

## RISORSE UMANE

Nel corso dell'anno 2010 è proseguita l'opera di rivisitazione e riordinamento dell'organizzazione centrale e soprattutto territoriale della società volta al contestuale e coerente contenimento degli organici, gestito anche tramite l'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro, rivolta all'incremento della produttività.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1° gennaio 2010 – 31 dicembre 2010:

- consistenza del personale RFI al 31.12.2009: pari a n° 31.595 unità (di cui 295 Dirigenti e 31.300 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale RFI al 31.12.2010: pari a n° 30.209 unità (di cui 290 Dirigenti e 29.919 tra Addetti e Quadri).

Il saldo netto deriva da ingressi per 842 unità ed uscite per 2.228.

### Il costo del lavoro

Proseguono le trattative con le Organizzazioni Sindacali con l'obiettivo di pervenire ad un contratto unico del Settore Trasporto come già indicato nel Bilancio 2009 a cui si fa rimando per maggiori dettagli. Per quanto riguarda il costo del lavoro, al di là dei consueti accantonamenti necessari all'adeguamento dei minimi contrattuali in relazione all'andamento delle citate trattative, non si segnalano eventi significativi incidenti sulla variazione del costo medio unitario rispetto all'anno 2009.

In data 25 giugno 2010 è stata sottoscritta tra l'INPS e Ferrovie dello Stato S.p.A. la Convenzione per la gestione e l'erogazione delle prestazioni previste a carico del Fondo bilaterale di sostegno al reddito da parte dell'Istituto previdenziale, come già evidenziato nell'apposito paragrafo riportato tra gli Eventi del mese di Giugno della presente Relazione. In data 30 settembre 2010 sono stati definiti i 4 punti individuati dal Protocollo Ministeriale del 14 maggio 2009 come "prima parte" del nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della Mobilità (campo di applicazione, decorrenza e durata, disciplina del sistema delle relazioni industriali e diritti sindacali e mercato del lavoro), che al momento non sono ancora operativi in quanto il sindacato ne subordina l'effettività alla soluzione economica per gli anni 2009 e 2010.

### La formazione

Il piano formativo dell'anno 2010 ha interessato i macro-obiettivi già definiti nel 2007 stabiliti dal Gestore dell'Infrastruttura in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario che sono stati anche precisati dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) per l'anno 2010 ed in particolare:

- riduzione delle non conformità imputabili al fattore umano;

- diffusione della cultura sui sistemi di gestione per la sicurezza;
- mantenimento delle competenze del personale con mansioni di sicurezza.

Le attività di formazione nell'anno 2010 risultano in linea con l'anno precedente superando di circa il 30% il *target* previsto dall'art.43 comma 4 del CCNL e sono state pari a 5 giornate uomo medie annue.

### **La sicurezza sul lavoro**

Nel corso del 2010, RFI, in coerenza con i suoi indirizzi strategici, ha proseguito le azioni e le iniziative di diversa natura relative alle tematiche della sicurezza sui luoghi di lavoro e della tutela ambientale, già avviate nel corso degli anni precedenti.

## **POLITICA AMBIENTALE**

### **Inquinamento acustico, elettromagnetico e dell'aria**

Con riferimento a quanto già indicato nella Relazione sulla Gestione al bilancio 2008, cui si fa rimando, è proseguita l'attività di aggiornamento e revisione del piano di risanamento acustico sulla base delle osservazioni, pareri e richieste provenienti dagli enti pubblici e privati interessati dalle emissioni sonore generate dall'infrastruttura.

Sono state svolte le attività finalizzate alla comunicazione annuale al Ministero dell'Ambiente dello stato di avanzamento fisico e finanziario degli interventi del piano di risanamento acustico di RFI, ai sensi dell'articolo 6 comma 1 del DM 29.11.2000.

Sono stati espletati gli adempimenti periodici relativi all'art. 7 comma 1 del D.Lgs.194/05 "attuazione della Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale."

E' stato emanato il progetto esecutivo delle barriere antirumore standard di tipo *heavy shell*, che aggiorna in modo significativo la soluzione adottata nel 2005, migliorandone la cantierabilità ed ottimizzando l'impiego dei materiali.

Nel corso dell'anno sono stati realizzati sulla rete gestita da RFI 10 interventi di installazione delle barriere antirumore per una lunghezza complessiva di circa 5,5 km, ottenuti, da parte dei soggetti competenti, i relativi benestare per realizzare 19 interventi di risanamento acustico per una lunghezza complessiva di 28,3 km e ultimate le attività progettuali (progetti preliminari/definitivi), da sottoporre all'approvazione dei soggetti interessati, riguardanti 31 interventi di risanamento acustico per una lunghezza complessiva di 33,2 km.

