

- Apparat Centrali (ACEI) di Passomartino, Lentini e Agnone;
- Opere Civili, Armamento e Trazione Elettrica relative al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria nell'area Portuale di Livorno;
- Sistema Telefonia Integrata (STI) a Firenze Campo Marte, Adeguamento Apparat Centrali Nodo di Firenze e interconnessioni linea Firenze-Roma;
- Apparat Centrale Computerizzato (ACC) e Piano Regolatore Generale (PRG) di Pontassieve;

### **Rete Convenzionale/AC - avanzamento economico**

Nel corso del 2012 gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 2.242 milioni di euro, con un decremento di 251 milioni di euro (circa -10%) rispetto all'esercizio precedente. Si precisa che circa 41 milioni di euro sono stati erogati alle società TFB ed LTF (di cui circa 22,4 milioni di euro a titolo di aumento del capitale sociale delle partecipazioni).

Il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 940 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 67 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.302 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 275 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

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

L'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2012 risulta pari a 498 mln di euro, con una maggiore produzione di 64 mln (+15%) rispetto all'esercizio precedente. La maggiore produzione, in contrasto alla sostanziale conclusione della totalità dei progetti già attivati all'esercizio, è dovuta principalmente alla risoluzione e conseguente pagamenti dei lodi arbitrali sulle tratte AV.

### **Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario**

Nel corso del 2012 sono proseguite le attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti avviati nei mesi precedenti, in particolare:

#### Nuove linee elettrificate 38,2 km così suddivise:

- 28,1 km passante di Bologna AV e interconnessioni;
- 7 km Torino Porta Susa – Torino Stura;
- 3,1 km Torino Stura – Bivio Settimo.

Velocizzazioni: sono stati consegnati interventi di velocizzazione sulla linea Borgo Ticino–Oleggio e di velocizzazione di itinerari deviati nelle stazioni di Milano Centrale, Serra San Quirico, Villamassargia, Siliqua, Decimomannu e Villetta Malagnino.

DCO/SCC (Sistema di Comando e Controllo): sono stati attivati 88 km:

- 28,1 km sulla tratta Posto Movimento (PM) Anzola - B.Emilia (Passante Bologna) + Interconnessioni Reno Ovest Est.;
- 41,95 km sulla tratta Taormina – Cannizzaro;
- 2,82 km sulla tratta GS Altichiero – Padova C.M.;
- 2,19 km sulla tratta GS Moltà – Padova C.M.;
- 13 km sulla tratta Padova – Padova C.M.

DCO/CTC (Comando Traffico Centralizzato): sono stati attivati 12,6 km sulla tratta Aragona Caldare – Agrigento Centrale;

DCO/CTC (Accentramento Posti Periferici): nell'ambito del progetto di accentramento dei CTC di bacino sono stati spostati 9 CTC: 2 a Roma Termini, 2 a Firenze Campo di Marte, 2 a Reggio Calabria e 1 a Genova Teglia, Palermo C.le e Verona;

TELECOMANDO: è stato attivato un Posto Comando a Milano Porta Garibaldi che telecomanda il posto satellite di PM Ghisolfa e la stazione di Ponte Albanito è stata inserita nel CTC Caserta – Foggia, con posto centrale a Napoli Centrale;

ZONE DI MANOVRA: San Benedetto del Tronto, Civitanova Marche, Pesaro, San Severo e Sacile;

ERTMS: attivati 27,53 km di linea;

BLOCCO CONTA ASSI: attivati 63,7 km;

BLOCCO AUTOMATICO: attivati 10,7 km;

BANALIZZAZIONE: sono stati consegnati 13 interventi di banalizzazione per un totale di 78,9 km;

SCMT: sono stati consegnati 4 interventi per un totale di 28,4 km;

Codifica: realizzati 6 interventi per 17,4 km;

RTB (Rilevamento temperature boccole): sono stati consegnati 8 nuovi dispositivi RTB;

SOTTOPASSI: sono stati consegnati 2 nuovi sottopassaggi viaggiatori in stazione;

PASSAGGI A LIVELLO: sono stati soppressi 35 passaggi a livello, trasformati 8, automatizzati 7 ed attivati 1;

ACEI: sono stati consegnati 9 nuovi Apparati Centrale Elettrici ad Itinerari;

ACC: sono stati consegnati 3 nuovi Apparati Centrali Computerizzati;

ACC-M: sono stati consegnati 5 Posti Periferici di Apparato Centrale Computerizzato Multistazione e un Posto Centrale.

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

- 3 fermate sono state attivate;
- 14 stazioni sono state modificate in fermate;
- 10 impianti sono stati soppressi.

Inoltre si segnalano le seguenti attivazioni del Nuovo Fabbricato Viaggiatori di Torino Porta Susa e del Passante Sotterraneo AV/AC del Nodo di Bologna.

## **TECNOLOGIE INTEGRATE**

### **Rete AC/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 l'*EUROPEAN RAILWAY TRAFFIC MANAGEMENT SYSTEM/EUROPEAN TRAIN CONTROL SYSTEM* (ERTMS/ETCS).

L'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.

Nell'ambito della costruzione della stazione Passante AV di Bologna, è stato predisposto e messo in servizio il sistema "*Change Over*" che consente l'integrazione tra i sistemi ETCS delle tratte Milano-Bologna e Bologna-Firenze.

