

80890/85

Tauri

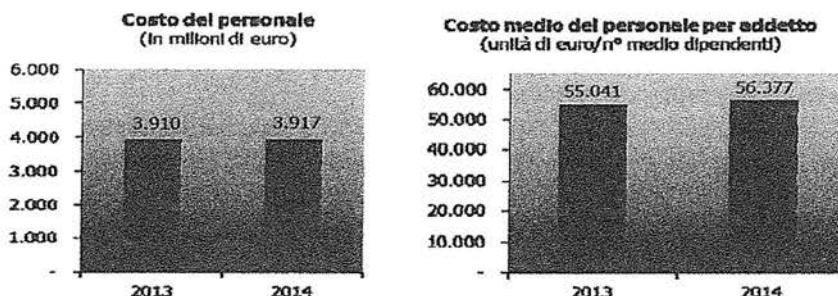
Risorse umane

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 69.425 unità del 31 dicembre 2013 alle 69.115 unità del 31 dicembre 2014, scontando una diminuzione netta pari a 310 unità. Una diminuzione ben più rilevante si registra anche sulle consistenze medie (- 1.544 unità).

DIPENDENTI AL 31.12.2013	69.425
Entrate (**)	2.824
Uscite (**)	3.134
DIPENDENTI AL 31.12.2014(*)	69.115
 CONSISTENZA MEDIA 2013	 71.031
 CONSISTENZA MEDIA 2014(*)	 69.487

(*) 1.227 ingressi scaturiscono dall'acquisizione della società Umbria Mobilità Esercizio e della sua società controllata Savit a partire dal mese di marzo 2014.

(**) le entrate e le uscite includono quelle realizzate con contratti a tempo determinato del settore navi traghetti.



LE RELAZIONI INDUSTRIALI

Nelle more dell'emanazione del decreto interministeriale di recepimento dell'Accordo 30 luglio 2013 per l'adeguamento del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (cd. Fondo di Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito), sulla base delle disposizioni contenute nell'art. 3 della legge n. 92/2012 (c.d. legge Fornero), con nota del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali n. 40 del 12 marzo 2014 è stata consentita l'ultrattività del Comitato Amministratore del Fondo per deliberare interventi sulla base di accordi sindacali sottoscritti a livello territoriale entro il 31 dicembre 2013. A tal fine, in data 23 maggio 2014, è stato sottoscritto un accordo sindacale con cui si è convenuto di richiedere al Comitato Amministratore del Fondo stesso la convocazione di una seduta straordinaria finalizzata ad estendere al 2014 l'operatività degli accordi territoriali sottoscritti nell'anno 2013. A seguito di tale accordo, 389 dipendenti si sono aggiunti agli 875 che già avevano avuto accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo.

A luglio 2014 Agens (Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi) ha avviato, su richiesta delle Organizzazioni stipulanti e nel rispetto delle procedure contrattuali in materia, la trattativa per il rinnovo del CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie del 2012, in scadenza al 31 dicembre 2014 ed applicato al personale dipendente dalla maggior parte delle società del Gruppo FS Italiane.

Il 2014 è stato il secondo anno di operatività dell'Assistenza sanitaria integrativa per i dipendenti del Gruppo FS Italiane, introdotta dal Contratto aziendale del 2012. Il piano di assistenza sanitaria, affidato a seguito di gara, alla Società Nazionale di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo, è stato esteso alle società FS Logistica SpA e FS Jit Italia Srl, rispettivamente

Wsl

80890/86

con gli Accordi del 10 febbraio 2014 e 26 giugno 2014. Il 16 dicembre 2014 è stata poi rinnovata, per ulteriori due anni e alle medesime condizioni, la Convenzione tra il Gruppo FS e la S.N.M.S. Cesare Pozzo.

Per quanto attiene i rapporti associativi, in ragione delle riorganizzazioni che hanno interessato le società del Gruppo FS Italiane nel corso del 2014, si è proceduto ad adeguare la rappresentanza degli interessi del Gruppo FS stesso nel sistema confederale delle Associazioni Imprenditoriali, coordinando a livello di Capogruppo i rapporti con le stesse.

A livello internazionale, è proseguita in ambito CER l'attività connessa alla fase di revisione legislativa del IV pacchetto ferroviario per le materie di competenza, con particolare riferimento alla cosiddetta "clausola sociale" nell'ambito delle gare nel TPL.

In materia di *privacy*, nel corso del 2014 sono state fornite indicazioni ai responsabili aziendali del Gruppo FS Italiane a seguito di specifici provvedimenti e orientamenti espressi dall'Autorità garante riguardanti:

- le autorizzazioni generali per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari;
- le modalità semplificate per l'informativa e l'acquisizione del consenso per i gestori dei siti *web* che utilizzano *cookie* per finalità di profilazione e *marketing*;
- le modalità di trattamento dei dati relativi alle assenze dei dipendenti da parte dei datori di lavoro;
- la possibilità di richiedere, in casi eccezionali, all'Autorità garante l'allungamento dei tempi di conservazione delle immagini video registrate.

Politiche di gestione e sviluppo del personale

Nel corso del 2014 sono proseguiti gli interventi finalizzati ad incrementare l'efficienza e la produttività del lavoro. La riduzione di personale è stata gestita sia attraverso sistemi di incentivazione all'esodo, sia grazie all'attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del Gruppo FS che, nell'anno, ha interessato 1.264 lavoratori.

Il difficile scenario economico in cui si trova ad operare il Gruppo FS non ha, peraltro, impedito l'attuazione di politiche di sviluppo nei confronti del personale laddove le professionalità e le motivazioni continuano ad essere variabili determinanti per affrontare il mercato e le sue sfide competitive.

Al fine di valorizzare le professionalità presenti nel nostro Gruppo e limitare il ricorso al mercato esterno, le società del Gruppo hanno messo in atto politiche attive di *job posting* interno e di mobilità infragruppo che accrescono il senso di appartenenza e contribuiscono allo sviluppo professionale delle risorse.

La ricerca sul mercato esterno si è focalizzata soprattutto su figure professionali specialistiche e su neolaureati di eccellenza, per la maggioranza in ingegneria ma anche in giurisprudenza ed economia, individuati grazie ad una fitta collaborazione con la comunità accademica e lo sviluppo di numerose iniziative come *master* di secondo livello, incontri di orientamento e presentazioni aziendali presso i principali atenei, organizzazione di "game" universitari, *stage*, tesi di laurea e *workshop* specialistici all'interno dei corsi di laurea. Tutte queste attività ci hanno permesso di raggiungere un risultato importante anche in termini di *employer branding* guadagnando il primo posto sul podio nella classifica "Best Employer of Choice" delle aziende nazionali e internazionali preferite dai giovani laureati.

