

La posta Altri ricavi subisce un decremento pari a 50.480 mila euro dovuto principalmente ad una diminuzione dei ricavi derivanti:

- ✓ dalla gestione immobiliare per 15.371 mila euro principalmente attribuibile a minori canoni di locazione rispetto a quanto registrato nel 2010 in cui è stata svolta l'attività di perimetrazione degli spazi occupati che ha regolarizzato gli esercizi precedenti, in base a quanto indicato dalla Convenzione 79/2009;
- ✓ dai contributi di anni precedenti rispetto al 2010, relativi alla quota C comma 758 art.1 legge finanziaria 2007 minori ricavi per 13.546 mila euro;
- ✓ da penali per inadempimento previste dai contratti di investimento nei confronti delle Imprese Ferroviarie per 5.700 mila euro;
- ✓ da lavori in conto terzi per 4.494 mila euro derivanti principalmente minori ricavi attribuibile alle Convenzioni stipulate con il Comune di Torino per un rallentamento dei lavori del quadruplicamento della TO P. Susa _TO-Stura in parte compensati da maggior ricavi per l' ampliamento della ferrovia Corso Vittorio;
- ✓ da plusvalenze ordinarie per 3.594 mila euro imputabile a minori entrate per vendita di materiale fuori uso e tolto d'opera;
- ✓ per prestazioni sanitarie per 3.929 mila euro riconducibile essenzialmente ad una diminuzione di prestazioni richieste da Trenitalia.

La posta dei Costi operativi subisce un incremento netto pari a 10.657 mila euro derivante principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ riduzione del costo del personale di 62.385 mila euro determinato dal proseguimento dell'opera di contenimento degli organici, in esito dell'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro, rivolta all'incremento della produttività;
- ✓ riduzione complessiva dei costi per materie prime, sussidiarie e di consumo pari a 14.557 mila euro dovuta a minori consumi nel settore delle infrastrutture (19.189 mila euro) e maggiori costi per Energia Elettrica e combustibile per trazione e per forza motrice (4.632 mila euro);
- ✓ decremento dei costi per servizi di 21.280 mila euro derivante principalmente da maggiori manutenzioni e riparazioni di beni mobili e immobili (34.325 mila euro) e minori costi (54.816 mila euro) derivanti principalmente da maggiori rilasci fondi effettuati nel corso del 2011 rispetto al 2010;
- ✓ aumento degli altri costi operativi di 27.638 mila euro dovuti principalmente all'aumento dei costi per contributi del trasporto gratuito (40.798 mila euro) a seguito del processo di revisione dei prezzi attuato con decorrenza primo marzo 2011 parzialmente compensato dalla riduzione dei costi per ICI (5.883 mila euro), altre imposte e tasse (5.125 mila euro), perdite da radiazioni di navi traghetto e materiale rotabile (3.189 mila euro);
- ✓ riduzione delle capitalizzazioni di 83.809 mila euro dovuto allo slittamento della disponibilità delle risorse finanziarie che ha comportato la necessità di riallocare le risorse disponibili con conseguente slittamento nell'avvio delle relative attività.

Gli ammortamenti subiscono un decremento pari a 16.229 mila euro dovuto principalmente all'effetto dell'allocazione, sulle opere della rete AV/AC realizzate dell'intero ammontare attualizzato dei contributi conto impianti, stanziati dalla Legge Finanziaria 2007, da ricevere per il periodo 2012-2021.

La posta svalutazioni e perdite di valore subisce un decremento di 11.341 mila euro derivante da minori svalutazioni di immobili, impianti e macchinari e maggiori accantonamenti al fondo svalutazione crediti rispetto al 2010. Gli accantonamenti per rischi e oneri ammontano a 51.729 mila euro rimangono sostanzialmente invariati.

Il saldo dei Proventi e oneri finanziari presenta una variazione positiva di 40.090 mila euro derivante da:

- ✓ aumento dei proventi finanziari per 41.385 mila euro derivante principalmente da maggiori sopravvenienze attive per effetto del riconoscimento da parte del Consorzio CEPAV DUE della rivalutazione monetaria a fronte dell'anticipazione finanziaria nel 1992 per i lavori AV della tratta Milano -Verona;
- ✓ incremento degli oneri finanziari per 1.295 mila euro principalmente per effetto di maggiori proventi finanziari diversi a seguito dell'aumento dell'*interest cost* del TFR e degli interessi passivi su mutui accesi verso Capitalia e sul finanziamento con la Banca Europea degli Investimenti, parzialmente compensato dalla riduzione delle svalutazioni di partecipazioni.

La variazione delle Imposte sul reddito è la risultante della minore IRAP di competenza per l'esercizio 2011 e della movimentazione delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite.

