

Il resto del Sistema AV/AC: Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova (Terzo Valico dei Giovi)

Con la sottoscrizione del Contatto di Programma 2007-2011 il finanziamento del resto del sistema AV/AC è stato ricondotto nell'alveo degli investimenti finanziati dallo Stato con differenti livelli di priorità.

La progettazione della Milano-Verona, limitatamente alla tratta Treviglio-Brescia e la progettazione del Nodo di Verona sono collocate nel Contratto di Programma tra le opere in corso di esecuzione e le relative attività dispongono della copertura finanziaria da parte dello Stato.

In relazione al disposto del Decreto Legge n. 7 del 31 gennaio 2007, convertito con la Legge n. 40 del 2 aprile 2007, che ha disposto la revoca delle concessioni rilasciate a TAV limitatamente alle tratte Milano – Verona, Verona – Padova e Milano – Genova (Terzo Valico dei Giovi), il CIPE con delibera n. 13 del 5 Aprile 2007 ha disposto che la subtratta AV/AC Treviglio-Brescia, quale 1^a fase funzionale della linea AV/AC Milano-Verona sarebbe dovuta essere affidata in appalto mediante gara ad evidenza pubblica, ai sensi del D.Lgs n. 163/2006.

RFI, per dare attuazione a quanto stabilito dal CIPE, ha avviato il processo di revisione e adeguamento del progetto definitivo della tratta Treviglio-Brescia che il *General Contractor* stava predisponendo per il successivo *iter* autorizzativo.

Le altre attività del resto del sistema e segnatamente:

- le attività realizzative della Treviglio – Brescia e la tratta relativa al Terzo Valico dei Giovi inserite nel Contratto di Programma 2007-2011 in "Tabella B "Opere prioritarie da avviare",
- le attività realizzative del Nodo di Verona, il completamento della linea Milano-Verona, unitamente alla tratta AV/AC Verona-Padova collocate nel Contratto di Programma in "Tabella C – Altre opere da realizzare",

sono attualmente prive della copertura finanziaria integrale che dovrà essere reperita con futuri stanziamenti dello Stato.

Rapporto con i clienti

Generalità

Il mercato di riferimento di RFI, quale gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai sensi del D.Lgs. 188/2003, è costituito da imprese ferroviarie e da soggetti richiedenti; in quest'ultima fattispecie, oltre alle imprese ferroviarie, rientrano anche "Persone fisiche o giuridiche con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di servizi di trasporto ferroviario, che non svolgano attività di intermediazione (D.Lgs 188/03 art 3 b)".

L'oggetto del rapporto contrattuale è costituito nel primo caso dalle tracce orarie – contratto di utilizzo dell'infrastruttura – con durata annuale (il periodo di validità di un orario ferroviario), nel secondo caso dalla capacità di infrastruttura espressa in termini generali – Accordo Quadro – con durata pluriennale, di norma cinque anni estendibili fino a dieci "A motivo dell'esistenza di contratti commerciali specifici connessi a investimenti o rischi di particolare rilievo strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita (D.Lgs 188/03 art 23.5)".

Relativamente alle imprese ferroviarie ad oggi il mercato vede:

- n. 49 Licenze rilasciate dal Ministero dei Trasporti;
- n. 25 nuove imprese ferroviarie certificate in sicurezza da RFI;
- n. 12 Contratti di utilizzo per lo svolgimento di "Traffico Merci" con nuove imprese ferroviarie;
- n. 7 Contratti di utilizzo per lo svolgimento di "Traffico Viaggiatori" a livello locale con le nuove imprese ferroviarie;
- n. 2 imprese ferroviarie interessate ad Accordo Quadro per servizi su infrastruttura AV/AC.

Il mercato segue un trend di crescita consolidato con una quota che complessivamente supera di poco il 2% ma raggiunge il 10% sui servizi merci.

Relativamente ai cosiddetti "richiedenti" non imprese ferroviarie il mercato vede:

- n. 21 regioni o Province Autonome come potenziali clienti di RFI;
- n. 7 Regioni titolari di Accordo con RFI per capacità destinata a servizio pubblico locale;
- n. 1 soggetto privato per capacità destinata a servizi charter passeggeri.

Pedaggio

Generalità

Per la fatturazione del 2007, tutte le imprese ferroviarie hanno aderito alla metodologia di rendicontazione del pedaggio per tr*km anziché per singolo treno, basata sulla applicazione del DM43/T2000 e successive modifiche e integrazioni, coerente con le indicazioni della Direttiva UE 14/2001 il cui art 7.6 evidenzia che "Per evitare fluttuazioni sproporzionate e indesiderate i diritti possono essere espressi in medie calcolate su un ragionevole numero di servizi ferroviari e periodi".

Nel 2007 si è registrato un decremento dei volumi di produzione dello 0,89% e dell'introito complessivo da pedaggio dello 0,1%. Tale flessione è connessa alla riduzione dei programmi attuata da Trenitalia con l'adeguamento d'orario del 10 giugno 2007. Tuttavia, la buona tenuta degli introiti da pedaggio, evidenzia che sono state utilizzate tracce orarie con più alto valore economico, neutralizzando così anche la mancata autorizzazione di adeguamento al tasso di inflazione programmata, richiesto reiteratamente da RFI al Ministero dei Trasporti.