Infine sono state svolte numerose iniziative di orientamento, formazione e alternanza scuola lavoro anche nelle Scuole secondarie con l'obiettivo di formare un bacino di eccellenza a cui attingere per le selezioni degli operativi.

La Formazione

Le sfide che hanno caratterizzato il 2014, in linea con il Piano Strategico, hanno richiesto competenze a livello di Gruppo sempre più diversificate e complesse, rendendo fondamentale una cultura aziendale orientata:

- ✓ alla creazione di Valore come condizione strutturale per ogni *business*;
- ✓ alla innovazione per lo sviluppo di modelli di business che pongono al centro il Cliente;

80890/87

[Handwritten signature]

- ✓ alla ricerca continua del miglioramento, dell'efficienza e della qualità operativa;
- ✓ allo sviluppo di una maggiore sinergia tra i diversi operatori del Gruppo.

Nel 2014 sono state erogate circa 320 mila giornate di formazione a livello di Gruppo per un costo complessivo pari a circa 8 milioni di euro.

Anche il 2014 ha visto un significativo ricorso alla formazione finanziata attraverso l'utilizzo dei Fondi messi a disposizione da Fondimpresa e Fondirigenti, che hanno generato un rimborso complessivo pari a circa 7,2 milioni di euro.

La Sicurezza e la Salute sul lavoro

Nel 2014, in coerenza con gli obiettivi di riduzione degli infortuni e di miglioramento della prevenzione previsti dagli indirizzi di medio termine 2011-2015, sono state consolidate le attività di prevenzione da parte delle società del Gruppo, attraverso progetti mirati sia al miglioramento delle caratteristiche dei sistemi di gestione della salute e sicurezza sul lavoro, sia alla riduzione degli infortuni sul lavoro.

Le società del Gruppo stanno ampliando gli strumenti già posti in essere per l'analisi delle non conformità e delle cause degli infortuni con nuovi progetti di analisi del "ritorno di esperienza" focalizzati sulla statistica, sull'ingegneria dell'errore umano e sulla rappresentazione emozionale dei comportamenti di sicurezza. Questi progetti di apprendimento organizzativo sulla sicurezza sono stati presentati, da esperti dell'INAIL e dell'Università La Sapienza di Roma, nel mese di aprile nel *workshop*: "Apprendere dagli eventi avversi e imprevedibili", al quale hanno partecipato oltre duecento responsabili della salute e sicurezza delle Società del Gruppo.

Le società del Gruppo FS Italiane, in un processo di costante miglioramento, hanno adottato e certificato i sistemi di gestione integrati della sicurezza, dell'ambiente e della qualità, nonché specifici processi operativi rilevanti per il *risk management*. Le realtà industriali delle società sono caratterizzate da una forte innovazione tecnologica e organizzativa che ha indotto il Gruppo a scegliere la "Certificazione" da parte dei più qualificati ed indipendenti Enti di certificazione, quale migliore strumento per valutare e comunicare l'affidabilità e la qualità dei processi produttivi delle società. Le Certificazioni conseguite dalle società del Gruppo FS Italiane rappresentano, quindi, la garanzia del nostro costante impegno di miglioramento e consolidano la fiducia degli *stakeholder* sia nazionali sia internazionali nei nostri confronti.

Nel 2014, il *trend* degli infortuni sul lavoro nel Gruppo FS Italiane, sulla base dei dati forniti dall'ente assicuratore INAIL, non ancora consolidati, evidenzia un'ulteriore riduzione di questi e della loro frequenza. Tali dati mostrano un deciso miglioramento rispetto agli obiettivi: la riduzione degli infortuni è di oltre il 10% rispetto al *target* prefissato del 3% e la diminuzione dell'indice d'incidenza è maggiore del 7%, a fronte di un obiettivo del 2%. I dati relativi agli infortuni *in itinere* indennizzati nel 2014 risultano pressoché invariati rispetto al 2013. Si conferma, quindi, il *trend* di continuo miglioramento già registrato nell'ultimo quinquennio.

*[Handwritten signature]**[Handwritten signature]*

80890 (88)

Ambiente

Nel 2014 le società controllate FS Sistemi Urbani e FS Logistica hanno conseguito la certificazione ISO 14001 dei propri Sistemi di Gestione Ambientale (SGA), aggiungendosi alla lista delle società già certificate (FS SpA, che ha esteso l'ambito di certificazione a tutti i processi gestiti, Trenitalia, RFI, Italfer, Centostazioni, Ferservizi e Busitalia - Sita Nord). Grandi Stazioni prosegue invece nel percorso di sviluppo del proprio SGA che prevede, entro il 2016, la certificazione delle prime 3 stazioni (Roma Termini, Milano Centrale e Venezia Santa Lucia).

Al fine di monitorare l'allineamento fra le Linee Guida del Modello di Governo dei SGA delle società del Gruppo e la documentazione di Sistema delle società, sono stati svolti a febbraio/marzo i primi *audit* documentali che hanno coinvolto 5 società certificate; una seconda *tranche*, iniziata a dicembre, terminerà agli inizi del 2015 e coinvolgerà altre 4 società.

Energia

E' stata avviata la realizzazione di sistemi d'illuminazione a LED nelle stazioni di Roma Termini e Milano Centrale ed è stato avviato lo studio di fattibilità per l'installazione di nuovi corpi illuminanti a LED presso le stazioni di Napoli Piazza Garibaldi, Napoli Centrale, Bologna Centrale e Roma Tiburtina.

Nell'ambito del "Progetto Impianto Verde", Trenitalia, relativamente ai siti pilota individuati, ha elaborato i capitolati per l'installazione degli impianti fotovoltaici previsti dal progetto (il primo impianto fotovoltaico è entrato in esercizio nell'impianto "IMC ETR 500" di Milano Martesana) e sono stati pubblicati i bandi di gara per l'assegnazione degli appalti.

Continua la produzione di energia elettrica dell'impianto fotovoltaico, gestito da FS Logistica, presso lo scalo ferroviario di Roma San Lorenzo: i dati relativi al 2014 confermano il buon andamento del progetto, registrando una produzione di 577,330 MWh. L'energia rinnovabile autoconsumata dall'azienda ammonta a circa 254,574 MWh, mentre l'energia immessa in rete è stata pari a 322,756 MWh.

