

INVESTIMENTI

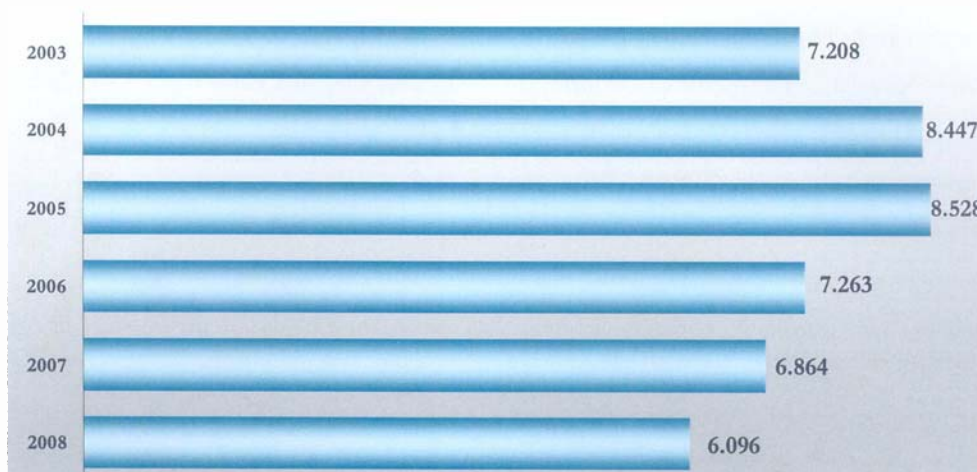
Gli investimenti realizzati nel corso del 2008 risultano pari a 6.096 milioni di euro e mostrano una flessione del 11,2% rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nel 2007; il livello della spesa è stato, inoltre, inferiore rispetto alle previsioni di budget (-29%).

Si precisa, al riguardo, che tale ammontare corrisponde al totale degli investimenti tecnici del periodo iscritti nei bilanci delle società del Gruppo (ivi compresa la Capogruppo), al lordo dei contributi in conto impianti ricevuti, così rettificato:

- sono esclusi gli anticipi erogati a fronte delle opere da realizzare;
- sono compresi:
 - gli anticipi recuperati, in quanto corrispondenti ad opere ormai realizzate;
 - le rettifiche per adeguamento delle modalità di rilevazione contabile del *leasing* al principio internazionale IAS 17 (iscrizione dei beni acquisiti dal Gruppo in *leasing* fra le immobilizzazioni dello stato patrimoniale);
 - altre rettifiche di consolidamento.

Investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato

(in milioni di euro)



La composizione degli investimenti risulta così articolata:

Gli investimenti effettuati nel corso del 2008 nell'infrastruttura risultano complessivamente pari a 5.073 milioni di euro suddivisi rispettivamente tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (3.456 milioni di euro) e TAV SpA (1.617 milioni di euro).

Nello specifico RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha destinato, sulla Rete Convenzionale:

- il 59% della spesa al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ed alle tecnologie, dedicando particolare impegno alla realizzazione di investimenti finalizzati all'innalzamento dei livelli di sicurezza ed al miglioramento dell'efficienza della gestione della circolazione ferroviaria;
- il 41% della spesa alla realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (ammodernamento e potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Le principali attività negoziali condotte nel 2008 hanno riguardato il nuovo collegamento Arcisate-Stabio, il raddoppio della tratta Bari S.Andrea-Bitetto, la realizzazione del nuovo scalo ferroviario di Treviso, il potenziamento Voltri-Brignole nell'ambito del Nodo di Genova, la realizzazione del Posto Periferico del Sistema di Comando e Controllo (SCC) nella stazione di Villa Selva, la realizzazione delle opere civili, dell'armamento e degli impianti tecnologici a Milano Martesana, nonché la riconfigurazione del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) di Milano Rogoredo.

Sono state, inoltre, concluse le attività negoziali con l'affidamento dei seguenti lavori:

- realizzazione del Sistema Controllo Marcia Treno nella tratta Torino Porta Susa-Stura;
- completamento dei lavori agli impianti di Trazione Elettrica nello scalo merci di Ravenna;
- adeguamento degli impianti di Trazione Elettrica della linea storica Milano-Bologna;
- adeguamento del Piano Regolatore Generale (PRG) della stazione di Fabriano;
- realizzazione dell'Apparato Centrale Elettrico a Itinerari (ACEI) nella stazione di Empoli;
- realizzazione del Blocco Automatico Banalizzato (BAB) della linea Alta Velocità nel Nodo di Roma;
- adeguamento della galleria Coreca sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria;
- adeguamento della sagoma Gabarit C della galleria Cattolica;
- realizzazione del potenziamento infrastrutturale della linea Firenze-Empoli;
- realizzazione di barriere antirumore sulla nuova linea a monte del Vesuvio.

Nella tabella seguente vengono evidenziati i volumi delle attivazioni 2008 distinti per tipologia di opera e sono riportati, per confronto, anche gli analoghi dati riferiti ai due anni precedenti.

		2006	2007	2008
RETE AV/AC				
Nuove linee	km	108	12	202
RETE CONVENZIONALE				
Nuove infrastrutture	km	115	138	80
Nuove linee	km	42	51	13
Raddoppi	km	67	87	67
Varianti	km	6	-	-
Ammodernamento linee	km	644	804	502
Elettrificazioni	km	33	20	-
Blocchi	km	611	784	502
Tecnologie di sicurezza	km	4.082	4.966	2.690
SCMT	km	2.751	1.939	965
SSC	km	1.168	2.394	1.416
SCC/CTC	km	163	633	309
Apparati di stazione	n.	34	50	43
ACEI	n.	24	39	33
ACS	n.	3	-	-
ACC	n.	7	11	10
Soppressione passaggi a livello	n.	94	128	98
Automazione passaggi a livello	n.	14	16	11

Sono descritte di seguito le principali attività di investimento inerenti le circa 2.300 stazioni di proprietà del Gestore della Rete.