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

**Tutela dell'ambiente**

In vista del recepimento delle nuove direttive comunitarie in materia di rifiuti, RFI prosegue nelle attività necessarie per l'iscrizione della società al Sistema informatico di Tracciabilità dei Rifiuti (SISTRI) e la sua messa a regime all'interno dell'azienda.

Partecipa, inoltre, ad un gruppo di lavoro istituito dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici al fine del rispetto degli obblighi di riutilizzo dei materiali da costruzione e demolizione facenti capo a ogni singolo stato membro della UE, ai sensi della Direttiva 2008/98/CE.

In materia di Sicurezza sul Lavoro RFI si è impegnata nella realizzazione degli adempimenti previsti dal D.Lgs. 81/2008 che andrà a sostituire le norme specifiche, per il settore ferroviario, attualmente contenute nella Legge 191/74.

A queste attività si aggiunge la partecipazione al Comitato Agenti Chimici, Fisici e Biologici istituito presso la Commissione Consultiva Permanente per la Salute e Sicurezza sul Lavoro, presso il Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali.

## QUADRO MACROECONOMICO

Dopo i timidi segnali positivi registrati nella seconda metà del 2009, la ripresa economica mondiale è proseguita nel 2010 con un ritmo di crescita diverso per aree geografiche e per paese, ma in generale lento e con prospettive di lungo termine abbastanza incerte.

La crescita del PIL mondiale, trascinata dal commercio mondiale e pari al +5,2% in media d'anno, è tornata a ritmi precedenti la crisi: fortemente positiva nei paesi emergenti, soprattutto asiatici, anche se non priva di zone d'ombra dovute a pressioni inflazionistiche; molto moderata nei paesi avanzati anche perché gravata da importanti sacche di disoccupazione.

In questo quadro congiunturale, nei paesi avanzati le azioni dei governi e delle banche centrali, in presenza di una domanda interna ancora fragile e di rischi inflazionistici contenuti, hanno mantenuto l'orientamento già fortemente espansivo delle politiche monetarie. Diversamente è avvenuto nei paesi emergenti dove, a causa del rincaro dei prodotti alimentari, le pressioni inflazionistiche si sono rivelate più accentuate e le autorità sono intervenute per rendere le condizioni monetarie meno accomodanti.

Anche nell'area dell'euro, nonostante l'ostacolo del debito sovrano di alcuni paesi, la crescita economica è tornata su valori positivi. Nel complesso il PIL è cresciuto dell'1,7% grazie al contributo delle esportazioni e degli investimenti, mentre la dinamica dei consumi delle famiglie ha risentito dell'incertezza delle prospettive sull'andamento dell'occupazione. Tra i paesi dell'Unione Europea la dinamica del PIL risulta decisamente sopra la media in Germania (+3,5% in media d'anno) ed attorno alla media in Gran Bretagna ed in Francia, laddove la Spagna rappresenta il fanalino di coda con una variazione del PIL leggermente negativa. L'inflazione dell'area euro è andata gradualmente aumentando nel corso del 2010, trainata dalla ripresa dei prezzi al consumo dei prodotti alimentari ed energetici.

Per quanto riguarda l'economia italiana, con un tasso di variazione del PIL meno robusto rispetto ai maggiori paesi europei (+1,1%) il quadro congiunturale resta debole. La dinamica di crescita, dopo un inizio d'anno incoraggiante con espansioni attestatesi sul mezzo punto percentuale (+0,4% e +0,5% rispettivamente nel primo e secondo trimestre 2010), ha mostrato un evidente rallentamento sul finire dell'anno, in concomitanza di un leggero affievolimento della domanda pubblica e degli scambi commerciali (+0,3% e 0,1% rispettivamente nel terzo e quarto trimestre). Il sostegno fornito dai consumi delle famiglie è stato pari allo 0,7%, a conferma di un atteggiamento prudente da parte delle famiglie dovuto, da un lato, alla contrazione del reddito disponibile e, dall'altro, alle incerte prospettive sulle condizioni del mercato del lavoro. A fine anno il tasso di disoccupazione ha raggiunto l'8,6 per cento, in aumento di circa un punto percentuale rispetto all'anno precedente. In aumento anche l'inflazione, +1,6% (+0,8% nel 2009), che riflette in larga parte la dinamica dei prezzi dei prodotti alimentari ed energetici. In crescita anche la produzione industriale (+5,5 punti percentuali rispetto al 2009).

**ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA****Conto economico riclassificato**

	<i>Importi in migliaia di euro</i>		
	2010	2009	Variazione
<b>Ricavi operativi</b>	<b>2.612.734</b>	<b>2.555.232</b>	<b>57.502</b>
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	2.132.118	1.961.337	170.781
- Altri ricavi	480.616	593.895	(113.279)
<b>Costi operativi</b>	<b>(2.344.848)</b>	<b>(2.396.500)</b>	<b>51.652</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>267.886</b>	<b>158.732</b>	<b>109.154</b>
<b>Ammortamenti</b>	<b>(80.218)</b>	<b>(43.943)</b>	<b>(36.275)</b>
<b>Svalutazioni e perdite (riprese) di valore</b>	<b>0</b>	<b>(5.410)</b>	<b>5.410</b>
<b>Accantonamenti per rischi e oneri</b>	<b>(52.596)</b>	<b>(44.763)</b>	<b>(7.833)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>135.072</b>	<b>64.616</b>	<b>70.456</b>
<b>Proventi ed oneri finanziari</b>	<b>(37.744)</b>	<b>(28.428)</b>	<b>(9.316)</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>97.328</b>	<b>36.188</b>	<b>61.140</b>
<b>Imposte sul reddito</b>	<b>(5.736)</b>	<b>(27.208)</b>	<b>21.472</b>
<b>RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE</b>	<b>91.592</b>	<b>8.980</b>	<b>82.612</b>
<b>RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI</b>			
<b>RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO</b>	<b>91.592</b>	<b>8.980</b>	<b>82.612</b>

La posta dei Ricavi delle vendite e prestazioni subisce un incremento pari a 170.781 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato tra:

- ✓ maggiori contributi in conto esercizio per 126.175 mila euro, iscritti per un importo complessivo di competenza al 31 dicembre 2010 pari a 975.447 mila euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2010 n. 191 “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato” e dalla Legge di Bilancio n.192 ad essa collegata emanate il 23 dicembre 2009;
- ✓ maggiori ricavi da pedaggio per 59.930 mila euro a seguito di maggiori volumi di traffico sostenuti sulla rete AV/AC;
- ✓ minori ricavi da servizi di manovra per 10.552 mila euro a seguito di una contrazione dei volumi.

La posta degli Altri ricavi subisce invece un decremento pari a 113.279 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato tra:

- ✓ diminuzione complessiva netta dei ricavi per lavori e forniture pari a 32.592 mila euro dovuta principalmente ai minori ricavi verso la società TAV per 39.687 mila euro

riferibile in maggior parte al completamento e conseguenti operazioni di scissione da TAV ad RFI delle Tratte Ferroviarie AV/AC BO-FI NO-MI e RM-NA avvenute nel 2009 ed in parte a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione di cui si è dettagliatamente esposto in precedenza;

- ✓ diminuzione dei contributi relativi ad anni precedenti di 60.861 mila euro relativi alla quota C comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007;
- ✓ aumento delle plusvalenze ordinarie di 31.103 mila euro a seguito di maggiori vendite per materiali fuori uso e tolto d'opera;
- ✓ diminuzione della quota di sopravvenienze attive di 49.807 mila euro a seguito del rilascio di alcuni fondi per rischi ed oneri avvenuto nell'esercizio 2009.

La posta dei Costi operativi subisce invece un decremento pari a 51.652 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato tra:

- ✓ diminuzione del costo del personale di 62.380 mila euro per il proseguimento dell'opera di contenimento degli organici a seguito dell'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro;
- ✓ aumento dei costi per materie prime, sussidiarie e di consumo di 25.482 mila euro principalmente per l'incremento dei prezzi di acquisto delle materie prime in particolare del rame e del ferro per 19.830 mila euro dovuto ai nuovi contratti stipulati a seguito delle procedure di gara per la manutenzione delle linee AV/AC;
- ✓ diminuzione dei costi per servizi di 20.861 mila euro derivante maggiormente dai minori costi in conto TAV per 29.272 mila euro a seguito del completamento delle operazioni di scissione;
- ✓ aumento degli altri costi operativi di 34.669 mila euro imputabile per 22.625 mila euro a perdite da radiazione cespiti quasi interamente attribuibili ad operazioni di dismissione di cespiti danneggiati;
- ✓ aumento delle capitalizzazioni di 27.109 mila euro dovuto a:
  - l'aumento di 13.502 mila euro dovuto ad un complessivo aumento delle quantità di materiali utilizzati accompagnato da un aumento dei prezzi di alcuni di essi, fra cui in particolare, rotaie, accessori al binario, cavi elettrici, apparati di alimentazione, apparati tecnologici;
  - l'aumento netto di 13.606 mila euro di costi interni derivante dall'effetto combinato del minor utilizzo del personale di RFI pari a 2.338 mila euro e di maggiori costi interni per 15.944 mila euro a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione della società TAV avvenuta in data 1.1.2010.

Gli ammortamenti subiscono un incremento pari a 36.275 mila euro derivante quasi esclusivamente dall'incremento delle immobilizzazioni materiali.

La voce proventi e oneri finanziari presenta un saldo negativo di 37.744 mila euro e rileva un peggioramento rispetto al 2009 di 9.316 mila euro principalmente a seguito di:

- ✓ riduzione dei proventi finanziari di 5.799 mila euro principalmente attribuibile alla riduzione degli interessi attivi su credito IVA verso la controllante per 4.219 mila euro e sul conto corrente intersocietario per 527 mila euro;
- ✓ aumento delle svalutazioni di attività finanziarie di 3.816 mila euro.