Stato patrimoniale riclassificato

	<i>Importi in migliaia di euro</i>		
	31.12.2011	31.12.2010	Variazione
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	(1.509.444)	(1.213.554)	(295.890)
Altre attività nette	2.493.438	808.620	1.684.818
Capitale circolante	983.994	(404.934)	1.388.928
Immobilizzazioni tecniche	35.703.134	38.757.443	(3.054.309)
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	210.776	197.799	12.977
Capitale immobilizzato netto	35.913.910	38.955.242	(3.041.332)
TFR	(758.903)	(838.967)	80.064
Altri fondi	(891.776)	(991.380)	99.604
TFR e Altri fondi	(1.650.679)	(1.830.347)	179.668
Attività/(Passività) nette detenute per la vendita	165.533		165.533
CAPITALE INVESTITO NETTO	35.412.758	36.719.961	(1.307.203)
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(1.671.245)	(437.025)	(1.234.220)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	3.725.719	3.636.322	89.397
Posizione finanziaria netta	2.054.474	3.199.297	(1.144.823)
Mezzi propri	33.358.284	33.520.664	(162.380)
COPERTURE	35.412.758	36.719.961	(1.307.203)

La variazione in diminuzione del Capitale Investito Netto di 1.307.203 mila euro è la risultante dell'incremento del Capitale circolante di 1.388.928 mila euro, del decremento del Capitale immobilizzato netto di 3.041.332 mila euro, del decremento del TFR ed Altri fondi di 179.668 mila euro e dell'incremento delle attività destinate alla vendita di 165.538 mila euro.

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

- decremento del Capitale circolante netto gestionale (295.890 mila euro) per effetto di maggiori debiti commerciali correnti (259.639 mila euro) e non correnti (25.946 mila euro), maggiori acconti a fornitori (191 mila euro), minori crediti commerciali correnti (64.182 mila euro) e maggiori crediti commerciali non correnti (3.812 mila euro), maggiori rimanenze (49.874 mila euro);
- incremento delle Altre attività nette (1.684.818 mila euro) principalmente per l'effetto combinato di maggiori crediti iscritti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze al netto dei relativi acconti (2.337.135 mila euro) e minori altri crediti non correnti (863.156 mila euro).

Il decremento del Capitale immobilizzato netto di 3.041.332 mila euro è determinato dalla riduzione delle Immobilizzazioni tecniche (3.054.309 mila euro) e dall'aumento della posta Partecipazioni (12.977 mila euro).

In particolare il decremento delle immobilizzazioni tecniche deriva principalmente dall'effetto combinato dell'incremento per maggiori investimenti e acquisizioni pari a 3.022.598 mila euro e dalla riduzione per maggiori contributi allocati pari a 5.682.177 mila euro comprensivi anche dei contributi attualizzati stanziati dalla Legge Finanziaria 2007, come riferito nella posta Altre attività non correnti e correnti delle note al Bilancio.

Il decremento della voce TFR (80.064 mila euro) ed Altri fondi (99.604 mila euro) è determinato dalla riduzione del TFR e degli altri fondi.

L'aumento della voce "Attività nette detenute per la vendita" pari a 165.533 mila euro si riferisce al valore al 31 dicembre 2011 di *asset* non strumentali relativi a due scissioni parziali verso Ferrovie dello Stato Italiane deliberate dal Consiglio di Amministrazione di RFI nell'ambito del programma di *asset allocation* con efficacia nel 2012.

Le Coperture diminuiscono di 1.307.203 mila euro per effetto del decremento della Posizione finanziaria netta a breve (1.234.220 mila euro), dell'incremento della posizione finanziaria netta a medio/lungo (89.397 mila euro) e del decremento dei Mezzi propri pari a 162.380 mila euro.

Il decremento della Posizione finanziaria netta (1.144.823 mila euro) è determinato da:

- o riduzione della Posizione finanziaria netta a breve (1.234.220 mila euro) principalmente per effetto dell'incremento del conto corrente di tesoreria (744.234 mila euro) e del conto corrente intersocietario fruttifero (496.610 mila euro);
- o aumento della Posizione finanziaria netta a medio/lungo (89.397 mila euro) principalmente per il decremento dei crediti verso il MEF (138.360 mila euro) per la quota dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, del debito verso Soci per finanziamenti ricevuti (208.475 mila euro) comma 84 della Legge Finanziaria 2006, del debito verso altri finanziatori (23.875 mila euro) e dall'incremento dei debiti verso banche (183.380 mila euro) riferiti alla parte a medio/lungo.

Il decremento dei Mezzi propri deriva principalmente dalla distribuzione dei dividendi e dall'operazione di scissione parzialmente compensato dall'utile dell'esercizio.

GESTIONE FINANZIARIA

La gestione finanziaria di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, 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.

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.

INVESTIMENTI

LO SVILUPPO DELLA RETE

Nel settore degli investimenti di potenziamento della rete ferroviaria l'anno 2011 può essere considerato come l'anno di ripresa degli investimenti per il completamento delle infrastrutture della Rete ad Alta Velocità. Dopo l'attivazione della linea Alta Velocità Torino – Milano - Napoli conseguita nel 2009 si è infatti dato avvio alla realizzazione per Lotti costruttivi, visto il notevole impegno finanziario correlato, dell'asse trasversale Genova – Venezia, concretizzatosi con la stipula degli Atti Integrativi alle Convenzioni con i *General Contractor* delle tratte Treviglio – Brescia e Terzo Valico dei Giovi avvenuta rispettivamente in data 19 aprile e 11 novembre 2011.