Per la prima volta, a livello mondiale, sono stati interconnessi funzionalmente e attivati all'esercizio i sistemi ETCS-ERTMS Livello 2 di due imprese diverse (Ansaldo ed Alstom). Al riguardo:

- sono state gestite le attività di post-attivazione del Passante relative agli aggiornamenti, richiesti dall'ANSF, delle certificazioni dei sottosistemi strutturali "Infrastruttura", "Energia" e "Controllo-Comando e Segnalamento" con conseguente emissione dei relativi dossier tecnici finali;
- sono state revisionate e rilasciate le logiche per la fermata Bologna relativamente all'interconnessione Posto Movimento (PM) Reno-S.Viola e BO-FI;
  - sono proseguite le attività relative al rilascio da parte dell'ANSF dell'autorizzazione alla messa in servizio delle opere civili per il sottosistema infrastruttura;
  - sono state effettuate le attività relative alla redazione del Piano di Emergenza e Soccorso delle gallerie.

Sono stati effettuati gli aggiornamenti del SCC/M Milano-Bologna e Bologna-Firenze, rientranti nella terza fase dell'accordo di risoluzione RFI-ASTS-Saturno del 10 febbraio 2011 per l'innalzamento del livello di automazione nel comando e controllo degli impianti di segnalamento.

È stato emesso il Rapporto di *risk assessment/risk management* (Armamento) del "Passante di Bologna" e del "Passante di Torino".

Sono stati effettuati gli aggiornamenti dei certificati dei sottosistemi "Energia" delle tratte AV/AC Roma-Gricignano e Torino-Novara.

Con il treno Y1 sono state condotte:

- le attività per la certificazione di interoperabilità e di conformità al progetto "*as built*" del nuovo tratto di linea AV/AC "Passante di Bologna", per le quali sono state eseguite le misure di qualità della captazione e dell'interazione pantografo – catenaria fino alla redazione del *report* finale;
- le verifiche straordinarie quadrimestrali delle linee AC/AV della direttrice Torino – Salerno, eseguendo le misure di qualità dell'interazione treno – binario.

### **Rete Convenzionale e Nodi**

Sono state avviate le attività per la sperimentazione della sovrapposizione del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) con i sistemi:

- ETCS Livello 1 (sito pilota in Sicilia);
- ERTMS/ETCS Livello 2, (attrezzaggio della linea pilota Milano Lambrate (e) – Treviglio comprensiva della *Pilot Line* del Corridoio D Valencia–Lubjana).

Sono continuate le attività di sperimentazione del *High Density Traffic System* (HDTs), ai fini della sua omologazione, e sono state ultimate la progettazione preliminare e la redazione atti di gara per l'affidamento di tre appalti relativi alla progettazione e realizzazione del HDTs sulle tratte: Roma Ostiense–Roma Tuscolana, Firenze Rifredi – Statuto – Campo Marte – Rovezzano, Roma Tiburtina–Roma Tuscolana.

Sono state seguite le attività di competenza per l'attivazione e/o riconfigurazione di n.23 impianti ACC/ACCM (Apparato Centrale Computerizzato/Apparato Centrale Computerizzato Multistazione): Nodo di Bologna, S. Viola, Orvieto–Orte, Pistoia–Serravalle – Montecatini, Bologna Centrale, Roma Tiburtina, Treviglio, PM Adda, Padova Campo di Marte, Padova Centrale, Bivio Casoria, Conegliano, Milano Martesana, Chieri, Civitavecchia, Venezia Mestre, Rebaudengo (riconfigurazione ACCM esistente linea AC/AV per attivazione ACC linea storica per la gestione della tratta Torino Stura-Torino Susa), Voghera, Felizzano e Direttrice Adriatica.

È stata completata la rivisitazione del progetto ACCM del Nodo Genova, al fine di allinearla alle specifiche in vigore relative alla gestione di impianti eterogenei (segnalamento, ACCM e supervisione, SCC).

Nell'ambito del gruppo di "Pilotaggio" che ha il compito di coordinare le attività di sperimentazione e coordinamento per la messa in servizio della Torino–Padova, è stato delimitato il tratto di linea sperimentale contenente i Posti Periferici Multistazione, ACEI e ACC (PPM, PPACEI e PPACC), da utilizzare per la predisposizione della documentazione per la preventiva autorizzazione alla messa in servizio da parte dell'ANSF.

È stato completato l'attrezzaggio di n. 813 segnali di linea di tipologia innovativa di cui 163 attivati con INFILL ed è stata predisposta la rete dati per il monitoraggio degli INFILL installati sulle linee della DTP di Firenze.

Sono stati emessi gli schemi di principio relativi al segnalamento per l'esercizio della nuova linea Arcisate–Stabio, che consentirà la connessione col tronco ferroviario Stabio-Mendrisio in territorio elvetico.

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

Nel corso del 2012 RFI è stata sottoposta ad un *Audit* della Commissione Europea finalizzata alla chiusura del Programma in oggetto. Si è in attesa del relativo esito che a tutto il 2012 non è pervenuto.

Non si registra alcun incasso nel corso del 2012.

**Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013**

Al 31 dicembre 2012 sono stati incassati 342,74 milioni di euro, con un incremento di 216,10 rispetto al 31 dicembre 2011.

A seguito, tra l'altro, del processo di adesione del PON Reti e Mobilità al Piano di Azione e Coesione e dell'approvazione della scheda Grandi Progetti relativa all'intervento "Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria (galleria Coreca) i progetti di RFI finanziati dal PON Reti e Mobilità hanno subito nel corso del 2012 alcune modifiche. In particolare:

- con Decreto 10920/2012 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono stati de-finanziati i seguenti Progetti di RFI.

DESCRIZIONE	Contributo decurtato
Interporto di Bari. Scalo pubblico Bari Lamasinata	7,00
Porto di Taranto-Collegamento ferroviario del complesso del porto con la rete nazionale	9,50
Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologiche)	1,63
<b>Totale contributi decurtati</b>	<b>18,13</b>

- Con nota del 28 febbraio 2012 ci è stata comunicato che a seguito della rimodulazione del piano finanziario del PON, a seguito dell'adesione dello stesso al Piano di azione e coesione, tre progetti di RFI escono dall'ambito di finanziamento del PON Reti e Mobilità e confluiscono nell'ambito di finanziamento del Piano di azione e coesione.

DESCRIZIONE	Importo
Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Ricostruzione del ponte Petrace, modifica PRG della stazione di Gioia Tauro e inserimento nel CTC	5,00
Intervento Linea veloce Palermo Catania	20,00
ACC Bari Lamasinata	25,00
<b>Totale interventi che confluiscono nel PAC</b>	<b>50,00</b>

**Risorse TEN-T**

**Programmazioni periodi 1986-2000 e 2001-2006**

Nel corso del 2012 non sono stati registrati incassi. Inoltre non sono previsti ulteriori incassi nei futuri anni. Le programmazioni 1986-2000 e 2001-2006 possono considerarsi concluse.

**Programmazioni periodo 2007-2013**

Al 31/12/2012 l'importo totale incassato è pari a 84,40 milioni di euro con un incremento di 6,1 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2011 dovuto all'incasso di prefinanziamenti, pagamenti intermedi e saldi di diverse Decisioni Finanziarie.

Nel corso del 2012 RFI ha partecipato, con esito positivo, a due bandi di finanziamento europei ottenendo il finanziamento dei progetti e per gli importi di seguito indicati.

N. DECISIONE	CODICE TEN	DESCRIZIONE	Contributo Stanziato
C(2012) 6457 del 13/09/2012	IT -60001-P	Installazione di apparecchiature ERTMS di terra corridoio ferroviario B Stoccolma-Napoli/Sottoparte di Fortezza a Verona della parte italiana del corridoio B (Brennero-Verona-Napoli)	15,00
C(2012) 8663 del 21/11/2012	2011-IT-93095-P	Tratta AV/AC Treviglio-Brescia: opere civili (fase)	5,00
C(2012)6119 del 03/09/2012	EU-60008-S	Studio e attuazione delle parti principali del corridoio per il trasporto merci - Regolamento 913/2010	0,95
C(2012)8081 del 6/11/2012	2011-IT-93096-T	Nodo ferroviario di Genova: razionalizzazione degli impianti per la fluidificazione dei traffici	5,00
C(2012)8357 del 12/11/2012	2011-IT-93098-P	Nodo ferroviario AV/AC di Bologna: realizzazione della linea di connessione fra gli impianti del Nodo e la linea per Venezia per la fluidificazione del traffico	2,23
C(2012)8569 del 19/11/2012	2011-IT-93097-P	Potenziamento tecnologico Torino – Padova, implementazione di tecnologie per l'efficientamento della circolazione nel Nodo ferroviario di Milano	5,00
<b>Totale nuove decisioni</b>			<b>33,18</b>

È stata inoltre disposta dalla Commissione europea una riduzione di finanziamenti per 22 milioni di euro sul progetto RFI "Linea di accesso meridionale al Brennero".

N. DECISIONE	CODICE TEN	DESCRIZIONE	Contributo decurtato
C(2008) 7726 modificata da C(2011) 5663 e da C(2012)7413	IT-01030-M	"Linea di accesso meridionale al Brennero"	(21,87)
<b>Totale definanziamenti</b>			<b>(21,87)</b>

Infine, nel marzo 2013, è stata trasmessa la Decisione della Commissione Europea con cui è stato disposto in de-finanziamento pari a 218 milioni di euro sul progetto Torino-Lione la cui realizzazione è in capo alla collegata LTF.

## INFRASTRUTTURA

### Generalità

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

### Evoluzione dell'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31 dicembre 2012 è di km 16.741,5.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km 11.931 pari al 71% del totale.

L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è di km 7.535,8 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 2012 e confrontati con i dati dell'anno precedente:

Indicatori di produttività	Anno 2011	Anno 2012
a) KM di linea/agenti (manovra inclusa)	1,61	1,77
b) KM di linea/agenti (manovra esclusa)	1,80	1,91
c) % di linee telecomandate (*)	68%	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 in a) ed escludendolo in b).

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

### Indisponibilità dell'infrastruttura

Come già indicato nel Bilancio 2011, dallo scorso anno 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 comporterà 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 2012 per l'intera rete dell'indicatore.

