

- aumento della Posizione finanziaria netta a medio/lungo (198.476 mila euro) per effetto delle seguenti componenti:
 - incremento del debito verso Soci per finanziamenti ricevuti (259.910 mila euro) a valere sui prestiti infragruppo Cassa Depositi e Prestiti, BEI ed il raggruppamento temporaneo di concorrenti costituito da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop al netto delle variazioni da scissione, riferiti alla parte a medio/lungo;
 - dalla riduzione del debito verso banche (49.132 mila euro);
 - aumento degli anticipi per contributi in conto impianti MEF relativi alle opere TAV comprensivi di interessi (751.066 mila euro);
 - decremento dei crediti verso il MEF (118.637 mila euro) per la quota dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 delle Legge Finanziaria 2006;
 - aumento dei crediti verso la controllata TAV (882.005 mila euro) per la parte di contributi erogati.

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

- riduzione del capitale sociale (512.422 mila euro) per effetto delle variazioni descritte nel Passivo Patrimoniale della Nota Integrativa a cui si fa rimando per maggiori dettagli;
- incremento delle riserve (844 mila euro);
- incremento dell'utile d'esercizio rispetto all'anno precedente (22.043 mila euro).

GESTIONE FINANZIARIA

La gestione finanziaria di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato, viene eseguita dalla Direzione Finanza della Capogruppo tramite lo strumento del conto corrente intersocietario.

RFI intrattiene un conto corrente intersocietario con la Capogruppo, dedicato alle partite commerciali con le altre Società del gruppo, titolari anch'esse di un conto corrente intersocietario, nonché agli incassi ed ai pagamenti nei confronti di terzi, gestiti con la procedura di "cash pooling", che prevede il riversamento giornaliero dei saldi valuta, positivi e negativi, dei conti correnti intestati a RFI sui conti correnti della Capogruppo.

Per maggior chiarezza, si riportano in sintesi i principali movimenti dell'anno 2008:

CONTO CORRENTE INTERSOCIETARIO			
DETTAGLIO			
MOVIMENTI PRINCIPALI ANNO 2008			
			<i>(valori in migliaia di euro)</i>
SALDO C/C		215.643	01/01/2008
	INCASSI	PAGAMENTI	Netto
FS	87.586	(66.631)	20.955
TRENITALIA	1.352.397	(58.737)	1.293.660
FERSERVIZI	4.123	(101.292)	(97.169)
GRANDI STAZIONI	9.267	(35.404)	(26.137)
CENTOSTAZIONI ⁽¹⁾	18.330	(33.231)	(14.901)
TSF		(80.373)	(80.373)
ITALFERR	1.472	(152.890)	(151.418)
TAV	37.699	(877.639)	(839.940)
FERCREDIT ⁽²⁾		(919.654)	(919.654)
FS LOGISTICA		(27.127)	(27.127)
METROPARK	2.165		2.165
Finanziamenti e rimborsi	325.961	(131.496)	194.465
Tiraggi su aumenti di CS	250.000		250.000
TERZI E ALTRI MINORI ⁽³⁾	803.731	(5.769.425)	(4.965.694)
Contributi c/impianti	3.688.445		3.688.445
Contratto di programma c/esercizio	1.503.617		1.503.617
Totale Flusso	8.084.793	(8.253.899)	(169.106)
SALDO C/C		46.537	31/12/2008

(*) compreso il personale.

Il conto corrente intersocietario subisce nel corso del 2008 un decremento determinato principalmente da minori incassi per finanziamenti rispetto all'anno precedente parzialmente compensato da maggiori contributi erogati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per la parte corrente e per le attività di investimento previste dalla Legge Finanziaria 2007.

In particolare i contributi conto impianti incassati nel corso del 2008 sono relativi ai seguenti versamenti effettuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze:

- cap. 7122 "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie" complessivamente pari a 2.532.719 mila euro, di cui 693.844

mila euro per l'incasso di contributi di competenza 2008, 103.875 mila euro per residui anno 2007 e 1.735.000 mila euro per contributi incassati a fine anno 2007 e transitati sull'intersocietario nel 2008;

- cap. 7123 *“Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche”* pari a 110.606 mila euro quale incasso di residui 2006 - 2007;
- cap. 7124 *“Contributi quindicennali concessi a Ferrovie dello Stato per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC, nonché per il finanziamento delle attività preliminari per la realizzazione delle linee AV/AC Milano - Genova e Milano - Verona, incluso il Nodo di Verona.”* pari a 1.045.120 mila euro.

Nel conto corrente intersocietario sono confluiti € 35.937 mila derivanti dalla scissione Trenitalia “Servizi di Manovra” che ha avuto efficacia dal 1° gennaio 2008 come descritto nel paragrafo dei “Principali eventi dell'anno” della presente Relazione sulla Gestione a cui si fa rinvio.

Gli incassi relativi ai finanziamenti pari a 325.961 mila euro si riferiscono ai finanziamenti con la Capogruppo dalla stessa sottoscritti con la BEI (178.250 mila euro), e con il Raggruppamento temporaneo di concorrenti in essere tra Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop (134.500 mila euro) e agli interessi attivi su IRS (13.211 mila euro).

I pagamenti si riferiscono al servizio del debito relativo ai finanziamenti con la Banca BEI e dei connessi contratti di copertura (110.671 mila euro), al finanziamento UniCredit Banca di Roma (18.108 mila euro) e a quello con Banca OPI/BIIS (2.717 mila euro).

