

Per il settore viaggiatori le previsioni della Commissione prevedono un consolidamento della mobilità complessiva delle persone che da una crescita dei viaggiatori-km ad un tasso medio annuo dell'1,6% del decennio 1990-2000 passa nel periodo 2000 al 2020 ad un tasso medio annuo dell'1,8%. Anche in questo caso, per la modalità ferroviaria si passa da un tasso medio annuo di crescita negativo registrato nel decennio 1990-2000 (-2,6%), ad una crescita media annua pari all'1% per il periodo 2000-2020.

Nel 2006 la domanda di trasporto ferroviario in Europa, sulla base degli ultimi dati provvisori diffusi recentemente dall'UIC, è stata caratterizzata da una generalizzata ed intensa vivacità, che ha riguardato sia il settore viaggiatori che quello merci: i viaggiatori-km che nel 2005 erano cresciuti dell'1,6% nel 2006 crescono del 3%; per quanto riguarda le merci si è passati da una flessione nel 2005 delle tonnellate-km del 2,2% ad una crescita nel 2006 del 4,8%.

Quasi tutte le imprese ferroviarie nel 2006 hanno conseguito positivi risultati di traffico, pur tuttavia l'entità delle performance ottenute evidenzia tassi di crescita molto differenziati.

In particolare, nel settore viaggiatori fra le principali reti ferroviarie, aumenti dei volumi in viaggiatori-km superiori alla media europea (+3%) si riscontrano per le ferrovie britanniche (ATOC: + 4,7%), svizzere (CFF: + 5,6%), e tedesche (DBAG: +3,5%); le ferrovie francesi (SNCF) presentano una crescita pari a quella della media europea, mentre aumenti più contenuti si osservano per le ferrovie spagnole (RENFE: +2,4%) e austriache (OeBB: +1,2%).

Nel settore merci, rilevante è la crescita nei volumi delle tonnellate-km registrata dalle ferrovie tedesche +10,5% e da quelle svizzere CFF con + 7,5%. Le ferrovie belghe ed austriache presentano tassi di crescita rispettivamente del 4,8% e 4,1%, mentre in ripresa è il traffico merci delle ferrovie francesi e spagnole che, nel 2006, ritornano a segnare tassi di crescita positivi, anche se abbastanza contenuti (rispettivamente + 0,5% e +1,2%).

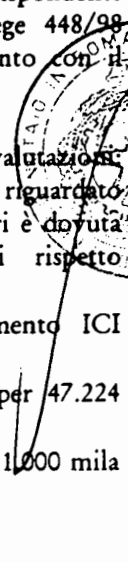
## ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

### Conto economico riclassificato

|  | (in migliaia di euro) |             |            |
|--|-----------------------|-------------|------------|
|  | 2006                  | 2005        | Differenze |
| <b>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>                      | 1.400.541             | 1.144.274   | 256.267    |
| - Ricavi da traffico   | 1.074.013             | 828.669     | 245.344    |
| - Altri ricavi   | 326.528               | 315.605     | 10.923     |
| <b>Ricavi da Stato e da altri Enti</b>                               | 901.866               | 1.289.467   | (387.601)  |
| - Contratto di programma   | 901.766               | 1.289.100   | (387.334)  |
| - Altri contributi in c/esercizio                                    | 100                   | 367         | (267)      |
| <b>Ricavi operativi</b>  | 2.302.407             | 2.433.741   | (131.334)  |
| <b>Costo del lavoro</b>  | (1.595.845)           | (1.582.173) | (13.672)   |
| <b>Altri costi</b>   | (1.265.182)           | (1.211.005) | (54.177)   |
| <b>Capitalizzazioni - variazione rimanenze</b>                       | 447.894               | 397.329     | 50.565     |
| <b>Costi operativi</b>   | (2.413.133)           | (2.395.849) | (17.284)   |
| <b>MARGINE OPERATIVO LORDO</b>                                       | (110.726)             | 37.892      | (148.618)  |
| <b>Ammortamenti netti e svalutazioni cespiti</b>                     | (454.770)             | (958.398)   | 503.628    |
| <b>Utilizzo fondi rettifica ammortamenti</b>                         | 454.770               | 958.398     | (503.628)  |
| <b>Accantonamenti netti e svalutazioni crediti attivo circolante</b> |                       |             |            |
| - Accantonamenti netti   | (99.568)              | (104.748)   | 5.180      |
| - Svalutazione attivo circolante                                     | (8.157)               | (8.436)     | 279        |
| <b>Saldo proventi/oneri diversi</b>                                  | 57.013                | 54.414      | 2.599      |
| <b>RISULTATO OPERATIVO</b>   | (161.438)             | (20.878)    | (140.560)  |
| <b>Saldo gestione finanziaria</b>                                    | 21.660                | 21.727      | (67)       |
| <b>Componenti straordinarie nette</b>                                | (31.188)              | 25.810      | -56.998    |
| <b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>  | (170.966)             | 26.659      | (197.625)  |
| <b>Imposte sul reddito</b>   | (26.000)              | (26.500)    | 500        |
| <b>RISULTATO DELL'ESERCIZIO</b>                                      | (196.966)             | 159         | (197.125)  |

