

Per dare comunicazione delle iniziative che il Gruppo promuove, sono utilizzati anche canali di comunicazione quali il quotidiano on line FSnews.it, le emittenti web FSnews Radio e La Freccia TV, i magazine La Freccia e Freccia Viaggi, i siti ufficiali e i social network. A questi si aggiunge sempre la visibilità offerta e concordata sui canali di comunicazione dei partner.

Di seguito si riportano le tabelle sull'andamento dei costi, sostenuti per l'attività di comunicazione, nel biennio 2012-2013.

COSTI DI COMUNICAZIONE ESTERNA - Previsione e Consuntivo 2012 (in euro)						
	FS		Altre Società Gruppo		TOT. COSTI	
	Previsione	Consuntivo	Previsione	Consuntivo	Previsione	Consuntivo
TOTALE COSTI	2.419.720	1.737.157	14.510.000	10.273.017	16.929.720	12.010.174
L'identità aziendale per salvaguardare il patrimonio di immagine e posizionamento del Gruppo FS Italiane	142.500	55.447	0	0	142.500	55.447
L'Editoria Istituzionale	189.120	141.397	221.000	31.363	410.120	172.760
Gli eventi di comunicazione istituzionale (compresi promozionali)	330.000	239.831	3.220.000	1.503.408	3.550.000	1.743.239
I progetti di solidarietà sociale in Italia in collaborazione con le altre reti ferroviarie europee e la valorizzazione del patrimonio immobiliare e delle linee ferroviarie dismesse	236.600	235.046	40.000	37.000	276.600	272.046
L'impegno per la scuola, l'istruzione, la ricerca scientifica	75.000	45.500	0	0	75.000	45.500
Comunicazione commerciale e pubblicitaria	480.000	315.158	10.270.000	8.187.251	10.750.000	8.502.409
L'Impegno per la cultura, il turismo e lo spettacolo (comprese quote associative)	966.500	704.778	759.000	513.995	1.725.500	1.218.773

COSTI DI COMUNICAZIONE ESTERNA - Previsione e Consuntivo 2013 (in euro)

	FS		Altre Società Gruppo		TOT. COSTI	
	Previsione	Consuntivo	Previsione	Consuntivo	Previsione	Consuntivo
	TOTALE COSTI	1.472.378	1.623.985	12.481.900	10.049.339	13.954.278
L'identità aziendale per salvaguardare il patrimonio di immagine e posizionamento del Gruppo FS Italiane	55.000	65.315	0	0	55.000	65.315
L'Editoria Istituzionale	118.000	80.730	50.300	29.254	168.300	109.984
Gli eventi di comunicazione istituzionale (compresi promozionali)	175.000	74.518	2.105.000	1.223.102	2.280.000	1.297.620
I progetti di solidarietà sociale in Italia in collaborazione con le altre reti ferroviarie europee e la valorizzazione del patrimonio immobiliare e delle linee ferroviarie dismesse	135.600	137.046	141.400	141.000	277.000	278.046
L'impegno per la scuola, l'istruzione, la ricerca scientifica	0	0	270.000	0	270.000	0
Comunicazione commerciale e pubblicitaria	315.000	285.217	8.973.200	8.291.086	9.288.200	8.576.303
L'Impegno per la cultura, il turismo e lo spettacolo (comprese quote associative)	673.778	981.159	942.000	364.897	1.615.778	1.346.056

2. Le risorse umane**2.1. Consistenza del personale**

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato da 72.043 del 31 dicembre 2012 a 69.425 del 31 dicembre 2013 scontando una diminuzione netta di 2.618 unità. Nella tabella sottostante, l'andamento aggiornato delle consistenze medie da fine 2012 a fine 2013.

Consistenza media 2012	72.390
Consistenza media 2013	71.031

2.2. Costo del lavoro

Le voci che compongono il costo del lavoro sono sintetizzate, per l'anno 2013, nelle tabelle che seguono e sono poste in raffronto con i medesimi dati del 2012.