Nel corso dell'anno 2008 sono stati incassati 1.503.617 mila euro per contributi da contratto di programma parte corrente *“Indennizzi ed oneri di gestione della circolazione e di mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti, compresi i contributi per l'obbligo del collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole della Sicilia e della Sardegna”*, relativi in parte a crediti di competenza dell'anno 2008 (987.838 mila euro), residui dell'anno 2000 (45.130 mila euro), residui dell'anno 2001 (154.870 mila euro) e per 315.779 mila euro alla quota B e all'ottanta per cento della quota C dello stanziamento dell'anno 2007.

Gli incassi relativi ai “tiraggi su aumenti di capitale sociale” si riferiscono all'aumento del capitale sociale sottoscritto e versato da FS in data 31 gennaio 2008, deliberato dall'Assemblea del 23 giugno 2006.

RFI inoltre è titolare di un conto corrente infruttifero verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze compreso tra le disponibilità al fine di garantire la correlazione tra le erogazioni dello Stato per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di RFI e l'avanzamento degli investimenti.

Nell'anno 2008 sono stati incassati e contabilizzati nel suddetto conto corrente contributi in conto impianti, che transiteranno sul conto corrente intersocietario nel 2009 secondo i fabbisogni di cassa della Società.

INVESTIMENTI

LO SVILUPPO DELLA RETE

Attività progettuale

Nel corso del 2008 le principali attività progettuali hanno riguardato l'avvio della progettazione esecutiva del raddoppio della tratta Castelplanio – Montecarotto sulla linea Orte – Falconara, del quadruplicamento della tratta Voltri – Sampierdarena nell'ambito del potenziamento Voltri – Brignole e delle opere tecnologiche del raddoppio San Lorenzo – Andora sulla linea Genova – Ventimiglia.

Sono state, inoltre, avviate la progettazione definitiva dell'SCC sulla linea Bari – Lecce, nonché le progettazioni preliminari della variante di Acerra e dello Shunt di Maddaloni sull'itinerario Napoli – Bari e del Passante ferroviario merci del Nodo di Novara.

Attività negoziale

Nel corso dell'anno, le principali attività negoziali condotte hanno riguardato:

- la realizzazione dell'Apparato Centrale Elettrico a Itinerari (ACEI) nella stazione di Biella;
- la realizzazione delle opere civili, dell'armamento e degli impianti tecnologici a Milano Martesana;
- la riconfigurazione degli impianti di Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) di Milano Rogoredo;
- la realizzazione delle opere civili e gli impianti di segnalamento e sicurezza dello scalo di Voltri Mare;
- la realizzazione delle modifiche al Blocco Automatico Banalizzato (BAB) 3/2 sulla tratta Forlì-Cesena;
- la realizzazione del Posto Periferico del Sistema di Comando e Controllo (SCC) nella stazione di Villa Selva;
- la realizzazione dell'armamento e degli impianti di Trazione Elettrica sulla linea Spoleto-Campello;
- la realizzazione della galleria Coreca sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria;
- la realizzazione dell'attrezzaggio tecnologico del raddoppio fra la fermata di Catania Ognina e la stazione di Catania Centrale;
- la realizzazione del nuovo collegamento Arcisate-Stabio;
- la realizzazione del raddoppio Bari S.Andrea-Bitetto;
- la realizzazione del nuovo Scalo ferroviario di Treviso;
- la realizzazione del sottopasso pedonale La tisana;
- la modifica del Dote di Pisa;
- la realizzazione del potenziamento infrastrutturale Genova Voltri-Genova Brignole.

Sono state inoltre concluse le attività negoziali incorso con l'affidamento dei seguenti lavori:

- di realizzazione del Sistema controllo Marcia Treno(SCMT) nella tratta Torino Porta Susa – Stura;
- di completamento dei lavori agli impianti di Trazione Elettrica nello Scalo Merci di Ravenna;
- di realizzazione di interventi di adeguamento degli impianti di Trazione Elettrica della linea storica Bologna-Milano a 83,3 Hz per l'integrazione con la linea AV;
- di adeguamento del Piano Regolatore Generale (PRG) della stazione di Fabriano;
- di riconfigurazione del Sistema controllo Marcia Treno(SCMT) nella stazione di Capitini;
- di realizzazione dell'Apparato Centrale Elettrico a Itinerari (ACEI) nella stazione di Empoli;
- di realizzazione del Blocco Automatico Banalizzato (BaB) all'ingresso della linea AV nel Nodo di Roma;
- di adeguamento a peso assiale categoria 4 della linea Roma Casilina-Ciampino;
- di realizzazione della galleria Coreca sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria;
- di realizzazione del Posto Periferico del Sistema di Comando e Controllo (SCC) nella stazione di Villa Selva;
- di adeguamento della sagoma Gabarit C della galleria Cattolica;
- di realizzazione del potenziamento infrastrutturale della linea Firenze-Empoli;
- di realizzazione di barriere antirumore sulla nuova linea a monte del Vesuvio;
- di realizzazione di un impalcato a Roma Portuense;
- di adeguamento del peso assiale della cintura di Bologna;
- di realizzazione dei sottopassaggi nelle stazioni di Sibari e Cirò.

Rete Convenzionale/AC - avanzamento economico

Nel corso del 2008, gli investimenti infrastrutturali per la Rete Convenzionale/AC, nella articolazione del nuovo Contratto di Programma 2007-2011, sono stati pari a 3.068 milioni di euro, di cui 12 a committenza TAV, con un decremento di 240 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del precedente esercizio.

In particolare, il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 1.235 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 114 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.833 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura ed a interventi diffusi sul territorio (di cui 369 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Torino – Milano – Napoli - avanzamento economico

L'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2008 risulta pari a 1.692 milioni di euro, con una minore produzione di 513 milioni di euro (-23 %) rispetto all'esercizio precedente.