Linea AV/AC Milano-Verona: Tratta Treviglio-Brescia

In data 19 aprile 2011 è stato sottoscritto tra RFI, Cepav due ed ENI l'Atto Integrativo alla Convenzione del 15 ottobre 1991 per la realizzazione della Tratta AV/AC Treviglio-Brescia secondo due lotti costruttivi, con avvio della realizzazione del primo lotto costruttivo. Il Consorzio è obbligato a realizzare il secondo lotto costruttivo solo se e quando RFI abbia comunicato che è stata effettivamente assegnata e resa disponibile a RFI un'ulteriore "tranche" di risorse finanziarie che consenta la completa realizzazione del suddetto lotto.

A seguito dell'intervenuta l'efficacia in data 30 giugno 2011 dell'Atto Integrativo, sono state avviate la progettazione esecutiva, le attività espropriative, la risoluzione dei sottoservizi, le attività di bonifica ordigni esplosivi e archeologiche, le gare d'appalto per la realizzazione delle opere civili.

E', inoltre, in fase di gara la progettazione esecutiva e realizzazione delle opere civili della tratta di penetrazione urbana a Brescia dell'interconnessione AV di Brescia Ovest e sistemazione a PRG di Brescia centrale, intervento ricompreso nell'ambito del 1° lotto costruttivo della Tratta AV/AC Treviglio-Brescia.

Nella seduta del 6 dicembre 2011 il CIPE ha autorizzato l'avvio dei lavori del 2° lotto come già relazionato nella sezione "Allocazione delle risorse aggiuntive" della presente relazione.

Terzo Valico dei Giovi/Milano - Genova

In data 11 novembre 2011 è stato sottoscritto, da parte di RFI e del Consorzio COCIV, l'Atto Integrativo alla Convenzione, per la realizzazione, per lotti costruttivi, della tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi autorizzando l'avvio dei lavori del 1° lotto costruttivo.

L'efficacia di tale Atto Integrativo è sospensivamente condizionata alla verifica di cinque condizioni previste dall'Atto stesso. Nel corso del mese di dicembre 2011 il Consorzio ha soddisfatto a tre condizioni di efficacia, mentre restano da verificare le ulteriori due condizioni relative alle verifiche previste dalla vigente normativa antimafia ed al rilascio da parte delle Amministrazioni competenti del rinnovo dell'autorizzazione paesaggistica. Infine, in data 6 dicembre 2011, il CIPE ha autorizzato l'avvio dei lavori del 2° lotto come già relazionato nella sezione "Allocazione delle risorse aggiuntive" della presente relazione.

Attività progettuale

Gli avvisi progettuali effettuati nel 2011 sono relativi alla realizzazione dei seguenti investimenti:

Progettazioni Preliminari

- Telecomando dei Bacini di Bergamo e Lecco, consistente nella realizzazione di un Sistema di Comando e Controllo (SCC) e nella realizzazione degli Apparati Centrali Computerizzati Multistazione delle tratte Albate Camerlate – Molteno – Lecco, Monza – Molteno, Seregno – Carnate – Usmate, Carnate Usmate – Ponte S. Pietro – Bergamo - Rovato;
- Riavvio della Progettazione Preliminare degli interventi per il riassetto del Nodo di Novara;
- Potenziamento tecnologico del Nodo di Roma consistente nella realizzazione del Sistema di Comando e Controllo (SCC) del Nodo e nella realizzazione degli Apparati Centrali Computerizzati Multistazione (ACCM) delle tratte Orte – Roma Tiburtina, Ciampino – Colleferro e Roma Casilina – Campoleone - Nettuno;
- Sistema ERTMS (European Railway Train Management System) del Corridoio A Rotterdam-Genova e del Corridoio D Valencia - Lione – Torino – Lubjana;
- Nuovo collegamento Palermo – Catania: tratta Bicocca Catenanuova;
- 1^ fase del Potenziamento della linea Foligno - Terontola, tratta Foligno - Perugia Ponte S. Giovanni;
- Quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo – Pieve Emanuele e Studio di Fattibilità del Quadruplicamento della tratta Pieve Emanuele – Pavia;

Progettazioni Definitive

- Adeguamento ai requisiti minimi di sicurezza delle gallerie, previsti dal DM 28 maggio 2005 delle Gallerie, delle tratte AV/AC: Torino - Milano, Milano Bologna, Bologna – Firenze, Roma - Napoli nonché della galleria Somma Vesuviana sulla linea a Monte del Vesuvio;
- Configurazione finale del Piano Regolatore Generale (PRG) di Genova Voltri;
- Estensione del sistema GSMR su ulteriori 550 Km di rete;
- Rettifica curve, adeguamento sede e rinnovo degli impianti di Trazione Elettrica della Linea Metaponto - Sibari - Bivio Sant'Antonello;
- Impianti di Telecomunicazione per l'Attrezzaggio tecnologico della Linea rilocata Modena-Rubiera sulla tratta AV/AC Milano-Bologna;
- Apparati Centrali Computerizzati (ACC) di Casoria e S. Marcellino, dell'Apparato Centrale (ACEI) di Sarno e sistema di distanziamento della tratta Villa Literno – Napoli, nell'ambito del Progetto di Potenziamento Tecnologico del Nodo di Napoli;

- Apparato Centrale Computerizzato(ACC) di Pontassieve nell'ambito del Progetto di Potenziamento Tecnologico del Nodo di Firenze;
- Raddoppio Fortezza – Ponte Gardena (lotto 1) nell'ambito del Raddoppio della linea Fortezza - Verona;
- Apparat Centrali (ACEI) di Alcantara e Fiumefreddo nell'ambito del Progetto di realizzazione del Sistema di Comando e Controllo della linea Messina –Siracusa.