Con riferimento alle nuove Stazioni Alta Velocità si segnala che Torino Porta Susa e Roma Tiburtina sono in corso di realizzazione, coerentemente ai programmi di avanzamento, a Firenze sono stati consegnati i lavori relativi alle opere propedeutiche (lotto 1) e sono in corso le attività di istruttoria relative alla progettazione esecutiva. L'avvio delle opere afferenti al lotto 2 (Passante e Stazione Alta Velocità) è previsto per maggio 2009. A Bologna sono in corso i lavori propedeutici e, nel mese di giugno, è stato aggiudicato il progetto preliminare relativo al complesso integrato della Stazione Centrale.

Inoltre, è stato affidato a dicembre 2008 l'Appalto Integrato per la progettazione esecutiva e realizzazione della stazione di Reggio Emilia e delle opere connesse. Per la nuova stazione di Napoli Afragola, a seguito della rescissione in danno con l'impresa appaltatrice, è stata avviata la fase negoziale per il nuovo affidamento previsto entro luglio 2009.

Nel corso dell'anno sono proseguiti i lavori sulle stazioni gestite dalla società Grandi Stazioni SpA; in particolare, per i cantieri di Milano C.le, Napoli C.le e Torino Porta Nuova, in avanzato stato di realizzazione, si prevede il completamento entro il 2009.

Fra gli impianti del *network* Centostazioni SpA si segnala in corso d'anno il completamento dei lavori su: Alessandria, Assisi, Barletta, Brindisi, Cagliari, Cuneo, Ferrara, Formia, Gallarate, Lecce, Padova, Taranto.

Inoltre, per quanto riguarda lo sviluppo del programma relativo alle 101 stazioni del *network* Pegasus (piccole/medie stazioni nel sud Italia), sono stati avviati impegni sul 35% del costo a vita intera in presenza di un programma di investimenti complessivi per circa 50 milioni di euro.

Sulle altre stazioni direttamente gestite da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, nel 2008 sono stati investiti 84 milioni di euro per interventi su aree aperte al pubblico (atrii, marciapiedi, pensiline, sottopassi, scale) nonché nelle aree di interscambio e di accesso ai Fabbricati Viaggiatori. È stata, inoltre, posta particolare attenzione ad interventi per la sicurezza nelle stazioni (illuminazione, segnaletica) e per l'accessibilità da parte delle persone diversamente abili (ascensori, rampe di accesso, servizi igienici).

Per quanto concerne la Rete Alta Velocità l'intero progetto, a fine 2008, ha raggiunto un avanzamento contabile complessivo del 83%, culminato a dicembre 2008 con l'attivazione all'esercizio commerciale della tratta Milano-Bologna.

Nel corso del 2009 saranno ultimate le tratte restanti (Novara-Milano e Bologna-Firenze) completando così nei tempi previsti il collegamento Alta Velocità Torino-Salerno.

Trenitalia SpA ha contabilizzato per investimenti circa 894 milioni di euro, destinati al miglioramento della qualità dei servizi offerti, all'adeguamento tecnologico dei mezzi per la sicurezza della circolazione, all'attrezzaggio degli impianti ed ai sistemi informativi.

Gli investimenti hanno riguardato in particolare:

- l'acquisto di treni Tilting ETR 600 e la prosecuzione degli interventi di politensionamento e *restyling* della flotta ETR 480 e 500 per la circolazione sulle nuove linee Alta Velocità (8% del totale);
- le iniziative volte alla riqualificazione dei rotabili destinati ai servizi di media/lunga percorrenza Intercity e Notte (21% del totale);
- il rinnovo del parco attraverso l'introduzione di nuove loco E464 ed altre iniziative sia di acquisto sia di *revamping* per il miglioramento del servizio nei segmenti di trasporto metropolitano con nuove carrozze Vivalto e ristrutturazione di carrozze doppio piano e nel regionale e interregionale con nuovi treni Minuetto e ristrutturazione di carrozze piano ribassato (35% del totale);
- il completamento delle attività di omologazione per le nuove Loco E403, le consegne dei nuovi carri "Megafret" ed una serie di interventi di riqualificazione del parco loco e carri dedicati al trasporto merci (4% del totale);
- l'attrezzaggio di locomotive con il Sistema Tecnologico di Bordo che integra tutte le tecnologie di bordo treno (SCMT, SSC, GSM-R) con installazione, nell'anno, di 500 apparati (22% del totale);
- i progetti di informatica, manutenzione e adeguamento tecnologico degli impianti di manutenzione rotabili e merci, ricerca e sviluppo (10% del totale).

Per quanto riguarda i rotabili, sono entrati in esercizio 65 locomotive, 38 tra carrozze e carri e 1 nuovo treno. Sono stati, invece, riconsegnati all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione, 92 locomotive, 412 fra carrozze e carri e 20 treni, come dettagliato nella tabella seguente:

NUOVO MATERIALE	n. mezzi	RISTRUTTURAZIONE E CLIMATIZZAZIONE	n. mezzi
Locomotive	65	Locomotive	92
Nazionale Internaz.le: E404 Plt	4	Nazionale Internaz.le: E404, E402, E444	36
Regionale: E464	61	Regionale: <i>Upgrading</i>	22
		Logistica: E656	34
Carrozze/carri	38	Carrozze/Carri	412
Regionale: Vivalto	13	Nazionale Internaz.le	322
Logistica: carri (Megafret)	25	Regionale	18
		Logistica	72
Treni	1	Treni	20
Regionale: Minuetto	1	Naz.le Internaz.le: ETR 480/500 AV	20

Le altre società del Gruppo (Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, Sita SpA, Italferr SpA, Ferservizi SpA e Ferrovie dello Stato SpA) hanno realizzato investimenti per circa 129 milioni di euro, prevalentemente destinati alla valorizzazione/riqualificazione delle stazioni e del patrimonio immobiliare al trasporto su gomma ed alla dotazione di strumenti informatici a supporto dei processi aziendali.