### Stato patrimoniale riclassificato

	<i>In migliaia di euro</i>		
	31.12.2010	31.12.2009	Variazione
<b>ATTIVITA'</b>			
Capitale circolante netto gestionale	(1.213.554)	(1.093.059)	(120.495)
Altre attività nette	808.620	582.491	226.129
<b>Capitale circolante</b>	<b>(404.934)</b>	<b>(510.568)</b>	<b>105.634</b>
Immobilizzazioni tecniche	38.757.443	34.554.871	4.202.572
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	197.799	1.988.091	(1.790.292)
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>38.955.242</b>	<b>36.542.962</b>	<b>2.412.280</b>
TFR	(838.967)	(927.428)	88.461
Altri fondi	(991.380)	(1.028.143)	36.763
<b>TFR e Altri fondi</b>	<b>(1.830.347)</b>	<b>(1.955.571)</b>	<b>125.224</b>
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>36.719.961</b>	<b>34.076.823</b>	<b>2.643.138</b>
<b>COPERTURE</b>			
Posizione finanziaria netta a breve	(437.025)	(1.188.216)	751.191
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	3.636.322	2.111.900	1.524.422
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>3.199.297</b>	<b>923.684</b>	<b>2.275.613</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>33.520.664</b>	<b>33.153.139</b>	<b>367.525</b>
<b>COPERTURE</b>	<b>36.719.961</b>	<b>34.076.823</b>	<b>2.643.138</b>

La variazione in aumento del Capitale Investito Netto di 2.643.138 mila euro è la risultante dell'incremento del Capitale circolante di 105.634 mila euro, dell'incremento del Capitale immobilizzato netto di 2.412.280 mila euro e del decremento del TFR ed Altri fondi di 125.224 mila euro.

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

- decremento del Capitale circolante netto gestionale (120.495 mila euro) per effetto di maggiori debiti commerciali correnti (213.938 mila euro) e non correnti (292 mila euro), maggiori acconti a fornitori (46.390 mila euro), maggiori crediti commerciali correnti (16.298 mila euro) e minori crediti

commerciali non correnti (1.268 mila euro), maggiori rimanenze (31.731 mila euro);

- incremento delle Altre attività nette (226.129 mila euro) principalmente per l'effetto combinato di maggiori crediti iscritti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (750.864 mila euro) e dalla riduzione degli altri crediti non correnti (441.030 mila euro) e correnti (55.549 mila euro), dei crediti IVA non correnti (13.950 mila euro), ecc.

L'incremento del Capitale immobilizzato netto di 2.412.280 mila euro è determinato dall'incremento netto delle Immobilizzazioni tecniche (4.202.572 mila euro) principalmente per effetto delle scissioni TAV e dal decremento della posta Partecipazioni (1.790.292 mila euro) soprattutto per la riduzione della partecipazione in TAV a seguito delle suddette operazioni di scissione e fusione.

Il decremento della voce "TFR ed Altri fondi" è determinato dalla riduzione del TFR e degli altri fondi.

Le Coperture aumentano di 2.643.138 mila euro per effetto dell'incremento della Posizione finanziaria netta a breve (751.191 mila euro), dell'incremento della posizione finanziaria netta a medio/lungo (1.524.422 mila euro) e dell'incremento dei Mezzi propri pari a 367.525 mila euro.

L'incremento della Posizione finanziaria netta (2.275.613 mila euro) è determinato da:

- incremento della Posizione finanziaria netta a breve (751.191 mila euro) principalmente per effetto del decremento del conto corrente intersocietario fruttifero (198.069 mila euro) e infruttifero (387.965 mila euro), dell'incremento dei debiti verso banche (91.374 mila euro) e verso Soci per finanziamenti ricevuti (81.020 mila euro) riferiti entrambi alla parte a breve, ecc.
- aumento della Posizione finanziaria netta a medio/lungo (1.524.422 mila euro) per l'incremento del debito verso Soci per finanziamenti ricevuti (769.846 mila euro) e verso banche (854.463 mila euro) riferiti alla parte a medio/lungo, verso altri finanziatori (296.976 mila euro), al decremento per effetto della fusione degli anticipi per contributi in conto impianti MEF relativi alle opere TAV (2.229.168 mila euro) e dei crediti verso la controllata TAV (1.699.805 mila euro), decremento dei crediti verso il MEF (132.953 mila euro) per la quota dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 delle Legge Finanziaria 2006, ecc.

Il decremento dei Mezzi propri deriva dall'incremento delle riserve, dei derivati passivi finanziari non correnti e correnti e dell'incremento dell'utile d'esercizio rispetto all'anno precedente.



