

RFI SpA

Il network Centostazioni

RFI contribuisce al miglioramento dei livelli di qualità dei servizi di pulizia nelle stazioni gestite da Centostazioni con le stesse modalità utilizzate nell'ambito delle stazioni gestite da Grandi Stazioni.

Con decorrenza 1 gennaio 2014 sono state recepite alcune variazioni dei perimetri gestionali che hanno regolarizzato un incremento delle aree affidate a Centostazioni. La crescita dei costi che potenzialmente ne deriva è stata ammortizzata con economie su attività condominiali in esaurimento.

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Centostazioni, si registra un avanzamento di circa il 73% sull'importo complessivo di Progetto (CVI) di competenza di RFI.

In particolare, nel corso del 2014, sono stati realizzati i seguenti progetti: risanamento pluviale nella stazione di Ancona; risanamento della copertura del fabbricato viaggiatori (FV) delle stazioni di Roma Ostiense, Roma Trastevere e Livorno; riqualificazione dell'atrio della stazione di Pistoia; interventi sui solai del FV delle stazioni di Napoli Mergellina e Campi Flegrei; interventi di riqualificazione della copertura del FV della stazione di Chiavari. Sono stati inoltre conclusi i progetti relativi agli interventi per la realizzazione di un sistema di telegestione degli impianti di illuminazione, di elevazione impianto antincendio, termico e controllo accessi, nelle stazioni di Foggia, Salerno, Milano Porta Garibaldi e Padova. Per quanto attiene i progetti di adeguamento all'accessibilità e fruibilità delle stazioni sono state ultimate le progettazioni relative alle stazioni di Verbania e Mantova. A questi si aggiungono i progetti di segnaletica a messaggio fisso e *totem* informativi nelle stazioni di Ancona, Pesaro, Roma Ostiense, Milano Rogoredo, Rimini, Salerno oltre al progetto per l'installazione di nuovi *totem* nella stazione di Padova ed i progetti di modifica *totem* informativi nelle stazioni di Padova e Milano Porta Garibaldi.

Nel corso del 2014 sono proseguiti i lavori per la riqualificazione nella stazione di Bergamo e Genova Sampierdarena, sostanzialmente terminati; sono stati completati i lavori di rifacimento dell'impianto idrico del fabbricato viaggiatori (FV) di Cuneo; sono stati completati i lavori di adeguamento dell'impianto antincendio della stazione di Ferrara, La Spezia e Savona; sono state ultimate le opere di restyling della stazione di Domodossola; sono stati avviati i lavori di riqualificazione del FV della stazione di Verbania.

Nell'ambito dell'adeguamento all'accessibilità e fruibilità sono stati completati i lavori per le stazioni di Rapallo, Pavia, Barletta, Termoli, Campobasso, Savona, Monza, Milano Rogoredo. A questi si aggiungono i lavori per l'installazione della segnaletica a messaggio fisso e *totem* informativi nelle stazioni di Ancona, Pesaro, Roma Ostiense, Milano Rogoredo, Rimini, Salerno, Padova e Milano P. Garibaldi.

Per quanto riguarda l'analisi dei dati rilevati dall'indagine di *customer* svolta da RFI sul *comfort* percepito dai clienti nelle stazioni del *network* Centostazioni il livello di qualità percepita si è attestato a un valore di soddisfazione da parte del cliente viaggiatore del 95,5%.

Le stazioni in gestione diretta di RFI

Nel corso del 2014 sono proseguite nelle stazioni gestite direttamente dalla Società le attività di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria e di pulizie volte a garantire il decoro delle stesse e il funzionamento degli impianti nonché la fruibilità dei servizi offerti.

Per quanto riguarda l'analisi dei dati rilevati dall'indagine di *customer* svolta da RFI sul *comfort* percepito dai clienti nelle stazioni in gestione diretta di RFI il livello di qualità percepita si è attestato a un valore di soddisfazione da parte del cliente viaggiatore del 92,2%.

RFI SpA

Progetto "500 stazioni"

La riqualificazione di una parte del patrimonio immobiliare aziendale offre la possibilità di fornire sia ai viaggiatori, e specificatamente ai pendolari, nuovi servizi da aggiungere ai tradizionali, per rendere le stazioni maggiormente confortevoli e sicure per i viaggiatori, nonché più redditizie per RFI.

Il circuito delle 500 stazioni è interessato da un progetto di standardizzazione dei servizi e dei prodotti offerti su tutta la rete nazionale.

Il progetto si pone l'obiettivo di migliorare da un lato la percezione da parte del cliente finale della qualità delle suddette stazioni, dall'altro di ampliare il bacino di utenza non strettamente legata all' "uso del treno". A tal proposito, è stato sviluppato un progetto di dettaglio sulla stazione di Perugia Ponte San Giovanni (ed a breve su Falconara Marittima) che rappresenta un *test* prodromico allo sviluppo del progetto complessivo. Inoltre, il progetto si inserisce in maniera coordinata e sinergica nell'ambito delle iniziative previste dal Piano Industriale e segnatamente:

- il "Progetto TPL" (Trasporto Pubblico Locale) relativamente alle attività di miglioramento dei punti di accesso ai servizi ferroviari a prevalente vocazione metropolitana e regionale (innalzamento marciapiedi, ascensori, percorsi PRM, ecc.);
- il "Progetto Manutenzione e Decoro" che prevede mantenimento della qualità percepita nei luoghi di stazione attraverso interventi diretti del personale di RFI (graffiti, piccole manutenzioni di muratura e infissi, cartellonistica e arredi di stazione, ecc.);
- il "Progetto di risparmio energetico e mantenimento degli standard illuminotecnici", ovvero la sostituzione, nell'ambito delle suddette stazioni, dei corpi illuminanti di vecchia generazione con corpi illuminanti a tecnologia LED, con evidenti benefici sia in termini di efficientamento energetico, sia di risparmio nei consumi, sia di migliori performance.

Si segnala che all'interno di tale circuito è incluso il perimetro del *Network Pegasus* (Programma Evoluto per la Gestione di Aree di Stazioni Ubicate nel Sud Italia).

Progetto "Le piccole stazioni"

Nell'ambito delle "piccole stazioni" è stata riformulata la strategia di gestione al fine di coniugare una gestione economicamente sostenibile con un servizio commisurato alle effettive esigenze della clientela.

Le "piccole stazioni" rappresentano gli impianti minori in gestione diretta RFI classificati come "*bronze e silver*", impresenziate (circa 1.700 stazioni), con indice di frequentazione non superiore ai 1.000 viaggiatori/giorno (circa 1.500 stazioni), dove non si effettua servizio PRM e dove si fermano solo treni del trasporto locale.

Tali impianti, rappresentano uno spaccato significativo rispetto al quale l'attenzione della clientela non è affatto inferiore alle stazioni più grandi ed il giudizio sulla qualità dei servizi offerti incide comunque sui livelli di *customer* complessivi.

La strategia gestionale messa in campo per queste stazioni prevede da un lato l'internalizzazione di alcune attività di piccola manutenzione, attraverso l'uso di personale specificatamente dedicato, dall'altro la concessione in comodato di locali ed aree non funzionali all'esercizio ferroviario per lo sviluppo di azioni innovative di sostegno sociale.