Finanziamento degli investimenti

Il percorso di risanamento economico finanziario in cui è impegnato il Gruppo Ferrovie dello Stato si concretizza anche attraverso le modalità di realizzazione del Piano degli Investimenti. Identificazione delle priorità, selettività delle scelte e contezza della disponibilità di risorse finanziarie sono gli elementi caratteristici nella pianificazione e gestione degli investimenti sia per l'infrastruttura ferroviaria sia per il materiale rotabile.

Per gli investimenti sull'infrastruttura prosegue l'esecuzione degli impegni sottoscritti con il Contratto di Programma 2007-11, segnatamente per gli interventi previsti nella Tabella A, quelli cioè a priorità elevata e con disponibilità di risorse pubbliche, ovvero:

- manutenzione straordinaria dell'infrastruttura;
- progetti di sviluppo sulla Rete Convenzionale e sulla Rete Alta Velocità Torino-Milano-Napoli;
- interventi per il controllo e l'automazione della circolazione e quelli di attrezzaggio della rete con le tecnologie per la sicurezza.

Nella prima parte dell'anno è stato siglato fra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'aggiornamento 2008 del Contratto in questione, come previsto dal dettato contrattuale stesso. L'aggiornamento riguarda le risorse aggiuntive di competenza, per oltre 3 miliardi di euro, recate da:

- Decreto Legge 159/2007 (1.035 milioni di euro);
- Fondi Comunitari (1.868 milioni di euro per incassi cicli TEN-T e FESR 2000-2006 e impegni su nuovi cicli 2007-2013);
- Altre fonti (256 milioni di euro).

L'iter procedurale si è concluso con il parere favorevole delle competenti Commissioni Parlamentari di Camera e Senato, rispettivamente espresso nelle sedute del 19 e del 26 febbraio 2008. L'aggiornamento del Contratto di Programma è stato sottoscritto il 18 marzo e successivamente registrato alla Corte dei Conti il 24 aprile.

Successivamente, il 6 agosto è stata emanata la Legge n. 133/2008 che ha operato riduzioni sugli stanziamenti di cassa a "legislazione vigente" per il periodo 2009-2011 per un importo complessivo pari a 3.561 milioni di euro a valere sul cap. 7122. Tale riduzione ha comportato anche un definanziamento di competenza che dovrà essere necessariamente contrattualizzato con l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma.

A tale riguardo, come già evidenziato nel bilancio 2007, si ricorda che sulla base della legge 40/2007 sono state revocate, le convenzioni che TAV aveva sottoscritto con i *General Contractor* Iricav Due, Cepav Due e COCIV, i quali, hanno contestato la legittimità e l'applicazione delle previsioni legislative ed hanno altresì promosso giudizi arbitrali di contestazione di inadempimenti di TAV e di conseguente risarcimento dei danni. Quest'ultima si è costituita negli arbitrati asserendo l'intervenuto scioglimento *ex lege* delle Convenzioni, respingendo gli addebiti ad essa attribuiti dai *General Contractor* ed, a sua volta, contestando inadempimenti dei medesimi.

La citata legge n. 133/2008, oltre a quanto precedentemente evidenziato, ha previsto il proseguimento con RFI S.p.A., senza soluzione di continuità, dei rapporti convenzionali stipulati da TAV con i summenzionati *General Contractor*.

La volontà del legislatore e del Governo nell'emanazione della legge 133/2008 è stata quella di semplificare l'articolazione dei soggetti coinvolti nella realizzazione del Sistema AV/AC salvaguardando

comunque la piena efficienza ed efficacia degli strumenti esecutivi già esistenti, e quindi l'operatività dei *General Contractor* già titolari dei rapporti convenzionali con la cessata concessionaria TAV e le attività da essi svolte nell'arco di un decennio, e di limitare in modo significativo i possibili effetti negativi dei contenziosi instaurati dagli stessi.

Allo stato attuale, i Collegi arbitrali proseguono il loro corso; i termini per l'emissione dei lodi sono fissati nel corso dei prossimi mesi.

RFI, in ottemperanza agli indirizzi ricevuti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha inviato ai *General Contractor* specifiche lettere in cui ha comunicato l'intenzione di ripristinare quanto prima i rapporti convenzionali con gli stessi, manifestando la necessità che tutte le parti coinvolte trovino un ragionevole punto di equilibrio che tenga conto del fatto che, in assenza di copertura finanziaria, da un lato RFI non è in grado di provvedere al pagamento di corrispettivi e, dall'altro, i *General Contractor* avrebbero difficoltà ad effettuare prestazioni senza sapere quando le necessarie risorse potranno essere disponibili per il pagamento di corrispettivi.

In data 6 marzo 2009 il CIPE ha deciso, con delibera in fase di predisposizione, il finanziamento di interventi sull'infrastruttura ferroviaria per un valore complessivo di 2.750 milioni di euro quale quota a valere sui fondi stanziati all'articolo 21 del Decreto Legge n.185/2008, riferiti, tra gli altri, alla Treviglio-Brescia della tratta Milano-Verona e al 3° Valico dei Giovi della Tratta Milano-Genova. A seguito della delibera il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha convocato un tavolo di confronto sistematico finalizzato a definire le azioni necessarie per garantire l'avvio di tutti gli interventi oggetto di approvazione e a superare ogni vincolo che ritardi la cantierizzazione delle opere.

