

INFRASTRUTTURA

Evoluzione dell'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31 dicembre 2010 è di km 16.704.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km 11.905 pari al 71,3% del totale.

L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è di km 7.513 pari al 45% del totale.

Indicatori di produttività

L'evoluzione infrastrutturale viene monitorata attraverso gli indicatori di produttività che sono i km di linea/agenti (con e senza la manovra) e la % di linee telecomandate; si riportano di seguito i valori di questi indicatori calcolati per l'anno 2010 e confrontati con i dati dell'anno precedente:

Indicatori di produttività	Anno 2009	Anno 2010
a) KM di linea/agenti (manovra inclusa)	1,37	1,46
b) KM di linea/agenti (manovra esclusa)	1,59	1,64
c) % di linee telecomandate	67%	67,9%

Gli indicatori a) e b) rapportano i chilometri totali di linea in esercizio con la consistenza degli agenti che operano nel settore movimento di RFI, includendo il personale addetto alla manovra in a) ed escludendo gli stessi in b). Il valore di entrambi si è incrementato, rispettivamente di 9 km/agente per a) e di 5 km/agente per b) dovuti all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- attivazione di 36,24 km di nuove linee (v. dettaglio nuove linee);
- riduzione di 320 agenti (662 includendo la manovra).

L'indicatore c) riporta il valore percentuale delle linee telecomandabili (DCO/CTC, DCO/SCC): l'incremento del 0,9% si è registrato nel 2010 passando da una percentuale di linee telecomandate pari al 67% dell'intera rete nel 2009 al valore di 67,9%, dovuto all'attivazione del telecomando su 101 Km di linea.

Indisponibilità dell'infrastruttura

A seguito della costruzione degli indicatori di *performance* dell'infrastruttura ferroviaria che valutano la durata media 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 2010 rispetto all'anno precedente:

Unità di Misura: Minuti

LINEA	INDICATORI	
	Anno 2009	Anno 2010
A	32,04	33,31
B	28,35	32,36
C	25,56	34,26
D	13,67	18,53

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; il gruppo D è riferito alla rete non elettrificata.

L'andamento degli indicatori in peggioramento rispetto all'anno 2009 è dovuto al riallineamento dell'organizzazione delle risorse verso le nuove offerte commerciali con l'entrata in funzione di nuove tratte AV, l'attivazione di nuove tecnologie su linee esistenti e ad una accentuazione dei fenomeni atmosferici con ripercussioni sugli oggetti manutentivi.

Logistica e magazzini

Il valore complessivo delle scorte di RFI al 31 dicembre 2010 si è attestato a 211,1 milioni di euro (valutazione a prezzo standard) con un incremento di 25,0 milioni di euro rispetto al 2009, interamente dovuto alle giacenze del settore infrastrutture (armamento e tecnologie).

Nel 2010 sono state registrate a magazzino entrate da fornitura, a prezzo standard 2010, per un valore complessivo di 243,8 milioni di euro, in aumento rispetto all'esercizio 2009 pari a 239,8 milioni di euro.

Il valore complessivo dei consumi al 31 dicembre 2010 è pari a 270,0 milioni di euro, in lieve diminuzione rispetto al 31 dicembre 2009 pari a 271,9 milioni di euro.

Nel corso del 2010, a seguito di analisi tecnico/economica delle scorte giacenti presso il Magazzino Nazionale di Bologna e su intera rete, sono stati assunti specifici provvedimenti di radiazione per circa 0,89 milioni di euro riferiti a materiali obsoleti a lenta movimentazione e in *overstock* e di rottamazione per altri 0,9 milioni di euro riferiti, a livello intera rete, a materiali deteriorati e si è proceduto ad una svalutazione per circa 1,6 milioni di euro di materiali obsoleti a lenta movimentazione

Officine nazionali

Gli impianti produttivi di RFI inerenti l'Officina Nazionale Armamento e Apparecchiature Elettriche sono attualmente così localizzati:

- a Bologna che nell'anno 2010 ha sviluppato complessivamente n. 95.400 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 69 agenti;
- a Pontassieve che nell'anno 2010 ha sviluppato complessivamente n. 76.231 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 59 agenti.

Sono stati immessi alle scorte, a seguito di ordini di produzione, materiali per un valore complessivo di circa 5,7 milioni di euro (valutazione a prezzo standard 2010).

Inoltre si precisa che l'Officina Nazionale Mezzi d'Opera (ONMO) con sede a Catanzaro Lido nell'anno 2010 ha sviluppato complessivamente n. 70.717 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 52 agenti.

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.

Il network Grandi Stazioni

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 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 2010 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.