A tal proposito, nell'ambito dei Protocolli d'Intesa sottoscritti nel corso del 2013 con Associazioni di livello nazionale quali Legambiente, CSVnet, Associazione Italiana Turismo Responsabile e Legacoop Sociali, nel corso de 2014 si è proceduto ad assegnare spazi nelle stazioni di:

RFI SpA

- Pescara Centrale (PE) per la realizzazione di un presidio territoriale sperimentale sui temi della cultura ambientale (sportelli informativi, ludoteca, animazioni, laboratori didattici, attività di bike sharing etc.);
- Potenza Superiore (PZ) per l'implementazione e lo sviluppo di attività sociali con particolare riferimento al tema della sostenibilità;
- Motta San Giovanni (RC) per la realizzazione un centro diurno con laboratori educativi e ricreativi per ragazzi con disabilità;
- Condofuri (RC) per l'organizzazione delle attività quotidiane di salvaguardia del territorio;
- Maddaloni Inferiore (CE) per incentivare le attività di volontariato sul territorio della Valle Suessola;
- Pineto (TE) per l'implementazione del servizio di trasporti socio-sanitari, assistenza e consegna dei farmaci a domicilio nella Provincia di Teramo.

PATRIMONIO

Relativamente alle attività di alienazione patrimoniale, nel corso del 2014 tra le vendite effettuate figura anche la seconda *tranche* degli immobili trasferiti alla Provincia Autonoma di Bolzano per complessivi 8,5 milioni di euro a ristoro della quota parte di RFI dovuta per gli interventi di potenziamento, riqualificazione e adeguamento di stazioni e fermate, nonché per il miglioramento tecnologico in funzione dell'esercizio della linea ferroviaria della Val Pusteria, eseguiti a carico della Provincia stessa.

In termini di sfruttamento del patrimonio quale veicolo pubblicitario, il 31 marzo 2014 è cessato il contratto con la Exterior Media (ex CBS Outdoor) per la gestione dello sfruttamento pubblicitario e si è provveduto a svolgere le procedure di gara per i nuovi affidamenti che dureranno 5 anni. La scelta di suddividere l'*asset* in lotti tematici e regionali (6 totali), ha avuto come risultato l'affidamento dal 1 aprile 2014 di 2 lotti nazionali/tematici (stazioni e ponti ferroviari) con un risultato di gara molto positivo, mentre i lotti lungolinea, riferiti ai circuiti Poster, sono stati affidati solamente a partire dal 1 ottobre 2014. Per tali 4 lotti di aggregati regionali, si è scelto di fare un lotto unico nazionale e di proporre a base di gara un minimo garantito molto ridimensionato rispetto alle attese; tale forte ribasso è scaturito dalla necessità di affidare un *asset* pubblicitario fortemente critico a causa dell'incremento operato dai Comuni italiani dell'imposta sulla pubblicità, nonché con basso valore commerciale.

Infine, si segnala che nel corso dell'anno la Società ha provveduto, in ottemperanza alla Direttiva UE n. 34 del 21 novembre 2012 (c.d. "*Recast*") che ridefinisce il settore del trasporto ferroviario e stabilisce nuovi ruoli per i gestori delle varie attività, ad intraprendere le necessarie azioni propedeutiche.

Con riferimento al patrimonio relativo alla rete elettrica, il 30 dicembre 2014 è stato siglato un *Memorandum of Understanding* non vincolante da FS, RFI, SELF e Terna al fine di avviare il processo di cessione alla stessa Terna delle reti elettriche di trasmissione in alta e altissima tensione, con porzioni di relative stazioni elettriche, attualmente di proprietà del Gruppo FS. L'eventuale cessione riguarderebbe sia le reti già inserite nella rete di trasmissione nazionale di energia elettrica, sia quelle destinate a farne parte, in caso di perfezionamento dell'operazione ai sensi della Legge di Stabilità 2015. Il passaggio della rete elettrica FS a Terna è subordinato, oltre che al buon esito dalle negoziazioni tra le parti, alle determinazioni che verranno adottate in materia dall'Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas e il Sistema Idrico (AEEGSI).

ENERGIA ELETTRICA E ALTRI FATTORI ENERGETICI

Nel corso del 2014 il settore elettrico è stato caratterizzato da una riduzione dei prezzi di approvvigionamento della componente energia, per effetto della forte offerta di energia prodotta da fonti rinnovabili. Per contro, gli

RFI SpA

incentivi pubblici destinati alla produzione elettrica da dette fonti hanno determinato l'aumento degli oneri a carico del sistema elettrico nazionale, causando un significativo incremento delle maggiorazioni tariffarie presenti in bolletta (componente A3).

Al fine di ridurre la spesa elettrica degli utenti manifatturieri c.d. "energivori", ossia delle imprese a forte consumo di energia, il 27 dicembre 2013 l'Autorità per l'Energia e il Gas ed il Sistema Idrico ha disposto, con delibera AEEGSI n. 641, la revisione degli oneri generali del sistema elettrico per il 2014, mediante il trasferimento di alcune componenti tariffarie da questi ultimi alle altre categorie di utenza, comportando per RFI un incremento di costi su base annua di circa 25 milioni di euro. Contro tale delibera è in corso un appello al Consiglio di Stato.

La Legge 116 dell'11 agosto 2014 (che ha convertito il cd. "decreto competitività") ha modificato sostanzialmente il regime tariffario speciale in vigore per l'acquisto dell'energia elettrica per trazione. Le nuove modalità avranno effetto dal 1 gennaio 2015 e determineranno una riduzione della compensativa di 80 milioni di euro.

Si segnala infine che, nell'ambito di un settore energetico in continua e rapida evoluzione, la Società ha condotto una serie di iniziative tese alla razionalizzazione delle procedure ed al contenimento dei costi gestionali, in particolare:

- con delibera n. 534/2014, richiesta e sollecitata dalla Società, l'Autorità per l'energia ha autorizzato RFI ad attivare un secondo contratto di dispacciamento, finalizzato alla separazione della procedura di acquisto dell'energia elettrica destinata alla trazione ferroviaria da quella destinata agli impianti fissi di RFI, consentendo una migliore gestione dell'acquisto dell'energia elettrica e dei rimborsi previsti dal regime tariffario speciale in vigore per l'approvvigionamento elettrico ferroviario;
- sono state attivate delle azioni di tutela presso l'Autorità per l'energia finalizzate al recupero dei crediti vantati nei riguardi di alcune società di distribuzione elettrica per i servizi prestati dalle infrastrutture elettriche ferroviarie;
- è stato attivato lo *switching* di tutte le utenze gas presenti sul territorio nazionale sul contratto bilaterale aggiudicato alla società Edison Energia, realizzando un risparmio di circa il 15% rispetto ai costi precedenti e razionalizzando le procedure di fatturazione mediante un unico flusso informatizzato nazionale.

LA SICUREZZA D'ESERCIZIO FERROVIARIO E DELL' INFRASTRUTTURA

La sicurezza d'esercizio ferroviario

Andamento della Sicurezza (incidentalità ferroviaria) nel 2014

I risultati conseguiti nel corso del 2014, dimostrano la continua efficacia delle azioni messe in atto da RFI nel perseguire il miglioramento delle prestazioni di sicurezza, già attestati, comunque, su valori di eccellenza, se confrontati con quelli dei principali paesi europei.