Bilancio consolidato - costo del personale

valori in milioni di euro

	2012	2013
Salari e stipendi	2.785	2.822
Oneri sociali	746	771
Altri costi del personale a ruolo	25	4
Trattamento di fine rapporto	180	185
Accantonamenti e rilasci*	54	30
Personale a ruolo	3.790	3.812
Personale autonomo e collaborazioni	8	8
Altri costi	79	90
Totale costo del personale	3.877	3.910

Retribuzioni e costi medi unitari

Retribuzioni (salari e stipendi)	2.785	2.822
Costo del personale	3.877	3.910
Consistenza media del personale (unità)	72.390	71.031
Retribuzione unitaria media (€)	38.472	39.72'9
Retribuzione unitaria media - Var % su ap		3,3%
Costo del personale unitario medio (€)	53.557	55.046
Costo del personale unitario medio Var % su ap		2,8%

FS SpA Capogruppo - costo del personale

valori in migliaia di euro

	2012	2013
Salari e stipendi	39.734	37.053
Oneri sociali	10.685	9.895
Altri costi del personale a ruolo	641	-764
Trattamento di fine rapporto	2.438	2.384
Accantonamenti e rilasci*	657	-211
Personale a ruolo	54.155	48.357
Personale autonomo e collaborazioni	263	145
Altri costi	2.673	3.284
Totale costo del personale	57.091	51.786

Retribuzioni e costi medi unitari

Retribuzioni (salari e stipendi)	39.734	37.053
Costo del personale	57.091	51.786
Consistenza media del personale (unità)	547	522
Retribuzione unitaria media (€)	72.640	70.983
Retribuzione unitaria media - Var % su ap		-2,3%
Costo del personale unitario medio (€)	104.371	99.207
Costo del personale unitario medio Var % su ap		-4,9%

Trenitalia SpA - costo del personale

	<u>valori in migliaia di euro</u>	
	2012	2013
Salari e stipendi	1.406.565	1.381.962
Oneri sociali	375.269	378.863
Altri costi del personale a ruolo	8.813	1.537
Trattamento di fine rapporto	92.355	93.615
Accantonamenti e rilasci*	40.446	-61
Personale a ruolo	1.923.448	1.855.916
Personale autonomo e collaborazioni	239	92
<u>Altri costi</u>	55.454	63.708
Total coste del personale	1.979.141	1.919.716

Retribuzioni e costi medi unitari

Retribuzioni (salari e stipendi)	1.406.565	1.381.962
Costo del personale	1.979.141	1.919.716
Consistenza media del personale (unità)	35.876	33.792
Retribuzione unitaria media (€)	39.206	40.896
Retribuzione unitaria media - Var % su ap		4,3%
Costo del personale unitario medio (€)	55.166	56.810
Costo del personale unitario medio Var % su ap		3,0%

(*) Per una più corretta rappresentazione contabile, nel corso del 2013 le sopravvenienze attive derivanti da adeguamento degli accertamenti di competenze al personale stimati negli esercizi precedenti sono state imputate a riduzione della voce "salari e stipendi" anziché ad "altri costi del lavoro". Per un corretto confronto dei dati economici è stato riclassificato anche il 2012 per un ammontare pari a 3.759 mila euro. Per i dati relativi al costo complessivo del personale di RFI si rinvia alla specifica relazione.

Rispetto al 2012, il bilancio consolidato del 2013, esclusi accantonamenti e rilasci, registra un incremento del costo del personale dovuto all'ingresso nell'area di consolidamento delle società del gruppo Ataf (€ 41 mil.) e Thello (€ 2 mil.). La crescita del costo unitario derivante dalla messa a regime su base annua del nuovo CCNL, in vigore dal mese di settembre 2012, è stata parzialmente compensata dalla riduzione degli organici anche conseguente all'incremento dell'orario di lavoro passato da 36 a 38 ore settimanali. La riduzione delle consistenze si è realizzata sia attraverso politiche di incentivazione all'esodo, sia attraverso l'attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Le procedure di accesso al Fondo hanno interessato, nel 2013, circa 1.760 lavoratori del Gruppo.