Indice di qualità di linea anno 2012 (n° guasti con più di 3 treni in linea)		
Tipo di linea	consuntivo rete 2011	consuntivo rete 2012
Linee AC/AV	0,06	0,09
Gruppo Nodi	1,14	1,14
Linee A	0,48	0,61
Linee B	0,40	0,41
Linee C	0,36	0,38
Linee D	0,17	0,22

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 2012 si è attestato a 272,9 milioni di euro (valutazione a prezzo standard), in diminuzione di 6,8 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2011.

In particolare, il valore delle giacenze del settore infrastrutture (materiali per armamento e tecnologici) al 31 dicembre 2012 è stato pari a 264,2 milioni di euro, di poco inferiore rispetto al saldo (265,6 milioni di euro) del 2011.

Nel corso dell'esercizio 2012 sono state registrate entrate merci da fornitura, a prezzo standard, per un valore complessivo di 213,8 milioni di euro, in diminuzione rispetto a quello del saldo rilevato nel 2011 (242,2 milioni di euro).

Il consuntivo dei consumi è stato pari a 264,1 milioni di euro, in aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (242,7 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 2012 ha sviluppato n° 150.458 ore di produzione diretta con l'impiego di n° 99 agenti;
- a Bologna (Apparecchiature Elettriche) che nel corso del 2012 ha sviluppato n° 175.900 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n° 123 addetti.

Nel corso dell'esercizio 2012, a cura dell'Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche (impianto di Bologna), sono stati costruiti/revisionati e immessi alle scorte, a seguito di ordini di produzione, materiali per un valore

complessivo di circa 5,6 milioni di euro, mentre a cura dell'Officina Nazionale Armamento (impianto di Pontassieve) sono stati immessi a scorte materiali e apparecchiature per un valore di 41,1 milioni di euro.

Inoltre l'Officina Nazionale Mezzi d'Opera (ONMO) con sede a Catanzaro Lido nel corso dell'esercizio 2012 ha sviluppato complessivamente n. 83.328 ore di produzione ai servizi diretti.

## **LE STAZIONI**

### **La Carta dei Servizi**

La Carta dei Servizi, annuale documento di confronto tra gli impegni assunti dal GI con la clientela delle stazioni, continua nel 2012 a mettere in primo piano l'attenzione di RFI per i servizi di assistenza a terra rivolti alle persone con disabilità e ridotta mobilità (PRM). Con l'obiettivo di migliorare le performance di tali prestazioni, la Società, quale "*Station Manager*", ha realizzato nel corso del 2012 una nuova indagine prototipo, per il monitoraggio dei servizi offerti ai PRM, che ha registrato livelli di soddisfazione più che positivi da parte di questo *target* di utenza.

RFI, sempre impegnata nell'ottica del continuo miglioramento, ha fissato anche per il 2012 obiettivi di *performance* più avanzati rispetto a quelli proposti nell'anno precedente.

L'Osservatorio di Mercato, che analizza il livello di soddisfazione percepita dall'utente delle stazioni, documenta nel confronto con l'anno precedente un maggior apprezzamento da parte dell'utenza dei servizi offerti.

In particolare, giudizi favorevoli sono evidenziati dall'analisi dei risultati relativi all'indicatore "informazioni al pubblico nel complesso" per tutte le categorie di impianti previsti dalla Carta dei Servizi. Tale analisi evidenzia un andamento generalmente positivo, sia a livello nazionale che di singola realtà territoriale, sia per il servizio ferroviario svolto in "condizioni normali" sia "in caso di circolazione perturbata".

Proseguendo, inoltre, nella scelta di pubblicare la Carta dei Servizi su internet per garantirne la più ampia accessibilità, RFI da quest'anno ha riservato all'annuale documento di confronto con il pubblico un'apposita sezione nel sito web societario.

La Carta dei Servizi RFI 2012 si presenta, pertanto, con una formulazione ancora più snella e con contenuti che rimangono sempre attuali grazie a collegamenti ipertestuali alle sezioni tematiche del sito *on-line* che permettono approfondimenti ed aggiornamenti sui diversi argomenti.

### **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 indagini della qualità percepita dai clienti delle stazioni.

La politica di razionalizzazione dei costi imposta da RFI per l'esercizio 2012 ha portato un risultato piuttosto soddisfacente nella gestione dei Complessi di Stazione, raggiungendo un miglioramento della qualità nei servizi offerti al viaggiatore con un impegno economico contenuto.

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Grandi Stazioni, si registra un avanzamento di circa l'83% sull'importo complessivo di Contratto di competenza di RFI.

I cantieri delle stazioni di Torino Porta Nuova, Milano Centrale e Napoli Centrale sono stati completati, mentre i cantieri ancora in corso, afferenti le opere interne, hanno maturato il seguente avanzamento dei lavori:

- Genova P. Principe: 60,06 % dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: Dicembre 2013;
- Genova Brignole: 34,50% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: dicembre 2013;
- Venezia S. Lucia: 62,60% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista delle opere complementari: luglio 2013;
- Venezia Mestre: 24,84% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: dicembre 2013;
- Verona Porta Nuova: 85,85% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: giugno 2013;
- Bologna Centrale: 44,13% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: giugno 2014;
- Firenze S.M.N.: 66,05% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: fine aprile 2013;
- Bari Centrale: 57,60% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: maggio 2013;
- Palermo Centrale: 4,97% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: marzo 2014.