Inoltre nel corso del 2011 sono state attivate le seguenti infrastrutture:

- Variante di Gozzano;
- Nuovo Fabbricato Viaggiatori di Torino Porta Susa - 1° lotto funzionale;
- Apparat Centrali Computerizzati (ACC) di Cassano e Pioltello nell'ambito del Quadruplicamento della tratta Pioltello – Treviglio;
- Nuova Travata Metallica sul torrente Polcevera con riclassamento della tratta (da C3 a C4);
- Completamento dell'Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) della Linea di Cintura di Bologna;
- Scavalchi tra Castello e Rifredi nell'ambito del Nodo AV/AC di Firenze;
- Nuova Stazione AV/AC di Roma Tiburtina;
- Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) della tratta Orte – Orvieto;
- Tratta a semplice binario Palermo Centrale - Notarbartolo nell'ambito del Progetto del Passante del Nodo di Palermo;
- Tratta a semplice binario Buonfornello – Campofelice (Variante Himera) nell'ambito del Progetto di Raddoppio della linea Palermo – Messina;
- Inserimento della tratta Giampilieri – Taormina nel Sistema Comando Controllo della linea Messina - Siracusa;
- Apparat Centrali (ACEI) delle stazioni di Ali Terme, Acireale, Brucoli, S.Teresa e Letojanni sulla linea Messina – Siracusa.

Rete Convenzionale/AC – avanzamento economico

Nel corso del 2011, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 2.493 milioni di euro, con un decremento di 65 milioni di euro (circa – 2,5%) rispetto l'esercizio precedente. Si precisa che circa 50 milioni di euro sono stati erogati alle società TFB, LTF ed Stretto di Messina (di cui circa 35,6 milioni di euro a titolo di aumento del capitale sociale delle partecipazioni).

Il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 1.169 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 104,5 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.324 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 324,6 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

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

L'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2011 risulta pari a 434 milioni di euro, con una minore produzione di 86 milioni di euro (-16%) rispetto all'esercizio precedente. La minore produzione è dovuta principalmente alla

sostanziale conclusione del progetto (stato avanzamento lavori pari a 89%) con la totalità delle tratte già attivate all'esercizio.

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

Nel corso dell'anno 2011 sono proseguite le attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti avviati negli anni precedenti, in particolare:

Nuove linee elettrificate 16,5 km così suddivise:

- 12,5 km di linea a semplice binario;
- 4 km di linea a doppio binario.

Velocizzazioni: sono stati consegnati 7 interventi di velocizzazione di itinerari di stazione deviati a 60 km/h e 7 interventi di velocizzazione della linea per rimozione limitazioni di velocità;

DCO/CTC (Comando Traffico Centralizzato): sono stati attivati 52,6 km di sistema CTC sulle tratte Colico – Chiavenna e Baschi - Bassano in Teverina;

DCO/SCC (Sistema di Comando e Controllo): sono stati attivati 33,8 km di sistema SCC sulle tratte Doppio Bivio Marittima – Napoli San Giovanni Barra e Giampilieri – Taormina;

DCO/CTC (Accentramento Posti Periferici): nell'ambito del progetto di accentramento dei CTC di bacino sono stati spostati 8 CTC, 1 a Bari, 1 a Napoli, 1 a Mestre, 1 a Verona, 1 a Firenze, 1 a Genova, 1 a Palermo ed 1 a Torino;

TELECOMANDO: sono stati consegnati i telecomandi punto-punto nelle tratta Brescia – Bivio Mella e Cassano d'Adda - Treviglio;

ERTMS: attivati 5,7 km di linea;

BLOCCO CONTA ASSI: attivati 34,5 km;

BLOCCO AUTOMATICO: attivati 39,6 km;

BANALIZZAZIONE: sono stati consegnati 18 interventi di banalizzazione per un totale di 121,7 km;

SCMT: è sono stati consegnati 16 interventi per un totale di 351,1 km;

Codifica: realizzato 7 intervento per 45,3 km;

RTB (Rilevamento temperature boccole): sono stati consegnati 37 nuovi dispositivi RTB;

SOTTOPASSI: sono stati consegnati 8 nuovi sottopassaggi viaggiatori in stazione;

PASSAGGI A LIVELLO: sono stati soppressi 70 passaggi a livello, trasformati 3 passaggi a livello ed attivati altri 3;

ACEI: sono stati consegnati 10 nuovi Apparati Centrale Elettrici ad Itinerari;

ACC: sono stati consegnati 6 nuovi Apparati Centrali Computerizzati;

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

- 3 fermate sono state attivate;
- 5 stazioni sono state modificate in fermate;
- 4 impianti sono stati soppressi.