Considerando i costi sostenuti per il personale di Ferrovie dello Stato SpA (Capogruppo) e di Trenitalia SpA si rileva che:

- per la Capogruppo, il costo totale è passato da € 57,1 milioni del 2012 a € 51,8 milioni del 2013. Il decremento è dovuto sia alla riduzione della consistenza media di personale (-4,6%), sia al contenimento del costo unitario (-4,9%) conseguente, quest'ultimo, alla riduzione del numero medio di dirigenti e quadri;
- per Trenitalia, il costo totale è passato da € 1.979 milioni del 2012 a € 1.920 milioni del 2013. Il positivo andamento è riconducibile alla riduzione della consistenza media di personale pari al 5,6%. I costi unitari hanno registrato una variazione in aumento pari al 3% da correlarsi al già menzionato rinnovo del CCNL.

Per RFI, si rinvia all'autonomo referto.

2.3. Politica retributiva

La definizione delle politiche gestionali e retributive del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel 2013 è stata caratterizzata, in continuità con quanto già realizzato negli ultimi anni, da valutazioni mirate e dall'esigenza di contenimento dei costi. La gestione delle dinamiche retributive aziendali è stata effettuata considerando le competenze manageriali, le capacità professionali e il livello retributivo dei destinatari dei provvedimenti economici sia in relazione al ruolo ricoperto, sia al gap retributivo rispetto ai valori di mercato.

In continuità con le logiche delle politiche retributive complessive aziendali realizzate negli anni precedenti, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel 2013 ha realizzato un sistema di incentivazione di breve termine formalizzato (Management By Objectives - MBO) in cui la quota di retribuzione variabile è stata correlata al raggiungimento di specifici obiettivi di performance. Gli obiettivi, prevalentemente di tipo quantitativo, ovvero economico-finanziari-tecnici oppure di progetto, sono stati assegnati secondo una logica top-down definita dal vertice aziendale, in coerenza con le indicazioni e le priorità aziendali dell'anno. Nella fase di definizione degli obiettivi particolare rilevanza è stata data agli indicatori relativi alla sicurezza sul lavoro e alla sostenibilità ambientale, considerati valori competitivi e leve strategiche per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano.

Nel processo di MBO 2013 la determinazione dell'ammontare dell'incentivo maturato è stata caratterizzata da una stretta correlazione tra il livello della prestazione individuale, (indicatori collegati direttamente alle responsabilità connesse

alla posizione ricoperta) e i risultati economici di Gruppo/Società. Sono stati previsti, infine, riconoscimenti differenziati sia in relazione al livello di performance raggiunta rispetto al singolo indicatore, sia al grado di contiguità della posizione ricoperta dal dirigente (staff e line) rispetto al business.

2.4. Aspetti rilevanti relativi alle relazioni industriali

A livello nazionale l'attività è stata incentrata sulla stipula di tre accordi sul Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del Gruppo. Dopo l'entrata in vigore della legge Fornero, infatti, si è reso necessario adeguare il Fondo alle nuove norme di legge e, al contempo, gestire le conseguenze della riforma pensionistica. A tale ultimo riguardo, si è concordato di far confluire il 95% dei finanziamenti iscritti nel bilancio del Fondo-partecipante ordinaria nel "Fondo per prestazioni solidaristiche straordinarie" e ciò ha consentito di far accedere alle prestazioni straordinarie del Fondo 1.762 dipendenti a seguito della sottoscrizione di accordi territoriali.

A novembre 2013 è stato erogato il Premio di Risultato 2012 sulla base dell'accordo sottoscritto il 30 luglio 2013.