Nel 2007 è stato applicato per la prima volta il pedaggio AV/AC essendo il 2006 un anno di preesercizio. Tale pedaggio è calcolato conformemente al Decreto 18T del 18 agosto 2006, ponendo la parte fissa pari a 0 e la parte variabile pari 13,1196 euro a km. Detto decreto ribadisce il costo dell'energia elettrica pari a 0,332 euro a km, come già fissato dal DM 43 T.

Rapporti infragruppo

I ricavi infragruppo derivanti dal pedaggio rappresentano la voce più significativa del conto economico di RFI: l'incidenza percentuale rispetto ai terzi è di circa il 97%.

Rapporti con terzi

I ricavi da pedaggio verso imprese terze fanno registrare nel 2007 sia per il settore merci sia per quello viaggiatori un incremento di circa il 28%.

Sconto ex DM. 44T/2000

Il giorno 3 agosto 2007 è stato pubblicato sulla GU n. 179, il DM 11 luglio 2007 n. 92 T concernente l'applicabilità dello sconto sul canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Il decreto afferma in maniera chiara che: "L'applicabilità dello sconto K2 resta in ogni caso condizionata all'effettiva corresponsione di appositi contributi da parte dello Stato al gestore dell'infrastruttura in assenza dei quali non sussiste alcun obbligo da parte del gestore medesimo di applicare il predetto sconto né il diritto delle imprese ferroviarie a rivendicare l'applicazione..." e definisce in modo inequivocabile che "...il presupposto di applicazione dello sconto K2 è da ritenersi venuto meno a partire dal 1° gennaio 2006".

Pertanto alla luce del DM 92 T, il gestore ha richiesto l'integrale corresponsione del pedaggio alle cinque imprese ferroviarie (Rail Traction Company, Nord Cargo, SBB Cargo Italia, Railion Italia e Hupac), che ai sensi dell'art 37 D.Lgs. 188/03 avevano presentato ricorso all'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari (URSF) del Ministero dei Trasporti.

Le imprese ferroviarie ricorrenti non hanno ancora coperto il credito relativo al pregresso, in attesa che il TAR si pronunci sul ricorso presentato dalle imprese ferroviarie avverso il DM. Il 22 gennaio 2008 il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale ha respinto il ricorso presentato dalle su esposte imprese ferroviarie in quanto "il gestore dell'infrastruttura ferroviaria ha completato la predisposizione dei sottosistemi di terra e delle prescrizioni tecniche al fine della circolazione dei treni con agente unico".

Servizi accessori

I servizi accessori ex art. 20 D.Lgs. 188/2003 erogati nel corso dell'anno 2007, sono i seguenti:

- assistenza alla circolazione di treni speciali, consistente nella predisposizione del programma di inoltro dei treni che effettuano trasporti eccezionali, nel rilascio dell'autorizzazione all'effettuazione del trasporto, nel monitoraggio della regolare circolazione, nella scorta tecnica del convoglio ove necessaria;
- preriscaldamento e climatizzazione treni viaggiatori, consistente nella fornitura della relativa energia elettrica all'impresa ferroviaria prima dell'ingresso in traccia;
- rifornimento idrico, consistente nella fornitura di acqua non potabile per il materiale rotabile;
- fornitura informazioni complementari, relative alla circolazione dei treni attraverso l'accesso ai sistemi informativi di circolazione, al netto degli accessi già remunerati dal pedaggio ai sensi del PIR;
- apertura/abilitazione impianti e/o linee chiuse/impresenziate, a richiesta delle imprese ferroviarie, oltre il periodo di apertura/abilitazione indicato in PIR;
- sgombero dell'infrastruttura per mezzo di locomotive in composizione ai treni delle imprese ferroviarie, estranea alla causa di ingombro.

Il valore economico registrato nel 2007 complessivamente risulta costante rispetto all'anno precedente.

Accesso alla rete di comunicazione GSM-R

Ad oggi hanno accesso alla rete di telecomunicazione per i collegamenti di servizio terra/treno GSM-R n. 16 imprese ferroviarie insieme ad altri soggetti qualificati che hanno accettato le condizioni generali del servizio offerto nonché il sistema tariffario 2005. Con l'evoluzione della rete GSM-R rispetto al primo periodo di esercizio è stato predisposto dalla società un nuovo Sistema Tariffario (edizione 2007) utilizzato a partire dal mese di febbraio 2007, che è stato accettato dai soggetti interessati.

Rispetto al 2006 si è registrato un incremento del fatturato del 52%.

Customer Care/Customer satisfaction

Le imprese ferroviarie operative sono state coinvolte in un'indagine mirata a misurare il grado di soddisfazione percepito, con focalizzazione sulla qualità delle relazioni tra RFI e le imprese ferroviarie a diversi livelli, tutti egualmente legati al tema dell'accesso, dalla richiesta di informazioni, alle fasi ante e post contratto, attraverso la compilazione di un questionario sul rapporto cliente/fornitore.

I risultati emersi dalla rilevazione hanno indicato che la valutazione complessiva del livello di soddisfazione del Cliente è da collocare oltre la sufficienza e si è individuato nell'attività di comunicazione la base per azioni e strategie future.

Performance Regime

Anche per il 2007 è stata seguita la stessa prassi di invio dei dati tecnici ed economici alle imprese ferroviarie, già illustrata al medesimo punto nella relazione sulla gestione del bilancio di esercizio 2006.