## **GESTIONE FINANZIARIA**

La gestione finanziaria di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato, viene eseguita dalla S.O. 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.

Nel corso dell'anno 2010 il conto corrente intersocietario subisce un decremento rispetto all'anno precedente, pari a 198.392 mila euro, determinato principalmente da minori contributi erogati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per le attività di investimento.

RFI, inoltre, è titolare di un conto corrente infruttifero verso il MEF 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.

## INVESTIMENTI

### LO SVILUPPO DELLA RETE

Nel settore degli investimenti di potenziamento della rete ferroviaria l'anno 2010 può essere considerato come un anno di assestamento dopo le significative realizzazioni del 2009, tra le quali si richiama in particolare l'attivazione della linea ad Alta Velocità Torino-Milano-Napoli.

Sempre in tema di rete AV/AC, una particolare evidenza meritano le attività condotte nel 2010 propedeutiche all'ormai prossimo avvio realizzativo per Lotti costruttivi, visto il notevole impegno finanziario correlato, della trasversale Genova - Venezia e finalizzate alla stipula degli Atti Integrativi con i *General Contractor* delle tratte Treviglio - Brescia e Terzo Valico dei Giovi prevista per i primi mesi del 2011.

#### Attività progettuale

Nel corso del 2010 le principali attività inerenti i Progetti di sviluppo infrastrutturale hanno riguardato in particolare:

- l'avvio della Progettazione Preliminare della tratta nazionale del Nuovo Collegamento Torino - Lione sulla base della nuova soluzione di tracciato emersa dalle indicazioni dell'Osservatorio Tecnico;
- l'avvio della Progettazione Preliminare del raddoppio Cesano - Bracciano;
- l'avvio della Progettazione Preliminare della tratta Bicocca- Catenanuova nell'ambito del nuovo collegamento ferroviario Palermo -Catania;
- l'avvio della Progettazione Preliminare del collegamento ferroviario con il porto di Taranto;
- l'avvio della Progettazione Definitiva dell'Ampliamento del Sistema Comando Controllo di Genova Nodo - Nord;
- l'avvio della Progettazione Definitiva della fermata di Teglia, nell'ambito del Potenziamento del servizio Regionale del Nodo di Genova;
- l'avvio della Progettazione Definitiva del raddoppio della tratta Parma - Vicofertile nell'ambito del Completamento del raddoppio della linea Pontremolese;
- l'avvio della Progettazione Definitiva delle opere civili e degli attrezzaggi tecnologici per la realizzazione della nuova sala comando integrata nel nuovo Posto Centrale COER di Roma;
- l'avvio della Progettazione Definitiva della "Lunetta" di Chivasso nell'ambito degli interventi di collegamento della linea Chivasso - Aosta con la linea Torino - Milano;
- l'avvio della Progettazione Definitiva degli impianti ERTMS del Collegamento Nord - Sud nell'ambito del Nodo AV/AC di Napoli;

- l'avvio della Verifica Progettazione e congruità offerta del *General Contractor* della tratta Treviglio - Brescia nell'ambito della linea AV/AC Milano - Verona;
- l'avvio della Progettazione Definitiva dell'Apparato Centrale Computerizzato di Foggia, nell'ambito del Progetto di Raddoppio della linea Pescara – Bari;
- l'avvio della Progettazione Definitiva del Sistema di Comando e Controllo della circolazione delle Linee Bari - Lecce e Bari – Taranto;
- l'avvio della Progettazione Definitiva del Piano Regolatore (PRG) e dell'Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Ancona nell'ambito del Progetto di Completamento del Sistema di Comando e Controllo della Direttrice Adriatica;
- l'avvio della Progettazione Definitiva del Piano Regolatore (PRG) e degli Apparati Centrali Computerizzati (ACC) di Livorno e Grosseto degli Apparati Centrali (ACEI) di Campiglia, Maccarese e Roma Aurelia, nell'ambito del Progetto di Completamento del Sistema di Comando e Controllo della Direttrice Tirrenica;
- l'avvio della Progettazione Definitiva degli Apparati Centrali (ACEI) di Gemona e Pontebba, S. Donà di Piave, S. Stino nell'ambito del Progetto di Completamento del Sistema di Comando e Controllo dell'Area Veneta;
- l'avvio della Progettazione Definitiva del Raddoppio Torino – Pinerolo;
- l'avvio della Progettazione Definitiva del Sub Lotto Funzionale 1 Fortezza e Ponte Gardena nell'ambito del raddoppio Fortezza – Verona.