Il monitoraggio delle prestazioni di sicurezza, per gli eventi prodottisi sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) gestita da Rete Ferroviaria Italiana (RFI), è svolto, dalla stessa, attraverso l'uso dei dati registrati nelle proprie Banche Dati, nel rispetto dei criteri internazionali vigenti (criteri "ERA" - *European Railway Agency*), in applicazione del D.Lgs. 162/2007, che recepisce la Direttiva 2009/149/CE e s.m.i..

Nella tabella che segue è riportato, per ogni "categoria di rischio" (categoria di persone che potenzialmente possono subire un danno a seguito di un incidente ferroviario), il confronto tra le prestazioni del sistema

RFI SpA

ferroviario italiano (espresse in FWSI⁵) con gli obiettivi comuni di sicurezza (CST, *Common Safety Target*) nonché con gli specifici obiettivi di riferimento nazionali assegnati all'Italia (NRV, *National Reference Values*).

Prestazioni di sicurezza (valori relativi)	Valori registrati per l'intero sistema ferroviario italiano	Obiettivo italiano NRV (x10 ⁻⁶)	Obiettivo comune CST (x10 ⁻⁶)
Passeggeri	0,00362	0,03810	0,17000
Personale	0,01087	0,01890	0,07790
Utilizzatori PL	0,02603	0,04290	0,71000
Altri	0,00000	0,00670	0,01450
Persone non autorizzate	0,17400	0,11900	2,05000
Prestazione complessiva	0,21453	0,23100	2,59000

Dall'analisi di quanto sopra emerge che, nel periodo in esame, per la categoria "persone non autorizzate" è stato superato il valore obiettivo nazionale (NRV) assegnato all'Italia, pur restando all'interno del valore stabilito per l'obiettivo comune CST.

A tal proposito va precisato che:

- i valori si riferiscono all'intero sistema ferroviario, pertanto sono riferiti a danni conseguenti ad eventi riconducibili sia al GI che alle altre componenti del sistema ferroviario come le imprese ferroviarie, ivi operanti, i terzi, ecc.;
- riferendoci alle responsabilità, per eventi che hanno procurato danni a persone, l'incidenza maggiore è nelle cosiddette responsabilità "esterne" a RFI, mentre solo per due casi, la responsabilità è riconducibile al GI, (un ferimento a seguito di un infortunio occorso ad un dipendente nel corso di una lavorazione notturna ed un investimento di tre agenti della manutenzione nel corso di lavorazioni sulla sede ferroviaria);
- i valori relativi alla categoria "persone non autorizzate" sono tutti riconducibili a investimenti di persone lungo la linea, nelle stazioni ed ai passaggi a livello che si sono verificati a causa di "volontarie" infrazioni alle norme vigenti (DPR 753/80, Codice della Strada, ecc...).

Tutti i risultati conseguiti sono frutto dell'impegno che RFI pone, nel perseguire elevati *standard* di sicurezza, attraverso azioni alle quali da particolare attenzione, come:

- individuare le aree prioritarie di intervento, sulla base di adeguata valutazione delle *performance*;
- pianificare i progetti e le azioni nelle aree di intervento individuate;
- monitorare con continuità lo stato di realizzazione dei progetti e delle azioni;
- controllare l'efficacia degli interventi attuati, anche tramite la verifica dell'effettivo abbassamento dei valori di incidentalità e delle situazioni anomale rilevate.

Gli incidenti significativi⁶, distinti secondo la classificazione ERA (*European Railway Agency*), accaduti nel corso del 2014, sull'infrastruttura gestita da RFI, sono stati 115.

⁵ FWSI – *Fatalities and Weighted Serious Injuries* (incidenti mortali e lesioni gravi ponderate)

⁶ Definizione da documento ERA/GUI/09-2013 di incidente significativo ERA:

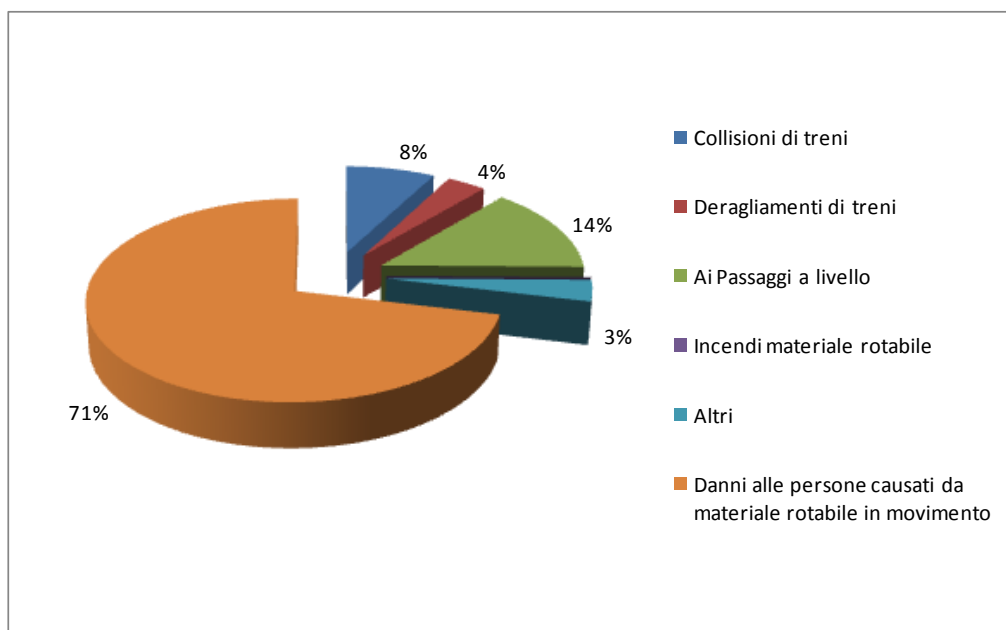
RFI SpA

La loro distribuzione è evidenziata, in valore assoluto e per ciascuna tipologia, nella successiva tabella.

CSI incidenti (Classificazione ERA)	Incidenti (nr.)	
	2014	2013
Collisioni di treni	9	4
Deragliamenti di treni	4	6
Ai Passaggi a livello	16	14
Incendi materiale rotabile	0	2
Altri	4	1
Danni alle persone causati da materiale rotabile in movimento	82	73
Totale	115	100

Dall'analisi emerge che il maggior numero di eventi riguarda gli investimenti di persone causati da materiale rotabile in movimento, ma anche gli incidenti ai passaggi a livello. Inoltre, tutti questi casi sono stati conseguenza di azioni volontarie e deliberate da parte delle persone che li hanno messi in atto. Pertanto, essendo atti assolutamente "intenzionali", non prevedibili o evitabili, è impossibile, da parte degli operatori ferroviari, porre in essere misure mitigative.

Nel grafico seguente è rappresentata la distribuzione degli incidenti significativi in forma percentuale.



1.1 'significant accident' means any accident involving at least one rail vehicle in motion, resulting in at least one killed or seriously injured person, or in significant damage to stock, track, other installations or environment, or extensive disruptions to traffic. Accidents in workshops, warehouses and depots are excluded.

1.2 'significant damage to stock, track, other installations or environment' means damage that is equivalent to euro 150 000 or more.

1.3 'extensive disruptions to traffic' means that train services on a main railway line are suspended for six hours or more.