Centostazioni ha assegnato un appalto per la fornitura di energia elettrica che prevede che il 30% dell'elettricità provenga da fonti rinnovabili. Nel nuovo contratto, Trenitalia ha invece richiesto garanzie d'origine da fonti rinnovabili per la totalità della fornitura di energia elettrica destinata agli impianti fissi.

Il gruppo tedesco Netinera Deutschland ha proseguito lo sviluppo di un sistema telematico di monitoraggio energetico che permette l'acquisizione in tempo reale dei dati di posizione e di *performance* dei treni, con l'obiettivo di migliorare lo stile di guida dei macchinisti riducendo così i consumi energetici. In particolare, a seguito della sperimentazione iniziata nel 2013, è iniziato l'attrezzaggio della flotta diesel che terminerà nel 2015.

Busitalia - Sita Nord, infine, ha avviato, su tutto il parco autobus, l'utilizzo di un nuovo *software* per rendere più efficiente la gestione della manutenzione, consentendo anche riduzioni dei consumi energetici e degli impatti ambientali connessi all'utilizzo di materiali.

Emissioni in atmosfera

Oltre alle attività riportate nel paragrafo precedente, che determinano anche riduzioni in termini di emissioni in atmosfera, si segnala quanto segue.

Il servizio di *Car Sharing "Enjoy"*, gestito da Eni in *partnership* con Trenitalia e Fiat, è stato esteso alle città di Roma, Firenze e, nei soli mesi estivi, Rimini, portando a oltre 1000 il numero complessivo di auto in condivisione.

E' stato rinnovato l'accordo per promuovere il *Bike Sharing* tra Trenitalia e *Clear Channel*, la società che gestisce oltre 3.000 bici nelle città di Milano e Verona.

Nel parco veicolare di Busitalia - Sita Nord sono stati introdotti 17 nuovi autobus motorizzati Euro 5/Euro 6, in sostituzione di veicoli di vecchia generazione (Euro 0/Euro 2). A fine anno sono stati stipulati due accordi quadro per la fornitura di

80890|89

ulteriori nuovi autobus diesel Euro 6 per le due Sedi Operative Toscana e Veneto; gli accordi prevedono una fornitura complessiva di 85 veicoli, di cui 33 immessi nel parco autobus entro i primi sei mesi del 2015.

Sono stati consegnati al gruppo Netinera Deutschland quasi 100 nuovi veicoli a trazione Diesel e sono stati ordinati ulteriori 12 mezzi equipaggiati con motori conformi al più alto *standard* ferroviario in Europa in termini di emissioni dei gas di scarico.

Italferr, al fine di promuovere la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra durante la fase realizzativa delle infrastrutture, ha definito specifiche prescrizioni da inserire nei contratti d'appalto; l'appaltatore è così indotto a preferire fornitori che riducono le emissioni climatiche durante le fasi di produzione e trasporto di cemento e acciaio, materiali che maggiormente incidono sull'impronta climatica dell'infrastruttura.

Centostazioni ha attuato il piano di ottimizzazione degli impianti termici con la dismissione di tre centrali termiche e la sostituzione di due centrali termiche con impianti a gas del tipo a condensazione.

Come ogni anno, si è svolta, in collaborazione con Legambiente, la campagna "Treno Verde", per monitorare la qualità dell'aria (e l'inquinamento acustico) nelle città e sensibilizzare i cittadini sull'importanza del rispetto dell'ambiente.

In ambito *Mobility Management*, oltre alla redazione dei Piani Spostamento Casa-Lavoro, sono proseguiti le attività per il miglioramento della mobilità urbana attraverso azioni di sensibilizzazione sulla mobilità sostenibile e di comunicazione delle iniziative a favore dei dipendenti del Gruppo. In particolare, a Milano è stato stipulato un accordo con ATM per uno sconto sugli abbonamenti annuali per i dipendenti del Gruppo.

Materie prime

Sono stati introdotti requisiti ambientali (risparmio energetico, utilizzo di materiali e imballaggi riciclabili e a basso impatto ambientale, certificazioni, etc.) in numerosi contratti relativi, per esempio, a forniture di tecnologie informatiche, servizi per la gestione di eventi di comunicazione, cancelleria e arredi metallici.

Centostazioni ha informatizzato i processi di gestione del personale e di acquisti, con conseguente risparmio di toner, carta ed energia.

Italferr, infine, sta implementando un progetto mirato alla riduzione del numero e della dimensione delle stampe degli elaborati di progetto.

Rifiuti

Continua l'impegno nella raccolta differenziata presso le principali sedi operative del Gruppo.

In particolare, Centostazioni ha siglato un protocollo con la società AMA per migliorare la raccolta differenziata presso la sede centrale ed è stato avviato un progetto pilota presso la Stazione di Roma Ostiense. Ferservizi ha invece rinnovato tale protocollo per la propria sede centrale. In entrambe le società sono state effettuate specifiche sessioni formative, rivolte a tutto il personale di sede, sulla raccolta differenziata.

Nelle principali stazioni, e in particolare in quelle riqualificate, proseguono le attività di mantenimento in efficienza del sistema di raccolta differenziata dei rifiuti provenienti dagli esercizi commerciali e dagli spazi aperti al pubblico, attraverso la manutenzione dei cestini, il miglioramento delle isole ecologiche esistenti e la realizzazione di nuovi punti di raccolta.

Relativamente al SISTRI (Sistema di Controllo della Tracciabilità dei Rifiuti), le maggiori società operative del Gruppo si sono registrate e hanno pagato la quota annuale del contributo per i rifiuti pericolosi. L'entrata in vigore del SISTRI è stata comunque prorogata al 31 dicembre 2015 per i necessari aggiornamenti documentali e del software per le procedure di interoperabilità. Il Gruppo FS Italiane ha fornito, e continuerà a fornire, il proprio contributo per il miglioramento del sistema.

80890/90

Acqua

Nel corso dell'anno, Trenitalia, Grandi Stazioni e Centostazioni hanno proseguito le attività di monitoraggio mirate all'ottimizzazione dei consumi di acqua attraverso la razionalizzazione delle reti fognarie e all'individuazione ed eliminazione delle perdite.

Busitalia - Sita Nord, nella Sede Operativa del Veneto, ha installato un nuovo impianto di depurazione delle acque di scarico industriali per la riduzione del consumo di prodotti per il trattamento chimico/fisico e per il recupero, ai fini del loro riutilizzo per il lavaggio autobus, delle acque trattate. Analogi impianti saranno installati presso la Sede Operativa Toscana nei primi mesi del 2015.