Navigazione

Generalità

Il 2007 è stato caratterizzato da un lato dal grave sinistro che ha coinvolto la nave Segesta *Jet* e dall'altro da una forte tensione sindacale dovuta al programma di adeguamento delle tabelle di armamento delle navi bidirezionali.

Relativamente agli elementi caratteristici del 2007 sia con la Sardegna sia con la Sicilia, si riportano i principali dati che hanno caratterizzato la gestione del periodo in esame.

Sardegna

Si è verificata l'interruzione del servizio di traghettamento per 14 giorni a causa alla sosta improrogabile della Nave Traghetto (N/T) Garibaldi per lavori di manutenzione straordinaria ed alla contestuale indisponibilità di una nave di riserva. Successivamente è stata utilizzata la N/T Scilla proveniente dall'impianto di Messina.

Tale interruzione del servizio e la riduzione della domanda (in termini di carri traghettati) da parte di Trenitalia, hanno comportato che i carri traghettati sono stati n. 16.675 con una riduzione del 16,3% rispetto al 2006, la merce trasportata netta è stata pari a 58.108 tonnellate con una diminuzione del 17,8% rispetto al 2006 e la merce trasportata lorda è stata pari a 94.626 tonnellate con una riduzione del 17,9% rispetto al 2006.

Sicilia

Nel 2007 la situazione dei singoli business è stata la seguente:

- Trasporto gommato pesante: incremento dei ricavi del 7,4%. Va precisato che a fronte di un forte incremento del primo semestre del 2007, nel secondo semestre si è registrata una riduzione del trend, dovuta ad una contrazione del mercato di riferimento, da relazionare sia all'introduzione dell'ecobonus a favore del cabotaggio, sia al calo della domanda;
- Trasporto autovetture: riduzione dei ricavi dell'11,7% in massima parte riferibile al segmento turistico (riduzione della domanda luglio/settembre);
- Trasporto passeggeri veloce: riduzione dei ricavi del 9,6% dovuta per la prima metà dell'anno alla riduzione dell'offerta (incidente Segesta) e per il secondo semestre dall'entrata nel mercato di un nuovo vettore (ottobre/dicembre).

L'esercizio ferroviario è stato sviluppato secondo programma, eccezione fatta per il sinistro della nave Segesta. I dati caratteristici nel 2007 sono stati i seguenti:

- corse programmate navi 4 binari n. 20.394 di cui corse rese n. 19.636;
- carrozze passeggeri trasportate n. 66.866 con una riduzione del 6,3% rispetto al 2006;
- carri merci trasportati n. 112.190 con una riduzione del 3,2% rispetto al 2006;
- corse programmate bidirezionali ferrocisterne n. 4.062 di cui corse rese 3.629;
- ferrocisterne trasportate n. 8.592 con un'incremento del 2,6% rispetto al 2006.

Principali eventi dell'anno

Gennaio

Scissione parziale di TAV “Nodo di Roma”

Per i contenuti della scissione si rimanda a quanto illustrato nei Principali eventi dell'anno nella relazione sulla gestione del Bilancio d'esercizio 2006 al mese di ottobre. L'evoluzione delle poste attive e passive del patrimonio assegnato alla beneficiaria, con riferimento alla data di efficacia della scissione rispetto a quanto evidenziato dalla situazione patrimoniale al 30 giugno, è stata determinata sulla base della situazione patrimoniale al 31 dicembre 2006. La scissione parziale in oggetto ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

Stato patrimoniale attivo

	VALORI AL 31.12.2006	SCISSIONE NODO DI ROMA	VALORI NETTI
B. IMMOBILIZZAZIONI			
II. Immobilizzazioni materiali			
1. Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	51.458.880.130	129.584.386	51.588.464.516
III. Immobilizzazioni finanziarie			
1. Partecipazioni in:			
a. Imprese controllate	3.296.417.797	(94.172.581)	3.202.245.216
2. Crediti:			
a. verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	131.609.686	(760.962)	130.848.724
TOTALE B. IMMOBILIZZAZIONI	62.019.649.634	34.650.843	62.054.300.477
C. ATTIVO CIRCOLANTE			
II. Crediti			
2. Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	39.095.281	(3.491.030)	35.604.251
5. Verso altri			
b. altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.854.014.207	7.977.679	2.861.991.886
TOTALE C. ATTIVO CIRCOLANTE	5.484.360.415	4.486.650	5.488.847.065
TOTALE ATTIVO	67.523.373.161	39.137.493	67.562.510.654

Importi in euro

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Stato patrimoniale passivo

	VALORI AL 31.12.2006	SCISSIONE NODO DI ROMA	VALORI NETTI
A. PATRIMONIO NETTO	33.298.030.449	0	33.298.030.449
D. DEBITI			
9. Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	68.170.280	31.353.830	99.524.110
TOTALE D. DEBITI	5.233.397.125	31.353.830	5.264.750.955
E. RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	262.978.867	7.783.663	270.762.530
TOTALE E. RATEI E RISCONTI	262.978.867	7.783.663	270.762.530
TOTALE PASSIVO	67.523.373.161	39.137.493	67.562.510.654

Importi in euro

Come previsto dalla convenzione tra RFI e TAV del 9 dicembre 2003 sul suddetto nodo è in corso il collaudo tecnico amministrativo ad opera di una commissione collaudatrice di esperti esterni incaricati da RFI. Inoltre alcune procedure tecnico/amministrative ancora da completare sul nodo oggetto di scissione sono state analiticamente descritte in uno specifico allegato agli atti di scissione e rimangono nella piena responsabilità realizzativa della società TAV anche se svolte sui cespiti trasferiti ad RFI.