A tale proposito si rileva che l'assunzione di impegni contrattuali da parte di RFI in carenza di adeguata copertura finanziaria, oltre ad apparire problematico sotto il profilo della programmazione degli investimenti, problema più volte evidenziato dalla Corte dei Conti in relazione all'approvazione di investimenti da parte del CIPE in assenza di fondi, potrebbe esporre RFI ad ulteriori rivendicazioni da parte dei *General Contractor*. L'insieme delle norme sopra menzionato ha inteso ridefinire le modalità di affidamento delle opere in oggetto, nonché le priorità di realizzazione rispetto ai limiti della finanza pubblica e degli obblighi di equilibrio economico e finanziario del gestore dell'infrastruttura. Tuttavia non è possibile escludere che dall'esito delle complesse vicende descritte possano derivare per TAV/RFI degli esborsi la cui entità non è attualmente stimabile. In tale eventualità, essendosi l'operato del Gruppo conformato al disposto della normativa dello Stato, quest'ultimo dovrebbe rifondere gli ipotetici oneri discendenti dalla materia in oggetto. Per le motivazioni suddette si è ritenuto non sussistere il presupposto per rilevare specifici effetti in bilancio.

Il 29 novembre 2008 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale (Supplemento Ordinario n.280) il Decreto Legge n.185/2008 che riporta disposizioni di interesse del Gruppo Ferrovie: in esso sono stati autorizzati la concessione di contributi quindicennali per la prosecuzione degli interventi di realizzazione di opere strategiche di preminente interesse nazionale (legge 443/2001, Legge Obiettivo) per un valore nominale di 3.150 milioni di euro (la cui allocazione non è definita, rimane pertanto ancora incerta la quota a beneficio di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA) oltre all'istituzione di un fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato pari a 960 milioni di euro per l'anno 2009 (ripartizione da definirsi con Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

Il 22 dicembre 2008 è stata emanata la Legge Finanziaria 2009 che ha recepito quanto disposto dalla Legge 133/2008 in tema di definanziamento, apportando la riduzione prevista (3.561 milioni di euro) sulle risorse di cassa di Tabella F per il triennio 2009-2011.

Per l'anno 2009 non sono state previste risorse aggiuntive di competenza mentre, relativamente agli stanziamenti di cassa, sono stati appostati i seguenti importi:

- 2.363 milioni di euro per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti nel Contratto di Programma 2007-2011- Parte Investimenti;
- 3 milioni di euro quali contributi relativi a specifici provvedimenti legislativi;
- 200 milioni di euro per la Rete Alta Velocità/Alta Capacità e per la Rete Convenzionale quale rata annuale dei contributi quindicennali in conto impianti stanziati dalla Legge Finanziaria 2006, a partire rispettivamente dal 2006 e dal 2007;
- 1.600 milioni di euro per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli quale quota relativa all'anno 2009 dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Finanziaria 2007).

Il piano degli investimenti di Trenitalia, finalizzato a sostenere la crescita dei volumi di traffico nell'Alta Velocità e nei nodi metropolitani, a migliorare la qualità del servizio e ad incrementare l'efficienza operativa puntando sull'omogeneizzazione del parco e su una sempre maggiore affidabilità tecnica, prosegue sulle iniziative in corso. In attesa delle determinazioni delle Regioni in termini di contributi dedicati in conto investimenti, sono stati congelati i nuovi progetti di acquisto di materiale rotabile per il trasporto regionale, che saranno avviati solo successivamente alla stipula di contratti di finanziamento specifici con le Regioni.

FOCUS sul Contratto di Programma – Parte Servizi

La definizione del nuovo schema di Contratto di Programma, Parte Servizi, avviata già nel mese di luglio 2007 dal Gruppo ed in particolare da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA con le competenti strutture dell'allora Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dell'Economia e delle Finanze (meglio illustrata al medesimo punto delle Informazioni di carattere generale del Bilancio di Esercizio 2007 cui si fa rimando) non ha registrato nel corso del 2008 novità di rilievo.

Con riferimento agli stanziamenti dello Stato relativi all'anno 2008 a valere sul capitolo 1541 e pari complessivamente a 1.054 milioni di euro, alla fine dell'anno 2008 il Ministero dell'Economie e delle Finanze ha operato il trasferimento della quota stanziata per un valore pari a 11,9 milioni di euro dal capitolo riferito ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a quello della neonata Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria, secondo quanto previsto dall'articolo 26 del Dlgs n. 162/2007 in base al quale, al funzionamento dell'Agenzia si provvede, tra gli altri, attraverso l'istituzione di un apposito fondo che viene alimentato, nei limiti della somma di 11,9 milioni di euro annui, con corrispondente riduzione delle somme del previsto trasferimento da parte dello Stato e destinate all'espletamento dei compiti previsti dal presente decreto attualmente svolti da parte del Gruppo Ferrovie. Conseguentemente è ridotta l'autorizzazione di spesa dallo stato di previsione della spesa del Ministro dell'Economia e delle Finanze (legge 23 dicembre 2005, n. 266, articolo 1, comma 15) per l'importo di 11,9 milioni di euro.

La richiesta dei trasferimenti per l'anno 2009 dallo Stato al Gruppo Ferrovie dello Stato è stata avanzata, per quanto relativo ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, in coerenza con lo schema suindicato di Contratto di Programma – Parte Servizi, nel quale le prestazioni rese dal Gestore per la disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (pari a 1.080 milioni di euro) sono assoggettate al regime Iva del 20% (216 milioni di euro), ad eccezione dei trasferimenti relativi al *Safety*, *Security* e *Navigazione* (pari a 100 milioni di euro) da corrispondere a titolo di indennizzo dei costi sostenuti.