La minore produzione è sostanzialmente dovuta alla naturale evoluzione delle realizzazioni sui progetti dell'asse TO-MI-NA, il cui avanzamento complessivo è pari a circa l'83 %.

Si evidenzia tuttavia, per i progetti a committenza RFI, una produzione dell'anno pari a 336 milioni di euro, con un incremento di 106 milioni di euro, pari al 46 %, rispetto all'esercizio precedente.

Tale incremento, a fronte di una diminuzione delle attività di completamento sulle tratte AV/AC oggetto di scissione già attivate all'esercizio, è dovuto in particolare alla produzione registrata sui nodi di Bologna, Roma e Napoli, trasferiti dalla committenza TAV ad RFI a seguito della scissione efficace dal 1 gennaio 2008.

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

Si riportano di seguito le principali attivazioni/potenziamenti con il dettaglio delle opere consegnate all'esercizio ferroviario nel corso del 2008:

Nuove linee

attivati 211 km di linea a doppio binario: 4 Km Milano P. Vittoria - Milano Rogoredo, 1 Km PM Trecca - Milano Rogoredo (cintura) - Km 201 S.Viola - Bivio p.c. Melegnano e interconnessioni, Km 1 Roma Tiburtina - Roma Prenestina (interc. DD-AC/AV), Km 3 Napoli Gianturco - Doppio Bivio Cassino, Km 1 Napoli Gianturco - Napoli Centrale (Traversata)

attivati 4 km di linea a Semplice binario : Km 3 Bari Parco Nord - Bari S.Andrea, Km 1 Napoli Gianturco - Napoli Centrale semplice binario

Elettrificazione

attivati 211 km di linea a doppio binario: 4 Km Milano P. Vittoria - Milano Rogoredo, 1 Km PM Trecca - Milano Rogoredo (cintura) - Km 201 S.Viola - Bivio p.c. Melegnano e interconnessioni, Km 1 Roma Tiburtina - Roma Prenestina (interc. DD-AC/AV), Km 3 Napoli Gianturco - Doppio Bivio Cassino, Km 1 Napoli Gianturco - Napoli Centrale (Traversata)

attivati 4 km di linea a Semplice binario : Km 3 Bari Parco Nord - Bari S.Andrea, Km 1 Napoli Gianturco - Napoli Centrale semplice binario

Raddoppi

attivati 67 km: 3 Km Olgiate – Cernusco, 2 Km Villafranca T. – Rometta, 8 Km Palagianello - Palagiano Mottola, 9 Km Maerne - G.S. Mestre St (storica) - Km 24 Nogara – Poggiorusco, Km 17 Poggio Rusco - S. Felice sul Panaro, Km 4 Airuno - Olgiate-Calco-Brivio

DCO/SCC (Sistema Comando Controllo): attivati 196 km.

DCO/CTC (Comando Traffico Centralizzato): attivati 113 km.

Blocco Automatico: attivati 73 km.

Blocco conta assi: attivati 40 km

Banalizzazione : attivati 264 km.

Linea Codificata : attivati 125 km

Passaggi a livello : soppressi 98 passaggi a livello e ne sono stati automatizzati 11.

ACEI (Apparati Centrali Elettrici a pulsanti di Itinerario): attivati 33 ACEI.

ACC (Progetto Apparato Centrale a Calcolatore): attivato 10 ACC (Bari S. Spirito).

SCMT (Sistema Controllo Marcia treno): attivati 965 km

SSC (Sistema Supporto Condotta): attivati 1.416 Km

Sistema Comando e Controllo (SCC-ACC Multistazione): attivati 201 Km

Blocco Conta Assi: attivati 40 Km

TECNOLOGIE INTEGRATE AV

Le attività connesse con la realizzazione della rete AV/AC secondo le esigenze di certificazione europea dei componenti e dei sottosistemi e delle direttive sull'interoperabilità della rete transeuropea ad Alta Velocità hanno riguardato i seguenti progetti.

EUROPEAN RAILWAY TRAFFIC MANAGEMENT SYSTEM/EUROPEAN TRAIN CONTROL SYSTEM LIVELLO 2 (ERTMS/ETCS)

ERTMS è il sistema ATC (*Automatic Train Control*) introdotto per ottenere l'interoperabilità sulla rete ferroviaria europea.

Il sistema è composto da ETCS (*European Train Control System*), il nuovo sistema di controllo e comando che utilizza il sistema GSM-R per la trasmissione terra-treno.

Si rimanda a quanto descritto nella Relazione sulla Gestione del Bilancio d'Esercizio 2006 per quanto attiene ai livelli applicativi sviluppati.

Sono state completate le attività di sviluppo e omologazione per l'attivazione all'esercizio della tratta Milano-Bologna avvenuta in data 14 Dicembre 2008.

Sono state effettuate attività di specificazione dei requisiti in ambito europeo per ERTMS/ETCS e attività di sviluppo e realizzazione del laboratorio ETCS presso l'Istituto Sperimentale di RFI. In tale ambito, sono state avviate le attività di omologazione dei Sottosistema di Bordo SCMT, le attività di laboratorio e di *assessment* dei Sottosistemi di Bordo e le attività di sviluppo del prototipo di Caronte (rotabile per la diagnostica dei sistemi di segnalamento).

Sono proseguite le attività per l'implementazione, come protezione della marcia del treno, del Sottosistema di Bordo SSC - *Baseline 3* e si sono iniziate le attività per l'integrazione delle funzioni di diagnostica con le tecnologie SSC e GSM-R.

È stato emesso il Certificato di Accettazione Preliminare e del Nulla Osta Messo in Esercizio (NOME) per 5 SSB Alstom e per 4 SSB Ansaldo, sia per linea storica sia per le tratte AV/AC.