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

- ✓ incremento di 256.267 mila euro dei ricavi delle vendite e delle prestazioni determinato dai seguenti fattori:
  - incremento dei “Ricavi da traffico” per 245.344 mila euro imputabile principalmente all'incremento del pedaggio (237.255 mila euro) per:
    - ✓ mancata applicazione dello sconto riconosciuto in passato alle IF (finanziato dal MEF con contributi in conto esercizio nell'ambito del CdP e non più riconosciuto ad RFI come illustrato al paragrafo precedente), che nell'esercizio 2005 ammontava a 169.861 mila euro;
    - ✓ aumento dei treni-chilometro che passano da n° 337.539 dell'esercizio 2005 a n° 344.699 del 2006;
    - ✓ entrata in pre-esercizio dell'AV/AC che ha generato maggiori ricavi da pedaggio per 15.307 mila euro, di cui 11.615 mila euro sulla tratta Roma-Napoli e 3.692 mila euro sulla tratta Torino-Novara;
  - incremento di 10.923 mila euro degli “Altri ricavi” imputabile principalmente all'aumento delle prestazioni di lavori e forniture verso il mercato esterno relativamente a maggiori lavori verso il Comune di Roma ed il Comune di Torino, nonché alle maggiori prestazioni sanitarie richieste da Trenitalia, nonché alle maggiori vendite di materiali diversi;
  
- ✓ decremento di 387.601 mila euro dei contributi da Stato ed altri Enti, relativi ai contributi in conto esercizio per il 2006 (cap. 1541 del Bilancio dello Stato): tali contributi sono stati iscritti per un importo complessivo di competenza al 31 dicembre 2006 pari a 901.766 mila euro, in misura pari a quanto stabilito dalla legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Legge Finanziaria 2006);
  
- ✓ incremento di 13.672 mila euro del costo del lavoro, determinato principalmente dall'incremento del costo per l'adeguamento dei minimi a seguito del rinnovo del CCNL per il biennio 2005/2006, con correlato aumento anche del TFR. In particolare l'incremento della voce “Altri costi del personale” è imputabile principalmente alla contabilizzazione degli oneri liquidati al personale per il rinvio del pensionamento, meglio conosciuti come “*SuperBonus*” ex lege 243/2004, precedentemente erogati all'INPS e contabilizzati nella voce “Oneri sociali”;
  
- ✓ incremento di 54.177 mila euro degli altri costi dovuto principalmente all'effetto combinato di:
  - incremento dei costi per acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (171.004 mila euro), al netto dei contributi sostitutivi del regime tariffario speciale riferiti all'energia elettrica (90.639 mila euro), da porre in correlazione con i maggiori volumi di

- investimenti sia sulla rete storica che sull'AV/AC che hanno comportato un maggior impiego di materiali e costi interni;
- incremento dei costi per servizi di 23.012 mila euro;
  - decremento dei costi per godimento beni di terzi di 5.618 mila euro;
  - decremento di 32.674 mila euro della variazione delle rimanenze di materie prime;
  - decremento netto residuo di 8.864 mila euro degli oneri diversi di gestione al netto delle sopravvenienze passive della gestione caratteristica;
- ✓ incremento di 50.565 mila euro delle capitalizzazioni dovuto ai seguenti fattori, come più approfonditamente descritto nel paragrafo inerente gli "Investimenti" della Relazione sulla Gestione:
- maggior produzione di attività di investimento rispetto all'esercizio 2005 per la rete storica;
  - avvio di nuovi progetti riguardanti il rinnovo dell'armamento e di nuove tecnologie;
  - aggiornamento dei prezzi standard nel corso dell'esercizio 2006, dovuto all'aumento dei prezzi per i materiali costituiti da materie prime (in particolare rame);
- ✓ decremento di 503.629 mila euro degli ammortamenti e del corrispondente utilizzo dell'apposito fondo Integrazione e ristrutturazione ex lege 448/98 determinato dall'applicazione della nuova modalità di ammortamento con il metodo a quote variabili introdotta dalla Legge Finanziaria 2006;
- ✓ decremento pari a 5.180 mila euro degli accantonamenti e le svalutazioni; l'accantonamento al fondo svalutazione crediti di 8.157 mila euro ha riguardato clienti ordinari e la posta di accantonamenti al fondo rischi ed oneri è dovuta principalmente all'effetto combinato delle seguenti variazioni rispetto all'esercizio precedente:
- accantonamento dell'esercizio per costi di accatastamento ICI Stazioni per 50.000 mila euro;
  - riduzione accantonamenti per contenzioso del lavoro per 47.224 mila euro;
  - minori accantonamenti per contenzioso civile per circa 11.000 mila euro;
  - accantonamenti di natura residuale su fondi rischi minori;
- ✓ incremento pari a 2.599 mila euro del saldo proventi ed oneri diversi determinato principalmente dall'effetto combinato di:
- riduzione delle sopravvenienze attive inerenti aggiornamenti di stime pari ad 17.697 mila euro e aumento delle plusvalenze ordinarie pari ad 21.343 mila euro;
- 