### **Il network Centostazioni**

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.

Nel corso del 2012 eventi di natura straordinaria come le intense nevicate dei primi mesi dell'anno, che hanno creato particolari disagi nell'area centro-nord, ed il sisma del mese di maggio che ha colpito la zona di Reggio Emilia, hanno richiesto un incremento delle risorse finanziarie stanziata a *budget* per intervenire, con attività extra di pulizia e manutenzione ordinaria, al ripristino della normalità nelle stazioni interessate.

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Centostazioni, si registra un avanzamento di circa il 65% sull'importo complessivo di Progetto (CVI).

In particolare, nel corso del 2012 sono stati completati sostanzialmente i lavori, nelle stazioni di: Cremona, Domodossola, Lodi, Perugia, Treviglio, Foggia, Gorizia.

Sono stati avviati i lavori nelle stazioni di Bergamo e Genova Sampierdarena, mentre proseguono i lavori nelle stazioni di Foligno, Forlì, Rapallo e debbono essere completati gli interventi per la riqualificazione delle stazioni di Arezzo e Pistoia i cui contratti di appalto sono stati risolti.

Per quanto riguarda l'analisi dei dati rilevati dall'indagine di *customer* svolta da RFI sul *comfort* percepito dai clienti nelle stazioni del *network* Centostazioni, si conferma il *trend* positivo rilevato nell'ultimo anno che si posiziona al 93,7% del livello di qualità percepita.

### **Le stazioni in gestione diretta di RFI**

Nel corso del 2012 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.

In particolare la spesa per manutenzione ordinaria nel 2012 è stata pari a 24,47 milioni di euro.

Gli interventi di Manutenzione Straordinaria ed Obblighi di Legge realizzati nel 2012 hanno raggiunto un importo pari a circa 71 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 nel 2012 un valore di qualità percepita dal cliente pari all'87,9% consolidando la tendenza degli ultimi anni.

### **Il network PEGASUS (Programma Evoluto per la Gestione di Aree di Stazioni Ubicate 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 (*rightsizing* del servizio) 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.

### **Progetto "500 stazioni"**

Con l'obiettivo di aumentare in modo significativo e misurabile il grado di decoro ed il livello di qualità dei servizi offerti è stato lanciato un piano di focalizzazione sulle più grandi 500 stazioni della rete in una logica di attenzione alle esigenze del cliente e di sostenibilità economica della sua gestione.

Il progetto si propone un'azione incisiva e mirata sulle 583 stazioni della rete in gestione diretta di RFI, e una più incisiva azione di monitoraggio in quelle appartenenti ai *network* di Grandi e Centostazioni, nella quali si concentra in massima parte la clientela del treno ma anche i frequentatori per motivi diversi delle stazioni italiane.

Le attività da porre in essere saranno sia di tipo gestionale che infrastrutturale; in particolare quelle gestionali maggiormente incisive possono sintetizzarsi come di seguito indicato:

- incremento delle verifiche ispettive sulle attività del contratto di pulizia e decoro con eventuale ridefinizione dei piani di lavoro;
- ridefinizione delle attività di Manutenzione Ordinaria fra gli impianti appartenenti alle "500 stazioni" e il restante universo delle stazioni – alle quali va comunque garantito un livello di decoro adeguato - fatto comunque salva la spesa relativa alla sicurezza;

- attribuzione di una priorità alle "500 stazioni" nella programmazione degli interventi di messa a norma delle stazioni, sotto il profilo della sicurezza ambientale e del rispetto delle norme per i sistemi di mobilità e per gli impianti soggetti al nuovo "Regolamento di Prevenzione Incendi" (DPR 151/11);
- interventi per aumentare l'accessibilità delle stazioni da parte dei PRM.

Per quanto riguarda le azioni che necessitano di investimenti, le categorie di interventi maggiormente significative sono relative all'adeguamento per obblighi di legge, alla manutenzione straordinaria ed ai miglioramenti infrastrutturali (ad esempio efficientamento delle prestazioni energetiche degli edifici, degli impianti di illuminazione e termici, utilizzo fonti di energia rinnovabile).

### **Progetto "Le piccole stazioni"**

L'avvio del "Progetto 500 stazioni" impone parallelamente l'esigenza di riformulare delle azioni gestionali per le "piccole stazioni" che rappresentano gli impianti minori in diretta gestione RFI classificati come "bronze e silver", "impresenziate" con indice di frequentazione non superiore ai 1.000 viaggiatori/giorno, dove non si effettua servizio PRM e dove si fermano solo treni del trasporto locale.

Tali impianti rappresentano uno spaccato significativo rispetto al quale l'attenzione della clientela non è affatto inferiore alle stazioni più grandi ed il giudizio sulla qualità dei servizi offerti incide comunque sui livelli di *customer* complessivi.

Al fine di coniugare per tali realtà una gestione economicamente sostenibile e un servizio commisurato alle effettive esigenze della clientela, il progetto si prefigura l'obiettivo di sviluppare una strategia gestionale rispetto al patrimonio disponibile capace di massimizzare la redditività dello stesso in termini di differenziale costi-ricavi.