Rumore

Sono state completate da RFI le attività propedeutiche per il prossimo aggiornamento del Piano 2015 di risanamento acustico¹ sulla base di osservazioni, pareri e richieste provenienti dagli enti pubblici e privati interessati dalle emissioni sonore generate dall'infrastruttura ferroviaria e a valle delle attività svolte ai sensi del D.lgs. 194/2005 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale".

RFI, inoltre, ha emanato la "Specifica tecnica per la progettazione delle barriere antirumore per impieghi ferroviari", che fornisce ai progettisti una metodologia per lo studio di impatto acustico e per il dimensionamento delle opere di mitigazione acustica².

Infine, Italferr ha condotto 12 Studi Acustici e Vibrazionali per diversi nodi e tratte ferroviarie.

Territorio

In ambito di valorizzazione del territorio, la società del Gruppo FS Italiane che esegue attività a maggiore rilevanza ambientale è Italferr che, nel 2014, ha condotto:

- 6 studi di impatto ambientale;
- 39 progetti nell'ambito della progettazione ambientale cantieri;
- 5 progetti di monitoraggio ambientale;
- 10 piani di utilizzo ai sensi del D.M. 161/2012 per la gestione dei materiali di scavo;
- 18 studi e indagini archeologiche.

Oltre a quanto sopra, sono in corso attività di monitoraggio ambientale per 19 progetti in fase di realizzazione.

Siti potenzialmente contaminati

Trenitalia ha proseguito l'attività di bonifica e messa in sicurezza dei siti di proprietà contaminati. In particolare i siti coinvolti sono stati 17, di cui 3 di interesse nazionale.

Anche FS Sistemi Urbani ha continuato le proprie attività di monitoraggio ambientale e messa in sicurezza degli asset societari. In particolare, sono stati svolti circa 120 sopralluoghi sull'intero patrimonio aziendale. Italferr, infine, ha svolto attività specifiche di bonifica in 12 siti.

¹ Di cui al DM 29/11/2000.

² Da effettuare ai sensi dell'art. 2 comma 6 della Legge Quadro n.447/95.

80890/91

Fattori di rischio

Premesso che, alla data di predisposizione della presente Relazione sulla gestione, non si prevedono particolari rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Capogruppo FS SpA e del Gruppo nel breve periodo (oltre quelli menzionati nelle note al bilancio, cui si rimanda), per quanto riguarda la gestione dei rischi finanziari (rischi di credito, di liquidità, di mercato, di cambio e di tasso), si fa diretto rinvio ai contenuti della nota 5 al bilancio consolidato e al bilancio di esercizio.

Per quanto riguarda invece gli altri fattori di rischio (rischi di *business* e operativi), qui di seguito si commenta sinteticamente la relativa natura, insieme alle attività poste in essere per il loro monitoraggio.

Rischi di *business*

I rischi operativi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sul settore dell'Alta Velocità sono stati valutati a suo tempo e aggiornati nel Piano industriale del Gruppo e, allo stato, non presentano profili particolari di rischio aggiuntivo. I rischi che sono stati inclusi nella valutazione complessiva sono funzione dell'andamento del mercato della mobilità e dei livelli dei prezzi dove gli stessi, se utilizzati al fine di consentire acquisizione di quote di mercato addizionali, potrebbero essere riflessi sul livello di redditività del settore. L'andamento del mercato della mobilità sulla media e lunga distanza è condizionato dall'andamento dei consumi interni, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori economici. La competizione modale e la sua corretta regolazione sono inoltre un altro elemento determinante per il successo.

L'Alta Velocità e i relativi servizi accessori hanno permesso al settore ferroviario di avviare la competizione con le altre modalità di trasporto (aereo e auto) soprattutto attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza, il *comfort* del viaggio e l'arrivo nei centri urbani delle grandi città. Su alcune tratte, dove il mezzo aereo si confronta con il treno, quest'ultimo ha sottratto importanti quote di mercato. Il fattore critico di successo, in questo segmento di mercato, sarà sempre più il mantenimento ed il miglioramento della qualità del servizio offerto e il rapido adattamento all'evoluzione della domanda del mercato. Il progressivo rinnovo della flotta a partire dal 2015 con i nuovi treni AV costituirà, senza dubbio, un forte elemento di innovazione e di attrazione accompagnate da una velocizzazione progressiva delle tratte, tutto questo supportato dal processo di innovazione tecnologica sui canali di vendita.

Per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale, la contrazione delle risorse che continua a manifestarsi con particolare gravità sugli enti locali potrebbe far perdurare situazioni di incertezza sul rispetto delle scadenze contrattuali di incasso dei corrispettivi dei contratti di servizio. Il Gruppo, attraverso Trenitalia, ha firmato contratti con le Regioni italiane che prescindono dalle modalità attraverso le quali le Regioni stesse potranno reperire le necessarie fonti di finanziamento per il servizio. L'incertezza che domina l'intero settore ha indotto le Regioni, negli ultimi anni, a riduzioni di offerta nei limiti che i contratti consentono. Tali processi, seppur compresi all'interno della capacità di adattamento del Gruppo, sono però in palese contrasto, da un lato, con le esigenze di mobilità che i territori manifestano, dall'altro, con i tempi che consentano una programmazione che il settore ferroviario impone in relazione ai tempi per la realizzazione dei piani di investimento. Molte Regioni italiane si stanno orientando verso procedure di gara che globalmente potrebbero comportare l'aggiudicazione delle stesse dal 2018 in avanti e, in attesa del loro avvio, stanno valutando con Trenitalia l'ipotesi di contratti "ponte". Con alcune Regioni si sono già definiti accordi per contratti "ponte" la cui durata è prevista tra i 5 e i 6 anni, con altre sono in corso negoziati che dovrebbero portare, entro l'anno alla definizione di proroghe, altre Regioni hanno avviato procedure di gara.

80890|92

Tutti gli investimenti effettuati a valle dei contratti di servizio vigenti con le Regioni hanno clausole "put" a favore di Trenitalia. La società sta, inoltre, valutando ipotesi alternative per la gestione del parco pregresso. I possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni, che avranno riflessi fra qualche anno, non sono al momento prevedibili e gli stessi vanno comunque considerati quali rischi attribuibili ad una società che opera sul libero mercato. Lo scenario del trasporto pubblico locale potrebbe essere toccato (ad esito delle gare e, quindi, nella gestione del passaggio tra un operatore ed un altro) in alcune modalità che riguardano il trasferimento al subentrante di quelle che possono essere definite come "*essential facilities*". E' in fase di studio un provvedimento su molteplici aspetti del TPL i cui effetti sull'*incumbent* potrebbero essere significativi nella salvaguardia del valore implicito del settore.

Il perdurare della sfavorevole congiuntura economica, italiana ed internazionale, e la decisione dello Stato, in Legge di Stabilità 2015, di cessare, a partire dall'anno corrente, il Contratto di Servizio Merci comporta, per la Divisione Cargo di Trenitalia, una riduzione dei corrispettivi di circa 105 milioni di euro, solo parzialmente compensata dall'azzeramento dei costi di accesso alle infrastrutture del sud Italia e dei costi di traghettamento. Tale evento ha reso necessaria una rivisitazione completa del piano della Divisione Cargo e una contestuale verifica del valore recuperabile dei relativi asset. Le variazioni occorse producono importanti ripercussioni sulla gestione della Divisione Cargo proprio nel momento in cui la stessa aveva avviato e portato quasi a compimento un processo di razionalizzazione verso un equilibrio complessivo dei suoi conti.

Rischi operativi

Il Gruppo FS Italiane, come già evidenziato nel Bilancio 2013, si avvale di fornitori esterni per la realizzazione di interventi di manutenzione e di costruzione del nuovo materiale rotabile, allo stesso tempo si avvale di produttori esterni per la fornitura dei ricambi ai fini della manutenzione. Il Gruppo ha, nel corso degli ultimi anni, posto in essere una sostanziale modifica dei criteri di approvvigionamento dei materiali attraverso la riscrittura delle sue procedure interne e, nel rispetto delle norme sui contratti pubblici, ha ancora più fortemente spinto verso forme di acquisto orientate all'approvvigionamento di tutte le componenti afferenti la sicurezza dai soli produttori originali, mentre per tutti gli altri componenti è ricorso, sempre, all'indizione di gare pubbliche.

La capacità di tenuta di alcuni fornitori operanti nel campo della manutenzione ed anche della costruzione dei rotabili, è stata messa a dura prova dalla perdurante situazione di crisi finanziaria a cui ha fatto seguito la pesante restrizione del credito in conseguenza della loro intrinseca debolezza nella struttura delle loro fonti di finanziamento.

Sono tuttora soggette a monitoraggio le diverse problematiche rilevate su commesse importanti che hanno generato, in special modo nel passato, contenzioso con i fornitori ma che soprattutto hanno creato difficoltà operative all'esercizio e in alcuni casi pesanti disservizi.

Talvolta si è provveduto alla risoluzione dei contratti per inadempienza degli stessi fornitori attivando l'escusione delle polizze fideiussorie poste a garanzia dei contratti. E' del tutto evidente che la generale crisi del mercato del credito si è riflessa pesantemente anche sulle aziende della subfornitura ferroviaria creando, in alcuni casi, forti tensioni sui costruttori il cui livello dimensionale, talvolta, è anche di piccole/medie dimensioni.

Un ulteriore rischio potrebbe derivare dalla gestione degli appalti dei servizi di pulizia che possono avere impatti sulla qualità del servizio.

Rischi legali e contrattuali

Non si segnalano ulteriori significativi rischi legali e contrattuali rispetto a quelli evidenziati più avanti nella presente relazione e che derivano prevalentemente dai contenziosi che le società del Gruppo hanno in essere con diverse parti, quali fornitori, clienti e personale. In relazione a tali rischi vengono eventualmente disposti accantonamenti di natura contabile dopo aver valutato, nel rispetto dei principi contabili di riferimento, la rispettiva probabilità di verifica.

80890/93

Rischi legati all'approvvigionamento

I prezzi per la fornitura di servizi, di materie prime, dell'energia e dei trasporti possono variare in relazione all'andamento del mercato. Potrebbe pertanto non essere possibile - o essere possibile solo in misura limitata - riflettere i maggiori costi di fornitura sul prezzo di vendita ai clienti con conseguenti effetti sulla marginalità dei prodotti e servizi del Gruppo.

Rischi di progetto

Gli investimenti sul sistema ferroviario coinvolgono progetti complessi e richiedono elevati investimenti finanziari. Eventuali variazioni del quadro giuridico, ritardi sulle consegne del progetto, o variazioni tecniche dei programmi pluriennali spesso possono portare a un aumento dei costi. Di conseguenza, ogni eventuale variazione di progetto potrebbe comportare un aumento dei costi con gli effetti negativi conseguenti sulle attività e sui risultati del Gruppo.

Rischi IT

Il Gruppo è fondato sull'utilizzo della rete di telecomunicazioni e dei sistemi informatici per il coordinamento e la pianificazione, per gli aspetti riguardanti le operazioni ferroviarie, per la vendita dei biglietti ai passeggeri dei treni, per il monitoraggio delle consegne delle merci e per numerose altre funzioni, inclusa la gestione dei processi contabili. *Hardware* e *software*, utilizzati dal Gruppo, possono essere danneggiati da un errore umano, da disastri naturali, dalla perdita di potenza e da altri eventi. Al fine di assicurare continuità nella disponibilità dei dati informatici, il Gruppo si è dotato di molteplici metodi per le operazioni di *backup* nonché di una rete di abbinamento *fail-safe*. Queste misure di protezione delle operazioni fondamentali e dei processi *IT*, aiutano a prevenire gravi guasti. Tuttavia, non vi è alcuna garanzia che l'attuazione di tali misure sia sufficiente e/o sia in grado di prevenire eventuali errori del sistema *IT*, che possono avere un effetto negativo sul *business* del Gruppo e sul risultato economico, come ad esempio l'aumento dei costi e/o una diminuzione dei ricavi.

Rischi ambientali

Le attività del Gruppo FS Italiane sono soggette ad una normativa molto ampia di leggi e regolamenti ambientali, in particolare operando come ente appaltante per la costruzione di opere infrastrutturali e offrendo servizi di trasporto per prodotti che sono pericolosi per l'ambiente. Pertanto il Gruppo, per adempiere gli obblighi di legge sulla normativa ambientale, deve effettuare continui aggiornamenti ad adeguarsi alle nuove leggi e ai regolamenti. L'imposizione di requisiti sempre più severi e più rigorosi e le nuove interpretazioni di leggi ambientali esistenti possono di conseguenza richiedere al Gruppo modifiche alle proprie attività dalle quali potrebbero scaturire costi non previsti, fondamentali per conformarsi costantemente alle normative vigenti e non incorrere in multe o sanzioni per violazioni ambientali, con i conseguenti effetti negativi sulla redditività e sui risultati del Gruppo.