- aumento delle sopravvenienze passive inerenti aggiornamenti di stime pari ad 536 mila euro e delle perdite su crediti pari a 510 mila euro;
- ✓ decremento netto pari a 67 mila euro del saldo della gestione finanziaria dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:
  - incremento dei “proventi finanziari da partecipazioni in imprese controllate” pari a 11.093 mila euro è determinato dalla differenza tra il valore della partecipazione nella Società TFB costituita nel 2006 ed il valore della stessa determinato dalla relazione di stima giurata di cui all'art. 2343 cc;
  - decremento dei “proventi finanziari verso la Controllante” di 11.816 mila euro determinato sia dal decremento degli interessi attivi sul conto corrente intersocietario (7.522 mila euro), conseguente alle minori giacenze, che del decremento degli interessi sul credito IVA richiesta a rimborso (4.294 mila euro), a seguito del rimborso effettuato in corso d'anno per 383.827 mila euro.

Inoltre la posta risente della differente modalità di contabilizzazione degli interessi passivi sul finanziamento ISPA per la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria per il sistema AV/AC disposta dalla Legge Finanziaria 2006 che prevede la definizione degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura lungo l'intera durata della Concessione come una componente dell'investimento ammortizzabile, come anche evidenziato nella Sezione 2 della Nota Integrativa.

- ✓ decremento di 56.998 mila euro del saldo delle componenti straordinarie nette. In particolare le “Sopravvenienze attive” hanno riguardato principalmente:
  - l'escussione di polizze fidejussorie prestate a garanzia dell'appalto affidato all'ATI CIR Costruzioni a seguito del recesso della stessa dal contratto per 16.212 mila euro;
  - riduzione dei debiti per “indennità di buonuscita ex OPAFS” (13.482 mila euro);
  - 2.963 mila euro per penali attive relative all'esercizio 2005 applicate alle IF conseguenti all'attivazione del sistema di *Performance Regime*, di cui 2.864 mila euro verso società del gruppo, principalmente Trenitalia, e € 99 mila verso il mercato esterno;
  - recupero di premi relativi a polizze garanzia appalti verso Generali Assicurazioni per 5.381 mila euro;
  - indennizzi assicurativi a seguito di sinistri o furti, avarie, risarcimento infortuni e altro (7.567 mila euro) e risarcimento danni;
  - accertamenti di interessi di mora su crediti anni precedenti per locazioni ed attraversamenti e parallelismi, integralmente svalutati in sede di adeguamento del fondo svalutazione crediti (4.122 mila euro);

Tra le “Sopravvenienze passive” si segnalano:

- rimborso parziale a TAV dei diritti di superficie su spazi occupati per 1.141 mila euro;
- accantonamento al fondo incentivi all’esodo per 100.000 mila euro;
- 2.266 mila euro regolazione contabile relativa a IVA su fatture di anni precedenti;
- 1.298 mila euro per emissione di note credito su canoni di natura immobiliare verso terzi;
- 529 mila euro relativi a penali passive dell’esercizio 2005 verso le IF conseguenti all’attivazione del sistema di Performance Regime, di cui 501 mila euro verso società del gruppo, principalmente Trenitalia e 28 mila euro verso il mercato esterno; per maggiori informazioni sul sistema di Performance Regime si rinvia al paragrafo “Rapporto con i clienti” della Relazione sulla gestione;
- 2.327 mila euro per la fornitura di energia elettrica dell’anno 2004 sulle linee transfrontaliere, a seguito della stipula (giugno 2006) di una convenzione con le Ferrovie Svizzere con durata novennale.