RFI SpA

L'83% degli eventi incidentali sono riconducibili a cause esterne al sistema ferroviario e/o dovuti al comportamento delle persone che interagiscono con la ferrovia non rispettando leggi e norme. È il caso degli incidenti ai passaggi a livello (14%) e di quelli che hanno coinvolto persone che, introdottesi senza autorizzazione nella sede ferroviaria, sono state investite dai treni (69%).

Qualità e sicurezza

Sistema Integrato Gestione Sicurezza

Per quanto riguarda le attività relative al Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (SIGS), nel corso dell'esercizio 2014 si è conclusa con esito positivo la seconda sorveglianza annuale per la conferma della conformità del Sistema alle norme ISO 9001, OHSAS 18001 e ISO 14001, effettuata dalla società SGS Italia (*Société Générale de Surveillance*).

Piano Integrato Annuale della Sicurezza e Relazione Annuale della Sicurezza della Società

Il Piano Annuale della Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario e il Piano Annuale della Sicurezza del Lavoro e Tutela Ambientale costituiscono gli strumenti societari per la pianificazione e il controllo delle iniziative poste in essere per il mantenimento e il miglioramento della sicurezza (Piano Integrato della Sicurezza).

Nel mese di novembre è stato emesso il Piano Annuale della Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario - 2015 (Decreto ANSF 10/2009) e nel mese di dicembre è stato emesso il Piano Annuale della Sicurezza del Lavoro e Tutela Ambientale - 2015.

Per il Piano Annuale della Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario, i principi generali di riferimento per l'individuazione degli interventi di mitigazione previsti nel Piano sono enunciati nella Politica della Sicurezza di RFI: "... far tendere a zero gli incidenti di esercizio ..."; in tale ambito, l'impegno economico complessivo della Società ammonta a 215,6 milioni di euro.

Analogamente, per il Piano Annuale della Sicurezza del Lavoro e Tutela Ambientale, i principi generali di riferimento per l'individuazione degli interventi di mitigazione previsti nel Piano sono enunciati nella Politica della Sicurezza di RFI: "... far tendere a zero gli infortuni sul lavoro e l'impatto ambientale ..."; in tale ambito, l'impegno economico complessivo della Società ammonta a 10,8 milioni di euro (Sicurezza del lavoro) e a 15,4 milioni di euro (Tutela Ambientale).

Infine, nel corso del 2014 si è provveduto alla elaborazione della Relazione Annuale della Sicurezza relativa all'anno 2013, così come previsto dall'articolo 13, comma 4, del D.Lgs. 162/2007 in riferimento agli obblighi in carico al Gestore dell'Infrastruttura nazionale.

Autorizzazione di Sicurezza

Il 30 giugno 2014 è stata rilasciata ad RFI l'Autorizzazione di Sicurezza prevista per i Gestori dell'Infrastruttura. La necessità di ottenere un'Autorizzazione di Sicurezza è stata introdotta nella legislazione con la Direttiva 2004/49/CE, recepita dall'ordinamento italiano con il Decreto legislativo n.162 del 2007.

L'Autorizzazione di Sicurezza viene rilasciata dall'Autorità nazionale preposta alla sicurezza delle ferrovie (ANSF) dopo l'analisi e l'accettazione del "Sistema di gestione della sicurezza" adottato dal Gestore dell'Infrastruttura (RFI).

RFI SpA

Il sistema di gestione della sicurezza fornisce l'evidenza delle regole che RFI si è data per assicurare che le attività che influenzano la sicurezza dell'esercizio ferroviario siano eseguite a "regola d'arte" e che l'organizzazione, nel suo insieme, sia in grado di perseguire un continuo miglioramento dei processi interni e delle prestazioni di sicurezza. L'Autorizzazione di sicurezza attesta, quindi, l'efficacia del "Sistema di gestione della sicurezza" che nel caso di RFI è una delle tre componenti (esercizio, lavoro e ambiente) del più ampio Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS).

L'Autorizzazione è stata rilasciata in forma definitiva dopo due "autorizzazioni provvisorie" di durata inferiore a quella prevista dalla normativa (5 anni): essa è valida fino al 29 giugno 2019.

Nel mese di luglio è stato formalizzato il processo per la "Rivisitazione dei documenti del SIGS" che si concluderà nel secondo semestre del 2015. Sono altresì continuate le attività del "Tavolo tecnico" tra ANSF ed RFI che, effettuato con periodicità pressoché mensile, considera lo stato di avanzamento del "Programma delle attività" di cui all'Autorizzazione di Sicurezza.

Sicurezza dell'infrastruttura

Sicurezza delle Gallerie

E' stata redatta la Relazione annuale, per il MIT e l'ANSF, sulla Sicurezza delle gallerie ferroviarie relativa all'anno 2013.

Sono proseguite le attività finalizzate a rendere disponibili i Piani di Emergenza e Soccorso, attualmente predisposti per 145 delle 366 gallerie (ex artt. 10 e 11 di cui al DM 28.10.2005) in esercizio, di lunghezza superiore a 1000 m.

Proseguono le attività di supporto tecnico nell'ambito del programma di sperimentazioni di nuove tecniche per l'aumento della sicurezza in galleria, in collaborazione con i Vigili del Fuoco (VVF). A tal proposito sono state avviate con alcuni Comandi Provinciali dei Vigili del Fuoco le attività finalizzate all'abilitazione degli operatori dei VVF alla messa a terra della linea di contatto, mediante dispositivi portatili di cortocircuito (fioretto).

Infine si è conclusa l'attività di sperimentazione per il rilievo dello stato di conservazione dei rivestimenti delle gallerie ferroviarie, mediante sistemi diagnostici automatizzati.

Vulnerabilità sismica delle infrastrutture civili esistenti

Con riferimento alle verifiche di vulnerabilità sismica delle opere infrastrutturali presenti sulle linee strategiche nazionali, ai sensi dell'articolo 2, comma 3 dell'OPCM, n. 3274 del 2003, sono proseguite le attività di indagine geologica su circa 800 opere, tra ponti e fabbricati, che per prime saranno oggetto di verifica sismica e sono state avviate le prime analisi numeriche.

Sono state completate le attività di verifica di campo delle tratte di linea intersecanti aree definite a rischio idrogeologico dalle Autorità di Bacino o aree in frana censite dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), nell'ambito dell'Inventario dei Fenomeni Franosi in Italia (IFFI). Sulla base dei dati disponibili, con i quali è stato popolato un apposito applicativo web, è stata definita una graduatoria di priorità dei tratti dell'infrastruttura ferroviaria interessati dai fenomeni di dissesto idrogeologico, da utilizzare come riferimento per l'individuazione degli interventi previsti in un piano generale di mitigazione/gestione del rischio idrogeologico. In tale ambito è stato individuato e per la gran parte avviato il primo stralcio di interventi, da completarsi nel corso del 2015.

RFI SpA

Infine, è stata conclusa l'attività finalizzata - con l'ausilio di *software* di geo-localizzazione - all'individuazione e allo studio dei fenomeni di sprofondamento naturale, denominati *sink-hole*, prossimi alle linee ferroviarie.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Attività di ricerca

Nel corso del 2014 sono state presidiate le attività internazionali in ambito CER, ERA, UIC, GEIE ERTMS *User Group*, CENELEC e Corridoi 1 e 6.