Per l'anno 2009 lo stanziamento complessivo iscritto sul capitolo 1541 del Bilancio Previsionale dello Stato per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, ammonta a 863 milioni di euro.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Il volume di spesa del Gruppo per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2008 è stato pari a 30 milioni di euro, di cui 29 milioni di euro per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e 1 milione di euro per Trenitalia SpA.

Ricerca e sviluppo	milioni di euro											
	2006			2007			2008			D 2008 vs 2007		
	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale
Tecnologie per la sicurezza	85,7	2,7	88,4	41,3	1,7	43,0	17,2	0,2	17,4	(24,1)	(1,5)	(25,6)
Diagnostica innovativa	44,2	0,4	44,6	21,0	0,3	21,3	10,1	0,5	10,6	(10,9)	0,2	(10,7)
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	3,8	0,1	3,9	2,1	0,1	2,2	1,6	0,1	1,7	(0,5)	0,0	(0,5)
Eco-compatibilità ambientale	-	1,0	1,0	-	0,8	0,8	-	0,2	0,2	0,0	(0,6)	(0,6)
Altro	-	1,0	1,0	-	-	-	-	0,10	0,10	0,0	0,1	0,1
TOTALE	133,7	5,2	138,9	64,4	2,9	67,3	28,9	1,1	30,0	(35,5)	(1,8)	(37,3)

La tabella riporta l'ammontare della spesa 2008 ripartita tra le principali aree di investimento ed evidenzia come circa il 58% è rivolto ad attività relative alle tecnologie per la sicurezza della circolazione ed il 35% alla diagnostica per il controllo dell'efficienza della rete e del materiale rotabile. La significativa flessione rispetto all'esercizio precedente (-55,4%) è dovuta essenzialmente all'avanzato stato realizzativo dei programmi tecnologici di sicurezza SCMT ed SSC. Trenitalia SpA ha proseguito nello sviluppo dei Simulatori di guida per l'addestramento del personale di condotta, dei Sistemi di Diagnostica Innovativa, dell'Aerodinamica dei Profili Alta Velocità e dell'Interazione ruota-rotaia. Per quanto riguarda RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA le principali iniziative sono quelle di seguito specificate.

Nell'ambito della sicurezza della circolazione ferroviaria, l'attività del 2008 ha riguardato principalmente i sistemi di rete per il controllo della marcia dei treni, segnatamente SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) e SSC (Sistema Supporto alla Condotta) destinati rispettivamente alle linee principali e secondarie della rete tradizionale, oltre al sistema di trasmissione radio GSM-R ed al sistema ERTMS (European Rail Traffic Management System), utilizzato sulla rete Alta Velocità.

Sono proseguiti gli studi e le sperimentazioni su componenti dei sottosistemi di terra e bordo anche finalizzati all'omologazione di apparati innovativi e i test per l'implementazione di funzionalità aggiuntive e per l'integrazione fra i diversi sistemi di sicurezza esistenti. Sono state anche portate avanti le attività di sviluppo del progetto "Caronte", un prototipo di rotabile utilizzato per l'integrazione delle funzioni di diagnostica con le tecnologie SSC e GSM-R.

Riguardo lo sviluppo della diagnostica mobile sulle linee Alta Velocità sono stati impiegati i treni Y1e Y2 nei test propedeutici all'attivazione della tratta Alta Velocità Milano - Bologna e il treno Y1 per la certificazione dell'armamento sulla tratta Alta Velocità Bologna-Firenze.

E' stato realizzato il prototipo per la verifica della qualità dell'interazione catenaria-pantografo e la messa a punto dell'*hardware* e del *software* dell'autocarrello "Geocat2" per l'esecuzione di misure statiche della

linea di contatto secondo la normativa europea. E' stata, inoltre, avviata la progettazione dei laboratori di reazione al fuoco e di prove di potenza sui sistemi della trazione elettrica.

Nel corso del 2008 si sono condotte sperimentazioni e ottenute omologazioni di componenti innovativi del sistema ferroviario (SCMT-INFILL, segnali a *led*).

Si segnalano, infine, alcuni progetti di ricerca e sviluppo di interesse europeo ai quali ha direttamente partecipato RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA:

- progetto GRIDES-GSMR, finanziato al 70% dalla Comunità Europea nell'ambito del programma per le infrastrutture critiche, che si pone l'obiettivo di analizzare e monitorare il segnale nonché rilevare eventuali rischi attraverso una particolare tecnologia (*software Defined Radio*);
- progetto INESS (*Integrated European signalling System*), per la progettazione e definizione delle specifiche relative ad un sistema di segnalamento interoperabile da adottarsi entro il 2020 da tutti i Gestori dell'Infrastruttura europei partecipanti allo stesso.

AZIONI PROPRIE DELLA CAPOGRUPPO

Al 31 dicembre 2008, Ferrovie dello Stato SpA non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona, così come, nel corso dell'esercizio 2008, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

ALTRE INFORMAZIONI**INDAGINI E PROCEDIMENTI GIUDIZIARI**

Le indagini e i procedimenti giudiziari di maggior rilievo nei confronti di ex rappresentanti di società del Gruppo non hanno, ad oggi, evidenziato circostanze rilevanti ai fini di rischi di passività o perdite per le società stesse o il Gruppo, né elementi tali che potessero apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria del Gruppo stesso e, pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti nel Bilancio 2008. Ricorrendone le circostanze, le società interessate si sono costituite parte civile.