**Stato patrimoniale riclassificato**

|   | (in migliaia di euro) |                    |                  |
|---|-----------------------|--------------------|------------------|
|   | 31.12.2006            | 31.12.2005         | Differenze       |
| <b>ATTIVITA'</b>                                  |                       |                    |                  |
| Capitale circolante netto gestionale              | (1.811.170)           | (1.463.441)        | (347.729)        |
| Altre attività nette                              | 3.023.582             | 2.025.988          | 997.594          |
| <b>Capitale circolante</b>                        | <b>1.212.412</b>      | <b>562.547</b>     | <b>649.865</b>   |
| Immobilizzazioni tecniche                         | 58.429.523            | 53.748.477         | 4.681.046        |
| Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie | 3.575.983             | 6.786.663          | (3.210.680)      |
| Fondo ristrutturazione e rettifica cespiti        | (23.940.596)          | (22.487.937)       | (1.452.659)      |
| <b>Capitale immobilizzato netto</b>               | <b>38.064.910</b>     | <b>38.047.203</b>  | <b>17.707</b>    |
| TFR   | (1.212.819)           | (1.207.551)        | (5.268)          |
| Altri fondi                                       | (3.575.552)           | (5.416.058)        | 1.840.506        |
| <b>TFR e Altri fondi</b>                          | <b>(4.788.371)</b>    | <b>(6.623.609)</b> | <b>1.835.238</b> |
| <b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>                   | <b>34.488.951</b>     | <b>31.986.141</b>  | <b>2.502.810</b> |
| <b>COPERTURE</b>                                  |                       |                    |                  |
| Posizione finanziaria netta a breve               | 72.741                | (1.697.417)        | 1.770.158        |
| Posizione finanziaria netta a medio/lungo         | 1.118.180             | 214.568            | 903.612          |
| <b>Posizione finanziaria netta</b>                | <b>1.190.921</b>      | <b>(1.482.849)</b> | <b>2.673.770</b> |
| <b>Mezzi propri</b>                               | <b>33.298.030</b>     | <b>33.468.990</b>  | <b>(170.960)</b> |
| <b>COPERTURE</b>                                  | <b>34.488.951</b>     | <b>31.986.141</b>  | <b>2.502.810</b> |

Dall'analisi dello Stato Patrimoniale riclassificato si segnalano significative variazioni delle Coperture e del Capitale Investito Netto.

La consistente variazione del Capitale Investito Netto (CIN) di 2.502.810 mila euro risulta dall'effetto combinato dell'incremento del Capitale circolante di 649.865 mila euro, dell'incremento del Capitale immobilizzato netto di 17.707 mila euro e del decremento del TFR ed Altri fondi di 1.835.238 mila euro.

L'incremento del Capitale immobilizzato netto è determinato dalle seguenti variazioni:

- incremento delle Immobilizzazioni tecniche (4.681.046 mila euro) per effetto sia dei maggiori investimenti, che dell'incremento degli *asset* di cui RFI è risultata beneficiaria a seguito della scissione Ferrovie Real Estate e delle scissioni TAV (tratte Roma-Gricignano, Torino-Novara e Modena-Bologna);

- decremento della posta Partecipazioni (3.210.680 mila euro) principalmente in conseguenza della riduzione della partecipazione nella società controllata TAV per effetto delle scissioni di cui al punto precedente;
- incremento del Fondo di ristrutturazione (1.452.659 mila euro) a seguito della riclassifica in tale posta del fondo interessi intercalari per 1.920.192 mila euro parzialmente compensata dall'utilizzo del fondo per le minusvalenze ordinarie (9.333 mila euro) e straordinarie (3.430 mila euro) da radiazioni cespiti e per gli ammortamenti dell'anno (454.769 mila euro).

L'incremento del Capitale circolante è determinato dalle seguenti variazioni:

- incremento del Capitale circolante netto gestionale (347.729 mila euro) per effetto principalmente di:
  - incremento di crediti commerciali (36.650 mila euro);
  - maggiori debiti commerciali (407.454 mila euro) principalmente verso fornitori e imprese controllate;
  - maggiori rimanenze (23.075 mila euro) attribuibile principalmente all'incremento delle giacenze di materiale destinato agli impianti elettrici, materiale d'armamento ed investimenti, nonché all'andamento dei prezzi delle quotazioni del rame;
- incremento delle Altre attività nette (997.594 mila euro) principalmente per effetto di:
  - maggiori crediti iscritti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (624.150 mila euro) derivanti dall'effetto combinato delle seguenti componenti:
    - riduzione dei crediti per Contratto di Programma cap. 1541 per 210.878 mila euro a seguito degli incassi di crediti pregressi avvenuti nel corso dell'anno;
    - iscrizione di nuovi crediti per interessi per 101.037 mila euro per i contributi destinati alla copertura degli oneri finanziari sugli investimenti per l'Alta Velocità/Alta Capacità;
    - iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto impianti per 1.233.875 mila euro parzialmente ridotti per 512.626 mila euro dagli acconti non ancora portati a riduzione delle Immobilizzazioni nel corso dell'anno;
    - iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto esercizio relativi al cap. 1541 per l'anno in corso per 12.742 mila euro;
  - maggiori crediti verso la controllata TAV per effetto delle scissioni (490.229 mila euro);
  - riduzione dei crediti immobilizzati per 113.998 mila euro dovuta principalmente allo svincolo del pignoramento promosso su istanza di un fornitore.