In particolare è proseguita la partecipazione:

- al Cluster di ricerca sui trasporti per il settore ferroviario, co-finanziato dal MIUR
- al progetto Europeo di ricerca Shift2Rail (per RFI settori IP2 ETCS/ERTMS e telecomunicazioni e IP3 per apparecchi del binario/infrastruttura), con la partecipazione alla Call come Associate member da parte del gruppo FSI;
- al progetto 3Insat per la localizzazione satellitare in Sardegna;
- al progetto ERSAT (ERTMS Satellite) con sito sperimentale in Sardegna tratta Cagliari - Decimomannu risultando vincitori alla Call in ambito *Horizon 2020* in consorzio di imprese.

Sviluppi tecnologici

Generalità

Nell'anno 2014, il volume di spesa consuntivato per investimenti in sviluppi tecnologici innovativi è stato pari a 10,4 milioni di euro.

Si riporta, di seguito, una tabella che evidenzia l'ammontare della spesa ripartita tra i principali settori di intervento:

valori in Milioni di euro

Settore di intervento	Anno 2014	Anno 2013	Anno 2012	Anno 2011
Tecnologie per la sicurezza	7,0	9,1	5,88	6,32
Diagnostica innovativa	0,8	4,0	0,15	0,38
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	2,6	10,0	1,86	1,05
TOTALE	10,4	23,1	7,89	7,75

Si segnala che gli investimenti in sviluppi tecnologici sono sostanzialmente in linea con il *trend* degli anni precedenti, fatto salvo l'incremento registrato nel 2013 conseguente alle maggiori produzioni rilevate nell'ambito delle attività di Studi e sperimentazioni per l'HTDS, delle tecnologie relative ai portali multifunzione e dello sviluppo del treno diagnostico dedicato alle linee AV oramai in fase di completamento.

Le attività relative sia alla prosecuzione/conclusione di progetti avviati in periodi precedenti, sia ad interventi avviati nell'anno, hanno riguardato le seguenti principali tematiche:

RFI SpA

- Linee *trial site* a 350 km/h della rete AV e a 300 km/h: sono proseguite le sperimentazioni sulla Direttissima Roma-Firenze, di cui alle attività svolte con il treno prove AV "AIACE";
- Portali Multifunzione: è proseguita la realizzazione di n. 5 impianti prototipali ed è stata avviata la realizzazione di ulteriori n. 2 impianti prototipali;
- Sistemi di Misura dei Carichi Verticali (SCMV) o "pese dinamiche": si è conclusa l'installazione di n. 10 impianti prototipali che permettono - una volta in opera sui binari di confine o di uscita dagli scali merci - di fermare i carri ferroviari caricati in eccesso o in maniera squilibrata, evitando importanti problemi alla sede ferroviaria e possibili anomalie di esercizio.
- Dispositivi di sicurezza: si è conclusa l'attività di sperimentazione per il rilievo dello stato di conservazione dei rivestimenti delle gallerie ferroviarie, mediante sistemi diagnostici automatizzati, ed è stata completata la costruzione di un campo prova per la misura della stabilità laterale del binario costruito con traverse dotate di tappetini sottotraversa (*under sleeper pad*);
- Sistemi oleodinamici: è in corso la sperimentazione del nuovo primo punto in traversa per sistemi oleodinamici realizzato con Manovra Oleodinamica in Traversa (MOT) in tale ambito, sono stati attivati i primi due impianti ad Anagni ed Anzola;
- Apparati Centrali Computerizzati (ACC): sono state avviate o consolidate le attività di sviluppo per l'ACC Alstom SML 400 ad Arcoveggio e Borgo Panigale, relativamente all'attuazione degli enti di piazzale (CdB, dev/FD, segnali, elettromagnetici/chiavi, diagnostica) e delle apparecchiature del Posto Periferico;
- Conduttori delle linee di contatto: nell'ambito dello sviluppo delle tecniche di sghiacciamento dei conduttori delle linee di contatto, è proseguita la sperimentazione sulla linea a semplice binario Porrettana, tesa a completare il *know-how* necessario per affrontare i problemi specifici di realizzazione di tali circuiti su linee a semplice binario e su linee a doppio binario, dove - diversamente dalle linee AV - la circolazione notturna viene interrotta in tempi separati per ciascun binario;
- Trasmissione radio: è stata avviata una sperimentazione basata su tecniche di trasmissione radio a spettro espanso (*Ultra WideBand – UWB*) finalizzata alla possibile migrazione, limitatamente alla rete dati a supporto di sistemi tecnologici in ambito ferroviario, da rete fissa (tipicamente con trasporto su cavi in rame) a rete *wireless*.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Blufferries S.r.l. (100%)

La Società, costituita in data 4 novembre 2010 da RFI in ottemperanza alla normativa *antitrust* (Legge n.287/90), a seguito del conferimento del ramo navigazione da RFI con efficacia 1° giugno 2012, possiede un capitale sociale di 20,1 milioni di euro, interamente detenuto da RFI. Il suo oggetto sociale consiste nel trasporto marittimo di persone, automezzi e merci; gestione e commercializzazione delle proprie linee marittime nonché gestione dei servizi connessi a dette attività; svolgimento e fornitura di tutte le operazioni e servizi portuali ai mezzi navali sugli approdi; gestione, armamento, locazione e noleggio di navi proprie o di terzi; acquisto e vendita di navi ed esercizio della navigazione e del rimorchio, sia con navi proprie che di terzi.

La Blufferries chiude il 2014 con un risultato di esercizio dopo le imposte positivo per circa 1,2 milioni di euro, più che raddoppiato rispetto a quello dell'esercizio precedente. Tale risultato è stato raggiunto attraverso un importante contenimento dei costi operativi la cui contrazione ha largamente compensato una piccola riduzione dei ricavi operativi. Il Margine Operativo Lordo è aumentato di 1,2 milioni di euro in valore assoluto.

RFI SpA

Mentre da una parte si è registrata una modesta riduzione dei ricavi nel segmento autovetture, che ha subito una contrazione importante, d'altra parte sono stati positivi i risultati degli altri due segmenti di mercato di riferimento della Blufferries. In particolare, il segmento del gommato pesante e del mercato passeggeri, nei quali si è registrato un aumento significativo dovuto anche alle due proroghe del contratto di affidamento del servizio di collegamento veloce passeggeri sulla tratta Messina-Villa San Giovanni, concesse dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si ricorda che, a seguito della liquidazione del Consorzio Metromare, tale servizio è stato garantito per tutto il 2014 esclusivamente dalla Blufferries e che questo è proseguito anche all'inizio del 2015 con un nuovo modello di esercizio ferroviario, secondo quanto proposto dal MIT con Nota U.0003696 del 23 dicembre 2014.

Terminali Italia S.r.l. (89%)

La Società è stata costituita in data 16 maggio 2008 dalla consociata CEMAT con capitale sociale di 10 mila euro. La Società ha per oggetto la gestione e l'esercizio di centri attrezzati per i trasporti intermodali anche a servizio di interporti o infrastrutture similari nazionali ed internazionali e l'esecuzione di servizi terminali, nonché la gestione e l'esercizio di scali ferroviari per trasporti nazionali ed internazionali; la costruzione, l'acquisto, il noleggio, l'impiego, la riparazione e la manutenzione di mezzi e delle attrezzature di ogni tipo e tecnica, funzionali ai trasporti intermodali anche per conto terzi.