### **Le stazioni AV/AC**

Le nuove stazioni AV/AC in fase di realizzazione, completamento e pianificazione 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 – Dal 9 dicembre 2012, a seguito del completamento dei lavori della seconda galleria, i quattro binari del quadruplicamento Torino Porta Susa–Torino Stura sono in esercizio. Sul tratto di linea in questione contestualmente è stata aperta al pubblico la stazione intermedia di Torino Rebaudengo Fossata, a servizio dei binari della Linea "Passante" destinata in particolare al traffico regionale e metropolitano.

Nell'ambito dei lavori relativi al nuovo fabbricato viaggiatori di Torino Porta Susa in data 7 dicembre 2012 è avvenuta l'apertura al pubblico dell'intera estesa del fabbricato al livello -1 (accesso ai sovrappassi della stazione sotterranea) e delle nuove biglietterie, con conseguente chiusura di quelle ubicate nel vecchio fabbricato viaggiatori.

Il completamento di tutte le opere, in parte condizionato dall'ultimazione dei lavori relativi ai binari 1 e 2 sotterranei, avverrà entro settembre 2013.

Reggio Emilia – L'avanzamento dei lavori, avviati a maggio 2010, è pari a circa il 75%. Le banchine sono completate (compresa la predisposizione dell'impiantistica) a meno della pavimentazione. E' in corso il completamento del montaggio dei portali in acciaio e della copertura in vetro. Risultano completati l'atrio ed i

locali commerciali (a meno dei controsoffitti e tratti di pavimentazione). Sono in corso le opere di accessibilità esterna alla stazione.

In relazione alla ancora non soddisfacente fruibilità degli impianti a servizio dei viaggiatori (copertura pensiline/marciapiedi, indicazioni di servizio, servizi di assistenza, accessibilità esterna alla stazione), si è ritenuto di posticipare l'apertura commerciale della stazione stessa al giugno 2013.

In corso di perfezionamento la Convenzione con il Comune di Reggio Emilia per definire modalità esecutive rispetto alla realizzazione del parcheggio.

Le relative opere sono cofinanziate dagli Enti Locali con un contributo pari a circa il 75%, mentre la realizzazione del parcheggio verrà finanziato al 100% dal Comune di Reggio Emilia.

Bologna AV e Centrale – L'avanzamento dei lavori della stazione Alta Velocità è pari a circa l'85%.

Il completamento della stazione AV avverrà per fasi secondo le seguenti scadenze:

- attivazione stazione AV: giugno 2013;
- completamento opere: entro il 2013.

Firenze Belfiore – A seguito dell'affidamento dell'appalto a Contraente Generale, sono terminati i lavori ferroviari e sono in fase conclusiva le opere di completamento del lotto 1 (Scavalco), mentre proseguono le opere per la realizzazione del lotto 2.

L'attivazione della stazione per l'esercizio ferroviario è prevista ad agosto 2015 con il completamento per la parte commerciale entro dicembre 2016.

Si registra una criticità relativa allo smaltimento delle terre da scavo del Passante che potrebbe determinare un allungamento dei tempi contrattuali al momento non quantificabili.

Roma Tiburtina – In data 28 novembre 2011 è stata inaugurata la nuova stazione AV alla presenza delle più alte cariche istituzionali ed è stato, pertanto, aperto al pubblico il servizio viaggiatori.

Entro giugno 2013 sarà attivata una prima parte del parcheggio a raso posto sulla copertura della Nuova Circonvallazione Interna ed entro fine 2013 sarà attivata una prima fase della viabilità locale lato Pietralata, che sarà completata entro il 2013 e consentirà l'accesso all'atrio Pietralata sia da via Tiburtina che da via dei Monti Tiburtini. Il completamento della viabilità consentirà l'apertura del parcheggio interrato P6 costituito da due livelli interrati. Tali lavori sono stati condizionati da ritrovamenti archeologici e dalla presenza di numerosi sottoservizi interferenti che hanno rallentato il programma lavori.

I lavori per la Nuova Circonvallazione Interna e le infrastrutture connesse sono stati completati e la stessa è stata inaugurata ed aperta al pubblico transito il 20 aprile 2012.

Napoli Afragola – La realizzazione del nuovo fabbricato di stazione è ferma da febbraio 2012 a causa dello stato di difficoltà finanziaria (e giudiziaria) in capo all'appaltatore. A seguito del perdurare ingiustificato del fermo totale delle attività contrattuali, RFI ha dato corso alla procedura finalizzata alla risoluzione del contratto in danno conclusosi con Delibera del 18 luglio 2012.

A seguito della risoluzione del contratto, sulla base degli approfondimenti tecnico/legali esperiti sui possibili scenari, per il riavvio dei lavori si procederà mediante una nuova procedura di gara ad evidenza pubblica (appalto di sola costruzione) per l'avvio della quale sarà necessario provvedere prioritariamente all'adeguamento della progettazione esecutiva.

In ragione di quanto sopra esposto, tenuto conto dei tempi necessari al suddetto adeguamento della progettazione esecutiva (ottobre 2013) e di quelli necessari per esperire una nuova procedura negoziale

(aprile 2014), i lavori saranno ultimati entro dicembre 2015, con contestuale attivazione del solo servizio AV nella stazione.