Il 2013 è stato anche il primo anno di operatività dell'Assistenza sanitaria integrativa per i dipendenti del Gruppo FS introdotta dal Contratto aziendale del 2012 e affidata con gara alla Società Nazionale di Mutuo Soccorso "Cesare Pozzo". Nel medesimo anno l'assistenza sanitaria è stata estesa, alle stesse condizioni, alle Società del Gruppo FS Logistica e Terminali Italia (il 29 ottobre 2013 e il 28 novembre 2013 sono stati sottoscritti gli accordi di confluenza al CCNL della Mobilità/Area Attività ferroviarie 20.7.2012).

A livello europeo, nell'ambito del dialogo sociale europeo è stato seguito l'iter di approvazione del IV Pacchetto ferroviario, anche attraverso la partecipazione al gruppo di lavoro ristretto "Social aspects and the protection of staff in case of change of railway operator".

2.5. Contenzioso del lavoro

Al 31.12.2013 risultano pendenti n. 6.600 vertenze a fronte di n. 2.945 nuovi ricorsi notificati nel corso del medesimo anno. Si tratta di vertenze aventi ad oggetto

rivendicazioni connesse al contratto di lavoro ed in particolare ad alcuni specifici istituti di natura economica.

La fattispecie di contenzioso, di maggiore rilevanza hanno riguardato:

- Amianto/Danno Biologico: trattasi di vertenze attivate da dipendenti o eredi di dipendenti deceduti, per la richiesta di risarcimento di varie tipologie di danno derivanti dall'esposizione all'amianto durante l'attività lavorativa. Per tale materia, pur essendo contenuto il numero di vertenze, assume rilievo l'entità economica delle rivendicazioni. In particolare, su un totale di n. 84 cause pendenti nell'anno 2013, si contano al 31 dicembre 2013 n.3 decisioni (per un importo complessivo pagato pari a euro 536.956,00); n.4 conciliazioni giudiziali (per un importo complessivo pagato pari ad euro 1.705.000,00); n.19 conciliazioni stragiudiziali (per un importo complessivo pagato pari a euro 6.306.512,00);
- Mansioni superiori: si è registrato un numero significativo, sebbene in calo rispetto all'anno precedente, di tali ricorsi (462), con i quali i dipendenti hanno rivendicato l'immissione in livelli superiori di inquadramento contrattuale, in relazione all'attività effettivamente svolta;
- Contratti a termine: risultano pendenti n.178 vertenze promosse dai lavoratori del settore navigazione di RFI SpA. Le rivendicazioni avanzate sono volte ad ottenere l'accertamento della nullità del termine apposto e la conversione dei contratti a termine in contratti a tempo indeterminato. Tale controversia ha profili di diritto particolarmente complessi all'esame della Corte di Cassazione e, di recente, della Corte di Giustizia Europea, in ordine alla compatibilità del diritto speciale del Codice della Navigazione con la direttiva comunitaria 70/1999 in materia di contratti a termine.

Occorre, infine, confermare come il contenzioso promosso da dipendenti delle ditte appaltatrici, in conseguenza della previsione del c.d. obbligo solidale ex art. 29 co. 2 D.Lgs. 276/2003, mantenga un andamento costante rispetto al precedente anno. Si tratta di azioni dirette ad ottenere il pagamento degli emolumenti e del TFR non corrisposti dal proprio datore di lavoro.

2.6. Sicurezza sul lavoro

Il percorso di miglioramento delle performance di salute e sicurezza sul lavoro nel Gruppo FS è proseguito anche nel 2013, conformando il positivo andamento degli anni precedenti.

L'Amministratore Delegato, con la D.d.G. n. 163/AD del 7 maggio 2013 "Aggiornamento obiettivi e linee d'intervento di salute e sicurezza sul lavoro nel

Gruppo FS Italiane per il triennio 2013-2015", ha rivisitato gli obiettivi e gli indirizzi in materia di salute e sicurezza sul lavoro, a seguito dei risultati positivi conseguiti nel 2011-2012, che hanno consentito di raggiungere anticipatamente gli obiettivi fissati con la D.d.G n.143/AD del 2011 per il quinquennio 2011-2015: la riduzione degli infortuni del 25% e della loro frequenza del 10%.