Si ricorda che a seguito della registrazione in bilancio 2012 di una perdita d'esercizio di 1,9 milioni di euro, e risultando le perdite accumulate maggiori di 1/3 del Capitale Sociale, gli Amministratori hanno proceduto in data 8 maggio 2013 ad una riduzione del Capitale Sociale, portandolo da 11,2 milioni euro agli attuali 7,3 milioni di euro. Esso è detenuto da RFI in quota dell'89% e da CEMAT in quota dell'11%.

La Società nel 2014 ha gestito complessivamente l'attività in 14 terminali di proprietà di RFI, 2 di proprietà di FS Logistica e 2 di proprietà di soggetti terzi (Brindisi Polimeri e Verona 3° modulo). Tra quelli di proprietà di RFI, 2 sono stati sub-affidati ad altro operatore del gruppo FS prima del 2014 (Roma Smistamento e Marcanise, i cui contratti sono stati rinnovati a febbraio 2014), mantenendosi in capo a Terminali Italia gli obblighi pubblicitari. L'attività presso Livorno e Villaselve è stata appaltata a terzi con intestazione dei rapporti contrattuali verso la clientela in capo a Terminali Italia e concessione dell'autoproduzione dei propri servizi alle aziende appaltatrici.

Il 2014 si è chiuso con un totale di 723.445 unità di carico movimentate considerando unicamente l'attività di trasporto combinato (escluso quindi Brindisi Polimeri).

Il confronto con l'anno precedente delle unità di carico movimentate complessivamente evidenzia un aumento di produzione pari al 2% circa. Escludendo i *terminal* affidati ad altri operatori o retrocessi, l'incremento complessivo sui rimanenti *terminal* risulta pari ad una percentuale del 3,9%.

L'esercizio 2014 ha registrato pertanto un risultato economico in deciso miglioramento, che ha visto passare il risultato operativo dai 744 mila euro del 2013 ai 2.877 mila euro, ed il risultato netto positivo, da 302 mila euro a 2.121 mila euro.

Tunnel Ferroviario del Brennero – TFB (86,10%)

L'oggetto della Società consiste nella "gestione della partecipazione al capitale sociale della Società Galleria di Base del Brennero BBT SE e dell'eventuale diverso soggetto promotore della galleria ferroviaria di base del Brennero".

I principali eventi dell'anno si riferiscono al rinnovo degli Organi societari ed a interventi sul Capitale Sociale nonché all'aumento della partecipazione nella Società BBT SE.

RFI SpA

In particolare, si segnala che in data 1 ottobre l'Assemblea dei Soci, in seduta straordinaria, ha deliberato il VI aumento di capitale in forma scindibile fino ad un massimo di 195.000.000 euro da eseguirsi entro il 31 dicembre 2015; ha inoltre deliberato la prima *tranche* di aumento del capitale pari a 53.000.000 euro e conferito mandato al Consiglio di Amministrazione di chiedere ai Soci le tranche successive in funzione delle effettive necessità della partecipata BBT SE.

In data 15 dicembre si è concluso il processo di esecuzione della prima *tranche* del VI aumento di capitale e in data 30 dicembre sono stati completati i relativi adempimenti pubblicitari di legge.

A tal proposito si ricorda che il capitale sociale complessivo al 31 dicembre 2014 ammonta a 248.791 mila euro ed è composto da n. 248.790.910 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna. La quota di spettanza di RFI a seguito della sottoscrizione delle quote inoplate ammonta a 214.199 mila euro, passando dall'85,79% all'86,10% del capitale complessivamente sottoscritto.

Nel 2014 TFB ha effettuato conferimenti in conto riserva di capitale alla partecipata BBT SE per un ammontare di 50.000.000 euro di cui 15.000.000 per le attività relative alla Fase IIA e 35.000.000 per le attività di Fase III. Detti conferimenti derivano da risorse residuali del V aumento di capitale eseguito al 31 dicembre 2013 e da quota parte della prima *tranche* del VI aumento di capitale eseguita nel quarto trimestre 2014.

TFB ha chiuso l'esercizio 2014 con un risultato economico positivo netto di 291 mila euro dovuto esclusivamente ai proventi finanziari derivanti dalle giacenze bancarie. Il risultato è stato leggermente inferiore rispetto all'esercizio precedente, in dipendenza delle differenti condizioni socio economiche espresse attraverso i tassi bancari.

La Società registra inoltre un risultato operativo negativo dovuto alle spese di gestione della società.

Nord-Est Terminal S.p.A. in liquidazione (51%)

In data 21 luglio 2009 l'Assemblea dei Soci, a seguito del protocollo di intenti del 7 maggio 2009, nel quale il socio di maggioranza RFI manifestava la necessità di un più efficiente riassetto organizzativo dei servizi all'interno degli impianti merci, ha deliberato la messa in liquidazione e la nomina del Collegio dei Liquidatori. Le attività di liquidazione sono iniziate il 5 agosto 2009, data in cui gli amministratori hanno redatto la loro ultima situazione patrimoniale ed i liquidatori hanno predisposto il bilancio iniziale di liquidazione adeguando i valori contabili in ottica di continuazione dell'attività a quelli di mercato secondo criteri di liquidazione. Le attività di liquidazione sono, al 31 dicembre 2014, ancora in corso. I liquidatori segnalano, in relazione ad uno dei procedimenti giudiziari in corso (tribunale di Brescia), che nel febbraio 2013 è avvenuto il rinvio a giudizio con cui è stata fissata la prima udienza nel mese di novembre 2013, dichiarata nulla per vizio di forma. È stata fissata una nuova udienza per il 31 ottobre 2014, rinviata dal giudice senza entrare nel merito al 16 gennaio 2015. Anche questa terza udienza è stata rinviata senza dibattimento alcuno al 6 giugno 2015. Si rimane in attesa della valutazione da parte del Tribunale circa la decisione delle assicurazioni delle tre società coinvolte (RFI, Nord Est Terminal e BolognaGru) di avviare un tentativo di transazione bonaria con la parte lesa per la liquidazione della stessa. Tale evento potrà incidere sulla valutazione della rischiosità della posizione della Società nell'ambito del procedimento. Relativamente allo stato di crediti e debiti, permane l'azione legale sui vecchi crediti di entità apprezzabile, per i quali si ritiene esistere la possibilità di recupero. La Società al 31 dicembre 2014 ha registrato una perdita di 34,7 mila euro, relativa alle spese sostenute per la gestione della liquidazione.

Con l'Assemblea, parte straordinaria, del 14 aprile 2014 gli azionisti hanno deliberato la riduzione del capitale sociale ad euro 200 mila. Nel rispetto del termine previsto dall'art. 2445 c.c. è stato dato seguito contabile a tale operazione a termini di legge. Non si sono manifestate nel periodo opposizioni. In occasione della medesima

RFI SpA

Assemblea, i liquidatori, in una "Memoria" sottoposta ai soci, hanno prospettato la possibilità di poter valutare la distribuzione ai soci, in misura proporzionale alla rispettiva partecipazione al capitale, per un massimo di circa 890 mila euro complessivi. In conseguenza di ciò, con lettera del 14 novembre 2014, i liquidatori comunicano ai soci di voler procedere alla ripartizione di un acconto sul risultato di liquidazione pari ad 850 mila euro.

Stante il parere favorevole del Collegio Sindacale, tra dicembre 2014 e febbraio 2015 i liquidatori hanno proceduto al versamento della somma anzidetta, di cui 433,5 mila euro di spettanza RFI.