Sviluppo ETCS Livello 1 con radio *infill* su tecnologia SCMT su corridoi interoperabili

Sono state definite le specifiche di sovrapposizione del sistema ETCS livello 1 su linee SCMT in esercizio e dell'organizzazione contrattuale di sviluppo e realizzazione del corridoio A Rotterdam-Genova, incluse le attività di sperimentazione su tratte del corridoio A e del Corridoio D Valencia-Budapest.

È stata presidiata la partecipazione ai gruppi di lavoro europei per l'armonizzazione delle scelte tecniche del sistema ERTMS/ECTS Livello 1 con radio *infill* nell'ambito del corridoio

A (Rotterdam – Genova) e Corridoio D (Valencia – Budapest) e partecipazione al gruppo di lavoro Track-Design del EEIG ERTMS Users Group.

Telecomunicazioni e Supervisione

Nel corso del 2008 sono state completate ulteriori installazioni relative alle rete radio GSM-R, che hanno consentito di estendere la copertura radio ad un totale di 9.000 km.

Per quanto riguarda la radio-copertura delle gallerie, sono proseguite le attività di realizzazione dei nuovi impianti, in linea con le esigenze fissate dal Piano di Impresa; sono stati rilasciati nuovi servizi sulla rete GSM-R basati sull'integrazione con la Piattaforma Integrata di Circolazione e sono in fase di rilascio i nuovi servizi di supporto alla chiamata di emergenza e di chiamata diretta in funzione della posizione del treno.

Con riferimento al progetto Alta Velocità, sono state ultimate le attività di integrazione degli impianti GSM-R della linea AC/AV Milano-Bologna nella rete GSM-R nazionale, nonché per la sistemazione definitiva del “*test plant GSM-R*” presso i laboratori dell'Istituto Sperimentale. Inoltre, sono state avviate le attività per l'integrazione, nella rete GSM-R nazionale, degli impianti GSM-R delle linee AC/AV Novara - Milano, Bologna - Firenze e delle penetrazioni urbane di Roma e Napoli.

Il progetto GRIDES – GSM-R *Integrity DEtection System*, finanziato al 70% dalla Comunità Europea nell'ambito del programma di protezione delle infrastrutture critiche, ha come obiettivo la realizzazione di un sistema di monitoraggio della rete radio GSM-R tramite l'utilizzo della tecnologia denominata Software Defined Radio (SDR).

Tale progetto ha visto lo sviluppo prototipale di un sistema di rilevamento a bordo treno e lungo linea per l'analisi del segnale GSM-R, la rilevazione di possibili interferenze e/o attacchi alla rete con processi di archiviazione dei dati e la generazione di allarmi ad un posto centrale.

I risultati della sperimentazione, oltre che confluire nel *set* documentale necessario ad impostare il processo di realizzazione di una possibile rete di monitoraggio sulle linee AV, sono stati condivisi con le maggiori ferrovie europee e con l'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) attraverso l'organizzazione il 18 dicembre di un workshop dedicato presso l'Istituto Sperimentale di Roma.

FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI

Generalità

RFI SpA è beneficiaria finale di contributi comunitari erogati dalla Commissione Europea, principalmente a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) ed a carico del Bilancio della Rete TransEuropea dei Trasporti (TEN-T). Entrambe le suddette linee di cofinanziamento si configurano come risorse addizionali rispetto a quelle nazionali messe a disposizione dal vigente Contratto di Programma per la copertura degli investimenti infrastrutturali.

Di seguito si riporta una descrizione delle principali caratteristiche dei fondi ed i relativi dati dimensionali.

Risorse FESR – PON TRASPORTI 2000-2006

A valere sulle risorse rese disponibili dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, con Decisione C(2001) 2162 del 14 settembre 2001 modificata dalla Decisione C(2004) 5190 del 15 dicembre 2004, la Commissione Europea ha approvato il Programma Operativo Nazionale "Trasporti" che si integra nel Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) per gli interventi strutturali nelle regioni interessate dall'Obiettivo 1 in Italia per il periodo 2000-2006.

Le risorse complessivamente attribuite ad RFI, considerate anche le modifiche ai piani finanziari approvate dal Comitato di Sorveglianza del PON Trasporti in ultimo in data 3 marzo 2008, e alla conseguente modifica della selezione di progetti ammessi a cofinanziamento, possono essere così rappresentate (importi in milioni di euro):

PON -T 00-06	Costo totale cofinanziato	Partecipazione comunitaria	Incassato al 31.12.2007	Incassi anno 2008	Incassato al 31.12.2008
Misura I.1 (<i>Direttrici</i>)	1.104,3	485,1	328,3	83,3	411,6
Misura II.1 (<i>Nodi</i>)	317,4	115,7	85	-	85
Misura II.1 (<i>Nodo AV/AC Napoli</i>)	110	33	-	-	-
Misura III.3 (<i>Intermodalità</i>)	10,2	3,06	-	2,6	2,6
Totale	1.541,9	636,86	413,3	85,9	499,2

La partecipazione comunitaria ai progetti di RFI sui fondi FESR si è incrementata nel corso dell'anno 2008 per effetto della scissione del progetto AV/AC del Nodo di Napoli e a seguito dell'incremento della dotazione finanziaria sulla Misura I.1 per 4,2 milioni di Euro e sulla Misura II.1 per 29,5 milioni di euro.