Scissione parziale di TAV "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino-Milano"

Per i contenuti della scissione si rimanda a quanto illustrato nei principali eventi dell'anno nella relazione sulla gestione del Bilancio d'esercizio 2006 al mese di ottobre.

La scissione è stata effettuata sulla base dei valori patrimoniali al 30 giugno 2006. L'evoluzione delle poste attive e passive del patrimonio assegnato alla beneficiaria, con riferimento alla data di efficacia della scissione rispetto a quanto evidenziato dalla situazione patrimoniale al 30 giugno, è stata determinata sulla base della situazione patrimoniale al 31 dicembre 2006. La scissione parziale in oggetto ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Stato patrimoniale attivo

	VALORI AL 31.12.2006	SCISSIONE TORINO-NOVARA	VALORI NETTI
B. IMMOBILIZZAZIONI			
II. Immobilizzazioni materiali			
1. Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	51.458.880.130	4.372.557	51.463.252.686
III. Immobilizzazioni finanziarie			
1. Partecipazioni in:			
a. Imprese controllate	3.296.417.797	(13.991.668)	3.282.426.129
2. Crediti:			
a. verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	131.609.686	(564.798)	131.044.888
TOTALE B. IMMOBILIZZAZIONI	62.019.649.634	(10.183.909)	62.009.465.725
C. ATTIVO CIRCOLANTE			
II. Crediti			
2. Verso imprese controllate			
- esigibili oltre l'esercizio successivo	512.121.481	14.535.614	526.657.095
b. altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.854.014.207	6.493.632	2.860.507.839
TOTALE C. ATTIVO CIRCOLANTE	5.484.360.415	21.029.246	5.505.389.661
TOTALE ATTIVO	67.523.373.161	10.845.337	67.534.218.498

Valori in euro

Stato patrimoniale passivo

	VALORI AL 31.12.2006	2° SCISSIONE TORINO-NOVARA	VALORI NETTI
A. PATRIMONIO NETTO	33.298.030.449	0	33.298.030.449
D. DEBITI			
9. Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	68.170.280	4.519.962	72.690.242
TOTALE D. DEBITI	5.233.397.125	4.519.962	5.237.917.087
E. RATEI E RISCOINTI			
II. Altri ratei e risconti	262.978.867	6.325.375	269.304.242
TOTALE E. RATEI E RISCOINTI	262.978.867	6.325.375	269.304.242
TOTALE PASSIVO	67.523.373.161	10.845.337	67.534.218.498

Valori in euro

Come previsto dalla convenzione tra RFI e TAV del 9 dicembre 2003 sulle suddette tratte scisse è in corso il collaudo tecnico amministrativo ad opera di una commissione collaudatrice di esperti esterni incaricati da RFI.

Convenzione Quadro tra RFI SNCF e RFF

Nel mese di gennaio 2007 è stata stipulata la convenzione quadro tra RFI e SNCF (*Société Nationale des Chemins de Fer*) e RFF (*Réseau Ferré de France*), con decorrenza retroattiva dal 1° gennaio 2006, che concerne la gestione delle infrastrutture sui tronchi di linea di confine di Modane e Ventimiglia risalente ai "trattati tra SNCF e l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato per la gestione della stazione comune di Modane e della sezione di linea da Modane al confine del 16 e 17 dicembre 1953 e per la gestione della stazione comune di Ventimiglia e della sezione di linea da Ventimiglia al confine del 16 e 17 dicembre 1953", susseguenti all'accordo intergovernativo tra Francia e Italia del 29 gennaio 1951.

Per i dettagli si rimanda a quanto illustrato nei Fatti di Rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio del Bilancio 2006, nel mese di gennaio 2007.

Scissione parziale di RFI

"Attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone"

Il 1° gennaio 2007 ha avuto efficacia, contabile e fiscale, la scissione parziale del ramo d'azienda "Attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone" a favore della società del Gruppo Ferservizi, i cui dettagli sono illustrati nei Fatti di Rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio del Bilancio 2006, nel mese di gennaio 2007, a cui si fa rimando.

La scissione parziale in oggetto, effettuata sulla base della situazione patrimoniale al 31 ottobre 2006, ed aggiornata alla data di efficacia della scissione, ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

Stato patrimoniale attivo

	VALORI AL 31.12.2006	SCISSIONE FACILITIES	VALORI NETTI
B. IMMOBILIZZAZIONI			
II. Immobilizzazioni materiali			
4. Altri beni	90.434.547	(60.107)	90.374.440
TOTALE B. IMMOBILIZZAZIONI	62.019.649.634	(60.107)	62.019.589.527
C. ATTIVO CIRCOLANTE			
II. Crediti			
4. Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	915.974.771	(5.586.108)	910.388.663
5. Verso altri			
a. altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	449.575.881	(2.053.323)	447.522.558
b. altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.854.014.207	(255)	2.854.013.952
TOTALE C. ATTIVO CIRCOLANTE	5.484.360.415	(7.639.686)	5.476.720.729
TOTALE ATTIVO	67.523.373.161	(7.699.793)	67.515.673.368