Riguardo i procedimenti e le indagini giudiziarie di rilievo tuttora pendenti, si informa:

- Procedimento penale n. 1988/96 R.G.N.R. pendente innanzi al Tribunale di Perugia nei confronti, tra gli altri, di un ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni. All'udienza del 7 maggio 2007 erano state rigettate quasi tutte le eccezioni sollevate dalle difese degli imputati rimasti in giudizio, mentre in quella del settembre 2007 il Tribunale aveva rigettato tutte le eccezioni ribadite dalle difese, ammettendo le prove documentali richieste dal Pubblico Ministero e le prove testimoniali richieste dalle parti. Nelle udienze tenute nell'esercizio (10 marzo, 5 maggio, 30 giugno e 20 ottobre) sono stati sentiti i testimoni chiamati dal Pubblico Ministero. Il dibattimento non è ancora terminato a causa della irreperibilità di un teste e della mancata comparizione degli imputati. La prossima udienza è stata fissata nel mese di giugno del 2009.
- Gara per l'affidamento dei servizi ICT in *outsourcing*, Ferrovie dello Stato SpA: il 27 febbraio 2008 la Consob ha richiesto e acquisito da Ferrovie dello Stato SpA informazioni riguardanti lo svolgimento della gara. Il Nucleo Speciale di Polizia Valutaria - Gruppo Tutela del Risparmio, nell'ambito di una indagine delegata dalla Procura di Roma, ha acquisito successivamente la documentazione già consegnata alla Consob. Per quanto a conoscenza, l'indagine risulta iscritta nei registro dei "fatti non costituenti reato";
- Emergenza rifiuti in Campania: il 27 maggio 2008 la Procura di Napoli ha emesso ordinanza applicativa della misura cautelare degli arresti domiciliari (successivamente revocati), nei confronti, tra gli altri, dell'Amministratore Delegato e di un dirigente della ex Ecolog SpA, cui sono stati contestati i reati di associazione a delinquere (art. 416 c.p.), truffa e truffa ai danni dello Stato (alt. 640 comma 1 e 2 c.p.), traffico illecito di rifiuti (alt. 260 D.Lgs. 152/06) e falso ideologico (art. 479 c.p.). Il giudice per le indagini preliminari ha disposto il rinvio a giudizio degli imputati.
- Incidente a Molfetta il 3 marzo 2008: a seguito del decesso di 5 lavoratori (ed un sesto con lesioni permanenti) a causa delle esalazioni di ossido di zolfo all'interno di un *tank container*, sono indagati per omicidio colposo e lesioni colpose gravi, anche il legale rappresentante e un dirigente di FS Logistica – *Business Unit* Cargo Chemical nonché, ai sensi del D.Lgs n.231/2001 la società stessa. I lavoratori coinvolti erano dipendenti della Truck Center S.a.s., impresa esecutrice di lavori affidati in appalto dalla società del Gruppo citata. Il Procedimento è attualmente nella fase preliminare.
- Procedimento penale n. 550/06 R.G.N.R. della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Arezzo, aperto nei confronti dell'ex Amministratore Delegato, quale legale Rappresentante di Trenitalia. Il reato ipotizzato è quello previsto dall'art. 40 comma 1° lettera b) del D.Lgs. n.504/1995 con il quale viene sanzionato chiunque sottrae oli minerali all'accertamento o al pagamento dell'accisa. È stato notificato al Presidente, in qualità di Legale Rappresentante di Trenitalia SpA, l'avviso della conclusione delle indagini preliminari in quanto alla società è contestato l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies comma 2° del D.Lgs- 231/01 "... Non avendo adottato ed efficacemente attuato modelli di organizzazione e di gestione atti a prevenire reati della stessa specie di quello accaduto...". Al momento comunque non si segnalano evoluzioni pregiudizievoli per la società.

- Procedimento penale aperto nel 2007 dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trani n. 1.531/06 nei confronti dell'Amministratore Delegato di Trenitalia per accertare le responsabilità della mancata chiusura di un passaggio a livello situato sulla linea Bari-Foggia verificatesi nell'agosto 2007 durante il transito dei treni: il Giudice per le Indagini Preliminari di Trani, accogliendo la richiesta avanzata dal Pubblico Ministero, ha disposto, l'8 luglio 2008, l'archiviazione del procedimento penale.
- Procedimenti penali n. 20027/99 R.G.N.R. e 18891/99 R.G.N.R., pendenti innanzi al Tribunale di Bologna per esposizione ad amianto nelle Officine Grandi Riparazioni, coinvolgenti diversi ex dipendenti e dirigenti di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA; sono stati conclusi accordi transattivi con alcune delle parti offese. Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, non si sono rilevati elementi che possano indurre a ritenere che il Gruppo sia esposto a significative passività.
- A seguito dell'incidente del 2 ottobre 2008 presso la stazione di Firenze Castello nel cantiere di posa in opera dei nuovi binari AV/AC per la tratta Firenze Bologna, in cui un convoglio dell'impresa Elettrifer, esecutrice dei lavori, ha investito tre dipendenti di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, provocando la morte di uno ed il ferimento grave degli altri due, la società Elettrifer è stata iscritta nel registro degli indagati insieme ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA. RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA procederà con ogni attività difensiva finalizzata a richiedere ed ottenere l'archiviazione della posizione anche attraverso la richiesta di applicazione della discriminante di esonero da responsabilità prevista dal D.Lgs 231/2001 e consistente nell'intervenuta adozione da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA di un adeguato sistema di controllo atto a prevenire episodi del tipo di quelli in concreto verificatisi (nel caso di specie: infortuni sul lavoro).
- Indagine presso la Procura della Repubblica di Frosinone a carico di un ex Amministratore di TAV SpA nonché di esponenti del General Contractor IRICAV UNO, della consorziata Italstrade e della Ditta Pegaso, concernente una ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Roma - Napoli, il Pubblico Ministero ha disposto la citazione diretta a giudizio dell'ex Amministratore.
- Indagine a carico di TAV SpA concernente lo scoppio di una tubatura del gas in località San Benedetto del Querceto (Comune di Monterenzio): la società - individuata quale soggetto che potrebbe assumere la qualità di responsabile civile qualora dagli accertamenti tecnici disposti in loco dovesse emergere una interferenza tra l'evento ed i vicini cantieri del Consorzio Cavet - ha nominato un consulente tecnico che ha preso parte agli accertamenti peritali, in base alle risultanze dei quali si ritiene poter escludere che i lavori per l'alta velocità possano avere concorso a cagionare l'evento delittuoso.
- Prevenzione infiltrazioni criminalità organizzata: è proseguita nel corso dell'esercizio in stretta collaborazione con le Autorità competenti, l'attività di TAV SpA, finalizzata alla prevenzione ed alla lotta ai tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata nelle attività di realizzazione delle opere (appalti e subappalti). Nell'ambito delle attività suddette è stato adottato, nel corso dell'anno 2008, un provvedimento interdittivo nei confronti di un'impresa interessata all'esecuzione dei lavori di realizzazione delle tratte AV/AC.
- A dicembre 2008, nel corso dei lavori di riqualificazione della Stazione di Napoli Centrale, è occorso un incidente mortale a un dipendente di un'impresa subappaltatrice dell'ATI titolare del relativo contratto di appalto. Risultano essere in corso indagini penali da parte della competente Autorità giudiziaria per accertare le relative responsabilità anche di Grandi Stazioni SpA, quale società appaltante i lavori.