Nell'ambito del quadro finanziario del PON-T, RFI beneficia inoltre di finanziamenti previsti a valere del Fondo di Rotazione Legge 183/87, di seguito riassunti (importi in milioni di euro):

PON -T 00-06	Costo totale cofinanziato	Contributo nazionale Fondo di Rotazione L. 183/87	Incassato al 31.12.2007	Incassi anno 2008	Incassato al 31.12.2008
Misura I.1 (<i>Direttrici</i>)	1.104,3	4,6	-	-	-
Misura II.1 (<i>Nodi</i>)	317,4	14,8	3	-	3,4
Misura II.1 (<i>Nodo AV/AC Napoli</i>)	110	12,7	-	-	-
Totale	1.531,7	32,1	3,4	0	3,4

L'entità del contributo nazionale a valere sulla L. 183/87 sui progetti di RFI si è incrementata nel corso del 2008 per effetto della scissione del progetto AV/AC del Nodo di Napoli e a seguito dell'incremento della dotazione finanziaria per 4,6 milioni di euro sulla Misura I.1 e per 11,4 milioni di euro, relativamente alla Misura II.1.

Inoltre, a valere del finanziamento previsto dal Fondo di Rotazione per la realizzazione della tratta AV/AC Roma-Napoli in territorio campano (Misura I.1), RFI ha incassato 19,3 milioni di euro, di cui 11,4 nel 2008, trasferiti a TAV in quanto società realizzatrice dell'opera, sotto forma di anticipazione finanziaria.

Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013

Sulla base del nuovo Regolamento generale dei Fondi strutturali – Regolamento (CE) 1083/2006 del Consiglio del 11 luglio 2006 - e quindi del Quadro Strategico Nazionale, approvato dal CIPE il 22 dicembre 2006, la Commissione Europea ha approvato, con

decisione C(2007) 6318 del 7 dicembre 2007, il Programma Operativo Nazionale (PON) “Reti e Mobilità” per l’obiettivo “Convergenza” della politica di coesione Europea.

Tale Programma interviene nelle aree “Convergenza” (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) e riserva ampio spazio agli interventi infrastrutturali ferroviari ed in particolare a quelli di RFI, che vede inseriti in questo Programma investimenti per 1.649 milioni di euro, esposti anche nell’ambito del Contratto di Programma 2007-2011 fra il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (aggiornamento 2008).

Sono in corso le attività per l’avvio del Programma, il cui Comitato di Sorveglianza si è insediato il 18 aprile 2008.

Risorse TEN –T

Programmazioni 1986-1999 e 2000-2006

Il Regolamento n. 2236/95 e la successiva modifica al Regolamento n. 1655/1999 del Parlamento Europeo e del Consiglio stabiliscono i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità Europea nel settore delle Reti Transeuropee.

In particolare, possono beneficiare del contributo comunitario i progetti di interesse comune individuati nell’ambito degli orientamenti di cui all’art. 129 C del Trattato che istituisce la Comunità Europea e delle Linee Guida emanate con la Decisione 1692/96/EC del 23 luglio 1996 e successive modifiche.

In tale contesto, RFI riceve contributi finanziari su studi e lavori relativi ad interventi infrastrutturali e tecnologici situati sulla rete ferroviaria che risponda agli obiettivi ed alle priorità stabilite nelle suddette linee guida, quali la coesione tra gli Stati Membri, l’interoperabilità delle reti, la sostenibilità ambientale.

Il contributo finanziario massimo erogabile ammonta ad una percentuale del 50% del costo ammissibile nel caso di studi e del 10% del costo ammissibile nel caso di lavori; tale percentuale di cofinanziamento può poi raggiungere il 20% nel caso di realizzazione di lavori lungo i progetti prioritari identificati nell’allegato III della Decisione 1692/96/EC di cui sopra. Tali contributi vengono erogati dalla Commissione Europea sulla base della emissione di Decisioni finanziarie che possono rientrare in un programma di finanziamento:

- pluriennale (“*Multiannual Indicative Programme*”, MIP), qualora l’intervento oggetto di finanziamento venga realizzato durante l’arco dell’intera programmazione e il valore dell’opera sia elevato;
- annuale (“*Extra MIP*”), qualora l’intervento da cofinanziare sia limitato nei costi e nella tempistica di realizzazione;

Le Decisioni finanziarie emesse dalla Commissione Europea impegnano definitivamente i fondi a favore dei beneficiari finali e dettagliano i tempi e le modalità di erogazione dei contributi sulla base della rendicontazione delle spese sostenute nell’ambito di ciascun progetto cofinanziato.

Complessivamente, le risorse TEN attribuite ad RFI dal 1993 al 2008 nell’ambito dei Regolamenti finanziari sopraccitati possono essere così rappresentate (valori in milioni di euro):

Decisioni Finanziarie TEN: contributi stanziati ed incassati (importi in milioni di euro).

Tipologia di decisioni	Stanziamento	Incassato al 31.12.2007	Incassato al 31.12.2008	Incassato nel 2008
MIP (Programma 2001-2006)	81,66	64,25	78,65	14,40
Extra MIP*	219,59	202,34	208,34	6,00
TOTALE	301,25	266,58	286,98	20,40

* di cui 49,5 milioni di euro relativi a quota parte di decisioni emesse ante 1993 ma incassate post 1993.

** Al netto della differenza tra valore delle decisioni al momento della emissione e valore delle stesse al momento della loro chiusura che in alcuni casi può essere inferiore al valore inizialmente stanziato.

Programmazione 2007-2013

Per il periodo di programmazione 2007-2013, la Commissione Europea con il Regolamento n. 680/2007 del Parlamento e del Consiglio del 20 giugno 2007 ha stanziato una ammontare di fondi pari a 8.013 milioni di euro per la realizzazione dei progetti di comune interesse nell'ambito delle reti transeuropee di trasporto. Tali fondi sono assegnati ai beneficiari finali nell'ambito di un Programma Multiennale 2007-2013 e di Programmi annuali.