La quota parte della stazione a servizio esclusivamente del traffico regionale sarà invece resa disponibile coerentemente con l'attivazione della tratta "Variante Napoli-Cancello" ad essa funzionale.

Fabbricato viaggiatori Stazione Vesuvio Est – Si conferma il 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 la sospensione da parte della Regione Campania della Delibera di stanziamento delle risorse a valere sul Programma Operativo Regionale relative alla successiva fase di progettazione definitiva e realizzazione del Fabbricato di Stazione.

La 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 2012**

Il monitoraggio dell'incidentalità ferroviaria verificatasi sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) gestita da RFI è effettuato attraverso l'alimentazione della Banca Dati Sicurezza (BDS) secondo i criteri internazionali vigenti (DM 138T del 31/10/2000).

In particolare, aderendo il Gruppo FS Italiane all'Organizzazione dell'UIC (*Union Internationale des Chemins des Fer*) e quale membro attivo, a livello di *benchmarking* e di analisi interne vengono adottati sia i criteri forniti dalla Fiche A91 UIC sia quelli della Direttiva 2004/49 CE e s.m.i. (Eurostat o ERA) recepita a livello legislativo italiano con il D.lgs 162/2007.

Premesso che esiste omogeneità tra i criteri adottati per la definizione di «incidente» (1 morto/ferito grave<sup>10</sup>), 150.000 euro di danni, interruzione della linea maggiore o uguale a 6 ore), in estrema sintesi le statistiche:

- ERA (Dir. 2004/49 s.m.i.) fanno riferimento ai dati incidentali relativi a tutti i Gestori Infrastruttura operanti nel singolo Paese, ricomprendendo quindi per l'Italia anche tutti i Gestori Regionali;
- UIC (Fiche A91UIC) si riferiscono ai soli Gestori aderenti all'Organizzazione del singolo Paese (per l'Italia solo la rete ferroviaria).

Nei dati ERA, diversamente da quelli UIC, sono computati anche gli incidenti, che si sono verificati nell'ambito dei binari momentaneamente interrotti.

La tipologia incidentale ai passaggi a livello, nel *benchmarking* internazionale (UIC/ERA) comprende sia le collisioni contro ostacoli presenti nell'ambito del passaggi a livello (veicoli, ecc.) sia gli investimenti degli utenti che indebitamente attraversano la sede ferroviaria a passaggio a livello chiuso.

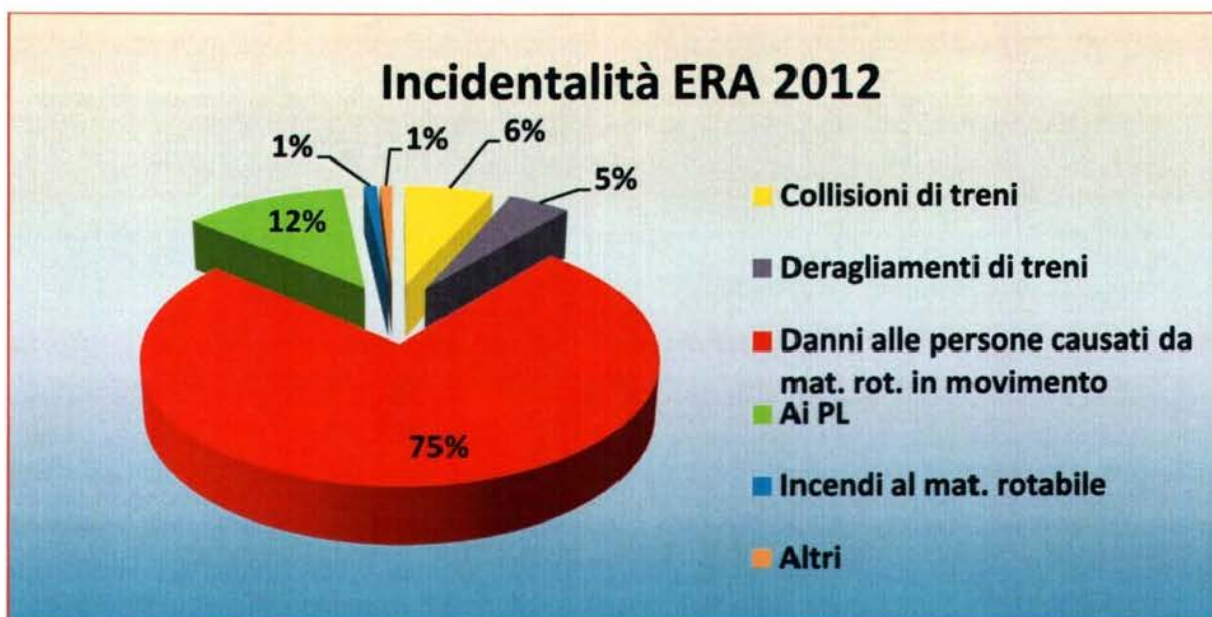
A livello di analisi interne a RFI è possibile suddividere gli incidenti tra quelli strettamente connessi con la circolazione ferroviaria (Tipici) e quelli determinati da indebiti comportamenti delle persone (Atipici).

Quindi, in attuazione degli obblighi di legge, relativamente all'incidentalità ferroviaria secondo i criteri della Direttiva 2004/49 CE e s.m.i, nella BDS sono state registrate nel corso del 2012:

---

<sup>10</sup> Per ferito grave è da intendere una persona che a seguito dell'evento incidentale ha subito un'ospedalizzazione superiore alle 24 h.

- 7 collisioni di treni<sup>11</sup> contro le 6 del 2011;
- 5 deragliamenti di treni contro i 3 del 2011;
- 81 danni alle persone causati da materiale rotabile in movimento contro i 79 del 2011;
- 1 Altri contro 2 del 2011;
- 13 ai Passaggi a livello contro i 18 del 2011;
- 1 incendio al materiale rotabile contro 0 del 2011.



Relativamente alle conseguenze alle persone nel 2012 sono stati registrati:

	2012		2011	
	morti	feriti gravi	morti	feriti gravi
Collisioni di treni	0	0	0	0
Deragliamenti di treni	0	1	0	0
Danni alle persone causati da mat. rotabili in movimento	56	29	51	31
Altri	0	1	0	0
Ai PL	13	9	15	3
Incendi al mat. rotabile	0	0	0	0

Per quanto attiene invece al monitoraggio sull'incidentalità ferroviaria effettuato secondo i criteri previsti dall'*Union Internationale des Chemins des Fer* (fiche A91 UIC), nel corso del 2012 sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale di RFI sono stati registrati 19 incidenti "Tipici" UIC rispetto ai 16 registrati nel corso 2011; si ricorda che l'incidente "Tipico" è quello che più fedelmente rappresenta la sicurezza del Sistema

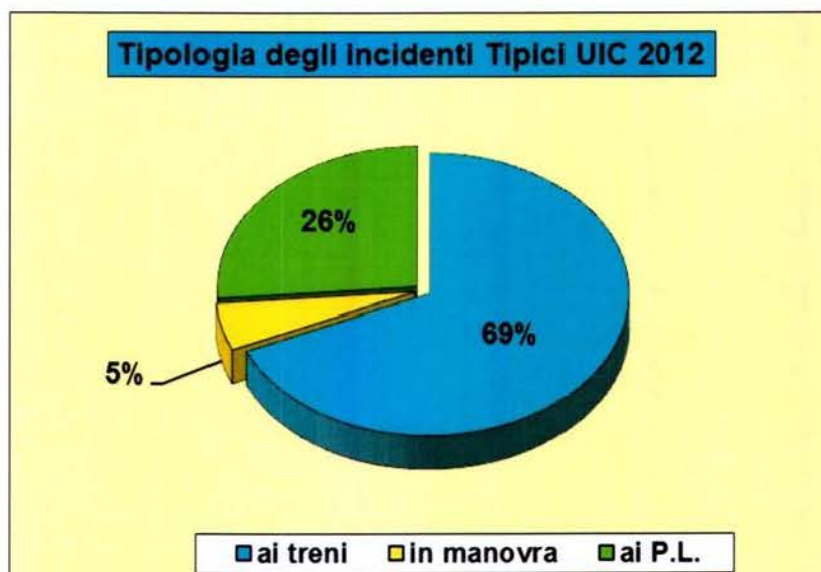
<sup>11</sup> L'indicatore "collisioni di treni" è ascrivibile a collisioni di treni contro altri ostacoli (frane/animali/alberi).

Ferrovio 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 dell'anno 2012 con responsabilità esterne al comparto ferroviario sono stati 10 su un totale di 10 eventi (nel corso del 2011 sono stati 10 su un totale di 16).

Più in particolare la Banca Dati Sicurezza (BDS) ha registrato nel corso del 2012:

- 13 incidenti Tipici UIC ai treni contro i 9 del 2011;
- 1 incidente Tipici UIC in manovra contro 2 del 2011;
- 5 incidenti Tipici UIC ai PL come nel 2011.



Relativamente agli incidenti "Atipici" che, sostanzialmente, rilevano il numero di investimenti di persone e la caduta di viaggiatori dai treni in movimento, il 2012 ha registrato 89 incidenti contro i 91 del 2011. Nel computo degli Atipici sono inclusi gli investimenti delle persone utenti dei PL (8 eventi nel 2012 contro i 13 del 2011).

Per le conseguenze alle persone, negli incidenti "Tipici" UIC, il 2012 ha registrato 8 morti e 8 feriti con ospedalizzazione superiore alle 24 ore (contro 2 morti e 3 feriti gravi registrati nel 2011).

Negli incidenti "Atipici", nel 2012, si sono avuti 61 morti e 32 feriti gravi (contro i 63 morti e 31 feriti gravi registrati nel 2011).

## QUALITA' E SICUREZZA

### **Il Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario**

Per quanto riguarda le attività relative al Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (SIGS) è stata definita la Relazione Annuale della Sicurezza relativa all'anno 2011 (D.Lgs. 162/2007 - art. 13), è stata completata la definizione dei Piani Integrati della Sicurezza di RFI e relativi monitoraggi per l'anno 2011, ed è stato emesso il Piano Integrato della Sicurezza di RFI 2012 e sono