Altri Procedimenti

- Nel settembre 2007, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha avviato un procedimento per l'accertamento di un possibile abuso di posizione dominante da parte di Ferrovie dello Stato SpA e di RFI SpA volto a favorire Trenitalia SpA, con l'ostacolare l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale da parte delle imprese ferroviarie concorrenti attive nel trasporto merci (IF). Con decisione 13 novembre 2008, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha chiuso il procedimento senza accertamento di alcuna infrazione, accettando e rendendo vincolanti gli impegni presentati dalle due società nel corso del procedimento. In vista del pagamento alle IF interessate dei corrispettivi per i servizi, analoghi a quelli offerti a titolo gratuito da RFI, ad esse già forniti da terzi in esecuzione di eventuali contratti, nonché delle penali eventualmente a loro carico in caso di recesso da contratti stipulati con fornitori terzi – il tutto fino a concorrenza di un valore massimo pari a 5 milioni di euro –, il 23 dicembre 2008 FS e RFI hanno invitato le IF interessate a comunicare a RFI, entro e non oltre il 26 gennaio 2009, un'autocertificazione relativa ai contratti di fornitura di servizi da essa conclusi con prestatori terzi che consenta di identificare la tipologia dei servizi acquistati, lo stato di avanzamento della fornitura e l'ammontare delle eventuali penali per la rescissione del contratto. Consta, peraltro, che a tutt'oggi RFI non abbia ancora ricevuto idonea autocertificazione dalle IF interessate e non sia, quindi, stata messa in condizione di ottemperare agli impegni; pertanto, è attualmente in corso con l'Autorità e le IF interessate un'interlocuzione volta a definire eventuali iniziative ulteriori idonee a realizzare tale ottemperanza.
- Nell'ottobre 2008, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha avviato un provvedimento istruttorio finalizzato all'accertamento di un possibile abuso di posizione dominante da parte di Ferrovie dello Stato SpA e di RFI SpA nei mercati nazionali dell'accesso alle infrastrutture ferroviarie necessarie allo svolgimento dei servizi di trasporto e del trasporto ferroviario di passeggeri, con particolare riferimento al trasporto ad alta velocità. Il 12 marzo 2009, RFI ha presentato impegni ex articolo 14-ter della legge n. 287/1990 e con delibera del 9 aprile successivo il Collegio dell'Autorità ha deliberato di avviare la procedura di *market test* mediante la pubblicazione degli stessi sul sito Internet dell'Autorità. Il procedimento di valutazione degli impegni dovrà concludersi il 25 settembre 2009, mentre il procedimento dovrà concludersi entro il 31 dicembre 2009. Qualora mai il procedimento istruttorio si chiudesse con una decisione di constatazione dell'infrazione prefigurata, l'ipotesi che l'Autorità imponga a Ferrovie dello Stato e/o a RFI una sanzione amministrativa pecuniaria è allo stato da ritenersi possibile; in tal caso, mentre l'importo teorico massimo di tale sanzione sarebbe del 10% del fatturato totale dell'esercizio precedente all'apertura dell'istruttoria, va segnalato che la prassi decisionale dell'Autorità è stata finora caratterizzata da sanzioni d'importo percentuale assai più contenuto.

INTERVENTI/TRASFERIMENTI PER IL GRUPPO DI RISORSE PUBBLICHE⁽¹⁾ DI COMPETENZA DEL 2008

	(importi in migliaia di euro)														Totale	
	Ferrovie dello Stato	RFI	Trenitalia	TAV	Grandi Stazioni	Sita	FS Logistica	Cemat	Tevere TPL	Italconteiner	Serfer	SGT	Italia Logistica	Terminali Italia		NET
Contributi in conto esercizio																
Contratto di Programma		1.040.629														1.040.629
Altri dallo Stato		45.719				11.556						10				57.285
Contributi Unione Europea	9	50						132		362						554
Da Enti pubblici territoriali		76	44			13.597										13.717
Contributi/incentivi alla logistica							2.517	26.490		8.082						37.089
Contributi diversi da altri								0	3.180		136					3.316
Contributi in €/investimento																0
Da Stato		2.117.062		888.325	7.129		252						152	1.339	324	3.014.584
Da Enti pubblici territoriali		147.540	56.410			1.464										205.414
Contributi Unione Europea		96.730	3.552	11.370												111.672
Totale	9	3.447.827	60.086	899.694	7.129	26.616	2.769	26.622	3.180	8.444	136	10	152	1.339	324	4.484.259

(1) Esclusi i corrispettivi per servizi contrattualizzati dal Gruppo FS con controparti pubbliche (Stato, Regioni, ecc.)