L'indirizzo per le società è stato incentrato sulla realizzazione di un comune modello di sicurezza, basato sulla prevenzione, attraverso il costante coinvolgimento e impegno di tutti i soggetti aziendali, dai vertici ai singoli lavoratori, in grado di assicurare livelli di tutela sempre più elevati, e una costante e significativa riduzione degli infortuni. In specifico sono stati definiti nuovi obiettivi quantitativi che prevedono una riduzione annuale degli infortuni di almeno il 3% e una diminuzione annuale della loro frequenza di almeno il 2%, con particolare riguardo a quelli più gravi. La presentazione delle nuove linee di intervento e dei nuovi indirizzi di miglioramento delle performance del Gruppo per il triennio 2013-2015 è stato il punto focale del workshop "Il valore della sicurezza", tenutosi a Roma nel primo semestre dell'anno e a cui ha partecipato il top management delle società del Gruppo. I lavori hanno evidenziato la necessità di una costante attenzione all'innovazione tecnologica e organizzativa, alla corretta gestione, alla tempestività degli interventi e alla professionalità del personale, quali strumenti per affrontare e anticipare i nuovi scenari di rischio. In tale contesto i responsabili di tutte le aree di business delle società del Gruppo, dal trasporto ferroviario al trasporto pubblico locale su gomma, hanno presentato i nuovi impegni e progetti per consolidare e migliorare la sicurezza.

Sul portale intranet di Gruppo Linea Diretta è stata realizzata, e resa disponibile per le società del Gruppo con piattaforma RUN, l'utility informatica "Monitoraggio Infortuni", che consente l'elaborazione di report sugli infortuni, integrando gli strumenti di prevenzione con i sistemi direzionali di controllo e gestione dei processi di business. Il programma, in particolare, rilevando i dati degli eventi infortunistici disponibili dal sistema web-service in essere tra INAIL e le Società del Gruppo FS, permette di conoscere in tempo reale i dati sul fenomeno infortunistico, quali il numero degli infortuni e le giornate di assenza e di analizzarli secondo diverse prospettive: società, strutture organizzativa, mansione, genere ed età.

Nel 2013, il trend del fenomeno infortunistico nel Gruppo FS mostra, sulla base dei dati in via di consolidamento da parte dell'ente assicuratore INAIL, una costante riduzione degli infortuni sia nel numero che nella frequenza. I dati, infatti, evidenziano

un sensibile miglioramento rispetto agli obiettivi: la riduzione degli infortuni di circa il 10%, a fronte di un obiettivo del 3%, e la diminuzione dell'indice di incidenza è stata maggiore del 7%, rispetto all'obiettivo del 2%. Anche i dati relativi agli infortuni in itinere indennizzati confermano un'inversione di tendenza rispetto al picco registrato nel 2010.

Nelle tabelle che seguono è rappresentato l'andamento del fenomeno infortunistico nel periodo 2007-2013 con riguardo alla variabile numerica e di frequenza.

Infortuni indennizzati INAIL distinti in infortuni in occasione di lavoro e infortuni in itinere

Anno	Infortuni in occasione di lavoro	Indice di incidenza**	Infortuni in itinere
2013	1.925*	29,88*	323*
2012	2.197	32,79	412
2011	2.555	36,29	418
2010	2.902	38,33	474
2009	3.200	38,66	374
2008	3.487	40,18	463
2007	3.667	40,07	435

* Dati INAIL 2013 al 30/04/2013

** Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/consistenza]*1000 dipendenti

I dati relativi al 2011 e al 2012 sono stati rivisitati a seguito degli aggiornamenti da parte dell'INAIL.