Il decremento della voce TFR ed Altri fondi è determinato principalmente dalla variazione del fondo rischi ed oneri rispetto all'esercizio precedente per l'effetto combinato di:

- riclassifica dal fondo interessi intercalari (1.920.192 mila euro) al Fondo Integrazione fondo ristrutturazione;
- accantonamento al fondo per incentivi all'esodo (100.000 mila euro);
- costi accatastamento ICI stazioni (50.000 mila euro);
- riduzione fondo rischi valorizzazioni a seguito della scissione di Ferrovie Real Estate (5.007 mila euro);
- minore accantonamento contenzioso del lavoro (47.224 mila euro);
- minore accantonamento al contenzioso civile (11.000 mila euro) ed altre variazioni su fondi rischi di natura residuale;
- riduzione per utilizzi dell'anno.

Le Coperture aumentano per l'effetto combinato dell'incremento della Posizione finanziaria netta pari a 2.502.810 mila euro e del decremento dei Mezzi propri pari a 170.960 mila euro.

L'incremento della Posizione finanziaria netta è determinato dai seguenti fattori:

- aumento della Posizione finanziaria netta a medio/lungo (903.612 mila euro) per effetto dell'aumento dei debiti verso banche (1.118.180 mila euro), di cui 54.007 mila euro verso banca OPI a seguito della scissione Ferrovie Real Estate, 914.173 mila euro verso la banca BEI a seguito della scissione TAV (tratta Roma-Gricignano) e 150.000 mila euro verso la Banca di Roma relativo al debito stipulato il 3 agosto 2006; parzialmente compensato dal decremento dei debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti;
- decremento della Posizione finanziaria netta a breve (1.770.158 mila euro) per effetto principalmente:
  - della variazione negativa sul conto corrente intersocietario fruttifero ed infruttifero a seguito dei pagamenti fatti a terzi e a società del Gruppo (1.449.766 mila euro);
  - della riduzione dei versamenti da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze dei contributi da Contratto di Programma (387.335 mila euro);
  - dall'incremento dei debiti sul finanziamento verso la banca BEI (47.396 mila euro) a seguito della scissione TAV (tratta Roma-Gricignano); parzialmente compensato dall'incremento della disponibilità sul conto corrente infruttifero per i versamenti effettuati dal MEF a fine anno per contributi non ancora transitati sul conto corrente intersocietario (100.000 mila euro).

Il decremento dei Mezzi propri deriva dall'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- perdita dell'esercizio (196.966 mila euro);
- incremento del capitale sociale per effetto della scissione Ferrovie Real Estate (46.006 mila euro);
- aumento di capitale deliberato dall'Assemblea Straordinaria di RFI in data 20.7.2006 (50.000 mila euro);
- riduzione a seguito della scissione Ferrovie Real Estate del 4.8.2006 (70.000 mila euro).

## **INFRASTRUTTURA**

### **Generalità**

La rete ferroviaria italiana è classificata, sotto il profilo della circolazione, in Fondamentale, Complementare ed AV/AC.

La rete fondamentale si caratterizza per alta densità di traffico ed elevata qualità dell'infrastruttura e comprende le direttrici internazionali e gli assi di collegamento fra le principali città italiane.

La rete complementare è invece caratterizzata da livelli di densità e prestazioni dell'infrastruttura inferiori e costituisce la maglia di collegamento nell'ambito dei bacini regionali, svolgendo altresì una funzione di connessione tra le principali direttrici.

La rete AC/AV è un sistema integrato con la rete fondamentale dedicato al traffico viaggiatori veloce di collegamento tra le principali aree metropolitane del paese e al trasporto delle merci di qualità in determinate fasce orarie: presenta caratteristiche infrastrutturali e di segnalamento che consentono velocità pari o superiori a 250 km/h e garantiscono la piena interoperabilità ferroviaria.



### Evoluzione dell'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31 dicembre 2006 è di km. 16.297.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km. 11.457 pari al 70,3% del totale. L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è di km. 6.898 pari al 42,3% del totale.