AZIONI PROPRIE

La società non è in possesso di azioni proprie o della Controllante, né direttamente né tramite società fiduciaria o interposta persona, ai sensi dell'art. 2357 del Codice Civile.

PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

Indagini e procedimenti penali e procedimenti L. 231/2001

Procedimenti L. 231/2001

Non si registrano evoluzioni processuali rispetto a quelle esposte nel Bilancio 2013 relativamente ai procedimenti penali:

- 6305/09 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto a Viareggio il 29 giugno 2009, in fase dibattimentale, a seguito del rinvio a giudizio di tutti gli imputati e degli enti incolpati ex D.Lgs. 231/2001, disposto dal Giudice dell'udienza preliminare del 18 luglio 2013;
- 5643/10 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Sassari instaurato nel 2012 a seguito dell'incidento mortale occorso al macchinista del treno 8921 per impatto con un masso caduto in linea a seguito di evento franoso di eccezionale ed imprevedibile entità, in fase dibattimentale a seguito del rinvio a giudizio per i tre dipendenti di RFI e per la Società, nella qualità di responsabile civile ed amministrativo, all'udienza preliminare del 16 ottobre 2013;
- 4656/2009 RGNR pendente presso il Tribunale di Messina concernente ipotesi di lesioni colpose connesse a presunte violazioni di normativa antinfortunistica verificatesi in relazione ad evento occorso ad un dipendente in data 21 febbraio 2008 presso l'ex magazzino approvvigionamenti nazionale di Messina;
- 7906/2009 RGNR Procura della Repubblica presso il Tribunale di Latina concernente ipotesi di lesioni colpose, connesse a presunte violazioni di normativa antinfortunistica (evento del 10 agosto 2009) verificatesi nel corso di operazioni manutentive nei pressi di Fondi, per il quale sono stati iscritti nel registro degli indagati tre funzionari della Società nonché la persona giuridica RFI.

Il procedimento penale 18772/2008 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Firenze per l'incidento sul lavoro verificatosi in data 2 ottobre 2008 presso il cantiere di Firenze Castello, sospeso per sollevata questione di legittimità costituzionale dichiarata inammissibile con sentenza n.218 del 9 luglio 2014, riprenderà con lo svolgimento dell'udienza preliminare in data 16 aprile 2015 .

In relazione al procedimento penale 1933/2011 RGNR pendente presso la Procura della Repubblica di Latina per infortunio mortale occorso in data 25 febbraio 2011 ad un dipendente di una ditta esterna mentre stava

RFI SpA

svolgendo operazioni di abbattimento di arbusti presso il km 47+100 della tratta Campoleone – Cisterna di Latina, è in corso di svolgimento la fase dell'udienza preliminare con prossima udienza fissata al 22 aprile 2015.

Per quanto attiene al procedimento penale 9592/2008 RGNR pendente presso il Tribunale di Milano con RFI indagata ai sensi del D. Lgs. 231/2001, per l'investimento di un dipendente dell'ATI CLF, avvenuto sul cantiere di Milano Rho – Certosa in data 6 marzo 2008, è stata svolta l'istruttoria dibattimentale. Il Pubblico Ministero ha concluso chiedendo la condanna sia delle persone fisiche sia delle persone giuridiche. In data 26 giugno 2014 il Giudice ha emesso sentenza di assoluzione nei confronti di tutti gli imputati: "perché il fatto non sussiste" per le persone fisiche e "perché l'illecito amministrativo non sussiste" per RFI e per le altre persone giuridiche coinvolte. Il provvedimento è stato impugnato dal PM in relazione alle posizioni di tutti gli imputati eccetto che a quella di un dirigente per il quale la sentenza di assoluzione è passata in giudicato il 15 novembre 2014. L'udienza di Appello non è stata ancora fissata.

Con riferimento al procedimento penale n. 10095/2010 RGNR pendente presso la Procura di Catania per ipotesi di responsabilità amministrativa contestate a RFI in relazione all'infortunio sul lavoro occorso il 1 settembre 2008 a Motta Sant'Anastasia in cui hanno perso la vita due dipendenti di RFI, il dibattimento è in corso di svolgimento con udienza fissata in data 26 marzo 2015.

Il ricorso in Cassazione per il procedimento penale n. 10659/2008 RGNR, instaurato per gli stessi fatti, nei confronti dei quattro dipendenti di RFI facenti parte della squadra manutentiva coinvolta nel sinistro, conclusosi in fase di Appello con l'assoluzione degli imputati dal reato di calunnia, il nulla a procedere nei confronti di un dipendente per il reato di favoreggiamento personale e con la conferma della condanna per la fattispecie di omicidio colposo, è stato rigettato pertanto la sentenza di condanna è passata in giudicato in data 25 settembre 2014.

Nel procedimento penale n. 2554/13 RGNR Procura di Foggia riguardante ipotesi di responsabilità amministrativa a carico della Società in relazione all'infortunio mortale sul lavoro del 5 marzo 2010 occorso in agro di Cerignola, in cui ha perso la vita un dipendente della ditta Fersalento S.r.l., a seguito di richiesta di rinvio a giudizio formulata dal PM, è in corso di svolgimento l'udienza preliminare con prossima udienza fissata in data 23 aprile 2015.

Per gli stessi fatti è pendente in fase dibattimentale, nei confronti di un dipendente RFI e di due dipendenti della ditta Fersalento S.r.l., il procedimento penale n. 3253/2010 RGNR per omicidio colposo nel quale RFI è stata citata come responsabile civile.

Di recente è stato notificato alla Società l'avviso di conclusione indagini nell'ambito del procedimento penale 8374/2014 RGNR Procura di Ancona per ipotesi di responsabilità amministrativa ex D.Lgs.231/01 per l'infortunio mortale sul lavoro del 19 ottobre 2013 occorso nella Stazione di Ancona, in cui ha perso la vita un operaio della ditta esterna ICFP S.r.l.. Il sinistro è avvenuto nel corso di operazioni di lavaggio presso l'area della stazione ferroviaria denominata "platea di lavaggio nord – Scambietti". Dalla lettura dell'imputazione risulterebbe che l'operaio, alla guida del carrello lavaggio dotato di spazzola rotativa, percorreva il marciapiede per procedere al lavaggio cassa sul lato del treno in stazionamento. Al termine del lavaggio il veicolo, giunto sul tratto finale del marciapiede, fuoriusciva dallo stesso - perché in quel punto il marciapiede si restringeva - ribaltandosi sul lato destro. L'operaio a causa della ridotta visibilità del percorso dal posto del conducente si era dovuto affacciare dall'abitacolo slacciando la cintura di sicurezza, rimaneva incastrato tra la cabina del veicolo stesso e la sede ferroviaria, decedendo sul colpo. A seguito dei fatti in parola sono stati iscritti nel registro delle notizie di reato, con l'imputazione di omicidio colposo per violazione delle norme a tutela della sicurezza del lavoro, due dirigenti

RFI SpA

della Società, il datore di lavoro del deceduto della ditta ICFP e per responsabilità amministrativa ex d. lgs. 231/01 RFI, Trenitalia e la ditta ICFP S.r.l.. RFI si è ritualmente costituita in giudizio ai sensi di legge.