Monitoraggio del rischio

Nel corso dell'anno sono proseguite le attività finalizzate al monitoraggio del rischio, anche attraverso gli interventi delle strutture di *Internal Audit* interne della Capogruppo e societarie, che hanno interessato i principali macroprocessi operativi e di supporto delle società del Gruppo, consentendo la costante e attenta valutazione dei controlli interni rispetto ai rischi. Dalle verifiche svolte, il sistema di controllo interno (SCI) delle società del Gruppo FS Italiane si connota per la sua sostanziale adeguatezza nel supportare le rispettive linee di *governance*.

Date la dimensione e la complessità aziendale delle società del Gruppo, la valutazione del SCI non può prescindere dal considerare un quadro più ampio, composto oltre che dagli elementi emersi a seguito delle verifiche di *audit*, anche dell'attività di *risk assessment* e da tutte le attività di controllo considerate nella più ampia accezione.

80890/96

Tra le leve principali del SCI va citata la profonda cultura organizzativa del *management*, la formazione e la valorizzazione delle risorse umane, la sensibilità verso i temi della sicurezza e dell'ambiente, la diffusione dei sistemi informatici a supporto dei processi gestionali, la comunicazione.

In particolare, in quest'ambito è stato ulteriormente portato avanti il progetto di *risk management* di Gruppo, che costituisce un efficace strumento per le società del Gruppo stesso, e per i relativi *process owner*, di perseguitamento dei relativi obiettivi gestionali.

Nello specifico, ciascun *process owner*, in maniera strutturata, è messo nelle condizioni di:

- individuare i processi di competenza e gli obiettivi connessi a ciascun processo;
- individuare i rischi gravanti sui processi tramite la descrizione delle loro possibili modalità di manifestazione (eventi indesiderati), nonché – anche – possibili opportunità;
- valutare i rischi di processo in termini di probabilità di accadimento degli eventi indesiderati e del relativo impatto;
- individuare e valutare il sistema di controllo esistente a contenimento dei rischi (norme, linee guida, procedure, deleghe e procure, sistemi informativi, ecc).

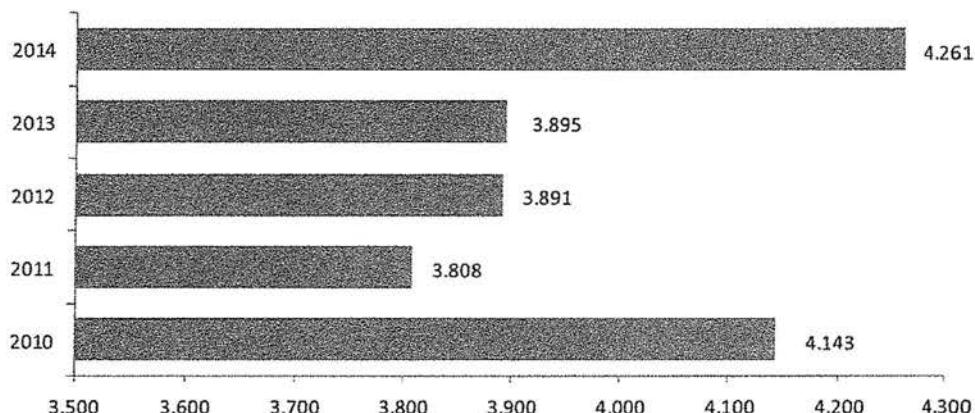
I risultati ottenuti vengono organicamente raccolti nell'applicativo informatico dedicato, appositamente "customizzato", in grado di produrre adeguata reportistica che consentirà di individuare e monitorare costantemente, a cura dei *process owner*, le aree e i processi aziendali a maggior rischio.

80890/95

Investimenti

Il Gruppo FS Italiane è riuscito a dare continuità alle azioni programmate nel proprio Piano Investimenti e ha mantenuto, dal 2011 ad oggi, un livello dell'indice Investimenti/Ammortamenti mediamente superiore a 1. Inoltre ha mostrato, anche per il 2014, un *trend* della spesa per investimenti in crescita, confermandosi il principale sostenitore dello sviluppo del settore trasporti e logistica.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2014 (4.261 milioni di euro, di cui 1.495 milioni di euro in autofinanziamento e 2.766 milioni di euro contribuiti da fonti pubbliche) prosegue il *trend* "mirato" degli ultimi anni, mostrando una significativa crescita (+9,4%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nell'anno precedente e riportando il livello di spesa annua a superare la quota del 2010 (4.143 milioni di euro).



Ciò premesso, gli investimenti tecnici realizzati dal Gruppo FS Italiane nel corso del 2014, pari a 3.964 milioni di euro, mostrano un incremento (+10%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nel 2013 (3.598 milioni di euro) e sono lievemente più contenuti rispetto alle previsioni di *budget*.

Sono stati contabilizzati 2.853 milioni di euro per interventi sull'infrastruttura a cura di RFI (di cui 2.726 milioni di euro per la Rete Convenzionale/AC e 127 milioni di euro per la rete AV/AC To-Mi-Na), 694 milioni di euro per interventi connessi ai servizi di trasporto ferroviario realizzati da Trenitalia e 417 milioni di euro per investimenti da parte di altre società del Gruppo.

RFI, in coerenza con le linee strategiche concordate a livello comunitario, agisce convogliando i finanziamenti pubblici su interventi, da avviare nel breve-medio periodo, che rispondono alle esigenze della domanda di mobilità e che - a seguito di valutazioni costi-benefici - dimostrano di essere maggiormente capaci di altri di stimolare la produttività e la competitività della modalità ferroviaria.

RFI ha investito in maniera rilevante, oltre che in attività di mantenimento in efficienza della rete ferroviaria, nell'introduzione di tecnologie innovative per la sicurezza e la gestione della circolazione (SCMT, SCC, ERTMS, GSMR, ecc.), raggiungendo significative *performance* in termini di sicurezza, qualità ed efficienza gestionale. Unitamente all'evoluzione tecnologica, le azioni poste in essere hanno perseguito una strategia tesa ad aumentare e riconfigurare la

80890/96

capacità di offerta del sistema ferroviario attraverso lo sviluppo di nuove linee, l'ammodernamento ed il potenziamento delle principali direttive e dei nodi.

Gli investimenti sulla Rete Convenzionale/AC sono pari a 2.726 milioni di euro e hanno riguardato:

- per il 56% il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e le tecnologie;
- per il 44% la realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Da sottolineare che circa un 10% del totale della spesa relativa alla Rete Convenzionale/AC è stato dedicato a interventi in tecnologie d'avanguardia.

Per la Rete AV/AC Torino - Milano - Napoli il volume di investimenti di 127 milioni di euro ha portato, a fine 2014, al raggiungimento di un avanzamento contabile complessivo del progetto di circa il 93%.

Nel corso del 2014 le attività progettuali hanno riguardato i seguenti interventi:

Progettazioni Preliminari

- Circonvallazione di Trento e Rovereto (rivisitazione e aggiornamento tecnico e normativo);
- Raddoppio Palmanova - Udine, tratta Strassoldo - Bivio Cagnacco;
- Quadruplicamento tratta Pieve Emanuele - Pavia;
- Fermate di Erzelli/Aeroporto, Cornigliano Est e del Nuovo Piano Regolatore Generale 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 di Milano Lambrate;
- Sottostazioni Elettriche di Torino Bramante e Collevecchio;
- Nuova Fermata di Roma Pigneto sulla linea FL1 (rivisitazione progetto);
- Variante Napoli - Cancello;
- Raddoppio tratta Cancello - Frasso Telesino;
- Completamento viabilità di accesso alla stazione AV/AC di Napoli Afragola;

Progettazioni Esecutive

- Opere di completamento del Raddoppio Cervaro - Bovino.

Nella tabella seguente vengono evidenziati i volumi delle attivazioni 2014, distinti per tipologia di opera e sono riportati, per confronto, anche gli analoghi dati riferiti ai due anni precedenti.

80890/97

		2014	2013	2012
RETE AV/AC				
Nuove linee	km	-	3	28
RETE CONVENZIONALE				
Nuove infrastrutture	km	20	17	10
Nuove linee	km	20	17	10
Raddoppi	km	-	-	-
Varianti	km	-	-	-
Ammodernamento linee		103	70	74
Elettrificazioni	km	-	28	-
Blocchi	km	103	42	74
Tecnologie di sicurezza	km	552	343	157
SCMT	km	35	42	28
SSC	km	-	-	-
SCC/CTC	km	322	45	101
ERTMS	km	-	3	28
GSM-R	km	195	253	-
Apparati di stazione	n.	15	19	12
ACEI	n.	11	7	9
ACC/ACC-M	n.	4	12	3
Soppressione passaggi a livello	n.	52	20	35
Automazione passaggi a livello	n.	-	3	7

RFI realizza interventi di potenziamento, riqualifica e ristrutturazione del patrimonio immobiliare relativo alle circa 2.300 stazioni di cui è proprietaria; tra queste, alcune – per quanto riguarda lo sfruttamento delle relative aree commerciali – sono affidate a soggetti diversi (Grandi Stazioni e Centostazioni), i quali ne devono anche assicurare, oltre certi limiti, la manutenzione.

Nell'ambito delle stazioni gestite da Grandi Stazioni, RFI sviluppa un Piano Investimenti dedicato a garantire gli interventi di manutenzione straordinaria (escludendo le aree commerciali) e quelli rispondenti ad obblighi di legge, entro i limiti di spesa previsti dal contratto stipulato nel 2000. L'avanzamento cumulato al 2014 della spesa per investimenti relativa ai suddetti interventi è di circa il 90% dell'importo complessivo di competenza RFI.

Per quanto riguarda, invece, il network di Centostazioni, l'attuale avanzamento degli investimenti è di circa il 73% dell'importo complessivo di competenza RFI.

Sulle altre stazioni, gestite esclusivamente da RFI, nel 2014 sono stati investiti circa 51 milioni di euro per interventi finalizzati alla sicurezza, al miglioramento dell'informazione al pubblico, all'adeguamento agli obblighi di legge delle aree con maggiore impatto sulla clientela (atrii, marciapiedi, pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso) e di quelle di interscambio e di accesso ai fabbricati viaggiatori.

Le nuove stazioni per l'Alta Velocità presentano il seguente stato di avanzamento lavori:

- Torino Porta Susa - entro giugno 2015 saranno fruibili i due piani del parcheggio sotterraneo e la pista taxi arrivi/partenze al livello -1;

80890/98

- Reggio Emilia - è 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 AV/AC, e alla fermata di Mancasale, che consentirà il collegamento via ferro tra la nuova stazione e la città di Reggio Emilia, attivate nel 2013;
- Bologna Centrale - i lavori sulla stazione Alta Velocità sono sostanzialmente ultimati. 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 completare:
 - i parcheggi sotterranei posti nelle due testate della stazione interrata;
 - parte della viabilità esterna lato via de' Carracci.
- Firenze Belfiore - 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 recente riprogrammata al 2020. Le criticità che investono il progetto sono principalmente di due ordini: le difficoltà economico-finanziarie del Contraente Generale (CG) nonché 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 a un forte rallentamento su quello per la Stazione AV. A fine luglio 2014 le attività sono riprese sia nel cantiere della Stazione AV sia nel cantiere di Bricchette, 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 che il CG deve fornire al Ministero dell'Ambiente sulla classificazione della terra di scavo del passante, come richieste a seguito delle ipotesi accusatorie avanzate dalla Procura della Repubblica di Firenze;
- Roma Tiburtina - dal 2014 è attivo l'intero parcheggio (denominato P7 di Tiburtina) posto sulla copertura della Nuova Circonvallazione Interna (NCI) per un totale di oltre 400 posti. È stata ultimata la viabilità locale lato Pietralata che consentirà l'accesso da nord (via dei Monti di Pietralata) all'atrio Pietralata della stazione e al parcheggio P6 (circa 400 posti, ultimato ad aprile 2014), costituito da due livelli interni. Sarà anche attivata la galleria che dalla NCI consentirà, ai veicoli che provengono da San Giovanni/via Tiburtina, di raggiungere l'atrio Pietralata ed il parcheggio P6;
- Napoli Afragola - in data 27 novembre 2014 è avvenuta l'aggiudicazione definitiva dei lavori di completamento della Stazione (appalto di sola costruzione) all'ATI Astaldi-NBI. Il 20 marzo 2015 sono stati consegnati i lavori. Per quanto attiene, invece, ai tempi di realizzazione 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 in concomitanza con il cambio orario invernale 2016. La quota parte della stazione a servizio del traffico regionale sarà, invece, resa disponibile coerentemente con l'attivazione della tratta "Variante Napoli - Cancello";
- 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.

80890/99

Progetto "500 stazioni"

Dal 2014, con la centralità attribuita dalle strategie del Gruppo FS Italiane al trasporto pubblico locale, RFI ha pianificato una serie di interventi che entro i prossimi quattro anni interesseranno le oltre 500 stazioni che, nelle aree urbane, accolgono ogni giorno i passeggeri dei servizi locali.

L'obiettivo è di migliorarne - secondo criteri omogenei e standardizzati, graduati in base ai flussi di traffico e alle potenzialità di sviluppo - l'accessibilità, il *comfort*, la sicurezza, l'informazione al pubblico e gli altri servizi ai viaggiatori.

Il progetto "500 stazioni", avviato nel 2012, prevede interventi gestionali e strutturali che, nei grandi nodi urbani, verranno accompagnati da misure finalizzate a fluidificare il traffico ferroviario per consentire l'innalzamento della qualità e quantità dei servizi offerti dalle imprese ferroviarie ai viaggiatori, prevalentemente pendolari.

A tal proposito è stato sviluppato un progetto di dettaglio sulla stazione di Perugia Ponte San Giovanni (e a breve su quella di Falconara Marittima) che rappresenta un *test* preliminare allo sviluppo del progetto complessivo.

Progetto "Le piccole stazioni"

Per le "piccole stazioni", che rappresentano gli impianti minori in gestione diretta RFI classificati come "*bronze e silver*", è stata riformulata una strategia di gestione che coniuga sostenibilità economica con un servizio commisurato alle effettive esigenze della clientela. È prevista l'internalizzazione di alcune attività di piccola manutenzione, attraverso l'uso di personale specificatamente dedicato, e la concessione in comodato di locali ed aree non funzionali all'esercizio ferroviario per lo sviluppo di iniziative di sostegno sociale.

Nel 2014 **Trenitalia** ha investito 694 milioni di euro, di cui il 65% destinato all'acquisto di materiale rotabile, circa il 17% alla riqualificazione del materiale già in esercizio e il restante 18% all'adeguamento tecnologico dei mezzi, ai sistemi informativi e al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione.

L'incremento delle contabilizzazioni rispetto al 2013, pari a 142 milioni di euro (+26%) si concentra sulla tipologia dell'acquisto rotabili, per effetto dei rilevanti progetti in corso nell'ambito del Trasporto Passeggeri *Long Haul* e Regionale. Di seguito si segnalano i principali progetti di investimento, distinti per area di *business*:

- Trasporto Passeggeri *Long Haul* - in corso i *test* dinamici per l'omologazione dei primi tre convogli Alta Velocità "Frecciarossa 1000" (contabilizzazioni pari a 15,5 milioni di euro). Prosegue il progetto di ristrutturazione della carrozza "Bistrot" per i convogli Frecciarossa (contabilizzazioni per circa 15,6 milioni di euro) con la consegna all'esercizio di 30 carrozze. Sono stati inoltre effettuati interventi di *upgrading* sui sistemi di segnalamento e alimentazione (contabilizzazioni per circa 2,5 milioni di euro) e realizzati interventi di adeguamento dell'impianto antincendio delle locomotive E404 ed E414 (contabilizzazioni pari a circa 13,2 milioni di euro). L'ampliamento della flotta dovuto all'entrata in esercizio dei nuovi convogli "Frecciarossa 1000" a partire dal 2015, ha reso necessario l'avvio di interventi di riorganizzazione e potenziamento degli impianti di manutenzione. In particolare proseguono gli interventi sugli impianti di Napoli e Milano Martesana (contabilizzazioni rispettivamente per 3,5 e 2,5 milioni di euro). È stata assegnata la gara per la costruzione del nuovo impianto di manutenzione corrente "IMC Torino Smistamento" che accoglierà le attività manutentive delle Divisioni Passeggeri *Long Haul* e Regionale (contabilizzazioni per circa 7,7 milioni di euro);
- Trasporto Passeggeri Servizio Universale (SUP): gli interventi hanno riguardato principalmente la ristrutturazione delle carrozze *Intercity* (29 unità consegnate) e l'adeguamento della centralina di controllo porte delle locomotive e delle carrozze (contabilizzazioni per circa 9 milioni di euro);
- Trasporto Passeggeri Regionale - sono stati consegnati 29 nuovi complessi elettrici *Jazz* (contabilizzazioni per circa 182 milioni di euro). Assegnata la commessa relativa ai nuovi complessi diesel *Swing* (contabilizzazioni per circa 28,3 milioni di euro). Prosegue il progetto di acquisto di carrozze Doppio Piano (contabilizzazioni pari a circa 200 milioni di euro), delle quali 167 già consegnate. A fine 2013 è stato esercitato il diritto di opzione per l'acquisto di ulteriori 29

80890/100

locomotive elettriche E464 (contabilizzazioni per 16,9 milioni di euro). Completate le consegne dei convogli *FLIRT* da destinare alla Provincia Autonoma di Bolzano (contabilizzazioni per 7,3 milioni di euro). E' in corso il *face-lift*, finalizzato all'incremento del *comfort* e all'adeguamento a normative di sicurezza, delle carrozze Media Distanza (contabilizzazioni per circa 55,5 milioni di euro). Prosegue, inoltre, il completamento del Sistema Tecnologico di Bordo (STB) sugli ultimi 370 mezzi (contabilizzazioni pari a 11,3 milioni di euro). Infine sono state effettuate attività di adeguamento e razionalizzazione degli impianti di divisione (contabilizzazioni per circa 5 milioni di euro);

- Trasporto Merci - sono stati realizzati interventi di adeguamento e manutenzione impianti, in particolare Marcianise, e di rinnovo delle attrezzature (contabilizzati circa 2,9 milioni di euro). Nell'ambito degli investimenti ICT si segnalano le attività inerenti la piattaforma integrata a supporto del ciclo attivo e del traffico della divisione (contabilizzazioni pari a circa 1,6 milioni di euro);
- nell'ambito degli investimenti informatici, trasversali ai *business*, sono in corso le attività relative all'implementazione della piattaforma commerciale integrata "PICO", attraverso l'integrazione dei diversi canali di vendita e lo sviluppo di Infomobilità (contabilizzazioni per 4,2 milioni di euro). È inoltre in fase di realizzazione la Piattaforma di Produzione che dovrebbe garantire l'integrazione tra le seguenti attività: modifica e aggiornamento dell'orario ferroviario, impiego del personale, programmazione della manutenzione negli Impianti di Manutenzione Corrente e gestione del traffico ferroviario nell'ambito delle sale operative (contabilizzazioni per circa 6,1 milioni di euro).

Per quanto riguarda i nuovi rotabili, sono entrate in esercizio 2 locomotive per il trasporto passeggeri Regionale, 167 carrozze doppio piano e 31 convogli per il trasporto passeggeri Regionale. Sono stati, inoltre, riconsegnati all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione: 27 locomotive e 543 tra carrozze e carri (vedi dettaglio nella tabella seguente).