Tali azioni hanno determinato un recupero della qualità, assestandosi su valori di fine periodo, dell'86,3% di soddisfazione da parte del cliente viaggiatore, confermando il *trend* positivo degli ultimi anni.

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti, l'attuale avanzamento dell'investimento è di circa l'80% sull'importo complessivo di Contratto di competenza di RFI.

Nel corso del 2010 con l'ultimazione dei lavori di riqualificazione di Torino, Milano, Napoli sono state consegnate nuove aree aperte al pubblico e nuovi impianti di sollevamento che hanno generato un particolare incremento nei costi di utenze elettriche. Per soddisfare il fabbisogno di potenza elettrica richiesto da Grandi Stazioni per l'alimentazione dei nuovi impianti riqualificati e per ottemperare ad una corretta politica di gestione dei costi, RFI, laddove la natura degli apparati l'abbia consentito, ha provveduto tramite le sue unità territoriali, a volturare a Grandi Stazioni contatori e cabine elettriche dedicati al fine di consentire una corretta ripartizione dei costi di utenze elettriche tra tutti i soggetti fruitori nell'ambito dei complessi di stazione.

Per quanto riguarda le attività di manutenzione ordinaria si conferma il *trend* relativo all'esercizio 2009: Grandi Stazioni garantisce prioritariamente l'esecuzione di tutte le attività a canone ed "a guasto" e provvede, seguendo un piano di priorità concordato con le unità territoriali, alla realizzazione di interventi nelle aree aperte al pubblico. Nel corso del 2010

sono stati realizzati interventi di impermeabilizzazione e sostituzione coperture alle pensiline di Roma Termini e Bologna Centrale, con relative attività di risanamento delle pavimentazioni dei marciapiedi.

Nel corso del 2010 sono state attivate le nuove *control room* di: Torino – Milano, che determinano un sensibile aumento dei costi stimati per il “servizio allarmi”, in quanto alcuni servizi relativi alla “gestione accessi” sono stati remotizzati nelle suddette unità.

In tema di ricavi da retrocessione, la chiusura dell’esercizio 2010 registra un incremento rispetto al risultato di esercizio 2009. Analizzando il dato si evidenzia un aumento di ricavo per locazioni verso terzi, dovuto ad un incremento delle superfici commerciali a seguito dell’ultimazione dei lavori di riqualificazione delle stazioni di Milano, Torino e Napoli.

Anche i ricavi da Media (pubblicità) hanno registrato una discreta crescita rispetto al dato 2009, quando si era registrato un vistoso crollo nei fatturati, e considerato l’andamento stagnante del mercato si ritiene positivo il risultato raggiunto.

Il network Centostazioni

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Centostazioni, si registra un avanzamento di circa il 70% sull’importo complessivo di Contratto di competenza di RFI.

Le azioni messe in atto nel 2010 hanno confermato il *trend* positivo dell’anno 2009, della *Customer Satisfaction*, assestandosi su valori del 93,8% di soddisfazione da parte del cliente viaggiatore.

I servizi di pulizia e di manutenzione ordinaria sono regolati, per il complesso delle 103 stazioni gestite da Centostazioni, da contratti d’appalto tipo *Global Service* di pulizia a manutenzione, che scadono nel mese di maggio 2011. Centostazioni ha già concluso, nel mese di ottobre 2010, la gara per l’assegnazione dei servizi di stazione per gli anni 2011-2016, con il criterio del “prezzo più basso”.

Restano ancora alcune criticità nella gestione delle pulizie dei servizi igienici, essendo nella maggior parte dei casi di libero accesso e, quindi, oggetto di frequentazioni spesso illecite.

Per ciò che concerne la gestione delle utenze, è continuata l’attività di Centostazioni nel processo di volturazione di utenze RFI: nel 2010 le utenze elettriche sono passate da 38 (dato 2009) a 57. Per questa gestione, anche per il 2010, Centostazioni si è rivolta al mercato libero attraverso la procedura di gara per l’affidamento ad un unico gestore di tutte le utenze elettriche in carico.

Sono state ultimate le nuove perimetrazioni che definiscono le aree di gestione Centostazioni; si prevede la loro approvazione entro il 1° semestre 2011.

Per quanto riguarda i costi per le manutenzioni straordinarie e gli obblighi di legge relativi ai fabbricati viaggiatori sono interamente ribaltati da Centostazioni ad RFI. Tale ribaltamento si concluderà con il raggiungimento dell’importo contrattuale massimo a carico di RFI e successivamente a tale raggiungimento tutti i costi per le manutenzioni straordinarie e gli obblighi di legge relativi ai fabbricati viaggiatori saranno interamente sostenuti da Centostazioni.