La rete fondamentale, composta da linee e da nodi, è di km. 7.526 pari al 46,2% del totale.

| Principali indicatori di produttività |        |        |
|---------------------------------------|--------|--------|
|                                       | 2006   | 2005   |
| Treni x km giorno x km binario        | 49     | 51     |
| Treni x km giorno x km linea          | 70     | 71     |
| Treni x km anno x agente              | 10.010 | 9.470  |
| Treni x km anno x agente Circolazione | 26.489 | 25.494 |
| km di linea x agente Circolazione     | 0,48   | 0,44   |
| km di linea per agente Circolazione   | 1,27   | 1,2    |

### Indisponibilità dell'infrastruttura

In merito agli indicatori di *performance* dell'infrastruttura ferroviaria che valutano la durata delle anomalie responsabili del ritardo dei treni rispetto agli oggetti di manutenzione che compongono l'infrastruttura stessa, divisi per importanza di linea (Linea A, B, C, D<sup>1</sup>), sono riportati di seguito i dati relativi all'anno 2006 rispetto al precedente anno 2005:

| LINEA | INDICATORI<br>Anno 2005 | INDICATORI<br>Anno 2006 |
|-------|-------------------------|-------------------------|
| A     | 36                      | 32                      |
| B     | 35                      | 33                      |
| C     | 30                      | 28                      |
| D     | 16                      | 13                      |

Gli indicatori di *performance* dell'infrastruttura ferroviaria vengono calcolati sulla base dei minuti di ritardo in rapporto alla consistenza degli impianti (variabile secondo la natura dell'impianto).

L'anno 2006 registra un miglioramento in termini di durata del guasto responsabile del ritardo dei treni rapportato agli oggetti della manutenzione rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

<sup>1</sup> Il gruppo A è riferito a tratte significative viaggiatori e merci di grande intensità e rilevanza commerciale; il gruppo B è riferito a linee interessate dal traffico internazionale e nazionale a lunga percorrenza; il gruppo C è riferito alle restanti linee elettrificate; il gruppo D è riferito alla rete non elettrificata.

### Logistica e magazzini

Il valore complessivo delle scorte di RFI al 31 dicembre 2006 si è attestato a circa 150 milioni di euro (valutazione a prezzo standard 2006), valore che risulta in aumento rispetto al saldo 2005 pari a 134 milioni di euro. L'aggiornamento dei prezzi *standard* per il 2006 ha incrementato il valore iniziale delle scorte, al 1° gennaio, a 136,5 milioni di euro, con un aumento di circa il 2% dovuto all'aumento dei prezzi di acquisto rilevati nel corso del 2005 soprattutto per i materiali costituiti da materie prime (in particolare rame) che nel mercato internazionale presentano un rilevante *trend* in aumento.

I settori di mercato dei principali materiali acquistati (ferrosi e non ferrosi) sono stati caratterizzati anche per il 2006 dall'incremento dei costi delle materie prime, ed in particolare riferibili al rame ed ai prodotti petroliferi che, come è noto, influenzano i costi di trasporto e quelli dei materiali derivati dal petrolio (materie plastiche).

In particolare si segnala l'incremento registrato dalle quotazioni del rame, utilizzato per la fornitura dei conduttori. Tali quotazioni, rilevate dal London Metal Exchange e attribuite alla nota "bolla" speculativa del settore di produzione, si sono ripercosse sul prezzo finale di acquisto con variazioni percentuali dal +20% fino al +100%, in base all'incidenza della materia prima.

Al riguardo occorre anche segnalare che tali sensibili variazioni dei prezzi di mercato hanno comportato un disallineamento tra il valore delle rimanenze del magazzino civilistico e gestionale.

Come noto, il magazzino civilistico valorizzato a prezzo *media mobile*, mediante l'aggiornamento del valore delle scorte già esistenti in magazzino sulla base del prezzo di acquisto di nuovi materiali, consente l'adeguamento costante del magazzino producendo effetti a conto economico in tempo reale. Il magazzino gestionale, valorizzato a prezzo *standard*, è fortemente influenzato dalle oscillazioni dei prezzi di mercato. Pertanto, per consentire l'aggiornamento in corso d'anno del prezzo *standard*, necessario anche per capitalizzare il maggior costo di impiego del rame utilizzato per gli investimenti nell'anno 2006, si è proceduto al ricalcolo automatico del prezzo *standard*, modificando il prezzo del materiale, lasciando invariate le quantità impiegate e riducendo la differenza tra il valore del magazzino civilistico e gestionale (delta prezzo *standard*/*media mobile*).