Secondo tale regolamento, il cofinanziamento europeo può giungere fino alla copertura del 50% dei costi nel caso di Progettazioni e del 20% nel caso di Realizzazioni per i progetti Infrastrutturali (percentuale che può giungere fino al 30% nel caso dei progetti *cross-border*), e del 50% relativamente al progetto ERTMS.

Nell'ambito del *Multi-annual Work Programme* varato con la Decisione C(2007)2158 del 23 maggio 2007, RFI ha partecipato nel 2007 al bando di gara per l'assegnazione dei finanziamenti messi a disposizione per un ammontare che oscillava tra 6.410 milioni di euro e 6.811 milioni di euro.

In data 19 febbraio 2008 la Commissione Europea ha emesso la Decisione quadro n. C(2008)602 che ha stabilito i progetti cofinanziati ed i relativi contributi nell'ambito del suddetto programma multiennale.

In data 5 dicembre 2008 la Commissione Europea ha emesso le Decisioni finanziarie che hanno definitivamente assegnato i contributi ai progetti nell'ambito del suddetto programma multiennale.

In particolare, il valore complessivo dei finanziamenti stanziati a favore di RFI è pari a 146,98 milioni di Euro, riepilogato nella seguente tabella (valori in milioni di euro):

Decisioni finanziarie TEN Multiannual Programme 2007-2013

Programma	DECISIONE	COD. PROGETTO TEN	Descrizione progetto	Progetto Prioritario	Contributo concesso
MAP	C(2008) 7728	EU-06030-S	Linea ferroviaria transfrontaliera Trieste/Divaca: studio e progettazione della linea transfrontaliera Trieste-Divaca-Ljubljana-Budapest-Frontiera Ucraina	FP6	22,00
MAP	C(2008) 7726	IT-01030-M	Linea di Accesso Meridionale al Brennero	FP1	58,81
MAP	C(2008) 7731	IT-06020-S	Tratta Ronchi sud - Trieste: Progetto Prioritario 6 - sezione Nazionale	FP6	24,00
MAP	C(2008) 7732	IT-24010-S	Nodo di Genova studio per il potenziamento della tratta Genova Voltri - Genova Brignole	FP24	5,05
ERTMS	C(2008)	IT-60360	ERTMS Implementation on the Railway Corridor A Rotterdam - Genoa / Italian Part	Corridor A	33,00
ERTMS	C(2008) 7579	EU-60410-S	Ufficio di gestione del programma (UGP) per l'installazione del sistema di ERTMS sul corridoio da Rotterdam a Genova*	Corridor A	0,38
ERTMS	C(2008) 7888	EU-60120-P	Installazione del sistema ERTMS sul corridoio ferroviario D (Valencia-Budapest)	Corridor D	3,75
TOTALE					146,98

Inoltre, RFI ha partecipato al bando di gara previsto nell'ambito dell'*Annual Work Programme* 2008 inviando alla Commissione Europea per il tramite del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti le richieste di finanziamento su alcuni progetti infrastrutturali individuati in coerenza

con gli obiettivi fissati dalla Commissione per tale bando. La Commissione Europea, lo scorso 3 novembre 2008, ha selezionato i seguenti progetti di pertinenza di RFI:

Decisione COM(2008)1564: Annual Work Programme 2008: progetti selezionati

Codice TEN	GLOBAL PROJECT	ACTION	Contributo concesso
IT-9053-W	Adeguamento a Gabarit C Galerie Adriatica	Removing bottleneck of "Cattolica" tunnel to allow transit of "high-cube" container trains along Adriatic Corridor	3,12
IT-9037-S	Treviglio Brescia AV/AC	Completion of final design of Treviglio - Brescia Section of Milano - Verona high speed/high capacity line.	6,05
IT-9077-S	Feasibility Study and Preliminary Design of an Integrated Multi-Modal Transport System for the Improvement of the Rome-Fiumicino Airport Accessibility		0,73
TOTALE			9,91

Il progetto "*Feasibility Study and Preliminary Design of an Integrated Multi-Modal Transport System for the Improvement of the Rome-Fiumicino Airport Accessibility*" è stato presentato da un gruppo di lavoro congiunto, composto, oltre che da RFI, anche da ANAS, ATAC e Aeroporti di Roma, con quest'ultima come capofila.

L'adozione delle relative Decisioni finanziarie è prevista nel corso del 2009.

Ulteriori contributi comunitari

Nel corso del 2008 RFI ha incassato circa 195 mila euro relativi al prefinanziamento del contributo finanziario concesso dalla Commissione Europea a seguito della stipulazione del *General Agreement* n. JLS/2007/EPCIP/005 che ha stanziato l'importo massimo di circa 326 mila euro per il progetto "*GRIDES: GSM-R Integrity Detection System*".

INFRASTRUTTURA

Generalità

La rete ferroviaria italiana è classificata, sotto il profilo della circolazione, in Fondamentale, Complementare ed AV/AC. Per le caratteristiche si rimanda al medesimo punto illustrato nella Relazione sulla Gestione del Bilancio 2006.

Evoluzione dell'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31 dicembre 2008 è di km. 16.529.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km 11.727 pari al 70,9% del totale. L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è di km. 7306 pari al 44,2% del totale.

La rete fondamentale, composta da linee e da nodi, è di km. 7194 pari al 43,5 % del totale.