Le stazioni in gestione diretta di RFI

In continuità con l'esercizio precedente, è proseguito nell'anno 2010 il piano di interventi sia di manutenzione ordinaria sia straordinaria volti a migliorare l'immagine delle stazioni dal punto di vista del decoro, della pulizia, della sicurezza, della vivibilità e del funzionamento degli impianti di stazione nonché della fruibilità dei servizi offerti.

Complessivamente nel 2010 sono stati investiti 70,3 milioni di euro per interventi focalizzati soprattutto alla sicurezza, Informazioni al pubblico ed adeguamento agli Obblighi di Legge nelle aree con maggior impatto sulla clientela (atri, marciapiedi e pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso, etc.) nonché nelle aree di interscambio e di accesso ai Fabbricati Viaggiatori. Per le stazioni gestite direttamente da RFI, i livelli di qualità delle pulizie in termini di *Customer Satisfaction* hanno avuto un trend in forte aumento pari a circa 18 punti percentuali, dal valore minimo di 68,0% del trimestre gennaio-marzo 2010 si è passati all'86,4% del trimestre settembre-novembre 2010.

Progetto Pegasus (Programma Evoluto per la Gestione di Aree di Stazioni Ubicate nel Sud Italia)

Per quanto riguarda lo sviluppo del Programma di Investimento relativo alle 101 stazioni del *network* Pegasus, l'avanzamento cumulato è pari a circa il 25,13%.

Le stazioni AV/AC

Le nuove stazioni AV/AC in fase di realizzazione sono Torino Porta Susa, Reggio Emilia, Bologna AV e Centrale, Firenze Belfiore, Roma Tiburtina, Napoli Afragola e Vesuvio Est.

Torino Porta Susa - I lavori relativi all'interramento ed al quadruplicamento dei binari della stazione (Passante), registrano un avanzamento di circa il 77%. Per il solo Fabbricato Viaggiatori l'avanzamento è di circa il 25%.

Per il completamento della stazione si prevedono le seguenti fasi:

- giugno 2011: l'apertura all'esercizio parziale del Fabbricato Viaggiatori;
- dicembre 2011: l'ultimazione del Fabbricato Viaggiatori ed il proseguimento dei lavori per l'ultimazione dei binari per il quadruplicamento di Porta Susa-Stura (entro fine 2012).

Reggio Emilia - I lavori sono stati avviati a maggio del 2010 e procedono secondo programma. L'attivazione funzionale della stazione AV è prevista per il aprile 2012.

La fine dei lavori è prevista per ottobre 2012.

Bologna AV e Centrale - L'avanzamento dei lavori della stazione AV è pari a circa il 54%.

Il ritardo registrato per l'effetto di impedimenti non imputabili all'appaltatore, farà slittare le date di attivazione previste secondo quanto di seguito indicato:

- maggio 2012: passante AV senza servizio viaggiatori;
- dicembre 2012: attivazione della stazione AV.

Firenze Belfiore - A seguito dell'affidamento dell'appalto in *General Contracting*, sono state ultimate le opere propedeutiche del Lotto 1 e sono in piena esecuzione i lavori del medesimo lotto (Scavalco). RFI ha autorizzato la realizzazione del Lotto 2; le relative opere propedeutiche sono state avviate a maggio 2009 e quelle del Lotto 2 a marzo 2010.

Sono ultimate le attività di istruttoria relative alla progettazione esecutiva della Stazione ed il 5 febbraio 2010 è stato emesso il parere favorevole dell'Osservatorio Ambientale relativamente agli aspetti ambientali della progettazione esecutiva. Alla luce della consegna dei lavori avvenuta il 10 marzo 2010, i tempi contrattuali prevedono l'attivazione della stazione, per l'esercizio ferroviario, entro il 2014, con il completamento della parte commerciale entro dicembre 2016.

Roma Tiburtina - Proseguono i lavori relativi alla nuova Stazione AV/AC: ed è stato completato ed aperto il nuovo atrio di stazione sul lato Pietralata.

Sul lato Nomentano, conclusi i lavori di demolizione del vecchio fabbricato viaggiatori, sono in corso i lavori di realizzazione del nuovo fabbricato con attività che si svolgono in due fasi:

- la prima fase, riguardante il lato nord, si è conclusa a novembre 2009 con l'attivazione di una "piazza ipogea" attrezzata provvisoriamente per il servizio viaggiatori;
- la seconda fase è iniziata a dicembre 2009 e coinvolge gli spazi lato sud e si concluderà con l'attivazione della nuova stazione AV/AC prevista per giugno 2011.

Proseguono, inoltre, i lavori per la Nuova Circonvallazione Interna e le infrastrutture connesse.

Napoli Afragola - La realizzazione del nuovo fabbricato di stazione, come già descritto nel bilancio 2009 a cui si fa rimando per ulteriori approfondimenti, è stata riaffidata all'A.T.I. appaltatrice in data 29 luglio 2009 che ha redatto il Progetto Esecutivo ed ha avviato le attività di cantiere il 20 aprile 2010.

Il programma temporale dei lavori prevede l'attivazione della prima fase funzionale con l'apertura al pubblico del servizio viaggiatori entro la fine del 2011, con il completamento delle opere relative ai servizi commerciali entro luglio 2012.

Fabbricato viaggiatori Stazione Vesuvio Est - Considerato il recente definanziamento dell'intervento dal PON 2007-2013 così come disposto dal decreto n.10288 del 27 settembre 2010 emanato dall'Autorità di Gestione del PON, nonché l'incertezza sulla disponibilità della quota parte dei finanziamenti a carico della Regione Campania, si è proceduto ad una sostanziale rivisitazione della pianificazione precedente.

In tal senso, la nuova pianificazione temporale prevede l'avvio della progettazione definitiva a gennaio 2016 con previsione di apertura al pubblico della stazione nel primo trimestre del 2021.

LA SICUREZZA D'ESERCIZIO FERROVIARIO

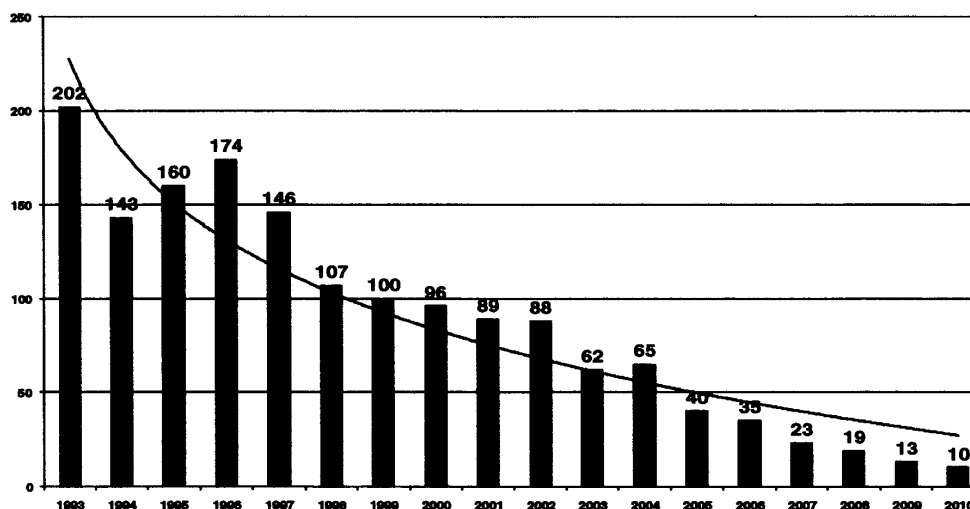
L'andamento della sicurezza nel 2010

I livelli di sicurezza registrati nel 2010 risultano nettamente migliori rispetto a quelli misurati nel 2009. La sicurezza nell'esercizio ferroviario viene misurata utilizzando il *Coefficiente Internazionale di Incidentalità*, i cui dettagli sono illustrati nel medesimo punto della Relazione sulla Gestione del Bilancio dell'esercizio 2006 a cui si fa rimando. Nel corso del 2010 sono stati registrati 10 incidenti "Tipici" UIC rispetto ai 13 registrati nel corso del 2009; si ricorda che l'incidente "Tipico" è quello che più fedelmente rappresenta la sicurezza del Sistema Ferroviario in quanto registra eventi come le collisioni, i deragliamenti, gli incendi e gli investimenti di veicoli stradali in corrispondenza dei passaggi a livello.

Gli incidenti "Tipici" UIC con responsabilità esterne al comparto ferroviario sono stati 5 su un totale di 10 (nel corso del 2009 sono stati 4 su un totale di 13).

Più in particolare la Banca Dati Sicurezza (BDS) ha registrato nel corso del corso del 2010:

- 6 incidenti Tipico UIC ai treni contro gli 8 del 2009 (2 collisioni, 3 deragliamenti ed 1 altri);
- 2 incidenti Tipico UIC in manovra contro i 4 del 2009 (1 collisione, 1 deragliamento);
- 2 incidenti Tipico UIC ai Passaggi a livello contro 1 del 2009 (entrambi urto di treni contro veicoli stradali a Passaggio a livello chiuso).



Relativamente agli incidenti "Atipici" che, sostanzialmente, rilevano il numero di investimenti di persone e la caduta di viaggiatori dai treni in movimento, il 2010 ha registrato 95 incidenti contro i 78 del 2009.

QUALITA' E SICUREZZA

Il Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario e rapporti con l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF)

Per quanto riguarda le attività relative al Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (SIGS) sono in atto le attività necessarie all'acquisizione dell'Autorizzazione di Sicurezza di cui al D. Lgs. 162/2007 oltreché all'approfondimento di problematiche emerse a seguito di recenti *audit* effettuati dall'ANSF.

Sono state concluse anche le attività per recepire nel SIGS argomenti specifici previsti per il Gestore dell'Infrastruttura nazionale (Decreto ANSF n. 1/2010), anch'esse propedeutiche all'acquisizione dell'Autorizzazione di Sicurezza. È stato assicurato il ruolo di interfaccia principale con l'Ente di certificazione TUV Italia che ha portato a conclusione gran parte delle attività relative alla prima sorveglianza del SIGS dopo il rinnovo triennale delle certificazioni.

Si è proceduto con l'elaborazione del monitoraggio del Piano della Sicurezza 2010 di RFI, con il quale era stato dato avvio al recepimento del Decreto ANSF 10/2009, procedendo al rilascio in esercizio dell'applicativo GePPIS (Gestione Progetti Piano Integrato Sicurezza) - conforme al citato Decreto ANSF 10/2009 - per la definizione dei progetti del Piano Integrato della Sicurezza 2011.

L'ANSF, nell'anno 2010, ha effettuato attività di *audit* presso alcune strutture territoriali di RFI per valutare l'adeguatezza delle organizzazioni e dei relativi sistemi di controllo ai fini dell'efficace gestione della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, per verificare l'applicazione - nel settore armamento e IS - delle principali norme in materia di sicurezza dell'esercizio, nonché per verificare le modalità di gestione degli adempimenti in materia di Sicurezza sul lavoro e l'adeguatezza dell'architettura dei controlli interni e del funzionamento degli stessi, a fronte dei rischi operativi e di conformità alla normativa vigente.

In seguito a tali *audit* l'ANSF ha formalizzato alcune considerazioni che hanno generato la definizione e lo sviluppo di azioni correttive da parte della società.

Attività di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria

Sono proseguite nell'anno 2010 le attività previste dalla legislazione vigente per quanto attiene al miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori (D.Lgs n. 626/94 e s.m.i) e dal più recente Testo Unico in materia di salute e sicurezza dei luoghi di lavoro (D.Lgs. n. 81/08).

L'anno 2010 è stato caratterizzato dall'arrivo di importanti novità normative: la legge 120/2010, che sta modificando lo scenario operativo dei giudizi di idoneità alla guida, ed il recepimento della Direttiva Comunitaria 112/2009.

Le novità normative hanno aperto nuovi spazi per lo sviluppo del settore della tossicologia ampliando ulteriormente le opportunità di *business*.

Nell'ambito dell'idoneità al lavoro, soprattutto nel comparto dei trasporti, è proseguita l'offerta di servizi alle nuove Imprese di Trasporto Ferroviario includendo anche la diagnostica nel settore della Medicina del Lavoro, con importanti ritorni di ordine economico.

Per quanto riguarda le collaborazioni interistituzionali è andato definitivamente a regime il rapporto con il Dipartimento delle Politiche Antidroga della Presidenza del Consiglio con positivi ritorni in termine di esperienza e acquisizione di ulteriore *know-how*.

SICUREZZA DELL'INFRASTRUTTURA

Sicurezza delle Gallerie

Ai sensi del D.M. 28/10/2005 in tema di sicurezza delle gallerie ferroviarie, è stato completato e inviato al MIT il programma generale di massima per la realizzazione dei lavori di adeguamento a requisiti minimi di tutte le 650 gallerie esistenti di lunghezza superiore a 500 metri (per un'estesa complessiva di ~1.180 km).

Categoria Lunghezza	Rete AV/AC		Rete Convenzionale		TOTALE COMPLESSIVO	
	Numero	km	Numero	km	Numero	km
500m=L<1000m	6	4.1	306	213.3	312	217.4
1000m=L<2000m	8	11.3	165	222.4	173	233.7
2000m=L<3000m	2	5.1	67	162.8	69	167.9
3000m=L<5000m	1	4.0	47	176.5	48	180.5
L=5000m	1	6.2	47	371.5	48	377.7
TOTALE COMPLESSIVO	18	30.7	632	1146.5	650	1177.2

In particolare sono state riemessi tutti i Piani di Emergenza interni di dette gallerie ed inviati di nuovo ai Prefetti perché provvedano all'emissione di quelli esterni.

Il citato programma generale di massima per la realizzazione dei lavori di adeguamento ai requisiti minimi – da completare entro il 2021 per le gallerie esistenti ed entro il 2016 per quelle in costruzione all'atto dell'entrata in vigore del D.M. – comporta una spesa complessiva di oltre 6,1 miliardi di Euro.

Tenuto conto della vastità e dell'impegno di tale programma, per il quale sono disponibili in Contratto di Programma solo risorse per l'avvio delle prime annualità, è stato proposto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di cominciare a realizzare detti adeguamenti avviando i più efficaci e di minore impatto con l'esercizio secondo lo schema di seguito riportato.



Difesa della sede

Nell'ambito del Piano di eliminazione criticità dovute all'approvazione dei "Piani di Bacino" (Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 27/2/2007), sono proseguite le attività relative alle verifiche di compatibilità idraulica di ponti delle linee dei Compartimenti di Ancona e di Torino ed alla progettazione dell'intervento di difesa della sede ferroviaria della linea Chilivani — Porto Torres dall'erosione fluviale. Nell'ambito dell'attività per la mappatura delle tratte della rete ferroviaria comprese in zone definite a rischio idrogeologico elevato e molto elevato dai Piani Stralcio di Assetto Idrogeologico emanati dalle Autorità di Bacino, sono stati censiti e posti sotto specifica azione di monitoraggio 1175 "punti singoli", di cui:

- ✓ 169 cadute massi
- ✓ 130 erosioni (fluviale/marina)
- ✓ 205 frane
- ✓ 671 piattaforme cedevoli

Vulnerabilità sismica delle infrastrutture civili esistenti

In ossequio a quanto disposto dal O.P.C.M. 3274 20/03/2003 e dal D.P.C.M. 21/10/2003, è stato completato l'intero censimento, comprensivo dell'acquisizione dei relativi dati anagrafici e tecnici, di tutte le opere d'arte ricadenti sulla rete del Sistema di Grande Viabilità Ferroviaria (6.420 Km), quella fondamentale per mantenere i collegamenti essenziali nel Paese. Contemporaneamente è stata avviata — d'intesa con Istituti universitari particolarmente specializzati — la predisposizione della metodologia di verifica della stabilità di dette opere e dei principali fabbricati, da espletare nei prossimi anni.

PATRIMONIO

Generalità

Nel corso del 2010 sono state avviate iniziative concernenti il patrimonio immobiliare della Società.

Asset Allocation

Le azioni generali di razionalizzazione del portafoglio immobiliare di RFI hanno portato nel 2010, all'individuazione di beni non strumentali all'attività tipica del Gestore Infrastruttura. Inoltre è ripresa l'attività di alienazione di quei beni che comportano oneri (manutentivi, di custodia ecc) per RFI per i quali già vi erano impegni a vendere ad Amministrazioni locali o altri soggetti.

Energia elettrica

Relativamente alle attività connesse con l'approvvigionamento di energia elettrica destinata alla trazione ed agli altri usi ferroviari, nel 2010 sono stati consolidati i positivi risultati gestionali già conseguiti nell'esercizio precedente.

La delibera ARG/elt83/10 del 31 maggio 2010 della l'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas ha consentito di chiudere annose vertenze circa le modalità applicative del regime tariffario speciale in vigore per RFI. In tal modo si sono create le condizioni per la sollecita chiusura dei contenziosi legali in corso.

Quanto ai risultati gestionali si registra nel 2010 un significativo contenimento dei costi anche dovuto alla buona capacità previsionale del fabbisogno elettrico, che in ambito nazionale ha registrato indicatori migliori dell'operatore istituzionale di riferimento (Acquirente Unico).

Per quanto attiene alla valorizzazione delle infrastrutture elettriche, si è proceduto al rinnovo del contratto di vettoriamento di energia elettrica effettuato per conto dell'Enel sugli elettrodotti ferroviari, adeguandone i contenuti al quadro normativo vigente. Inoltre, all'atto del rinnovo dei contratti per l'affitto ad Enel di alcune linee elettriche ferroviarie, è stata avviata la sistematica revisione e rivalutazione dei relativi canoni secondo i "benchmark" presenti sul mercato.

Nel corso del 2010 è stato completato il trasferimento nella borsa elettrica di circa 120 utenze elettriche MT/BT distribuite da ACEA.

Sotto il profilo delle azioni di risparmio energetico:

- è stata avanzata la richiesta di finanziamento pluriennale per un progetto nazionale "Telegestione e telecontrollo torrifaro" per il conseguimento di significativi risparmi energetici (circa il 35%) nell'illuminazione di stazioni e piazzali ferroviari;
- è stata attivata la sperimentazione del progetto "Smart Service" relativo all'ottimizzazione dei consumi elettrici di illuminazione nelle stazioni, attraverso

l'introduzione della tecnologia LED e la telegestione di enti e apparecchiature di stazione;

- è stato dato avvio al progetto sperimentale nel Sud, gestito con apposita Convenzione con la Esco (*Energy Service Company*) "La Mia Energia", di una Piattaforma Energetica Polifunzionale (PEF) per la realizzazione dell'autonomia energetica dell'Unità Produttiva Officina Nazionale Mezzi d'Opera di Catanzaro Lido (ONMO), agendo sulla riduzione dei consumi di energia e la realizzazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili (cogenerazione, fotovoltaico, minieolico).

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Generalità

Il volume di spesa consuntivato per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2010 è stato pari a circa 12 milioni di euro.

Si riporta, di seguito, una tabella che evidenzia l'ammontare della spesa dell'anno 2010 per investimenti in attività di ricerca e sviluppo in milioni di euro, ripartita tra i principali settori di intervento:

Ricerca e Sviluppo	Importi in milioni di Euro	
	ANNO 2010	ANNO 2009
Tecnologie per la Sicurezza	7,85	16,03
Diagnostica Innovativa	2,48	8,18
Studi e Sperimentazione nuovi componenti e sistemi	1,62	1,17
TOTALE	11,95	25,38

Nella suddetta tabella si evidenzia come circa il 65% della spesa è rivolto ad attività relative alle Tecnologie per la Sicurezza, il 21% circa alla diagnostica Innovativa per il controllo dell'efficienza della rete e il restante 14% per studi e sperimentazioni su componenti e sistemi innovativi.

Altre attività

La Società ha sviluppato le attività di prove, verifiche, misure e sperimentazioni, sia nei laboratori di Roma e del nascente sito pilota AV sulla Roma-Napoli, sia nei laboratori di campo e sui treni prova per l'attivazione del sistema AV/AC. In particolare nel 2010

- è stata completata la formazione per i primi formatori dell'AC/AV interessati all'attivazione delle tratte AC/AV, con l'erogazione dei corsi per le abilitazioni specialistiche dell'AC/AV di 3^a categoria della Novara - Milano;
- sono state condotte le misure e prove per il rilascio della certificazione di interoperabilità per le tratte AC/AV Torino - Milano e Roma - Napoli;
- è proseguito il programma di corse prova con il treno sperimentale Y1 per i completamenti e le certificazioni AC/AV;
- è stato completato i lavori di attrezzaggio del treno diagnostico Y2, ormai avviato al pre-esercizio;
- è proseguito nella realizzazione del sito prove pilota AC/AV al km 91 della Roma - Napoli.

Perseguendo l'obiettivo del monitoraggio periodico delle infrastrutture e degli impianti delle linee AC/AV, è stato completato l'attrezzaggio del treno diagnostico AV "DL4.MAN.TE" (DIAGnostica, MANutenzione, TEcnologie), che sarà reso disponibile entro la metà del 2011.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra le Società del Gruppo e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne.

Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato, è in atto una più razionale allocazione degli *asset* e delle risorse all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società nel proprio *core business*, migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle società del Gruppo affidando detta attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie e le economie di scala infragruppo.

Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

I rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con controllanti ed altre imprese consociate e le informazioni sui rapporti con parti correlate, sono presentate nelle note al bilancio cui si rimanda.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

TERMINALI ITALIA S.R.L. (89,004%)

La società è stata costituita in data 16 maggio 2008 dalla consociata CEMAT con capitale sociale di 10 mila euro. La compagine societaria è composta da RFI e CEMAT con una percentuale di partecipazione pari rispettivamente a 89,004% e 10,996%.

La società ha per oggetto le seguenti attività:

- la gestione e l'esercizio di centri attrezzati per i trasporti intermodali anche a servizio di interporti o infrastrutture similari nazionali ed internazionali, e l'esecuzione di servizi terminali, nonché la gestione e l'esercizio di scali ferroviari per trasporti nazionali ed internazionali;
- la costruzione, l'acquisto, il noleggio, l'impiego, la riparazione e la manutenzione di mezzi e delle attrezzature di ogni tipo e tecnica, funzionali ai trasporti intermodali anche per conto terzi.

Nel corso del 2010 la Società ha gestito complessivamente l'attività in 18 terminali di proprietà RFI/FS Logistica e due di proprietà di soggetti terzi (Brindisi Polimeri e Verona 3° Modulo).

L'attività complessivamente svolta è pari ad euro 706.752 unità di carico movimentate nell'anno 2010, di cui 609.934 in impianti gestiti direttamente e 96.818 in impianti gestiti da terzi.

L'incremento di traffico totale rispetto al 2009, confrontando dati omogenei, è stato pari a circa il 26% dove, a fronte di un aumento del 9,4% circa del cliente Cemmat, gli altri operatori hanno più che raddoppiato la loro attività.

Nel corso dell'anno sono usciti definitivamente dal perimetro dei terminali operativi gli impianti di Palermo, Milazzo e Lamezia. Tutta l'attività di Verona Porta Nuova è stata trasferita a Verona Q.E. così come quella di Padova Scalo è stata spostata a Padova FS Logistica.

La Società chiude l'esercizio 2010 con una perdita pari a 1.516 mila euro che l'Amministratore Unico propone di riportare a nuovo.

Le voci che compongono la situazione economica della Società sono rappresentate dai ricavi delle vendite e delle prestazioni per 21.749 mila euro, derivante sostanzialmente dall'attività terminalistica, e da costi operativi e ammortamenti per un importo pari a 21.942 mila euro.

Tali componenti determinano un risultato operativo negativo di 1.590 mila euro, a cui vanno aggiunti proventi finanziari e straordinari pari, rispettivamente, a 38 mila euro e 48 mila euro e sottratte imposte pari a 12 mila euro.

TUNNEL FERROVIARIO DEL BRENNERO – TFB (84,98%)

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

In data 31 marzo la società ha versato la quota di euro 8 milioni alla collegata BBT corrispondente alla sesta tranche del II aumento di capitale, eseguita nel dicembre 2009.

A seguito di detto aumento il capitale sociale ammonta a 125.790.910,00 euro e la composizione azionaria risulta così composta:

- RFI 84,98% del capitale sociale;
- Provincia Autonoma di Bolzano 6,22% del capitale sociale;
- Provincia Autonoma di Trento 6,22% del capitale sociale;
- Provincia di Verona 2,58% del capitale sociale.

Le principali voci di bilancio chiuso al 31 dicembre 2010 evidenziano: la quota di partecipazione (50%) di 112,7 milioni di euro nella Collegata BBT, disponibilità liquide per 13,5 milioni di euro e proventi finanziari per 129 mila euro.

NORD-EST TERMINAL S.P.A. (51%)

La partecipazione azionaria di RFI nella Nord-Est-Terminal (NET) pari al 51% del capitale sociale, è stata acquistata dalla Società FS Cargo con effetto 18 novembre 2005.

In data 21 luglio 2009 l'Assemblea dei soci ha deliberato la messa in Liquidazione della società e la nomina del Collegio dei Liquidatori. Le attività di liquidazione sono iniziate il 5 Agosto 2009, data in cui gli amministratori hanno redatto la loro ultima situazione patrimoniale ed i liquidatori hanno predisposto il bilancio iniziale di liquidazione adeguando i valori contabili in ottica di continuazione dell'attività a quelli di mercato secondo criteri di liquidazione.

Tutti i debiti sono stati saldati a esclusione di alcune fatture per le quali si resta in attesa della loro emissione da parte dei creditori. Gli importi di tali fatture sono noti alla NET e correttamente trascritti nel bilancio. Sono stati venduti tutti i cespiti mentre la società attende il pagamento da parte dell'Agenzia delle Entrate dei rimborsi IVA per gli anni precedenti non ancora incassati (l'ultimo che risulta pagato è quello relativo al 2008) è inoltre in fase di ultimazione l'azione legale verso i creditori.

Con l'approvazione del bilancio 2010, che chiude con un utile d'esercizio 2010 di euro 348.417, i Liquidatori propongono di procedere ad una ripartizione parziale delle riserve della società per un importo complessivo di euro 1.251.667,00, derivante da riserve straordinarie (utili di esercizi precedenti) per euro 903.250 e dal risultato dell'esercizio in corso. Tale dividendo complessivo sarà suddiviso tra i soci secondo le percentuali di partecipazione al Capitale della Società, quindi:

- 51% RFI per un totale di euro 638.350,17, tale dividendo verrà finanziariamente erogato per l'importo di euro 87.609,20, essendo la restante parte utilizzata per la compensazione del