C'è da evidenziare, inoltre, che nel corso del 2006 si sono verificati numerosi furti di rame che hanno riguardato sia l'esercizio (lungo linea) sia i depositi che hanno subito un incremento del 257% rispetto al 2005, passando da 556 furti a 1.430, con un danno complessivo (diretto ed indiretto) per RFI di circa €11 milioni.

Per contrastare questo fenomeno, il cui verificarsi oltre a danni materiali è causa di notevoli disagi per i viaggiatori, RFI ha collaborato con il Servizio di Polizia Ferroviaria per la realizzazione di mirati interventi nelle zone di maggior incidenza del fenomeno. Anche le tratte del servizio dell'AV/AC Roma-Napoli e Torino-Novara hanno subito delle interruzioni a causa del verificarsi di furti rame: al riguardo sono state attivate le procedure per l'applicazione di specifiche misure per la tutela di tali *asset* strategici per il servizio ferroviario.

### Officine nazionali

Gli impianti produttivi di RFI sono attualmente così organizzati:

- Officina Nazionale Armamento, con sede a Pontassieve che nel 2006 ha sviluppato n. 98.417 ore di produzione diretta per 1.825 scambi equivalenti;
- Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche, con sede a Bologna che nel 2006, ha sviluppato 105.029 ore di produzione diretta;
- Officina Nazionale Mezzi d'Opera di Catanzaro Lido che nel 2006 ha sviluppato n. 73.538 ore di produzione diretta.

A cura delle Officine Nazionali di Pontassieve e di Bologna, sono stati immessi alle scorte, a seguito di ordini di produzione, materiali per un valore complessivo di circa 39,4 milioni di euro (valutazione a prezzo *standard* 2006) relativi alla costruzione, principalmente, di deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature per sottostazioni elettriche (SSE) e per impianti di segnalamento e sicurezza (IS).

### LE STAZIONI

#### A) Le stazioni in gestione diretta di RFI

Le stazioni direttamente gestite da RFI (circa 2.300) sono state oggetto di numerosi interventi sia di manutenzione ordinaria sia straordinaria volti a migliorare l'immagine delle stazioni dal punto di vista del decoro, delle pulizie e del funzionamento degli impianti di stazione nonché della fruibilità dei servizi offerti.

#### Decoro

Nel corso del 2006 sono stati pianificati ed eseguiti nelle stazioni una serie di interventi che, oltre ad avere come obiettivo il miglioramento del decoro delle stazioni sono stati anche mirati a prevenire aggravamenti di situazioni critiche per il decoro stesso.

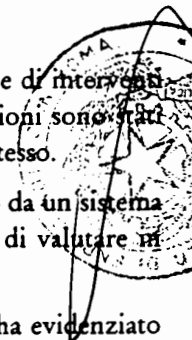
Il livello del Decoro delle stazioni è continuamente tenuto sotto controllo da un sistema di monitoraggio che offre l'opportunità ad ogni singolo compartimento di valutare in tempo reale le proprie *performance* gestionali.

Nel corso del corrente anno, il livello del grado di decoro delle stazioni ha evidenziato un miglioramento rispetto al 2005, portando il valore medio a livello complessivo di rete da 59,11 a 60,94 (indicatore di *performance*).

#### Manutenzione (ordinaria e straordinaria)

Gli interventi realizzati nel corso del 2006 sono stati orientati alle aree a maggior impatto sulla clientela, ponendo maggior attenzione a quelle aree aperte al pubblico come atri, marciapiedi e pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso nonché alle aree di interscambio e di accesso ai fabbricati viaggiatori.

Tali interventi sono stati pertanto accelerati nell'ottica di migliorare il livello di fruibilità e la qualità dei servizi offerti in stazione; sono state ulteriormente accelerate le attività di



cantierizzazione per gli interventi di manutenzione straordinaria e rifunzionalizzazione ed aperti numerosi cantieri e completati i lavori già in essere.

Sono stati effettuati interventi di riqualificazione dei fabbricati viaggiatori, in alcuni casi con interventi di sistemazione delle aree esterne ed è stata completata la realizzazione delle nuove fermate di Milano Romolo, Lastra a Signa, Badesse, S. Gavino, S. Chiara (linea Mestre-Trento), Fiera di Roma, Parco Leonardo, Quattro Venti, Bocale.

Nell'ambito del piano nazionale che prevede il completo adeguamento nel triennio della rete fondamentale nonché dei principali nodi metropolitani sono stati realizzati sottopassi e innalzamento e/o adeguamento a norma dei marciapiedi in numerose stazioni della rete.