Altri procedimenti penali rilevanti

Il procedimento n. 3034/2012 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari relativo all'investimento da parte del treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a Livello (PPLL) Privato al km 155+849 della tratta Rossano C. – Mirto Crosia è in fase di indagini preliminari. Nel procedimento risultano indagati dipendenti/ex dipendenti di RFI, i titolari delle convenzioni disciplinanti l'attraversamento della sede ferroviaria mediante PPLL privato, il personale di bordo del treno ed una persona di nazionalità rumena. I reati contestati sono omicidio colposo e disastro ferroviario colposo.

In data 24 settembre 2012 al passaggio a livello sito al Km 710+403 della tratta Bari – Lecce nei pressi della stazione di Cisternino (BR) si è verificato un sinistro che ha coinvolto il Treno Frecciargento 9351 ed un autoarticolato. Nell'incidente è deceduto il macchinista e sono rimasti feriti lievemente 20 passeggeri. La Procura di Brindisi ha aperto il procedimento penale n. 6765/2012 RGNR a carico del conducente del veicolo per i delitti di omicidio colposo e disastro ferroviario. RFI si è costituita parte civile unitamente a Trenitalia. All'esito dell'udienza del 21 ottobre 2014 il Tribunale di Brindisi ha condannato l'imputato alla pena di anni quattro di reclusione, oltre pene accessorie, nonché al risarcimento dei danni subiti da RFI da liquidarsi in separato giudizio ed alla rifusione delle spese di costituzione e rappresentanza.

In data 17 luglio 2014 in prossimità del km 217+728 fra le stazioni di Falconara e Butera, il treno regionale 12852 proveniente da Gela e diretto a Caltanissetta investiva mortalmente tre agenti della manutenzione di RFI. A seguito dell'occorso veniva aperto presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Gela il procedimento penale n. 1430/2014 RGNR nei confronti di un dipendente di RFI in qualità di responsabile di linea della tratta Canicattì – Gela in ordine al reato di cui all'art. 589, 1, 2 e u. comma (Omicidio colposo in violazione della normativa a tutela della sicurezza del lavoro). Il procedimento si trova in fase delle indagini preliminari.

In data 12 gennaio 2014 nella Stazione di Santa Maria Novella veniva investito mortalmente un manovratore dipendente di Trenitalia durante le operazioni di manovra del treno 11747. Recentemente è stato notificato a carico di un dirigente di RFI il verbale di elezione di domicilio nell'ambito del procedimento penale n. 20765/2014 RGNR mod. 21 (inizialmente n. 356/2014 RGNR contro ignoti) innanzi alla Procura di Firenze per omicidio colposo in violazione di normativa a tutela della sicurezza del lavoro.

Arbitrati

Con riferimento alla evoluzione dell'arbitrato con la società Strabag (già ADANTI SpA, Capogruppo raggruppamento imprese composto da Consorzio Nazionale Cooperative di Produzione e Lavoro CIRO MENOTTI e Impresa di Costruzioni Ing. R. Pellegrini Srl) si evidenzia che l'udienza fissata l'8 ottobre 2013 per la precisazione delle conclusioni e rinviata al 27 maggio 2014, è stata ulteriormente rinviata d'ufficio al 20 gennaio 2015, con decisione motivata in ragione dell'eccessivo carico del ruolo generale. A tale udienza il Collegio ha trattenuto la causa in decisione assegnando i termini per il deposito della comparsa conclusionale (21 marzo 2015) e delle repliche (10 aprile 2015).

Pur a fronte dei suddetti esiti positivi, RFI ha ritenuto comunque opportuno opporre Reclamo, ai sensi dell'art. 825 c.p.c., avverso il provvedimento di esecutorietà del Lodo reso dal Tribunale di Roma.

RFI SpA

L'udienza su tale Reclamo si è tenuta, avanti la I Sez. Civ. della Corte di Appello, il 24 ottobre 2013 ma la Corte non ha assunto provvedimenti rinviando la discussione all'udienza del 26 giugno 2014, data nella quale la stessa ha disposto ulteriore rinvio al 28 maggio 2015 in attesa della sentenza sull'impugnazione del Lodo.

Arbitrati con *General Contractor*

L'esercizio 2013 è stato caratterizzato dalla definizione di tutti gli arbitrati in essere ed il riconoscimento ai *General Contractor* di una percentuale molto ridotta del *petitum* reclamato. I riconoscimenti in questione sono stati in larga prevalenza relativi a componenti che costituiscono un incremento del valore delle opere eseguite nonché degli interessi dovuti per il differito pagamento dei maggiori costi di costruzione.

Si riporta di seguito l'evoluzione giudiziale dei lodi impugnati.

Tratta AV/AC Torino – Milano

Subtratta Novara - Milano: 1° Arbitrato RFI – FIAT

A tal proposito si segnala che in merito al 1° arbitrato attivato nel 2008 dal *General Contractor* FIAT – Tratta AV/AC Torino – Milano Subtratta Novara – Milano, avente ad oggetto la richiesta di riconoscimento di maggiori oneri nonché di maggiori tempi di esecuzione della subtratta AV/AC Novara – Milano, RFI ha proceduto al pagamento dell'importo precettato (pari a 178,5 milioni di euro) ed a impugnare il Lodo depositando, in data 1 ottobre 2013 ed in data 11 ottobre 2013 ulteriori istanze cautelari non accolte con ordinanza della Corte di Appello di Roma in data 4 novembre 2013.

In data 31 dicembre 2013 FIAT ha depositato Comparsa di costituzione con impugnazione incidentale nel giudizio di appello. La prima udienza nel giudizio di impugnazione si è tenuta in data 24 gennaio 2014 e la causa è stata rinviata per la precisazione delle conclusioni all'11 luglio 2014, al cui esito la Corte ha trattenuto "la causa in decisione con termini di rito".

Dopo il deposito delle memorie conclusionali e delle relative repliche si è pertanto in attesa della sentenza della Corte di Appello di Roma.

Terzo Valico dei Giovi – *General Contractor* Consorzio COCIV

In merito alle richieste avanzate al Collegio Arbitrale dal Consorzio COCIV relativamente alle attività progettuali pregresse espletate dal Consorzio, si segnala che, in data 20 e 21 giugno 2013 il Collegio Arbitrale ha emesso il Lodo - non notificato a RFI da COCIV - con cui ha accertato e dichiarato che per le attività progettuali oggetto di causa spetta al Consorzio COCIV l'importo complessivo di 91,1 milioni di euro da maggiorarsi applicando alle singole componenti di tale importo l'indice ISTAT FOI dalle date precisate in motivazione fino alla pronuncia del Lodo ed ha conseguentemente condannato RFI al pagamento in favore del Consorzio stesso del predetto importo - al netto dell'importo di 80,0 milioni di euro (importo a suo tempo erogato a COCIV a titolo di anticipazione contrattuale in forza della Convenzione del 1991), da maggiorarsi applicando l'indice ISTAT FOI dal 6 dicembre 2000 alla data di pronuncia del Lodo.

Ai sensi di quanto previsto dall'Atto Integrativo RFI-COCIV dell'11 novembre 2011, nel mese di luglio 2013 RFI ha dato esecuzione al Lodo con il pagamento in favore del Consorzio COCIV dell'importo di 4,6 milioni di euro.

In data 17 settembre 2014 RFI ha notificato l'Atto di Impugnazione del Lodo arbitrale, l'udienza di comparizione è stata rinviata al 3 aprile 2015.