Valori in euro

Stato patrimoniale passivo

	VALORI AL 31.12.2006	SCISSIONE FACILITIES	VALORI NETTI
A. PATRIMONIO NETTO			
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	3.730.333	(35.000)	3.695.333
TOTALE A. PATRIMONIO NETTO	33.298.030.449	(35.000)	33.297.995.449
B. FONDI PER RISCHI E ONERI			
7. Altri	1.248.272.710	(119.379)	1.248.153.331
TOTALE B. FONDI PER RISCHI E ONERI	27.516.148.135	(119.379)	27.516.028.756
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO			
	1.212.818.585	(6.507.111)	1.206.311.474
D. DEBITI			
7. Debiti verso fornitori			
- <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	1.732.629.551	(116.139)	1.732.513.412
13. Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	127.423.289	(185.042)	127.238.247
14. Altri debiti			
b. verso altri			
- <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	247.141.191	(737.122)	246.404.069
TOTALE D. DEBITI	5.233.397.125	(1.038.303)	5.232.358.822
TOTALE PASSIVO	67.523.373.161	(7.699.793)	67.515.673.368

Valori in euro

Rimborso credito Iva

Nel mese di gennaio 2007 è stato rimborsato ad RFI da Ferrovie dello Stato SpA, nell'ambito della procedura Iva di Gruppo, un credito Iva pari a 19.527.773 euro.

Definizione contenzioso Viacom Express (ex Smafer)

Il 16 gennaio 2007 è stato definito un atto transattivo con la società Viacom Express (ex Smafer – oggi CBS Outdoor) che ha riguardato una diversa interpretazione del contratto inerente la pubblicità nelle stazioni e sui treni relativamente alla metodologia di calcolo del canone minimo garantito per gli esercizi 2000, 2001, 2002, 2003 fino a giugno 2004, data di scadenza della convenzione del 1992 tra Ferrovie dello Stato e Viacom Express. Gli effetti di tale transazione sono stati recepiti nel bilancio 2006 a cui si fa rimando per ulteriori informazioni.

Sinistro Segesta Jet

Il 15 gennaio la nave veloce per trasporto passeggeri Segesta Jet, della flotta sociale, in navigazione tra Reggio Calabria e Messina, è entrata in collisione con la nave portacontainer Susan Borchard in navigazione verso il Medio Oriente.

Nella collisione hanno perso la vita quattro componenti dell'equipaggio della Segesta Jet, dipendenti di RFI; la nave ha subito danni che ne fanno prevedere la "perdita totale".

Sul sinistro sono state aperte tre inchieste, tuttora in corso: una di RFI, una della Procura della Repubblica di Messina ed una del Ministero dei Trasporti.

Si rappresenta che, anche qualora venisse accertata una responsabilità di RFI nell'accaduto, sia i danni alla nave, per un importo pari a circa il suo valore di iscrizione a Libro cespiti, che i danni a terzi, sono coperti dalle polizze assicurative in vigore.

Febbraio

Rete AV/AC Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova

A seguito dell'entrata in vigore dell'art. 12 del decreto legge n. 7 del 31 gennaio 2007, di cui si è illustrato nei Fatti di Rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio nel mese di febbraio 2007 del Bilancio 2006 a cui si fa rimando, con ordinanza del 23 maggio 2007 il TAR del Lazio ha disposto, in relazione ai ricorsi presentati dai *General Contractor* affidatari delle tratte AV/AC di cui trattasi, la devoluzione al giudizio della Corte di Giustizia della Comunità Europea ai sensi dell'art. 234 del Trattato, della questione interpretativa relativa all'art. 12 del decreto legge n. 7 del 31 gennaio 2007, convertito con modificazioni nell'art. 13 della legge n. 40 del 2 aprile 2007, con riferimento alle disposizioni di cui agli articoli n. 43, 49 e 56 del Trattato ed ai principi comunitari in materia di certezza del diritto e di tutela dell'affidamento. Inoltre, nelle more della definizione della questione interpretativa come sopra rimessa in via pregiudiziale alla Corte di Giustizia, il TAR del Lazio ha sospeso l'esecuzione degli atti impugnati, adottati in conseguenza della revoca delle concessioni rilasciate nei confronti di TAV per le tratte AV/AC Milano-Verona, Milano-Genova e Verona-Padova, sospendendo altresì il giudizio in corso fino alla pronuncia della Corte di Giustizia della Comunità Europea sulla prospettata questione pregiudiziale.

Avverso tale ordinanza, rispettivamente RFI, TAV, la Presidenza del Consiglio dei Ministri ed il Ministero dei Trasporti, il 10 settembre 2007 hanno dispiegato appello presso il Consiglio di Stato, chiedendo l'annullamento della ordinanza medesima e delle misure cautelari ivi disposte, con ogni conseguenza di ragione e di legge.

In esito all'udienza del 9 ottobre 2007, il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 5211/2007 ha accolto i ricorsi in appello, previa riunione degli stessi e, per l'effetto, in riforma dell'ordinanza cautelare impugnata, ha respinto la domanda cautelare proposta in primo grado dai Consorzi appellati.

Pertanto, a seguito della predetta ordinanza del Consiglio di Stato, il contenzioso in questione prosegue allo stato presso la Corte di Giustizia della Comunità Europea, cui, come detto, il TAR Lazio ha rimesso la questione.

Società terminalistiche

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato l'8 febbraio 2006 ha segnalato con la AS 365 prot. 13243/06 le proprie perplessità in merito alla gestione dei terminali intermodali sulla rete italiana ai sensi dell'art. 20 del D.lgs. n.188/2003 nonché all'acquisizione del controllo di CEMAT SpA da parte di Trenitalia SpA controllata del Gruppo FS.