Sono inoltre stati eseguiti interventi per migliorare la fruibilità dei servizi e la sicurezza nelle stazioni in particolare per l'illuminazione e la segnaletica fissa, di orientamento e di sicurezza.

Particolare attenzione e priorità è stata posta, in linea con la Carta dei Servizi, all'accessibilità in stazione con particolare attenzione alle persone diversamente abili realizzando numerosi interventi di abbattimento delle barriere architettoniche come piattaforme elevatrici, ascensori, rampe di accesso, in numerose stazioni.

### **Pulizie e Servizi Appaltati**

Nel corso del 2005 e nei primi mesi del 2006 si è provveduto alla rivisitazione, stesura e successiva messa in gara dei contratti di pulizia che, sulla base delle positive esperienze condotte su alcuni Compartimenti, sono stati rimodulati inserendo anche l'attività di mantenimento del decoro.

Pertanto, nel corso del 2006 sono state effettuate sia le attività propedeutiche alle operazioni di aggiudicazione che a quelle del cambio appalto e cioè predisposizione della documentazione, emissione dei bandi, valutazione tecnico economica delle offerte, aggiudicazione provvisoria e definitiva, cambio appalto.

L'obiettivo posto alla base del nuovo impianto contrattuale è quello di incrementare il livello di qualità del servizio offerto attraverso nuove modalità di espletamento della gara (criterio di scelta secondo l'offerta economicamente più vantaggiosa) ma soprattutto attraverso un articolato contrattuale che oltre alle attività tipiche delle pulizie prevede anche quelle del mantenimento del decoro e che oltre ai tradizionali sistemi di valutazioni delle prestazioni (controlli delle prestazioni rese e dei controlli statistici di qualità) prevede anche una correlazione alle indagini di *customer satisfaction* sulla base delle quali vengono attribuiti *Bonus/Penalties* e concesse o negate le eventuali proroghe contrattuali previste in contratto.

**B) Il network Grandi Stazioni (GS)**

La gestione del Contratto RFI-Grandi Stazioni è stata implementata nel corso del 2006 con l'obiettivo di realizzare procedure atte a definire al meglio tutti gli aspetti affidati contrattualmente a Grandi Stazioni.

Il 24.10.2005 è stato firmato un Atto Ricognitivo tra RFI e GS che ha avuto l'obiettivo di definire una serie di criticità emerse nel corso della gestione passata del contratto stesso, con impatto sia sul Piano degli Investimenti che sul conto esercizio, e nel corso del 2006, a seguito di tale accordo, sono state messe in atto le azioni gestionali conseguenti.

Il 20.04.2006 è stato stipulato tra RFI e GS un nuovo Accordo per la definizione dei criteri di attribuzione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria ed è in corso di esame il "programma triennale degli interventi" che permetterà di realizzare una serie di interventi di manutenzione in particolare nelle aree a carattere ferroviario in modo tale da garantire un buon livello di decoro delle stazioni.

Nel corso del 2006 è stato posto in essere un processo di delega verso le strutture territoriali di RFI relativamente alle attività di verifica di una corretta gestione dell'*asset*, della qualità del servizio, degli aspetti economico-gestionali (occupazione delle aree, ripartizione oneri condominiali, gestione utenze, etc.) nonché della puntuale effettuazione delle prestazioni rese.

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti, proseguono i lavori sui cantieri avviati a Torino Porta Nuova, Milano Centrale e Napoli Centrale che hanno tuttavia registrato difficoltà operative in fase di avvio.

A seguito di ritardi nell'approvazione definitiva dei progetti da parte del CIPE (interventata nel mese di aprile u.s.) sono tuttora in corso le attività negoziali relative agli ulteriori Appalti che hanno per oggetto sia gli interventi di riqualificazione, sia le cosiddette "infrastrutture complementari" (finanziate con Legge Obiettivo), oltre alle attività di conduzione e manutenzione degli impianti.

**C) Il network Centostazioni**

La gestione del Contratto tra RFI-Centostazioni, essendo ormai consolidata la completa autonomia gestionale della Società, è stata orientata alla verifica sulle singole stazioni degli effetti dell'applicazione del Contratto di *Global Service* in termini di livello di qualità del servizio reso, ricercando congiuntamente le soluzioni per il miglioramento dei risultati ottenuti.

Per quanto attiene il Piano di Sviluppo degli investimenti, nei cantieri avviati si registrano alcuni ritardi mentre proseguono le attività negoziali e di progettazione finalizzate all'affidamento di ulteriori appalti.

Nel corso del 2006 sono stati completati i lavori relativi alle stazioni di Aosta, Benevento, Caserta, Catanzaro, La Spezia, Monza, Orte, Parma, Pavia, Reggio Calabria,