Indicatori di produttività

L'evoluzione infrastrutturale viene monitorata attraverso due principali indicatori di produttività che sono km di linea/agenti e % di linee telecomandate, che vengono di seguito rappresentati a confronto con il dato dell'anno precedente:

Indicatori di produttività	Anno 2007	Anno 2008
a) KM di linea/agenti (manovra inclusa)	-	1,29
b) KM di linea/agenti (manovra esclusa)	1,32	1,51
c) % di linee telecomandate	63,2%	65%

L'indicatore a) rapporta i chilometri totali di linea in esercizio con la consistenza di tutti gli agenti che operano nel settore movimento di RFI, compresi gli agenti della manovra acquisiti dal 1 gennaio 2008 a seguito della scissione del ramo d'azienda manovra da Trenitalia come commentato nei principali eventi dell'anno.

Il valore dell'indicatore b) si è incrementato di 0,019 km/agente dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- attivazione di 215 Km di nuove linee a doppio binario;
- riduzione di 912 agenti nel 2008 che combinato all'acquisizione degli agenti della manovra da Trenitalia, evidenzia rispetto al 2007 un incremento netto di 575 agenti.

L'indicatore c) riporta il valore percentuale delle linee telecomandabili (CTC, SCC, SCC/M, SCC-AV) e nell'anno 2008 ha raggiunto il valore del 65% in seguito all'attivazione del telecomando su 510 Km di linea (v. dettaglio CTC, SCC, SCC/M).

Indisponibilità dell'infrastruttura

A seguito della costruzione degli indicatori di performance dell'infrastruttura ferroviaria che valutano la durata delle anomalie responsabili del ritardo treni rispetto agli oggetti di manutenzione che compongono l'infrastruttura stessa, divisi per importanza di linea (Linea A, B, C, D), sono riportati di seguito i dati relativi all'anno 2008 rispetto al precedente anno 2007:

LINEA	INDICATORI	
	Anno 2007	Anno 2008
A	35,68	35,52
B	30,63	30,29
C	26,60	25,54
D	14,83	12,69

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 al traffico internazionale e nazionale a lunga percorrenza, il gruppo C è riferito alle restanti linee elettrificate ed il gruppo D è riferito alla rete non elettrificata.

L'andamento degli indicatori relativi all'anno 2008, in miglioramento rispetto all'anno 2007, è dovuto essenzialmente a due fattori:

- una più mirata e specifica pianificazione delle attività manutentive cicliche;
- il perfezionamento del sistema di reperibilità con conseguente miglioramento del pronto intervento in caso di avaria.

Logistica e magazzini

Il valore complessivo delle scorte di RFI al 31 dicembre 2008 si è attestato a circa 140,2 milioni di euro (valutazione a prezzo standard 2008) con un incremento rispetto al 31 dicembre 2007 di circa 8 milioni di euro.

In particolare, il valore delle scorte dei materiali per infrastrutture (armamento e tecnologici) al 31 dicembre 2008 è pari a 131,1 milioni di euro, in aumento di 4,4 milioni rispetto al valore del 31 dicembre 2007 pari a 126,7 milioni.

L'indice di copertura si è attestato a 5,2 mesi ed è pari a quello dell'anno precedente.

Nel corso del 2008, a seguito dell'analisi tecnico/economica/gestionale delle scorte giacenti presso i Magazzini Nazionali e gli impianti di Ancona, sono stati assunti specifici provvedimenti di radiazione per materiali obsoleti a lenta movimentazione ed in *overstock* a livello intera rete, per i materiali deteriorati (dichiarati tali a seguito dell'inventario 2007) per un valore complessivo di circa 0,6 milioni di euro.

Inoltre, con l'approvazione della Delibera 265/AD, sono stati svalutati tutti i materiali usati servibili per un valore complessivo di circa 3,8 milioni di euro.

Attualmente le scorte di RFI sono concentrate esclusivamente nel magazzino di Bologna ed in misura residua e limitatamente a certe tipologie di materiali nel magazzino di Messina, formalmente chiuso alla data del 31 dicembre 2007.

Nel 2008 è proseguita positivamente l'analisi approfondita delle quantità e tipologie presenti nelle scorte al fine di consentire il loro reinserimento nel ciclo produttivo aziendale oppure la definitiva fuoriuscita dal ciclo produttivo della società. A tal riguardo si evidenzia che sono stati recuperati e ridistribuiti, direttamente o previo arretramento nel Magazzino Nazionale, circa 1.400.000 di euro di materiali per infrastruttura.

E' proseguita inoltre anche l'attività di razionalizzazione e di risoluzione di alcune problematiche di obsolescenza, già incisivamente attivata negli anni precedenti, che ha permesso di liberare ulteriori spazi e volumetrie economiche da destinare alla gestione di materiali in quantità e tipologie congruenti e in linea con le effettive attuali necessità di utilizzo.

Officine nazionali

Gli impianti produttivi di RFI sono attualmente così organizzati:

1. Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche (ONAE Bologna)

Presso l'Impianto sono state sviluppate complessivamente n. 104.813 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 74 agenti.

Nel corso dell'esercizio sono state immesse alle scorte a seguito di ordini di produzione materiali ed apparecchiature per un valore a prezzo standard di euro 8.256.181; inoltre sono stati effettuati interventi di riclassamento e manutenzione (straordinaria ed ordinaria) di sottostazioni elettriche, mezzi d'opera RFI, apparecchiature ed impianti di segnalamento.

2. Officina Nazionale Armamento (ONA Pontassieve)

Presso l'Impianto sono state sviluppate complessivamente n. 111.589 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 76 agenti.

Nel corso dell'esercizio sono state immesse alle scorte a seguito di ordini di produzione materiali ed apparecchiature del settore armamento per un valore a prezzo standard di euro 37.293.265.

3. Officina Nazionale Mezzi d'Opera (ONMO di Catanzaro Lido)

Presso l'Impianto sono state sviluppate complessivamente n. 69.737 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 51 agenti.