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 (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.

Per quanto riguarda le tratte AV/AC, nell'esercizio 2011 si è proceduto alle seguenti attività:

- analisi di fattibilità e redazione delle specifiche dei requisiti di sistema per la realizzazione dei sistemi di segnalamento relativi al Sottotraversamento AV/AC di Bologna Centrale;
- attività propedeutiche alla messa in servizio del Sottotraversamento AV/AC di Bologna Centrale e definizione degli interventi necessari sui sistemi di supervisione atti a garantire l'integrazione delle informazioni al pubblico con la stazione di superficie;
- riconfigurazione e messa in servizio di alcune tratte AV/AC a seguito della chiusura di non conformità riguardanti il sistema di stanziamento treno (SDT) al fine dell'attivazione del nuovo complesso degli "scavalchi" tra Firenze Rifredi e Firenze Castello;
- specificazione, valutazione ed attivazione, sul Sistema Comando Controllo (SCC) per Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) delle relazioni AV/AC Milano-Bologna e Bologna-Firenze, di nuove evoluzioni delle funzioni finalizzate all'innalzamento del livello di automazione nel comando degli impianti ferroviari particolarmente utili nelle situazioni di circolazione perturbata.

FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI**Risorse FESR – PON TRASPORTI 2000-2006**

Nel corso dell'anno sono state svolte, da parte delle Autorità competenti, le attività propedeutiche alla chiusura del Programma in oggetto.

Non si registra alcun incasso nel corso del 2011.

Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013

Sulla base del nuovo Regolamento generale dei Fondi strutturali – Regolamento (CE) 1083/2006 del Consiglio Europeo dell'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'area "convergenza" (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) prevista dai Fondi Strutturali comunitari, per un valore complessivo di 1.659 milioni di euro, considerate le modifiche alla selezione dei progetti approvate in ultimo dall'Autorità di Gestione il 2 novembre 2011 (Decreto Dirigenziale prot. 9557/RU).

Nel corso del 2011 sono stati incassati 126,64 milioni di euro.

Risorse TEN-T

Programmazioni periodi 1986-2000 e 2001-2006

Nel corso del 2011 sono stati incassati 3,1 milioni di euro che fanno riferimento a saldi conseguenti alla chiusura delle Decisioni Finanziarie:

- C(2003)5376 e C(2005)3345 "Potenziamento della linea Torino-Modane e della cintura merci di Torino;
- C(2004)5841 e C(2005)5961 "Progetto di sezioni della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste (Lubiana) in territorio italiano;
- C(2007)2320 "Installazione tecnologica dei sistemi ERTMS sulla tratta AV/AC Bologna-Firenze".

Programmazioni periodo 2007-2013

Al 31 dicembre 2011 l'importo totale incassato è pari a 78,31 milioni di euro con un incremento di 8,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2010.

In particolare, tale incremento è dato dall'effetto netto di due distinte movimentazioni:

- un incremento pari a 16,65 milioni di euro dovuto all'incasso di prefinanziamenti, pagamenti intermedi e saldi di diverse Decisioni Finanziarie;
- un decremento di 8,25 milioni di euro a causa della restituzione del prefinanziamento della Decisione C(2010)4856 "Corridoio B Stoccolma-Napoli Tratta Verona-Brennero", conseguente alla rinuncia manifestata da RFI ad usufruire di tale finanziamento. Tale rinuncia, obbligatoria ai sensi delle disposizioni del Regolamento finanziario CE, è stata determinata dallo slittamento temporale e dalla ripianificazione dell'oggetto dell'azione finanziata, che non consentivano più di rispettare le tempistiche previste dalla Decisione stessa. Tuttavia, parallelamente alla restituzione del prefinanziamento è stata assicurata ad RFI la contestuale possibilità di ripresentare la richiesta di finanziamento per il medesimo oggetto nell'ambito del Programma Multiennale 2011. Successivamente a tale richiesta, a gennaio 2012 è stata emessa una bozza di Decisione quadro da parte della Commissione Europea in cui è stato selezionato il sopracitato intervento a cui viene assegnato un contributo pari a 15 milioni di euro. Si è in attesa dell'approvazione da parte del Comitato di Assistenza Finanziario e da parte del Parlamento Europeo e della successiva emissione della Decisione finanziaria da parte della Commissione Europea.

Con riferimento alla revisione di metà periodo del Programma multiennale 2007-2013 in relazione alle proposte di rimodulazione avanzate dalla Commissione Europea, in data 1 agosto 2011 è stata emessa la modifica alla Decisione C(2008)7726 che assegnava un finanziamento di 58,81 milioni di euro all'intervento

"Linea meridionale di accesso al Brennero". Tale modifica ha comportato una riduzione del contributo assegnato pari a 11,329 milioni di euro ed uno slittamento del periodo ammissibile al 2015.

In relazione alla proposta di rimodulazione avanzata dalla Commissione Europea in merito all'intervento "Linea ferroviaria transfrontaliera Trieste/Divaga" è tuttora in corso il processo di modifica della Decisione C(2008)7728.

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 2011 è di km 16.726.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km 11.925 pari al 71% 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 dell'infrastruttura viene monitorata attraverso gli indicatori di produttività che sono i chilometri di linea/agenti (con e senza manovra) e la percentuale di linee telecomandate; si riportano di seguito i valori di questi indicatori calcolati per l'anno 2011 e confrontati con i dati dell'anno precedente:

Indicatori di produttività	Anno 2010	Anno 2011
a) KM di linea/agenti (manovra inclusa)	1,46	1,61
b) KM di linea/agenti (manovra esclusa)	1,64	1,80
c) % di linee telecomandate (*)	67,9%	68%

(*) Il dato delle linee telecomandate è relativo alle linee tecniche della manutenzione e non riferito alle linee commerciali.

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 un a) ed escludendolo in b).

L'indicatore c) riporta il valore percentuale delle linee telecomandabili (DCO/CTC, DCO/SCC).

Indisponibilità dell'infrastruttura

Dall'anno 2011 RFI ha adottato i nuovi indicatori di indisponibilità concordati con il Ministero dei Trasporti nell'ambito del nuovo Contratto di Servizio in via di definizione.

I nuovi indicatori di performance sono correlati a delle soglie il cui superamento comporta delle penalizzazioni sui finanziamenti previsti dal Contratto di Servizio. A tal fine sono state individuate e concordate le seguenti

tipologie di linea suddivise in base all'adeguamento tecnologico ed alla logica commerciale: Linee AV/AC, Gruppo nodi , Linee A, B, C, D.

Le soglie sono state concordate in "numero di avarie che abbiano coinvolto più di 3 treni/km di linea".

Di seguito, per tipologia di linea, è riportato il valore di soglia concordato ed il consuntivo dell'anno 2011 per l'intera rete dell'indicatore.

Indice di qualità di linea anno 2011 (n° guasti con più di 3 treni/km linea)		
Tipo di linea	Soglia concordata con Ministero dei Trasporti	consuntivo rete 2011
Linee AV/AC	0,50	0,06
Gruppo Nodi	2,10	1,14
Linee A	1,25	0,48
Linee B	1,00	0,40
Linee C	0,70	0,36
Linee D	0,60	0,17

Linea AV/AC: Linee con tecnologia innovativa a velocità > 250 km/h; Gruppo Nodi: Linee afferenti alle località principali, interessate da traffico prevalentemente metropolitano; Linee A: Linee strategiche per il trasporto viaggiatori e merci di grande intensità e rilevanza commerciale; Linee B: Linee principali interessate al traffico internazionale e nazionale a lunga percorrenza; Linee C: Restanti linee elettriche a minor traffico viaggiatori e merci; Linee D: Restante rete non elettrificata.

Logistica e magazzini

Il valore complessivo delle scorte di RFI al 31 dicembre 2011 si è attestato a 274,3 milioni di euro (valutazione a prezzo standard) con un incremento di 56,1 milioni di euro rispetto all'esercizio 2010, interamente dovuto alle giacenze del settore infrastrutture (armamento e tecnologie).

Nel corso del 2011 sono state registrate entrate merci da fornitura, a prezzo standard 2011, per un valore complessivo di 242 milioni di euro, in diminuzione rispetto a quello del saldo rilevato nello stesso periodo del 2010 (243,8 milioni di euro).

Il consuntivo dei consumi è stato pari a 242,7 milioni di euro, in diminuzione rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (270 milioni di euro).

Officine nazionali

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

- a Pontassieve (Armamento) che nel corso del 2011 ha sviluppato n°113.721 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n° 76 agenti;

- a Bologna (Apparecchiature Elettriche) che nel corso del 2011 ha sviluppato n° 107.000 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n° 78 addetti.

Sono stati immessi alle scorte a cura dell'Officina Nazionale Armamento e Apparecchiature Elettriche (impianti di Pontassieve e di Bologna), a seguito di ordini di produzione, materiali per un valore complessivo di circa 40,6 milioni di euro (valutazione a prezzo standard 2011) relativi alla costruzione, principalmente, di deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature S.S.E. e I.S.

Inoltre l'Officina Nazionale Mezzi d'Opera (ONMO) con sede a Catanzaro Lido nel corso del 2011 ha sviluppato complessivamente n. 66.335 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 51 agenti.

LE STAZIONI

La Carta dei Servizi

L'annuale documento di confronto tra gli impegni assunti dal Gestore dell'Infrastruttura con la clientela delle stazioni focalizza quest'anno l'attenzione sul nuovo ruolo di RFI quale "Station Manager" (Gestore della stazione) con particolare riferimento ai servizi rivolti alle persone con ridotta mobilità e con disabilità, come già riferito nel paragrafo relativo ai Ricavi da Servizi - Servizio di Assistenza Persone Ridotta Mobilità.

Alla tradizionale Carta dei Servizi è stata affiancata una nuova modalità di consultazione web della stessa che permette la navigazione tra gli argomenti trattati a tutti gli utenti, anche attraverso l'uso di tecnologie assistite.

I nuovi obiettivi di performance 2011, puntuali e misurabili nell'ambito di un sistema di indicatori di qualità che sintetizza i livelli di servizio resi dall'Azienda, sono più avanzati rispetto a quelli proposti nel 2010 ed evidenziano un'azienda impegnata nell'ottica del continuo miglioramento.

Dall'Osservatorio di Mercato, l'indagine che rileva la qualità percepita ed offerta dei servizi di stazione, gli indicatori hanno registrato un miglioramento complessivo rispetto al consuntivo dell'anno precedente. Fanno eccezione alcuni indicatori relativi alle stazioni Platinum (ossia le stazioni caratterizzate da una frequentazione superiore ad una media di 6.000 viaggiatori al giorno e da un alto numero medio di treni), dove la presenza di alcuni cantieri per interventi di manutenzione straordinaria hanno comportato in quelle realtà, la riduzione della qualità percepita dal cliente.

La qualità del servizio Informazioni al Pubblico (IaP)

IaP in condizioni normali

Le rilevazioni di *Customer Satisfaction*, eseguite per RFI dalla Società esterna che opera nell'ambito dell'Osservatorio di Mercato, investigano 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;
- Completezza, chiarezza e tempestività informazioni sonore;
- Chiarezza e tempestività informazioni visive ed efficienza impianti;
- Informazioni nel complesso.

Attraverso l'analisi dei risultati provenienti da tali indicatori, ulteriormente integrati con le criticità evidenziate nell'ambito dalla gestione dei reclami, sono state poste in essere una serie di azioni correttive finalizzate al miglioramento del processo. L'analisi statistica dei risultati per l'indicatore "informazioni nel complesso", per tutte le categorie di impianti previsti dalla Carta dei Servizi e per il servizio ferroviario svolto in "condizioni normali", evidenzia un andamento generalmente positivo, sia a livello nazionale che di singola realtà territoriale.

IaP in caso di circolazione perturbata

Dalla rilevazione eseguita con l'attivazione della Sezione *Open*, prevista nell'ambito dell'Osservatorio di Mercato, è emerso che la clientela in situazioni di routine (circolazione normale) predilige apprendere informazioni attraverso i sistemi visivi di comunicazione rappresentati dai quadri cartacei murali (M53) e/o dai quadri arrivi/partenze e teleindicatori (informazione variabile).

Al contrario in situazione di particolare difficoltà della circolazione dei treni (dovuta ad eventi accidentali e non programmabili) viene preferita l'informazione sonora, che per sua natura può fornire indicazioni, oltre che più dettagliate, anche rassicuranti il viaggiatore sugli sviluppi futuri delle criticità in corso e/o sulle eventuali alternative di viaggio.

I risultati dell'analisi inerenti la qualità percepita relativamente all'informazione al pubblico in condizioni di perturbazione della circolazione sono ovviamente molto più severi di quelli relativi alle condizioni normali, subendo l'influenza della sensazione di disagio che la circolazione perturbata provoca nei viaggiatori, ma fanno registrare un progressivo miglioramento attribuibile alla riorganizzazione del personale dedicato all'Informazione e Comunicazione alla Clientela.

Per l'anno 2011 si registra una lieve flessione del dato nazionale (intero campione delle stazioni monitorate), in parte compensato da buoni andamenti del trend relativi ai Nodi metropolitani e alle Diretrici, con esclusione di quella Adriatica che si attesta ai livelli di partenza dello scorso anno.

II 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 indagini della qualità percepita dai clienti delle stazioni. Le azioni messe in atto nell'esercizio 2011 continuano ad essere rivolte a garantire il mantenimento dei livelli di qualità (*Customer Satisfaction*) a valori adeguati. Particolare attenzione è stata rivolta alla pulizie, il cui indice di soddisfazione del cliente dimostra una ripresa dei valori della qualità percepita.

Nell'esercizio 2011, con l'ultimazione dei lavori di riqualificazione nelle stazioni di Torino, Milano e Napoli, si è registrato un consolidamento di quei costi generati dall'attivazione di nuovi impianti di sollevamento a servizio delle nuove aree aperte al pubblico (utenze elettriche).

Per quanto riguarda le attività di manutenzione ordinaria si registra rispetto all'esercizio precedente una diminuzione dei costi del 7%, dovuta ad un contenimento nelle attività di manutenzione ordinaria cosiddette ad intervento, cioè extra rispetto le attività pianificate.

Nel corso del 2011 Grandi Stazioni ha garantito prioritariamente, e quasi esclusivamente, l'esecuzione di tutte le attività a canone ed "a guasto", ritardando l'avvio di un programma di manutenzione pianificata di interventi sulle aree aperte al pubblico.

Inoltre nel corso del 2011 sono state attivate le tre nuove *control room* di Milano, Torino e Napoli che garantiscono i processi di pronto-intervento nella gestione di tutti gli impianti a servizio delle stazioni.

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Grandi Stazioni, si registra un avanzamento di circa il 78% sull'importo complessivo di Contratto di competenza di RFI.

Il *network* Centostazioni

Gli indici di *customer* relativi all'esercizio 2011 hanno confermato il *trend* positivo seguito negli ultimi anni da Centostazioni, attestandosi nell'ultimo trimestre ad un valore pari al 91,8% di soddisfazione da parte del cliente viaggiatore per gli ambienti aperti al pubblico.

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

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Centostazioni, si registra un avanzamento di circa il 60% sull'importo complessivo di Contratto di competenza di RFI.

Le stazioni in gestione diretta di RFI

Nel corso del 2011 sono continuate nelle stazioni gestite direttamente dalla Società le attività di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria, volte a garantire il decoro delle stesse e il funzionamento degli impianti nonché la fruibilità dei servizi offerti.

Gli interventi di Manutenzione Straordinaria ed Obblighi di Legge realizzati nell'anno 2011 hanno raggiunto un importo pari a circa 98 milioni di euro per l'avvio di interventi focalizzati soprattutto alla sicurezza, alle informazioni al pubblico ed all'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.

Si è confermato il *trend* positivo della *Customer Satisfaction* che ha registrato un valore di qualità percepita dal cliente pari a 84,1% consolidando la tendenza al rialzo rispetto all'anno 2010 (76,1%).

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

Come già indicato nel Bilancio 2007 il progetto, lanciato nel 2004, è finalizzato alla riqualificazione e valorizzazione di 101 stazioni situate nelle regioni meridionali del nostro paese, significative per posizione, dimensione, pregio architettonico e attrattiva turistica. Le regioni interessate dal progetto sono: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. In particolare il progetto Pegasus si propone di:

- rifunzionalizzare gli impianti riconducendo la parte dedicata alle attività ferroviarie in senso stretto e al servizio del cliente alle giuste dimensioni e attribuendo nuove destinazioni alle parti della stazione non strettamente necessarie al servizio ferroviario;

- *riqualificare in termini anche architettonici l'intero impianto al fine di ripristinarne anche la significatività e la centralità nel tessuto urbano.*

Sua specifica finalità è gestire in modo integrato i complessi immobiliari delle stazioni coinvolte attraverso:

- il riconoscimento delle esigenze delle comunità locali;
- il ridimensionamento della parte di stazione destinata strettamente al servizio ferroviario;
- l'aumento delle superfici commerciali;
- il miglioramento dello scambio modale;
- la separazione delle utenze fra le parti destinate alle attività ferroviarie e le parti destinate ai terzi;
- il risparmio energetico e la sostenibilità ambientale;
- la verifica e l'adeguamento relativamente al grado di sismicità della zona in cui è posto l'impianto.

Per la realizzazione del Progetto è stato previsto un investimento di 230 milioni di euro, ad oggi finanziato per 49,9 milioni di euro dei quali 48 milioni di euro da RFI e 1,9 milioni di euro dalla Regione Sicilia per la riqualificazione della stazione di Agrigento.

In particolare gli interventi avviati e conclusi riguardano gli appalti realizzati per le stazioni di Agrigento Centrale (2,8 milioni di euro), Mazara del Vallo (1,6 milioni di euro), Palermo Notarbartolo (2,6 milioni di euro), Trapani 1^a fase (1,8 milioni di euro), Paola (4,2 milioni di euro); Bagheria (1,7 milioni di euro); Castellammare (1,2 milioni di euro). Nel corso del 2011 non sono stati consegnati ulteriori lavori, ma si è dato impulso all'avanzamento delle progettazioni e la rivisitazione degli interventi pianificati.

Le stazioni AV/AC

Le nuove stazioni AV/AC in fase di realizzazione sono: Torino Porta Susa, Reggio Emilia, Bologna, Firenze, Roma Tiburtina, Napoli Afragola e Vesuvio Est. Di seguito una sintesi dello stato di avanzamento delle attività:

Torino Porta Susa - I lavori relativi all'interramento ed al quadruplicamento dei binari della stazione (Passante), registrano un avanzamento di circa il 85%. Per il solo Fabbricato Viaggiatori l'avanzamento è di circa il 60%.

A settembre 2011 è avvenuta l'apertura di porzione del Fabbricato Viaggiatori comprendente la fermata della metropolitana; per il completamento della stazione si prevedono le seguenti fasi:

- Luglio 2012: trasferimento di tutti i servizi ferroviari;
- Dicembre 2012: ultimazione binari quadruplicamento P. Susa-Stura.

Reggio Emilia - I lavori sono stati avviati il 17 maggio 2010 e l'avanzamento degli stessi è pari a circa il 30%. Sono state ultimate tutte le opere di fondazione ed è in avanzata fase realizzativa la posa delle "stampelle" in acciaio dei marciapiedi, mentre sono in corso le lavorazioni delle parti strutturali in acciaio dei portali (l'inizio del montaggio in cantiere di questi ultimi è previsto per marzo 2012). L'attivazione della fermata sarà possibile con l'orario invernale del 2012. Completata la progettazione definitiva del parcheggio, è in corso di definizione la Convenzione con il Comune di Reggio Emilia per definire modalità esecutive per la realizzazione del parcheggio. Tutte le opere di cui sopra sono co-finanziate dagli Enti Locali con un contributo pari a circa il 75%.