Tra le principali realizzazioni infrastrutturali conseguite nel 2010 si evidenzia l'attivazione del collegamento diretto all'aeroporto di Malpensa, della bretella di Bellavista, con eliminazione dell'inversione di marcia dei treni merci nella stazione di Taranto, e della prima fase di raddoppio della Catania O. – Catania C.le, con la messa in esercizio del binario dispari. Va inoltre sottolineato il grande sforzo condotto nell'anno per portare a compimento significativi interventi di sviluppo tecnologico della Rete, con attivazione degli ACC di Trento, Rho, Mestre, Pisa, e l'ulteriore estensione dei Sistemi di Comando Controllo.

#### **Rete Convenzionale AV/AC – avanzamento economico**

Nel corso del 2010, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 2.558 milioni di euro, con un decremento di 51 milioni di euro (circa - 1,9%) rispetto all'esercizio precedente. Si evidenzia che circa 38 milioni di euro sono stati erogati alle società TFB ed LTF (di cui circa 21 milioni di euro a titolo di aumento del capitale sociale delle partecipazioni) e circa 2 milioni di euro si riferiscono ad attività a committenza TAV.

Il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 979 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 126 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.579 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 302 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

**AV/AC Torino – Milano – Napoli - avanzamento economico.**

L'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2010 risulta pari a 520 milioni di euro, con una minore produzione di 578 milioni di euro (-53%) rispetto all'esercizio precedente. La minore produzione è dovuta principalmente alla sostanziale conclusione del progetto (88%) con la totalità delle tratte già attivate all'esercizio.

**Galleria di base del Brennero: avanzamento lavori cunicolo esplorativo**

Sul lato Italia, si sono conclusi a fine 2010 i lavori di scavo del tratto di cunicolo esplorativo Aica-Mules (circa 10,5 km). Lo scavo della finestra di Mules (lunghezza circa Km 1,8) era già stato completato nel 2009. Tale appalto ha avuto un valore complessivo pari a circa 97 milioni di euro.

Con il completamento di tale tratta, si è realizzato il collegamento della stessa al successivo lotto di cunicolo Esplorativo, attraversante il lineamento Periadriatico, la cui prima tratta (circa 400 m) è stata realizzata ad inizio 2010. L'avanzamento totale del cunicolo esplorativo lato Italia è pertanto attualmente pari a circa 10,916 km.

Sul lato Austria, durante il 2010 sono proseguiti i lavori di scavo della tratta di cunicolo esplorativo Innsbruck-Ahrental e della finestra di Ahrental.

Alla data attuale si registra un avanzamento pari, per il cunicolo, a circa 2,0 km rispetto ai complessivi 5,8 km della tratta, e per la finestra pari a circa 0,45 km su complessivi 2,4 km. Inoltre, nel corso del 2010 si sono realizzate in ambito Wolf una serie di opere (ponti, sottopassaggi, raccordi) propedeutiche alla predisposizione dell'area di cantiere per lo scavo del secondo lotto di cunicolo esplorativo lato Austria. I lavori di realizzazione di tale area di cantiere e delle relative infrastrutture logistiche (tunnel di cantiere Saxen e Padaster) sono attualmente in corso di affidamento e verranno avviati a metà 2011.

**Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario**

Nel corso del 2010 sono proseguite le attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti avviati negli anni precedenti, in particolare:

**Nuove linee elettrificate 36,24 km così suddivise:**

- 12,2 km di linea a doppio binario come interconnessione tra linea AV/AC e linea storica;
- 6,15 km di linea a semplice binario;
- 17,89 km di linea a doppio binario.

**Raddoppi:** è stato completato il raddoppio della tratta Decimomannu – San Gavino attivando il doppio binario ambito stazione negli impianti di Samassi, Serramanna e Villasor.

**Velocizzazioni:** sono stati consegnati 6 interventi di velocizzazione di itinerari di stazione devianti a 60 km/h e 3 interventi di velocizzazione della linea per rimozione limitazioni di velocità; in 3 impianti sono inoltre stati implementati i movimenti contemporanei.

DCO/SCC (Sistema Comando Controllo): è stata attivata la nuova tratta di SCC/DCO Termoli – Chieti e sono stati implementati i “comandi e controlli sicuri” sulle tratte Rimini – Ancona, Castelbolognese – Rimini, Ancona – Pescara e Foggia – Bari.

DCO/CTC (Comando Traffico Centralizzato): nell’ambito del progetto di accentramento dei CTC di bacino sono stati spostati 5 CTC, 2 a Palermo, 1 a Pisa, 1 a Verona E 1 a Milano; sono state implementate le funzioni di “messaggistica” e “successione treni” nelle tratte Ferrara – Rimini, Castelbolognese – Ravenna e Faenza – Ravenna; sono state inoltre ampliate 3 sezioni CTC.

TELECOMANDO: è stato consegnato il telecomando punto-punto della stazione di Bari S. Andrea.

BLOCCO CONTA ASSI: è stata consegnata la nuova tratta di Bca Novate – Chiavenna ed è stato rinnovato il Bca sulla Roma-Viterbo.

BANALIZZAZIONE: sono stati consegnati 5 interventi di banalizzazione per un totale di 43 km.

SCMT: è stato consegnato un intervento riguardante SCMT.

RTB: sono stati consegnati 15 nuovi dispositivi RTB.

SOTTOPASSI: sono stati consegnati 12 nuovi sottopassaggi viaggiatori in stazione.

PASSAGGI A LIVELLO: sono stati soppressi 52 passaggi a livello e ne sono stati automatizzati due.

ACEI: sono stati consegnati 14 nuovi Apparati Centrale Elettrici ad Itinerari.

ACC: sono stati consegnati 4 nuovi Apparati Centrali Computerizzati e sono state consegnate 2 importanti nuove configurazioni, di Pisa Centrale e di Bologna Centrale.

ACCM: è stato consegnato l’ACCM del nodo di Bologna, comprendente bivio Calderara, PT corticella, bivio Bertalia, bivio Trebbo, bivio Beverara e bivio Arcoveggio.

TRASFORMAZIONE D’IMPIANTO: sono state consegnate le seguenti trasformazioni di impianto:

- 4 stazioni sono state modificate in posto di distanziamento;
- 2 stazioni sono state modificate in fermate;
- in 6 stazioni è stato attivato il tracciato permanente;
- 4 impianti sono stati soppressi.

ATTIVAZIONE NUOVI IMPIANTI: sono stati attivati all’esercizio 4 nuovi impianti: 2 fermate, un bivio e posto di movimento.

POTENZIAMENTI DELLA LINEA: sono state adeguate 2 stazioni alla sagoma Gabarit PC 80, su una tratta è stata eliminata la limitazione rispetto al peso assiale di cui tab. 49 ter PGOS, una stazione è stata adeguata alla sagoma PC 45 e un altro impianto è stato adeguato a modulo di 650 metri.

## 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.

Nel 2010 oltre l'attivazione delle interconnessioni Piacenza Est, Fidenza, Parma e Lavino della linea AC/AV Milano-Bologna, il progetto ha visto una serie di interventi necessari sulle tratte attivate negli anni precedenti inerenti gli aggiornamenti delle configurazioni del Sottosistema di Terra/Sistema Distanziamento Treni ERTMS/ETCS L2 per l'ottimizzazione del sistema, la risoluzione di anomalie riscontrate, la chiusura di Non Conformità ancora aperte e segnalate dalle Commissioni Verifica Tecnica, l'integrazione dei requisiti di protezione scenari.

Per quanto riguarda le specifiche tratte AC/AV Milano-Bologna e Roma-Napoli, si è proceduto alle seguenti attività:

- attivazione nell'innesto di Melegnano della velocizzazione a 250 km/h e gestione evoluta del distanziamento e dei rallentamenti;
- rilascio delle logiche per l'interconnessione di Casoria per l'attivazione dell'interconnessione Roma Sud e relativa velocizzazione nonché alla messa in servizio del Posto di Controllo (PC) di Pignataro con sostituzione dei deviatori oleodinamici.

Per le attività legate ai Sottosistemi di Bordo si è proceduto alla valutazione funzionale ed alla messa in servizio delle seguenti applicazioni di bordo: Sistema Controllo Marcia Treno *stand alone*, *European Train Control System con Specific Transmission Module* Sistema Controllo Marcia Treno, Sistema Controllo Marcia Treno con *Specific Transmission Module* Sistema Supporto Condotta, Sistema Supporto Condotta *Baseline 3*.

Per quanto attinente ai Sottosistemi di Terra è proseguita l'attività di sviluppo e valutazione funzionale delle applicazioni e dei prodotti generici di terra: Sistema Controllo Marcia Treno con *encoder* da segnale e Sistema Supporto Condotta con particolare riferimento alla chiusura di non conformità di prodotti generici e sviluppo di nuovi prodotti generici, analisi documentale, sviluppo nuove funzionalità (es. diagnostica remota), riscontri sulle

Applicazioni Generiche e Specifiche, costante monitoraggio del corretto funzionamento dei Sotto Sistema Terra e ricerca delle cause di guasto o causa arresto treno.

Scopo inoltre della sperimentazione è lo sviluppo di prodotti capaci di assicurare la migrazione del sistema nazionale di protezione della marcia del treno Sistema Controllo Marcia Treno verso il sistema interoperabile.

## **FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI**

### **Risorse FESR – PON TRASPORTI 2000-2006**

Il Programma a favore di RFI per la realizzazione di interventi infrastrutturali nelle regioni interessate dall'Obiettivo 1 (Campania, Puglia, Sicilia, Basilicata, Sardegna e Calabria) dei Fondi Strutturali per la politica di coesione dell'Unione Europea prosegue in linea con quanto indicato nel Bilancio 2009, anche per quanto attiene ai finanziamenti del Fondo di Rotazione legge 183/87.

Nel corso dell'anno sono state avviate le procedure per la chiusura del PON – T 2000-2006 ed in data 28 settembre 2010 il Ministero dello Sviluppo Economico ha trasmesso alla Commissione Europea il Rapporto Finale di Esecuzione del Programma PON Trasporti, redatto dall'Autorità di Gestione del Programma con i responsabili di Misura (fra cui RFI) e approvato dal Comitato di Sorveglianza.

Non si registra alcun incasso nell'anno 2010.

### **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.

In tale contesto sono stati ammessi al cofinanziamento interventi di RFI, ricadenti nelle regioni dell'obiettivo "convergenza" (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) previsto dai Fondi Strutturali comunitari per un valore complessivo di 1,667 miliardi di euro, considerate le modifiche alla selezione dei progetti approvate in ultimo dall'Autorità di Gestione il 27 settembre 2010.

Il 2 febbraio 2010 è stata sottoscritta una specifica Convenzione fra il Ministero delle Infrastrutture, Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità, e Rete Ferroviaria Italiana, in qualità di Beneficiario, che regola i reciproci rapporti per l'attuazione dei progetti cofinanziati.

Nel corso dell'anno 2010 non si registrano incassi.

**Risorse TEN -T: programmazioni periodi 1986-2000 e 2001-2006**

Complessivamente, le risorse TEN attribuite a RFI dal 1993 al 2010 nell'ambito delle programmazioni relative agli anni 1986-2006 ammontano a 491,34 milioni di euro.

Nel corso del 2010 sono state chiuse ulteriori 3 Decisioni finanziarie di cui è stato incassato il saldo ed è stato incassato l'anticipo di una quarta Decisione per un ammontare totale di 5,02 milioni di euro. Conseguentemente al 2010 risultano incassi da parte di RFI per un totale di 485,12 milioni di euro.

**Risorse TEN-T: programmazioni periodo 2007-2013**

Complessivamente, le risorse TEN attribuite ad RFI al 2010 nell'ambito delle programmazioni finanziarie relative agli anni 2007-2013 ammontano a 264,11 milioni di euro, di cui nel corso del 2010 sono stati incassati 15,16 milioni di euro a seguito della chiusura di una Decisione Finanziaria e dell'incasso dei prefinanziamenti di altre 6 Decisioni Finanziarie.

Al 31.12.2010 risultano incassi da parte di RFI per un totale di 69,90 milioni di euro.

Nel corso del 2010 la Commissione Europea ha emesso le seguenti Decisioni finanziarie rientranti nei Programmi finanziari 2007-2013 di cui RFI è il Soggetto Attuatore:

- Decisione C(2010)4320 del 21.06.2010 "Potenziamento tratta Tortona - Voghera, progetto prioritario n. 24, progettazione definitiva" nell'ambito del Programma annuale 2009;
- Decisione C(2010)4856 del 09.07.2010 "Corridoio B Stoccolma-Napoli Tratta Verona-Brennero" nell'ambito del Programma multi annuale ERTMS 2010-2013;
- Decisione C(2010)4876 del 12.07.2010 "Adeguamento delle linee ad alta velocità Roma-Napoli e Torino-Novara per garantire la compatibilità con la versione 2.3.0.d" nell'ambito del Programma multi annuale ERTMS 2010-2013;
- Decisione C(2010)1106 del 01.03.2010 "Nodo di Roma, *upgrading* impianto ferroviario di Roma Tiburtina" nell'ambito del Programma *Recovery Plan* del 2009.

Nel corso del mese di ottobre 2010, la Commissione Europea – Direzione Generale per la Mobilità ed il Trasporto, in collaborazione con l'Agenzia Esecutiva TEN-T Network, ha pubblicato la Revisione di metà periodo del Programma multi annuale 2007-2013. Con tale revisione la Commissione Europea ha proposto una rimodulazione della distribuzione dei finanziamenti tra i diversi interventi oggetto del Programma ed il prolungamento, lì dove fosse necessario, del periodo di ammissibilità per la rendicontazione dei costi fino a due anni oltre il 2013.

Per quanto riguarda gli interventi di cui RFI è soggetto attuatore risulta che:

- relativamente alla Decisione C(2008) 7726 "Linea di accesso meridionale al Brennero" la CE propone una decurtazione del valore del contributo di 12,9 milioni di euro ed uno slittamento del periodo ammissibile fino al 2014;
- relativamente alla Decisione C(2008) 7728 "Linea ferroviaria transfrontaliera Trieste/Divaca: studio e progettazione della linea transfrontaliera Trieste-Divaca-Ljubljana-Budapest-Frontiera Ucraina" la CE propone uno slittamento del periodo ammissibile di due anni fino al 2015.

Sono in corso contatti con rappresentanti dell'Agenzia Esecutiva TEN-T Network per negoziare le necessarie modifiche alle sopracitate Decisioni.