Nel corso dell'esercizio l'attività produttiva dell'Impianto è stata rivolta all'esecuzione di interventi di riclassamento e manutenzione (straordinaria ed ordinaria) di Mezzi d'opera RFI, per un valore annuo a prezzo standard pari ad euro 6.566.657 di cui euro 5.049.438 per ordini in conto investimenti ed euro 517.219 per ordini in conto esercizio.

LE STAZIONI

La Carta dei Servizi

La "Carta dei Servizi (CdS) di RFI" riporta gli impegni assunti dal Gestore dell'Infrastruttura in merito ai livelli di qualità offerti e riguardanti l'attività caratteristica svolta. A tale riguardo è definito un sistema di Indicatori di Qualità, precisi e misurabili, che sintetizzano i Livelli di Servizio resi dall'azienda.

Le *performance* aziendali, misurate da tali indicatori, sono tenute sistematicamente sotto controllo anche attraverso:

- monitoraggi interni (svolti da personale RFI) volti alla valutazione della qualità erogata;
- monitoraggi esterni (svolti da imprese terze, specializzate nel settore, individuate con procedure di evidenza pubblica) volti alla valutazione della qualità percepita dai clienti delle stazioni (*Customer Satisfaction*).

Le stazioni monitorate appartengono alle seguenti categorie:

- Grandi Stazioni per le 13 grandi stazioni del network di competenza;
- Stazioni Intermedie per un totale di 135 stazioni comprese le 103 del *network* di Centostazioni;
- Altre Stazioni per un totale di 744 impianti con frequentazione superiore a 200 viaggiatori al giorno.

I rilevamenti di *Customer Satisfaction* tengono anche conto della nuova classificazione delle stazioni¹ nelle seguenti categorie: *Platinum* n° 15, *Gold* n° 99, *Silver* n° 823. Le stazioni scelte riguardano circa il 95% del traffico nazionale passeggeri.

L'impegno sempre più incisivo di RFI volto al miglioramento di tutti gli aspetti relativi ai servizi erogati nelle stazioni, ha determinato un ottimo risultato nel giudizio complessivo che i clienti hanno dell'immagine del Gruppo FS nonché della gamma dei servizi disponibili presso tutte le stazioni della rete. Ciò è evidenziato nel miglioramento graduale e continuo della *Customer Satisfaction* che nel corso del 2008 è aumentata di circa 8 punti percentuali passando da 71,6% a 79,4%.

¹ La nuova classificazione prevede le seguenti 4 tipologie di stazioni: *Platinum*, *Gold*, *Silver* e *Bronze*.

In particolare dalle rilevazioni di *Customer Satisfaction* eseguite per RFI nel corso del 2008 da una Società che opera nell'ambito dell'Osservatorio di Mercato, emerge un progressivo miglioramento, rispetto al 2007, dei risultati ottenuti in tutti i settori connessi con l'informazione alla clientela. Gli indicatori di qualità che mensilmente vengono indagati per le stazioni, che rientrano nel monitoraggio previsto dalla Carta dei Servizi di RFI, sono relativi a:

- informazione di orientamento, dislocazione segnaletica;
- qualità informazioni cartacee – quadri orario M53;
- completezza, chiarezza e tempestività informazioni sonore;
- chiarezza e tempestività informazioni visive ed efficienza impianti;
- informazioni nel complesso.

L'analisi statistica dei risultati aggregati a livello nazionale per l'indicatore "informazioni nel complesso" per tutte le categorie di impianti previsti dalla Carta dei Servizi, evidenzia un andamento per il 2008 attestato su valori soddisfacenti sempre superiori all'80% con punte fino all'82,5%.

Il network Grandi Stazioni (GS)

Nell'ambito delle stazioni gestite da Grandi Stazioni, RFI contribuisce al miglioramento dei livelli di qualità dei servizi di pulizia attraverso la definizione di specifiche azioni correttive (quando necessarie) individuate sulla base di sistematiche attività di controllo della qualità erogata e sistematiche indagini della qualità percepita dai clienti delle stazioni.

Le azioni messe in atto nell'anno sono state rivolte a garantire il mantenimento dei livelli di qualità (*Customer Satisfaction*) a valori adeguati. In alcuni casi, le "azioni correttive" sono state necessarie per recuperare andamenti in ribasso delle performance di pulizia in particolari aree individuate come carenti. Particolare attenzione è stata rivolta alla pulizie dei servizi igienici e degli spazi per l'attesa, in relazione ai minori valori di *Customer Satisfaction* registrati nel 2008.

Tali azioni hanno determinato un recupero della qualità a dicembre 2008 a 72,9.

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti, nel 2008 si è registrato un sostanziale rallentamento delle attività imputabile alla riorganizzazione aziendale di Grandi Stazioni e ad una mancata prevista performance delle attività in corso nelle stazioni di Milano, Napoli e Torino. L'attuale avanzamento è di circa il 61% sull'importo complessivo di Contratto.

Il network Centostazioni

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Centostazioni, si registra un avanzamento di circa il 50% sull'importo complessivo di Contratto.

In particolare, nel corso del 2008, sono stati completati i lavori nelle stazioni di: Alessandria, Assisi, Barletta, Brindisi, Cagliari, Cuneo, Ferrara, Formia, Gallarate, Lecce, Padova, Taranto.

Le azioni messe in atto nel corso del 2008 hanno determinato un miglioramento della *Customer Satisfaction* che è passata, dal valore di 75,4 del 2007 al valore di 78,7 del 2008. Sono inoltre stati recuperati periodi di flessione di specifiche aree critiche relative ai "servizi igienici" ed ai "sottopassi" di accesso ai binari. Il miglioramento nel corso del 2008 si è attestato pari a circa 4 punti percentuali.