La società CEMAT, in virtù di una consuetudine risalente al regime di monopolio dei servizi ferroviari riconducibile all'ex azienda autonoma Ferrovie dello Stato, fornisce *de facto* servizi di terminalizzazione in 20 dei 46 terminali affidati in concessione ad RFI, influenzando in tal modo pesantemente le attività di trasporto, potendo determinare la priorità tra le imprese che vi accedono, le modalità di fornitura e il livello delle tariffe. Tale circostanza determina una situazione di asimmetria fra i concorrenti nel mercato del trasporto di cui deve necessariamente farsi carico RFI assumendo direttamente la produzione di tali servizi ovvero affidando i servizi a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie.

RFI ha condiviso nell'ambito del Gruppo FS le strategie finalizzate ad assicurare, sotto la propria responsabilità, la copertura di tutta la rete per i bacini di traffico, secondo la logica desumibile dalle indicazioni del MIT e riportate nelle bozze dei decreti attuativi del D.Lgs. n. 188/2003.

E' stato identificato, quindi, il reticolo ottimale dei terminali in grado di assicurare la copertura di tutta la rete per i bacini di traffico ed RFI ha individuato gli impianti che, *in primis*, dovranno rientrare sotto la responsabilità del gestore dell'infrastruttura.

Conseguentemente è stata avviata la ricognizione dei rami di azienda (risorse, personale, contratti, etc.) associati agli impianti identificati per predisporre la cessione da CEMAT, attuale gestore, ad RFI, previo idoneo processo di analisi e adeguata valorizzazione.

Interventi sul capitale sociale

Il 23 giugno 2006 l'Assemblea Straordinaria dei Soci ha deliberato l'aumento del capitale sociale, versato e sottoscritto dall'unico socio Ferrovie dello Stato SpA il 31 gennaio 2007 per un importo pari a 250.000.000 euro.

La dichiarazione di aumento del capitale sociale da 32.603.697.107 euro a 32.853.697.107 euro è stata depositata il 23 febbraio 2007 al Registro delle Imprese in C.C.I.A.A. di Roma.

Al riguardo si precisa che il suddetto aumento è relativo alla capitalizzazione di RFI ampiamente commentata nei principali eventi dell'anno del Bilancio 2006, nel mese di giugno 2006, cui si fa rimando.

Marzo

Accordi con Enti Locali

Il 20 marzo 2007 è stato stipulato con il Comune di Milano un accordo che definisce, a livello quantitativo generale, interventi di potenziamento del sistema ferroviario milanese ed interventi di riassetto urbanistico di un'estesa area (circa 1.000.000 mq) inserita nel tessuto urbano di Milano.

Aprile

Contratto per l'attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone"

Dal 2 aprile 2007 è in vigore il nuovo contratto tra Ferservizi, RFI, Trenitalia ed Italferr che regola l'attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone" a seguito della scissione parziale del ramo d'azienda che ha avuto effetto contabile e fiscale a partire dal 1° gennaio 2007, come descritto nei principali eventi del mese di gennaio della presente relazione.

Contratti S.EL.F. - RFI

Il 16 aprile 2007 sono stati stipulati tra S.EL.F. e RFI i seguenti contratti:

- di locazione, in forza del quale questa società ha assunto la piena disponibilità delle linee elettriche (863,718 km) di proprietà di RFI, facenti parte della Rete di Trasmissione Nazionale;
- di affidamento, da parte di questa società a RFI, delle prestazioni di esercizio e di manutenzione ordinaria e straordinaria degli elementi di impianto facenti parte della porzione di rete di trasmissione nazionale in locazione a S.EL.F., il cui canone è pari a quanto percepito dal gestore (TERNA) in forza della stipulanda convenzione al netto del corrispettivo previsto nel contratto di locazione con RFI e dei propri costi di struttura.

I contratti sopra indicati dovranno essere allegati alla convenzione che, alla stessa stregua del D.M. 22 dicembre 2000, dovrà essere stipulata tra S.EL.F. e TERNA.

La sottoscrizione di tale atto permette a S.E.L.F., veicolo societario predisposto da RFI in ottemperanza del c.d. Decreto Bersani (D.Lgs. n. 79/99), di vedere inseriti nella Rete di Trasmissione Nazionale oltre ai 712,08 km della rete elettrica di RFI, già in tale ambito e per i quali TERNA corrisponde – direttamente ad RFI – un canone annuo, ulteriori 151,638 km, già individuati dal DM 23 dicembre 2002.

Giugno

Nomina nuovo amministratore delegato

Il 25 giugno 2007 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha nominato amministratore delegato l'ing. Michele Mario Elia, conferendogli i poteri, gli incarichi ed i mandati attribuiti da precedenti delibere del Consiglio ed ancora in corso, tra cui quelli relativi al progetto "Pegasus" ed alla rivista "Argomenti RFI".

Luglio

Decreto Legge n. 81 del 2 luglio 2007

Con Decreto Legge n. 81 del 2 luglio 2007 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 151 sono state emanate "Disposizioni urgenti in materia finanziaria", che prevedono stanziamenti addizionali alla Legge Finanziaria per l'anno 2007 anche al Gruppo FS. Il 2 agosto 2007 il suddetto decreto è stato definitivamente approvato e convertito in Legge con atto del Senato n. 1739 pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 190 del 17 agosto 2007.

In particolare relativamente all'anno 2007 per RFI è previsto uno stanziamento addizionale in conto impianti ed in conto esercizio, come meglio evidenziato nel paragrafo "Rapporti con lo Stato".

Servizio di Polizia ferroviaria

Il 3 luglio 2007, con disposizione di Gruppo dell'AD di FS, è stata trasferita la gestione relativa al servizio di Polizia ferroviaria da FS ad RFI che, in maniera centralizzata per tutto il Gruppo e in una logica di service verso le altre società del Gruppo, in continuità con le modalità già utilizzate da FS fino ad oggi, ne verifica l'attuazione, producendo periodica reportistica alle competenti strutture delle società interessate.

Ciò al fine di favorire la massimizzazione delle sinergie e la razionalizzazione dei costi per il Gruppo in ambito di protezione aziendale, con particolare riferimento agli aspetti legati al presidio delle esigenze connesse al servizio di Polizia ferroviaria.

Corridoio 5:

nasce il GEIE per il tratto Valencia-Lione-Torino-Lubjana-Budapest

Nel mese di Marzo 2005 è stato siglato tra la Commissione Europea e gli *stakeholders* ferroviari (CER, EIM, UNIFE, ERA, UIC) un *Memorandum of Understanding* (MoU) con il quale i firmatari si impegnano a promuovere la realizzazione di collegamenti ferroviari interoperabili.

Sono stati definiti 6 corridoi interoperabili europei prevalentemente dedicati al traffico merci internazionale di lunga distanza, selezionati come prioritari per volume di traffico e considerati di importanza strategica per accelerare lo sviluppo dell'interoperabilità anche su altre linee/aree europee.

Al fine di garantire l'impegno dei singoli Paesi alla realizzazione dell'opera, la Commissione Europea ha sollecitato l'impegno esplicito da parte dei rispettivi Ministeri e la costituzione di un GEIE che possa fungere

da interfaccia unico verso la Commissione Europea, rappresentando tutte le istanze tecniche ed amministrative del corridoio, con particolare riferimento alla gestione delle richieste di finanziamento ed alle connesse attività.

Il 19 luglio 2007 è stato costituito a Roma il Gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE) per l'interoperabilità delle reti ferroviarie del corridoio "D" Valencia-Lione-Torino-Lubjana-Budapest, nell'ambito del Corridoio 5 (Lisbona – Kiev): i soci fondatori sono i gestori dell'infrastruttura ferroviaria di Spagna (ADIF), Francia (RFF), Slovenia (SZ) ed Italia (RFI).

Michele Mario Elia, amministratore delegato di RFI, è stato nominato presidente.

Nel corso della prima assemblea generale, riunitasi a Roma, i soci del GEIE "Corridoio D" hanno deliberato la presentazione di richiesta di co-finanziamenti comunitari (pari al 50% del valore dei costi di realizzazione) per l'installazione del sistema interoperabile di distanziamento in sicurezza dei treni (ERTMS-ETCS). Per i dettagli si rimanda al paragrafo tecnologie integrate AV, della Relazione sulla Gestione del presente Bilancio.

Stipula del quarto *Addendum* al Contratto di Programma 2001-2005

Il 26 luglio 2007 è stato stipulato il quarto *Addendum* al Contratto di Programma 2001-2005, trasmesso dal Ministero delle Infrastrutture il 30 luglio 2007 alla Corte dei Conti per la sottoposizione al controllo preventivo di legittimità e per gli ulteriori adempimenti di competenza e da quest'ultima registrato il 3 ottobre 2007. Per maggiori approfondimenti si fa rimando al paragrafo dei Rapporti con lo Stato della presente Relazione sulla gestione.

Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze inerente la determinazione delle quote annue di ammortamento ai fini fiscali

Il 23 luglio il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha emanato un Decreto con cui viene stabilito che "*ai fini fiscali, le quote di ammortamento annue del costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria sono determinate per RFI in coerenza con le quote di ammortamento annuo come determinate, in conformità a quanto previsto ai fini civilistici dall'articolo 1 comma 87 della legge 23 dicembre 2005 n. 266 integrati da quanto previsto dal comma 86 nella parte in cui prevede che i contributi in conto impianti si considerano fiscalmente irrilevanti e quindi non riducono il valore fiscale del bene*".

Agosto

Accordo RFI-Centostazioni sugli spazi occupati dal Dopolavoro ferroviario (DLF) nelle stazioni del network Centostazioni

Il 6 agosto 2007 è stato sottoscritto un accordo tra RFI e Centostazioni sugli spazi occupati dal DLF nelle stazioni in gestione di Centostazioni i cui effetti sono recepiti nel presente Bilancio.

Collaudo della tratta AV/AC Roma-Napoli – 1° Lotto funzionale Roma-Gricignano

Il 27 agosto 2007 l'amministratore delegato di RFI ha approvato il Collaudo e relativo *Addendum* della tratta AV/AC Roma-Napoli – 1° Lotto funzionale Roma – Gricignano, a seguito della conclusione dell'iter tecnico e amministrativo di collaudo delle opere completate entro il 19 dicembre 2005.