DECRETO LEGISLATIVO 231/2001

Il vigente Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo definito per gli effetti di cui al Decreto Legislativo n. 231/2001 è stato riproposto ed approvato il 25 settembre 2008 dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA.

Si tratta di una versione aggiornata rispetto alla precedente, approvata il 23 novembre 2007, che considera le variazioni sopraggiunte nel contesto organizzativo aziendale e le pertinenti novità legislative intercorse tra marzo 2007 e febbraio 2008.

Le novità legislative intercorse sono quelle in materia di sicurezza sul lavoro (introdotte con la Legge 3 agosto 2007, n.123 “Misure in tema di tutela della salute e della sicurezza del lavoro e delega al Governo per il riassetto e la riforma della normativa in materia”) e in materia di antiriciclaggio introdotte dal D.Lgs 21 novembre 2007, n.231 “Testo Unico Antiriciclaggio”).

Oggi il Modello Organizzativo è in fase di ulteriore rivisitazione per il contestuale soddisfacimento delle seguenti esigenze:

- l'esigenza di aggiornamento indotta dalle novità in tema di criminalità informatica (introdotte dalla Legge 18 marzo 2008 n. 48 “Ratifica ed esecuzione della convenzione di cui al Consiglio d'Europa sulla criminalità informatica fatta a Budapest il 23 novembre 2001, e norme di adeguamento dell'ordinamento interno”);
- l'esigenza di razionalizzare i flussi informativi verso l'Organismo di Vigilanza;
- l'esigenza di rendere il documento intellegibile anche ai soggetti privi di competenze giuridiche, migliorandone la valenza formativa;
- l'opportunità di rilevare possibili rischi e possibili controlli, già esistenti ma non precedentemente censiti;
- l'opportunità di allocare i rischi di reato nei processi aziendali in cui sono presenti.

Relativamente alle attività dell'Organismo di Vigilanza istituito per gli effetti del decreto in argomento, nel corso del 2008:

- le verifiche svolte definiscono un quadro di adeguatezza del Modello Organizzativo rispetto alle esigenze di previsione dei reati;
- all'Organismo non sono pervenute segnalazioni relative a comportamenti contrastanti con le previsioni del Modello e del Codice Etico.

DECRETO LEGISLATIVO 196/2003

Come previsto dal Punto 19 dell'Allegato B “Disciplinare Tecnico in Materia di Misure Minime di Sicurezza” al Decreto Legislativo 30 giugno 2003 n. 196 “Codice in materia di protezione dei dati personali”, Ferrovie dello Stato SpA ha provveduto, come di consueto, a redigere il Documento Programmatico sulla Sicurezza relativo all'anno 2008, il 31 marzo 2009, nel quale sono descritti:

- l'elenco dei trattamenti dei dati personali;
- i ruoli e le responsabilità delle strutture preposte al trattamento dei dati;
- i risultati dell'analisi dei rischi;

- le misure di sicurezza adottate;
- la formazione del personale in materia;
- il piano degli interventi.

LEGGE 262/05

Come indicato nel Relazione sulla Gestione al bilancio 2007, a seguito di specifica indicazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, nell'ottica dell'adozione di sistemi di *governance* sempre più evoluti ed equiparati a quelli delle società quotate, è stata introdotta la figura di cui alla legge 262/05 del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Ferrovie dello Stato SpA, con modifica dello Statuto Sociale deliberata dall'Assemblea degli Azionisti il 27 aprile 2007.

Il Dirigente Preposto di Ferrovie dello Stato SpA è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA nella seduta del 26 ottobre 2007.

Il 27 febbraio 2008 lo stesso Consiglio di Amministrazione ha deliberato, inoltre, di procedere all'istituzione della figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari nelle principali società controllate previa modifica dei rispettivi Statuti Sociali e successiva nomina da parte dei Consigli di Amministrazione.

Nel corso del 2008 sono stati quindi nominati i Dirigenti Preposti delle società: RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Sita SpA, Sogin Srl e Grandi Stazioni SpA. Ad inizio 2009 è stato nominato anche il Dirigente Preposto di Centostazioni SpA.

I singoli Dirigenti Preposti, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati di società, attestano annualmente:

- l'adeguatezza delle procedure amministrativo-contabili per la formazione del bilancio d'esercizio e l'effettiva applicazione delle stesse nel corso del periodo di riferimento;
- la corrispondenza del bilancio d'esercizio alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- la conformità del bilancio medesimo alle norme di legge ed ai principi contabili e l'idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società.

Analoga attestazione è rilasciata sul bilancio consolidato del Gruppo e sul bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato da parte del Dirigente Preposto ed Amministratore Delegato della Capogruppo.

Nel corso del 2008 è proseguita l'attività, iniziata lo scorso anno, di razionalizzazione e rivisitazione delle procedure inerenti i processi aziendali aventi impatto amministrativo-contabile al fine di evidenziarne i controlli necessari ad assicurare la correttezza dell'informativa finanziaria, oltre che di *testing* di operatività delle medesime procedure.

Tale attività è stata svolta sulla base delle norme e metodologie definite in coerenza con il modello "*Internal Control – Integrated Framework*" emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (cd. "*CoSO report*") che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale.