

RFI SpA

- dei proventi finanziari per 21 milioni di euro derivante principalmente da minori interessi verso il consorzio COCIV pari a 24 milioni euro per la tratta AV/AC del Terzo Valico dei Giovi, parzialmente compensati da maggiori interessi sul conto corrente intersocietario verso Capogruppo per 6 milioni di euro;
- degli oneri finanziari per 60 milioni di euro principalmente dovuto a minori accantonamenti sulla partecipazione Stretto di Messina pari a 49 milioni di euro e minori oneri diversi per 27 milioni di euro per arbitrati entrambi registrati nell'esercizio 2013 in parte compensati da maggiori interessi passivi finanziari per 20 milioni euro derivanti dai finanziamenti stipulati con la Capogruppo a valere sull'emissione obbligazionaria posta in essere dalla Capogruppo stessa nel corso del 2013;

La variazione delle imposte sul reddito di 128 milioni di euro è principalmente riconducibile alla minore imposta corrente IRAP per 17 milioni di euro dovuta essenzialmente al decremento del valore della produzione lorda ed all'incremento della quota di ammortamento fiscale deducibile ex art. 1, comma 86 e 87, Legge 23.12.2005, n. 266 ed a minori imposte differite ed anticipate per 143 milioni di euro.

Il rilascio 2014 (con addebito al conto economico) dell'importo netto delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, pari a 163 milioni di euro, è così determinato:

- 17 milioni di euro relativi alla quota 2014 del *reversal* delle imposte anticipate,
- 152 milioni di euro relativo al rilascio del credito per le imposte anticipate presenti al 31 dicembre 2013;
- 6 milioni di euro relativo al rilascio del fondo delle imposte differite passive.

RFI SpA

**Stato patrimoniale riclassificato**

	<i>valori in milioni di euro</i>		
	<b>31.12.2014</b>	<b>31.12.2013</b>	<b>Variazioni</b>
Capitale circolante netto	(1.344)	(1.344)	–
Altre attività nette	159	(48)	207
<b>Capitale circolante</b>	<b>(1.185)</b>	<b>(1.392)</b>	<b>207</b>
Immobilizzazioni tecniche	35.461	35.309	152
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	134	229	(95)
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>35.595</b>	<b>35.538</b>	<b>57</b>
TFR	(781)	(778)	(3)
Altri fondi	(512)	(777)	265
<b>TFR e Altri fondi</b>	<b>(1.293)</b>	<b>(1.555)</b>	<b>262</b>
<b>Attività Nette Possedute per la vendita</b>	<b>95</b>	<b>2</b>	<b>93</b>
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>33.212</b>	<b>32.593</b>	<b>619</b>
Posizione finanziaria netta a breve	(1.425)	(1.702)	277
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	1.313	1.000	313
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>(112)</b>	<b>(702)</b>	<b>590</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>33.324</b>	<b>33.295</b>	<b>29</b>
<b>TOTALE COPERTURE</b>	<b>33.212</b>	<b>32.593</b>	<b>619</b>

Ai fini di una più corretta classificazione contabile in base all'effettiva natura della posta, è stata effettuata sul 2013 una riclassifica pari a 2.758 milioni di euro dalla voce "Altre attività nette" alle voci "Posizione finanziaria netta a breve e medio/lungo".

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute nelle poste al 31 dicembre 2014 rispetto ai saldi al 31 dicembre 2013; le motivazioni sottostanti tali variazioni sono più ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note al Bilancio, a cui si fa rimando.

La variazione in aumento del Capitale Investito Netto di 619 milioni di euro è la risultante dell'effetto combinato del miglioramento del Capitale circolante di 207 milioni di euro, del decremento del TFR ed Altri fondi di 262 milioni di euro e dell'incremento del Capitale immobilizzato netto di 57 milioni di euro e delle attività nette possedute per la vendita di 93 milioni di euro.

Il miglioramento del Capitale circolante con variazione di 207 milioni di euro è principalmente determinato dall'incremento delle Altre attività nette per effetto di maggiori crediti verso il MEF (866 milioni di euro) al netto dell'incremento dei relativi acconti (441 milioni di euro), parzialmente compensato da maggiori altri debiti correnti e non correnti (90 milioni di euro) e minori altri crediti correnti e non correnti (132 milioni di euro).

Il Capitale circolante netto resta sostanzialmente invariato.

RFI SpA

Il lieve incremento del Capitale immobilizzato netto di 57 milioni di euro è determinato dall'aumento delle Immobilizzazioni tecniche (152 milioni di euro) non coperte da contributi in conto impianti, compensato dalla diminuzione della voce partecipazioni (95 milioni di euro), da correlarsi all'incremento delle Attività nette possedute per la vendita di seguito riportato.

Al 31 dicembre 2014 la voce TFR subisce un incremento di 3 milioni di euro mentre la voce Altri fondi si decrementa di 265 milioni di euro per l'effetto combinato di nuovi accantonamenti (51 milioni di euro), riclassifiche in diminuzione (118 milioni di euro relativi al Fondo Bilaterale), utilizzi (73 milioni di euro), rilascio di fondi eccedenti (119 milioni di euro, principalmente relativi al Fondo manutenzione) e decremento delle passività per imposte differite (6 milioni di euro).

La voce "Attività nette possedute per la vendita" subisce un incremento pari a 93 milioni di euro derivante in particolare dall'incremento di 95 milioni di euro relativo al valore di carico della partecipazione di RFI nella *Lyon Turin Ferroviaire SaS*, per effetto dell'operazione di scissione verso FS perfezionatasi in data 4 febbraio 2015, parzialmente compensata dall'uscita degli *asset* presenti nella voce in oggetto in sede di chiusura di bilancio al 31 dicembre 2013.

Le Coperture aumentano di 619 milioni di euro per l'effetto combinato del decremento della Posizione finanziaria netta a breve (277 milioni di euro) e dell'incremento della Posizione finanziaria netta a medio/lungo (313 milioni di euro) e dei Mezzi propri per 29 milioni di euro.

Nel dettaglio, il peggioramento della Posizione finanziaria netta (590 milioni di euro) è principalmente determinato da:

- la diminuzione della Posizione finanziaria netta a breve (277 milioni di euro) principalmente per effetto del decremento del conto corrente intersocietario fruttifero (545 milioni di euro), del conto corrente di tesoreria (3 milioni di euro) e dell'incremento dei debiti finanziari verso la controllante (10 milioni di euro), dei crediti finanziari verso il MEF per contributi quindicennali (283 milioni di euro);
- l'aumento della Posizione finanziaria netta a medio/lungo (313 milioni di euro) principalmente per l'effetto combinato dell'incremento dei crediti immobilizzati per somme pignorate (18 milioni di euro) e del decremento dei debiti verso la controllante (236 milioni di euro), del debito verso altri finanziatori (26 milioni di euro), dei debiti verso banche (126 milioni di euro) e dei crediti verso MEF per contributi quindicennali (719 milioni di euro).

## **INVESTIMENTI**

### **LO SVILUPPO DELLA RETE**

Si riportano di seguito le principali attività svolte nel corso dell'esercizio 2014 nel settore degli investimenti di potenziamento della rete ferroviaria.

#### **Attività progettuale**

Gli avvisi progettuali effettuati nel 2014 sono relativi alla realizzazione dei seguenti investimenti:

RFI SpA

*Progettazioni Preliminari*

- circonvallazione di Trento e Rovereto (Rivisitazione e aggiornamento tecnico e normativo);
- raddoppio Palmanova – Udine, tratta Strassoldo – Bivio Cragnacco;
- quadruplicamento tratta Pieve Emanuele – Pavia;
- fermate di Erzelli/Aeroporto, Cornigliano Est e del Nuovo Piano Regolatore Generale (PRG) di Sestri Ponente;
- adeguamento a standard AV/AC della linea Direttissima Roma – Firenze;
- raddoppio Campoleone – Aprilia;
- velocizzazione Foggia - Bari

*Progettazioni Definitive*

- potenziamento Tecnologico della tratta Venezia Mestre – Venezia S. Lucia;
- piano Regolatore Generale (PRG) di Milano Lambrate;
- sottostazioni Elettriche di Torino Bramante e di Colvecchio;
- nuova Fermata di Roma Pigneto sulla linea FL1 (rivisitazione progetto);
- variante Napoli — Cannello;
- raddoppio tratta Cannello - Frasso Telesino;
- completamento viabilità di accesso alla stazione AV/AC di Napoli Afragola;

*Progettazioni Esecutive*

- opere di completamento del Raddoppio Cervaro – Bovino.

**Attivazioni**

Nel corso del 2014 sono state attivate le seguenti infrastrutture:

- Nuovo Apparato Centrale Telecomandabile (ACEI) nella stazione di Milano Porta Genova ed estensione del Comando Centralizzato del Traffico (CTC) da Milano S. Cristoforo a Milano Porta Genova;
- Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) Nodo di Milano Nord – Ovest;
- Inserimento della tratta Venezia Mestre – San Donà di Piave (i) nel Sistema Comando Controllo (SCC) dell'Area Veneta;
- Variante di tracciato fra Rubiera e Modena (Rilocata);
- Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) Nodo di Modena/Marzaglia;
- Parcheggio *Kiss & Ride* Stazione AV/AC di Bologna;
- Raddoppio della tratta Solignano (e) – Osteriazza;
- Adeguamento a Gabarit C della Galleria Cattolica della Direttrice Adriatica;
- Apparato Centrale (ACEI) di Fiumefreddo.

**Rete Convenzionale/AC - Avanzamento economico**

Nel corso del 2014, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 2.725,4 milioni di euro, con un incremento di 502,6 milioni di euro (circa 23%) rispetto l'esercizio precedente, precisando che circa 82,7 milioni di euro sono stati erogati alle società TFB ed LTF (di cui circa 46,2 milioni di euro a titolo di aumento del capitale sociale delle partecipazioni).

Il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 1.188,4 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 79,5 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.536,9 milioni di euro

RFI SpA

alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 180,8 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

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

L'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2014 risulta pari a 127,1 milioni di euro, con una minore produzione di 499,8 milioni di euro (-80%) rispetto all'esercizio precedente. Il decremento della produzione, in linea con la sostanziale conclusione della totalità dei progetti già attivati all'esercizio, è dovuto principalmente all'effetto della risoluzione e conseguente pagamento dei lodi arbitrali sulle tratte AV avvenuto nell'anno 2013.

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

Nel corso del 2014 sono proseguite le attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti pianificati, in particolare:

Nuove linee doppio binario, attivati 15,5 km;

Nuove linee elettrificate 3KV, attivati 4,3 km;

Telecomando (CTC), attivati 65,2 km;

Telecomando (SCC), attivati 211 km;

Telecomando (SCC con ACC-M), attivati 45,8 km;

DCO/CTC (Accentramento Posti Periferici), nell'ambito del progetto di accentramento dei CTC di bacino, sono state trasferite due sezioni DCO/CTC;

GSM-R, attivati 195 km;

Blocco automatico: è stata attivata una tratta per 4,3 km;

Blocco conta assi: sono stati consegnati sette interventi per 98,2 km;

Banalizzazione: sono state banalizzate sei tratte di linea, per un totale di 53,5 km;

SCMT, attivati 35,3 km;

RTB (Rilevamento temperature boccole): sono stati consegnati 10 nuovi dispositivi RTB;

Passaggi a livello: sono stati soppressi 52 passaggi a livello;

ACEI: sono stati attivati 11 nuovi Apparato Centrale Elettrico ad Itinerari;

ACC: sono stati attivati due nuovi Apparati Centrali Computerizzati;

ACC-M: sono stati attivati due nuovi Apparati Centrali Computerizzati Multistazione.

#### **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

RFI SpA

comando che utilizza il sistema GSM-R per la trasmissione terra-treno. Relativamente ai corridoi interoperabili ERTMS nel corso del 2014 sono stati avviati:

- i lavori di attrezzaggio della *Pilot Line* del Corridoio "D", tratta Milano Lambrate - Pioltello – Treviglio, con sistema ETCS (*European Train Control System*) Liv. 2 sovrapposto al SCMT;
- i lavori della sovrapposizione del Livello 1 ETCS con Radio infill al SCMT sulla tratta del Corridoio interoperabile A Domodossola Novara;
- la progettazione per la realizzazione del ERTMS Livello 2 sul Corridoio D.

Proseguono i lavori per la realizzazione del ETCS Livello 1 con Radio Infill sulla tratta sperimentale in Sicilia.

Per quanto riguarda le tratte AV/AC nell'anno 2014 sono state avviate le attività di:

- valutazione e sviluppo dell'ERTMS per la tratta AV/AC Treviglio-Brescia;
- upgrade TLC-LD NVP e Diagnostica centralizzata della linea AV/AC Roma-Napoli e relativo affidamento lavori;
- rinnovo CTC con remotizzazione al Posto Centrale (PC) AV/AC Bologna e della DD Firenze Roma.

Con il treno prove AV ETR 500 Y1 sono state effettuate le seguenti attività:

- monitoraggio straordinario delle linee AV;
- sperimentazione della "diagnostica *light*";
- sperimentazione di differenti sistemazioni del pietrisco per verifica del comportamento a velocità superiori a 300 km/h;
- verifica delle sollecitazioni sui binari in curva, sulle opere civili e sulle barriere antirumore;
- verifica sull'efficacia dell'adozione della linea di contatto migliorata con filo di contatto rame-magnesio o rame-argento;
- verifica dello stato della linea a seguito delle corse prova dei primi convogli "ETR 1000" (treno 2, treno 3 e treno 4), allo scopo di certificarne le prestazioni fino a velocità di 330 km/h sulla Roma - Napoli e di 275 km/h sulla DD Roma – Firenze, nonché quelle sotto sbalzi di tensione.

#### **Rete Convenzionale e Nodi**

Sono state effettuate le attività di competenza per l'attivazione/riconfigurazione dei seguenti impianti:

- ACC di Tiburtina, Porcari, Treviglio, Pisa, Sacile, Codroipo, Basiliano, Roma Ostiense, Mantova e S. Severo;
- ACC-M del nodo di Bologna, Torino – Padova fase 2.1 e fase 4.1, della linea "rilocata" Modena – Rubiera;
- CTC del nodo di Palermo;
- BCA per il raddoppio della tratta Pontremolese.

E' stata completata la progettazione degli ACC-M del Nodo di Monfalcone e della linea Alessandria – Asti e del Nodo di Roma, nonché del nuovo sistema BCA-M Roma Ostiense – Fiumicino Aeroporto.

Sulla linea Torino-Padova, sono state condotte le attività di *test* rete vitale di Posto Centrale ACC-M e di Lunga distanza ACC-M-PPACC.

#### **Linee di valico**

Nell'ambito degli accordi sottoscritti con il *Memorandum of Understanding* SBB-RFI è stata elaborata la specifica dei requisiti in conformità al Decreto 4/2012 ANSF per la realizzazione dell'ETCS Livello 1 *Limited Supervision* sui tratti di confine con la Svizzera: linee Domodossola - Iselle e Ranzo – Luino.

RFI SpA

Sono proseguite le attività bilaterali con le ferrovie Slovene e Francesi per l'*upgrading* degli apparati di comando e controllo sulle linee di confine di rispettiva competenza.

#### **FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI**

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

Il programma PON 2000-2006 si è concluso a dicembre del 2014 con la comunicazione da parte MIT della ripartizione definitiva tra i vari beneficiari del de-finanziamento deciso dalla Commissione europea a seguito dell'*Audit* di chiusura. Tale *Audit*, che ha riguardato tutti i beneficiari, ha rilevato delle irregolarità strutturali a "livello paese" che hanno indotto la Commissione ad applicare un taglio forfettario del 10% delle spese non sottoposte ad *audit*. RFI, nonostante abbia contribuito alla realizzazione del programma nella misura del 44% e abbia superato l'*audit* con un tasso di errore dello 0,17% ha subito, una decurtazione di finanziamenti a valere sul fondo FESR per un ammontare di 67,2 milioni di euro (pari all'8% dello stanziato) e sul Fondo di Rotazione pari a 9,6 milioni di euro (pari al 7% dello stanziato) per un totale di 76,8 milioni di euro.

In virtù di quanto sopra detto però tale decurtazione è stata compensata mediante l'assegnazione alla Società di un pari ammontare (76,8 milioni di euro) di fondi a valere del Piano di Azione e Coesione.

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

Al 31 dicembre 2014 sono stati incassati 642,9 milioni di euro.

Nel corso del 2014, l'Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità ha emesso tre Decreti di finanziamento con i quali è stato sancito:

1. L'inserimento di nuovi interventi per un ammontare di 152,3 milioni di euro;

<b>Titolo Nuovi interventi</b>	<b>Importo</b>
Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su lla linea Battipaglia - Reggio Calabria nella Regione Calabria	30,0
Miglioramenti Infrastrutturali Linea Messina-Catania Bicocca	34,9
Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nelle regioni convergenza	40,0
Upgrading tecnologico del sistema di protezione Passaggi a Livello nelle Regioni Campania, Sicilia e Puglia	21,9
Sistema Comando Marcia Treno (SCMT) Puglia	8,9
SCC Bari-Fasano (fase)	11,1
Progetto per la definizione di strumenti per l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria per il trasporto delle Merci (IF Merci) nel territorio delle Regioni Obiettivo Convergenza	3,2
Piattaforma di Gestione Operativa del Rischio Ambientale (GORA)	2,3
<b>Totale</b>	<b>152,3</b>

RFI SpA

2. Il trasferimento di 44,2 milioni di euro dalla gestione PON R&M 2007-2013 alla gestione del Piano di Azione e Coesione;

<b>Titolo interventi</b>	<b>PAC</b>
Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Costruzione della nuova SSE (SottoStazione Elettrica) a Vibo Pizzo e potenziamento delle SSE di Sambiasi e di Gallico	5,00
Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini	39,2
<b>Totale</b>	<b>44,2</b>

3. Il trasferimento di 425,9 milioni di euro dalla gestione PON R&M 2007-2013 alla gestione PON 2014-2020 (di cui 406,3 milioni di euro erano stati in precedenza considerati nel Piano di Salvaguardia Temporanea nell'ambito del Piano di Azione e Coesione).

<b>Titolo interventi</b>	<b>Importi PON 14-20</b>
Porto di Taranto-Collegamento ferroviario del complesso del porto con la rete nazionale	23,0
Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	55,0
SCC Bari - Taranto	6,0
Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante a Bari Centrale	12,0
SCC Messina - Siracusa	6,0
Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	113,3
Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	59,6
Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	83,0
Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	68,0
<b>Totale</b>	<b>425,9</b>

4. la decurtazione dell'importo ammesso a cofinanziamento degli interventi "Raddoppio Bari-Taranto: tre tratte e bretella (progetto di completamento)" per 0,5 milioni di euro e "Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia" per 2,4 milioni di euro. Quest'ultima decurtazione è una conseguenza dell'approvazione della scheda Grandi Progetti, che ha evidenziato, a valle dell'analisi finanziaria del progetto, un tasso di *deficit* di finanziamento del 95% in quanto l'intervento è generatore di entrate nette.

RFI SpA

Titolo interventi	Decurtazioni
Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	0,5
Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	2,4
<b>Totale</b>	<b>2,9</b>

Ad oggi l'ammontare di risorse finanziarie stanziato dal PON Reti e Mobilità a favore di RFI ammonta a 1.213,7 milioni di euro ai sensi del Decreto dell'Autorità di Gestione n. 8108 del 24 ottobre 2014.

### Risorse TEN-T

#### **Programmazioni periodo 2007-2013**

Al 31 dicembre 2014 l'importo totale incassato è pari a 221,5 milioni di euro dovuto all'incasso di prefinanziamenti, pagamenti intermedi e saldi di diverse Decisioni Finanziarie.

Inoltre RFI ha proceduto a richiedere nel corso del 2014 la terminazione delle seguenti decisioni, che comporterà la restituzione dei prefinanziamenti eventualmente incassati:

- C(2008) 7409 "Apparecchiature di Terra ERTMS di terra sulla parte italiana del Corridoio A";
- C(2012) 6457 "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)";
- C(2012)8357 "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".

in quanto impossibilitata a completare l'azione entro il periodo ammissibile.

Infine si è conclusa la Decisione C(2010)5873 "Installazione dell'ERTMS sul corridoio D: da Valencia a Budapest" senza possibilità di rendicontare le spese a giustificazione del finanziamento concesso che comporterà, anche in questo caso, la restituzione del prefinanziamento incassato.

### Risorse FESR – PON 2014-2020

Lo scorso settembre 2014 è stato approvato dalla Commissione Europea l'Accordo di Partenariato con la Repubblica Italiana per stabilire la strategia – risultati attesi, priorità, metodi di intervento – di impiego dei fondi comunitari per il periodo 2014-2020.

Allo stesso tempo, lo scorso 22 luglio 2014, la Repubblica Italiana ha presentato alla Commissione Europea il relativo Programma Operativo che rappresenta il documento di riferimento per l'utilizzo delle risorse assegnate.

Le risorse assegnate a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale ammontano a 1.382,8 milioni di euro.

Ad oggi tale programma è oggetto di contrattazione tra lo Stato Italiano e la Commissione Europea e la sua adozione è prevista per la prima metà del 2015.

RFI SpA

**CEF Programmazioni periodo 2014-2020**

Con il Regolamento 1315/2013 dell'11 dicembre 2013 la Commissione Europea ha stabilito le nuove linee guida con cui sviluppare le reti di trasporto trans-europee.

Tali linee guida prevedono una politica dei trasporti tesa a sviluppare una infrastruttura ferroviaria di tipo duale: la *Core Network* e la *Comprehensive Network*.

Contestualmente la Commissione Europea ha emesso il Regolamento 1316/2013 dell'11 dicembre 2013 con cui ha stabilito il *Connecting Europe Facility* (CEF) nell'ambito del quale ha stanziato 14,9 miliardi di euro per il settore europeo dei Trasporti nel periodo 2014-2020.

Successivamente, nel corso del 2014, la Commissione Europea, con la Decisione C(2014) 1921 del 26 marzo 2014 e con la Decisione C(2014) 1919 del 26 marzo 2014 ha stabilito un programma di lavoro multiennale e annuale per il periodo 2014-2020 coperto con 11,9 miliardi di euro, che rappresentano quota parte dei sopracitati 14,9 miliardi di euro.

A valle dei due sopracitati programmi di lavoro, la Commissione Europea, in data 11 settembre 2014, ha emesso i relativi bandi per l'assegnazione delle risorse finanziarie sopra stanziati. La scadenza per la presentazione delle domande di finanziamento è stabilita nella data del 26 febbraio 2015.

RFI sta predisponendo le relative domande di finanziamento per un importo di circa 648,4 milioni di euro il cui esito finale si avrà nel corso della seconda parte del 2015.

RFI SpA

**INFRASTRUTTURA**

<b>LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO (1)</b>	<b>16.723</b>	<b>KM</b>
Classificazione		
Linee fondamentali	6.449	KM
Linee complementari	9.331	KM
Linee di nodo	943	KM
Tipologia		
Linee a doppio binario	7.556	KM
Linee a semplice binario	9.167	KM
Alimentazione		
Linee elettrificate	11.940	KM
- a doppio binario	7.478	KM
- a semplice binario	4.462	KM
Linee non elettrificate (diesel)	4.783	KM
<b>LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI (2)</b>	<b>24.278</b>	<b>KM</b>
Linea convenzionale	22.928	KM
Linea AV (3)	1.350	KM
<b>IMPIANTI FERROVIARI</b>		
Stazioni con possibilità di servizio viaggiatori	2.212	N°
<b>TECNOLOGIE INNOVATIVE DI PROTEZIONE MARCIA TRENO (4)</b>		
Sistemi di telecomando della circolazione (SCC/CTC+DPC)	11.904	KM
SCMT - Per il controllo della marcia treno	11.853	KM
SSC - Per il supporto alla guida	4.242	KM
ERTMS - Per l'interoperabilità su rete AV/AC	654	KM

**Note**

(1) di cui 67 Km di rete estera;

(2) la lunghezza complessiva dei binari corrisponde alla somma tra i km di linee, convenzionali e AV, a doppio binario moltiplicati per il numero dei binari (due) e i km di linee convenzionali a singolo binario

(3) riferiti a tratte attrezzate con ERTMS e ai relativi collegamenti alle località di servizio;

(4) tutte le linee della rete sono attrezzate con uno o più sistemi di protezione marcia treno (numeri arrotondati)

**Indicatori di produttività**

L'evoluzione dell'infrastruttura viene monitorata attraverso i seguenti indicatori di produttività: 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 2014 e confrontati con i dati dell'anno precedente:

RFI SpA

Indicatori di produttività	2014	2013
a) KM di linea/agenti (manovra inclusa)	1,90	1,77
b) KM di linea/agenti (manovra esclusa)	1,95	1,86
c) % di linee telecomandate (1)	71%	69%

(1) 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

I nuovi indicatori di *performance* concordati con il MIT nell'ambito del nuovo Contratto di Programma 2012 - 2014 - Parte Servizi sono suddivisi per classificazione delle linee secondo il loro grado di utilizzo misurato sulla base dei treni/giorno in base ai parametri di seguito specificati. Gli indicatori sono ottenuti dal rapporto tra il numero di avarie dell'infrastruttura, che hanno visto coinvolti un numero di treni superiore a 3 ed i km di linea per ciascun gruppo linea.

Il superamento delle relative soglie comporterà l'addebito delle penali previste dal Contratto di Servizio.

Si riporta di seguito la tabella con i valori degli indicatori registrati nell'anno 2014 a confronto con il livello previsto dal MIT, che evidenzia il conseguimento di un buon risultato per il 2014.

Gruppo linee	Indicatore previsto livello guasti	Consuntivo livello guasti
GR1	0,60	0,26
GR2	0,70	0,58
GR3	1,25	0,80
GR4	2,10	1,63
GR5	1,00	0,11

Dove:

GR1 = linee treni/giorno < 40

GR2 = linee 40 < treni/giorno < 100

GR3 = linee treni/giorno >= 100

GR4 = gruppo nodi

GR5 = linee AV

RFI SpA

**LOGISTICA E MAGAZZINI**

Il valore complessivo delle scorte di RFI al 31 dicembre 2014 si è attestato a 368,5 milioni di euro (valutazione a prezzo *standard*), in aumento di 20,0 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2013.

Nel corso dell'esercizio 2014 sono state registrati acquisti da fornitura, a prezzo *standard*, per un valore complessivo di 276,7 milioni di euro, in diminuzione di circa il 15% rispetto a quelli rilevati nel 2013 (324,8 milioni di euro).

Si riportano di seguito le principali tipologie di materiali per le quali sono stati registrati acquisti da fornitura a magazzino:

*Importi in milioni di Euro*

<b>TIPOLOGIA MATERIALI</b>	<b>VALORE</b>
IMPIANTI SEGNALAMENTO	<b>141,4</b>
TRAZIONE ELETTRICA	<b>29,8</b>
CAVI	<b>25,0</b>
ROTAIE	<b>24,8</b>
TRAVERSE E TRAVERSONI	<b>23,6</b>
MATERIALI MINUTI DI ARMAMENTO	<b>11,5</b>
CARBURANTI PER TRAZIONE E NAVI TRAGHETTO	<b>6,0</b>
CUORI PER DEVIATOI	<b>5,5</b>
AGHI PER DEVIATOI	<b>3,7</b>
MATERIALI PER OFFICINE NAZIONALI	<b>2,1</b>
SOTTO STAZIONI ELETTRICHE	<b>1,8</b>

Nel corso dell'anno, a fronte dei contratti in corso di validità, sono state emesse n. 1.565 specifiche di ordine (valore complessivo di circa 304,7 milioni di euro) per soddisfare, direttamente da fornitori, le richieste di materiali delle strutture utilizzatrici.

Le richieste di materiali sono state soddisfatte anche disponendo il trasferimento dal Magazzino Nazionale di Bologna (per circa 77,4 milioni di euro), dal Deposito Fiduciario (52,8 milioni di euro) e dall'Officina Nazionale Armamento di Pontassieve (per circa 34,2 milioni di euro) alle diverse strutture utilizzatrici.

Inoltre, a seguito dell'analisi preventiva delle scorte, sono state soddisfatte ulteriori richieste utilizzando i materiali dichiarati "eccedenti" per circa 7,0 milioni di euro.

Il consuntivo dei consumi è stato pari a 318,0 milioni di euro, in aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (309,4 milioni di euro).

RFI SpA

**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 2014 ha sviluppato n. 148.161 ore di produzione diretta con l'impiego medio di n. 97 agenti;
- a Bologna (Apparecchiature Elettriche) che nel corso del 2014 ha sviluppato n. 149.838 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 101 addetti.

Nel corso dell'esercizio 2014, 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 8,4 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 43,8 milioni di euro.

**LE STAZIONI****La Carta dei Servizi**

La Carta dei Servizi, elaborata in conformità alle disposizioni relative ai "Principi sull'erogazione dei servizi pubblici" (Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 1994), è il documento con cui, come ogni anno, RFI comunica al pubblico le *performance* sui servizi offerti. Nella Carta sono riportati i risultati raggiunti nell'anno precedente e gli obiettivi fissati per l'anno in corso, relativamente agli indicatori individuati, come la qualità dei servizi nelle stazioni, gli indici sicurezza della circolazione e di *security*, gli impegni del Gestore in tema di ambiente e sostenibilità.

Gli ambiti di attività trattati nella Carta 2014 sono 6 e sono misurati tramite 17 indicatori: circolazione dei treni, sicurezza ed efficienza della rete, sostenibilità ambientale delle attività e dei servizi di RFI, intermodalità, vivibilità, fruibilità e comfort delle stazioni, informazione al pubblico, servizi per i viaggiatori con disabilità e a ridotta mobilità.

Il filo conduttore della Carta edizione 2014, in linea con il forte impegno societario per il trasporto pubblico locale assunto con il Piano Industriale dell'azienda, è rappresentato dai progetti del Gestore dell'infrastruttura per elevare nelle stazioni, soprattutto quelle più frequentate delle aree metropolitane, il livello della vivibilità, del decoro, dell'accessibilità, della *security* e dell'informazione al pubblico, ma anche della compatibilità ambientale e della capacità di rappresentare luoghi di aggregazione a servizio della collettività. Ai quattro obiettivi presentati nella Carta 2013, l'edizione 2014 ha infatti affiancato due nuovi indicatori/obiettivi. Il primo relativo all'adeguamento dei marciapiedi di binario agli standard fissati dalla normativa comunitaria per rendere più facile l'accesso ai treni da parte di tutti i viaggiatori. Il secondo legato al miglioramento delle modalità di prenotazione del servizio di assistenza offerto in stazione alle persone a ridotta mobilità.

A fronte dei risultati positivi conseguiti nel 2013 rispetto agli 11 indicatori di *customer*, la Carta 2014 ha potuto innalzare per tutti la soglia minima dell'obiettivo 2014 all'80% di viaggiatori soddisfatti (5% in più rispetto al minimo 2013), mantenendo comunque la soglia più alta al 90%, valore ritenuto particolarmente sfidante da raggiungere e mantenere nell'interazione con un pubblico reso sempre più esigente e consapevole proprio dall'innalzamento della qualità offerta.

Nel corso del 2014, al fine di rispettare gli impegni assunti in Carta dei Servizi, RFI quale Station Manager nell'ambito dell'assistenza in stazione alle Persone a Ridotta Mobilità (PRM) ha aggiunto al circuito di assistenza 5 nuove stazioni, individuate in Grottaglie, Molfetta, Milano Rogoredo, Montebelluna e S. Felice sul Panaro. Nel

RFI SpA

2014 hanno fruito del servizio di assistenza 16 IF di cui 4 nel settore nazionale/internazionale e le restanti 12 nel settore regionale/locale.

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

Le nuove stazioni AV/AC in fase di attivazione sono: Torino Porta Susa, Reggio Emilia, Bologna Centrale, Roma Tiburtina. Di seguito una sintesi dello stato della completa attivazione dei nuovi impianti già in esercizio:

- **Torino Porta Susa** – Entro giugno 2015 saranno fruibili i due piani del parcheggio sotterraneo e la pista taxi arrivi/partenze al livello -1.
- **Reggio Emilia** – E' stata sottoscritta la convenzione con il Comune di Reggio Emilia per definire le modalità esecutive per la realizzazione del parcheggio e della viabilità di accesso alla stazione. Parte dei lavori (viabilità di accesso) è stata già eseguita. Si ricorda che le opere di cui sopra (stazione AV e fermata Mancasale) sono cofinanziate dagli Enti Locali con un contributo pari a circa 75% mentre la realizzazione del parcheggio è finanziata al 100% dal Comune di Reggio Emilia. Sono in corso di definizione gli accordi con il Comune di Reggio Emilia per la gestione degli spazi aperti al pubblico, e degli spazi commerciali della stazione.
- **Bologna Centrale** – L'avanzamento dei lavori della stazione Alta Velocità è sostanzialmente ultimato. Nel dicembre 2014 è stato aperto al traffico veicolare - limitatamente a TAXI e NCC - il piano *kiss & ride* che consente l'accesso alla stazione da via Fioravanti. Rimangono da ultimare:
  - i parcheggi sotterranei posti nelle due testate della stazione interrata;
  - parte della viabilità esterna lato via De Carracci.
- **Roma Tiburtina** – In data 13 marzo 2015 è stata aperta al traffico l'intera viabilità locale lato Pietralata che consente oltre ad una migliore fruibilità del parcheggio posto sulla copertura della Nuova Circonvallazione Interna (NCI) - denominato P7 dal PdA di Tiburtina composto da n. 336 posti auto, n. 70 moto e n. 11 disabili per un totale di n. 417 posti complessivi e già interamente attivo dal mese di aprile 2014 - oggi raggiungibile quindi sia da via Tiburtina che dalla zona di Pietralata, anche l'accesso/uscita all'atrio Pietralata della stazione Tiburtina ai veicoli che provengono dalla NCI tramite le nuove rampe di collegamento e l'istituzione del doppio senso di marcia su via dei Monti di Pietralata. Dalla medesima viabilità è possibile raggiungere anche il parcheggio P6 costituito da due livelli interrati (con circa 400 posti) ultimato dal mese di aprile 2014 ed in fase di prossima attivazione.

Le nuove stazioni AV/AC in fase di realizzazione, completamento e pianificazione sono: Firenze Belfiore, Napoli Afragola e Vesuvio Est.

- **Firenze Belfiore** – A seguito dell'affidamento dell'appalto al Contraente Generale (CG), 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 all'esercizio ferroviario è stata di recente riprogrammata al 30 giugno 2020. Il termine utile contrattuale è al momento rimasto agosto 2015 (con il completamento per la parte commerciale entro dicembre 2016). Le criticità che investono il progetto sono principalmente di due ordini: le indagini in corso da parte della Procura di Firenze che hanno portato, a partire dal mese di gennaio 2013, al fermo cantiere per il Passante e ad un

RFI SpA

forte rallentamento delle attività per la Stazione AV, nonché criticità legate a difficoltà economico-finanziarie del CG. A fine luglio 2014 le attività sono riprese sia nel cantiere della Stazione AV sia nel cantiere di Bricchette (futuro luogo di destino delle terre del nodo di Firenze), a seguito di una modifica delle quote societarie all'interno dell'ATI realizzatrice dell'appalto, che ha permesso di superare le criticità di natura finanziaria del CG. Resta al momento fermo il cantiere del Passante AV in attesa di integrazioni documentali da fornire a cura del CG al Ministero dell'Ambiente sulla classificazione della terre di scavo del passante, richieste a seguito delle ipotesi accusatorie avanzate dalla Procura della Repubblica di Firenze.

- **Napoli AV Napoli Afragola** – In data 27 novembre 2014 è avvenuta l'aggiudicazione definitiva non efficace dei lavori di completamento della Stazione (appalto di sola costruzione) all'ATI Astaldi-NBI. Attualmente sono in corso gli adempimenti propedeutici alla stipula della Convenzione con il nuovo appaltatore che si prevede di ultimare entro il mese di gennaio 2015 con conseguente consegna dei lavori a febbraio 2015. Per quanto attiene, invece, i tempi di realizzazione dei lavori e di apertura all'esercizio commerciale della Stazione, resta confermata la precedente programmazione, che prevede il completamento dei lavori ad agosto 2016, e l'apertura della stazione al servizio commerciale AV per il cambio orario invernale di dicembre 2016. La quota parte della stazione a servizio del traffico regionale sarà invece resa disponibile coerentemente con l'attivazione della tratta "Variante Napoli - Canello".
- **Fabbricato Viaggiatori Stazione Vesuvio Est** – La pianificazione temporale prevede l'avvio della progettazione definitiva a luglio 2019 con previsione di apertura al pubblico della stazione nel primo trimestre del 2024.

### Il network Grandi Stazioni

Lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Grandi Stazioni ha registrato un avanzamento di circa il 90% sull'importo complessivo del Progetto (CVI) di competenza di RFI.

Si riportano di seguito le previsioni di completamento dei lavori per i cantieri delle opere di riqualifica interna delle stazioni:

- entro il 2015: Genova Brignole e Bari Centrale,
- entro il 2016: Bologna Centrale e Palermo Centrale.

I cantieri delle opere di riqualifica interna delle stazioni di Torino Porta Nuova, Milano Centrale, Napoli Centrale, Verona Porta Nuova, Venezia SL, Firenze SMN, Genova P.P. e Venezia M. sono stati completati.

Il cantiere delle opere esterne relativo alle Infrastrutture Complementari di Legge Obiettivo della stazione di Venezia Santa Lucia è stato completato, mentre i cantieri ancora in corso si prevedono le seguenti tempistiche:

- entro il 2015: Firenze Santa Maria Novella, Genova Porta Principe, Genova Brignole, Milano Centrale, Venezia Mestre, Verona Porta Nuova;
- entro il 2016: Palermo Centrale, Torino Porta Nuova;
- entro il 2017: Bari, Napoli Centrale;
- entro il 2019: Bologna Centrale;
- entro il 2020: Roma Termini.

Per quanto riguarda l'analisi dei dati rilevati dall'indagine di *customer* svolta da RFI sul *comfort* percepito dai clienti nelle stazioni del *network* Grandi Stazioni si conferma l'alto livello di qualità percepita, che si è attestato a un valore di soddisfazione da parte del cliente viaggiatore del 98,1%.