Settembre

Accordo quadro su linee AV/AC

Il 10 settembre 2007 il Ministero dei Trasporti ribadisce che il rilascio della licenza e del successivo titolo autorizzatorio per l'esercizio del trasporto ferroviario prevede che le imprese debbano rispondere ai requisiti previsti dall'art. 7, comma 1, del D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188, in particolare "che dispongano direttamente, o si impegnano, con la presentazione di un dettagliato piano aziendale, a disporre dal momento dell'inizio dell'attività: a) di materiale rotabile; b) del personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei convogli; c) della copertura assicurativa per la responsabilità civile in caso di incidenti..." confermando quanto già disposto nel dicembre 2003 dallo stesso Ministero a seguito delle segnalazioni fatte da RFI sin dal 2001 in relazione all'esigenza di idonei requisiti per il rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie.

Contratto di Prestito FS e RFI/TAV

Il 17 settembre 2007 è stato stipulato un Contratto di Prestito Infragruppo tra Ferrovie dello Stato e RFI/TAV, del valore di 1 miliardo di euro, finalizzato alla copertura dei fabbisogni per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli. Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo sul finanziamento del progetto AV/AC - Asse Torino-Milano-Napoli della Relazione sulla Gestione del presente Bilancio.

Ottobre

Decreto Legge n. 159

Il 1° ottobre è stato emanato il Decreto fiscale n. 159 collegato alla Finanziaria "Interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equità fiscale", successivamente convertito con la Legge n. 222 del 22 novembre 2007.

Il decreto, all'art. 2 commi 1 e 2, ha autorizzato lo stanziamento per l'anno 2007 di ulteriori risorse finanziarie, per un valore complessivo di 1.035 milioni di euro come meglio evidenziato nel paragrafo "Rapporti con lo Stato".

Roma Tiburtina: parte il cantiere per la nuova stazione dell'Alta Velocità

Il progetto "Roma Tiburtina" si inserisce nell'ambito di due importanti interventi per la città di Roma, quali la realizzazione della nuova Stazione di Roma Tiburtina, che verrà finanziata dai proventi dell'operazione per la parte non coperta da finanziamenti pubblici, e la riqualificazione e trasformazione urbanistica di un'area di circa 92 ettari nella zona dei quartieri di Nomentano e Pietralata.

Per la realizzazione del progetto RFI utilizzerà un veicolo societario, NewCo (Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA), a cui RFI conferirà un diritto di proprietà ovvero un diritto di superficie per un periodo minimo di 60 anni sulle aree conferite.

Il 2 ottobre è stata consegnata l'area di cantiere a Coop 7, l'impresa che si è aggiudicata i lavori per la realizzazione dell'opera.

La nuova stazione non sarà solo il punto di arrivo e partenza nella Capitale dei treni ad Alta Velocità italiani e stranieri, ma diventerà anche il più importante nodo di scambio della rete di mobilità urbana e metropolitana romana.

Il fermo dell'appalto relativo alle opere di stazione, determinato dal procedimento giudiziale per ricorso in fase di gara, si è risolto con l'accoglimento del ricorso stesso da parte del Consiglio di Stato e conseguente affidamento all'impresa seconda classificata, la consegna dei lavori a quest'ultima è avvenuta nel mese di ottobre. Il termine contrattuale di ultimazione dei lavori è fissato nel mese di settembre 2009.

Procedimento sanzionatorio dell'Autorità Garante della Concorrenza e del mercato

In riferimento alla costituzione della società Terminal Tremestieri, già descritta nel bilancio 2006, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha aperto il 27 luglio u.s. un procedimento sanzionatorio nei confronti di RFI ai sensi dell'art. 8 della legge 287/90, che prevede una sanzione nei confronti delle imprese in monopolio legale che violino l'obbligo di comunicare la costituzione e l'acquisizione del controllo di società che operino in mercati diversi da quelli in cui rientrano le attività oggetto di monopolio.

L'8 agosto RFI ha fatto pervenire all'Autorità una memoria difensiva, chiedendo l'archiviazione del procedimento o, comunque, la riduzione della sanzione, in considerazione della non dolosità della violazione, della brevità della sua durata e della limitatezza dell'ambito territoriale interessato.

L'Autorità, il 10 ottobre, ha chiuso il procedimento con un provvedimento che accerta la violazione contestata e la relativa sanzione.

Aumento di capitale sociale società Porta Sud

Il Consiglio di Amministrazione di RFI il 12 ottobre ha deliberato di approvare la proposta di aumento del capitale sociale della società Porta Sud per complessivi 428.500 euro.

Tale aumento andrà in parte a ripianare le perdite pregresse; l'operazione ha comportato un impegno finanziario di RFI per 149.975 euro.

Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie

Il 23 ottobre 2007 è entrato in vigore il D.Lgs. n. 162 del 10 agosto 2007, di recepimento delle Direttive CE 49/2004 sulla sicurezza ferroviaria e 51/2004 recante modifiche alla 91/440 con cui è stata istituita l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie, come meglio evidenziato nel paragrafo "Sicurezza dell'esercizio" della presente Relazione sulla gestione.

Il 31 ottobre è stata emanata la Direttiva 169T con cui il Ministero dei Trasporti disciplina nel dettaglio alcuni aspetti del DL 162/07 suddetto.

Contratto di Programma 2007-2011, Parte Investimenti

Il 31 ottobre è stato sottoscritto tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture il Contratto di Programma 2007-2011, successivamente registrato dalla Corte dei Conti il 28 dicembre 2007, come meglio evidenziato nel paragrafo relativo ai Rapporti con lo Stato.