2.7. Consulenze

La Disposizione di Gruppo n.134/AD del 28 aprile 2010, prevede che il ricorso a consulenze esterne deve avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità rispetto agli obiettivi aziendali e in assenza di adeguati mezzi/competenze interne.

Il procedimento in merito al conferimento delle stesse prevede, per le tematiche di interesse trasversale di Gruppo, una verifica di merito da parte della struttura di Capogruppo, competente per materia ("owner" centrale di processo), ed una verifica di congruità economica, da parte della Direzione Centrale Finanza Controllo e Patrimonio; l'utente della prestazione deve, poi, monitorarla, dare una valutazione sull'esito della stessa, oltre ad indirizzare le strutture interessate circa il suo utilizzo. Per le consulenze "core" delle società del Gruppo è previsto dalle comunicazioni organizzative societarie un percorso autorizzativo che si esaurisce all'interno della medesima società. Le tabelle che seguono mostrano gli importi relativi ai costi per consulenze per gli esercizi 2012-2013 in migliaia di euro.

CONSUNTIVO ANNO 2012 (in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato Italiane	1.993
RFI(*) (**)	713
Trenitalia	399
Ferservizi	52
Altre Gruppo	1590
TOTALE	4.747

CONSUNTIVO ANNO 2013 (in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato Italiane	2.035
RFI(**)	10
Trenitalia	252
Ferservizi	80
Altre Gruppo	2.719
TOTALE	5.096

(*) L'importo, include circa 358 mila euro relativi ad incarichi verso consulenti legali, banche "arrangers" e "dealers" connessi all'emissione del prestito obbligazionario che non hanno avuto impatto diretto nei costi dell'esercizio in quanto portati a diretto incremento del valore del prestito, come previsto dai principi contabili di riferimento.

(**) La differenza tra i costi per consulenze di RFI tra i due esercizi è dovuta al cambiamento del criterio di attribuzione dei costi per cui nel 2013 gli oneri relativi alla formazione professionale sono stati ricondotti, anziché nella voce "Consulenze", nell'ambito della voce "Prestazioni professionali" e, inoltre, perché i costi sono iscritti a bilancio solo a seguito dell'avvenuta esecuzione della prestazione.

3. Il trasporto pubblico locale

Con decorrenza 2013, è stato modificato il sistema di finanziamento del trasporto pubblico locale, attraverso l'istituzione del "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario". Tale Fondo è alimentato dalla partecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio e sulla benzina - la cui aliquota è stata stabilita con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 luglio 2013 - per un importo pari a circa 4,9 miliardi di euro. Le Regioni hanno valutato che le risorse garantite dal fondo sono sottodimensionate di circa 1,5 miliardi di euro rispetto al fabbisogno complessivo. Il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013 ha, definito i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire le risorse del Fondo nazionale. I criteri tengono conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi previsti dalla normativa vigente (art. 19, comma 5, d.lgs. 422/1997) e sono finalizzati ad incentivare le Regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi medesimi. La riprogrammazione punta a:

- un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- una progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- alla definizione di livelli occupazionali appropriati;
- alla previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

Il nuovo meccanismo di finanziamento introdotto dal legislatore consente quindi di superare il vecchio criterio della spesa storica. Sono, tuttavia, assenti meccanismi automatici annuali di incremento dell'importo del Fondo che tengano conto - tra l'altro - del tasso di inflazione e dei costi esogeni del trasporto pubblico locale. Importante quanto l'entità del finanziamento è la garanzia della sua stabilità nel tempo. L'attribuzione dei contratti di servizio con procedure ad evidenza pubblica richiede necessariamente che le risorse "messe a gara" siano definite e certe per tutto l'arco pluriennale della loro durata, sin dalla pubblicazione dei bandi; occorre altresì verificare la coerenza, a monte della gara, tra i servizi richiesti e le risorse pubbliche disponibili. Infine, appare ormai non più procrastinabile l'adozione di un nuovo modello