

Tratte AV/AC Brescia – Verona e Verona – Padova.

Per le tratte in argomento continuano ai sensi del D.L. 163/2006 le attività di salvaguardia del vincolo urbanistico sul corridoio individuato dal progetto preliminare approvato.

Linea AV/AC Milano – Genova: Terzo Valico dei Giovi.

RFI ha continuato le attività di monitoraggio, sorveglianza e mantenimento in sicurezza dei cunicoli esplorativi Val Lemme e Castagnola subentrando al GC Consorzio COCIV. Per la tratta in argomento continuano ai sensi del D.L. 163/2006 le attività di salvaguardia del vincolo urbanistico sul corridoio individuato dal progetto preliminare approvato.

Come evidenziato nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2007, la legge 40/2007 al fine di “consentire che la realizzazione del Sistema Alta Velocità avvenga tramite affidamenti e modalità competitivi conformi alla normativa vigente a livello nazionale e comunitario, nonché in tempi e con limiti di spesa compatibili con le priorità ed i programmi di investimento delle infrastrutture ferroviarie, nel rispetto dei vincoli economici e finanziari imposti dal decreto legislativo dell’8 luglio 2003, n. 188, al Gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale e degli impegni assunti dallo Stato nei confronti dell’Unione europea in merito alla riduzione del disavanzo e del debito pubblico”, aveva disposto la revoca delle concessioni rilasciate a TAV dall’allora Ente Ferrovie dello Stato. Conseguentemente erano state revocate le convenzioni che TAV aveva sottoscritto con i General Contractor delle tratte Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova.

Poco prima della emanazione del decreto poi convertito nella sopra citata legge 40/2007 erano stati presentati da parte dei General Contractor Iricav Due, Cepav Due e COCIV: giudizi arbitrari di contestazione di inadempimenti di TAV e di conseguente risarcimento dei danni. La Società 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 General Contractor.

Inoltre, i General Contractors hanno formulato ricorsi avverso la revoca delle concessioni, per i quali il TAR del Lazio ha disposto, con ordinanza del 23 maggio 2007, la devoluzione al giudizio della Corte di Giustizia delle Comunità Europee se il disposto della legge sia in contrasto con le previsioni del trattato CE a tutela della libertà di stabilimento delle imprese (art.43), della libertà di prestazione di servizi (art.49), nonché della libertà di circolazione dei capitali (art. 56), nonché i principi comunitari in certezza del diritto e tutela dell’affidamento.

In data 26 giugno 2008 è stato pubblicato sulla G.U.R.I. il Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112 - Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria, il cui art. 12 (Abrogazione della revoca delle concessioni TAV), convertito in legge con modifiche dalla Legge 6 agosto 2008 n. 133 (pubblicata sulla G.U.R.I. del 21.8.2008) prevede, in particolare, quale effetto delle revoche delle concessioni rilasciate a TAV dall’Ente Ferrovie dello Stato relativamente alla tratta Milano-Verona, alla sub-tratta Verona-Padova ed alla linea Milano-Genova e relative interconnessioni, il proseguimento con RFI S.p.A., senza soluzione di continuità, dei rapporti convenzionali stipulati da TAV con i contraenti generali Consorzi Iricav Due, Cepav Due e COCIV, disponendo altresì che i relativi atti integrativi prevedono la quota di lavori che deve

essere affidata dai contraenti generali ai terzi mediante procedura concorsuale conforme alle previsioni delle direttive comunitarie.

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 General Contractor.

Allo stato attuale, i contenziosi instaurati dai General Contractor proseguono nel seguente modo:

- i Collegi arbitrali – ad eccezione di quello della Milano-Verona che ha provveduto alla sostituzione del Presidente causa decesso del precedente e che è stato ricostituito nel mese di luglio - hanno preso e dato atto del suddetto sopravvenuto Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112, con particolare riferimento all'art. 12, hanno assegnato alle parti degli ulteriori termini per il deposito di memorie concernenti l'impatto del suddetto intervento legislativo sulla controversia arbitrale, ed hanno differito le date delle previste udienze di trattazione. Il Collegio arbitrale per la risoluzione della ulteriore controversia insorta tra TAV ed il Consorzio CEPAV DUE/ENI, ricostitutosi sotto la nuova presidenza, ha fissato termini per la precisazione delle conclusioni, per il deposito delle memorie conclusionali e delle relative repliche, nonché per udienza di discussione. Quanto agli arbitrati TAV-IRICAV DUE/Fintecna e TAV-CEPAV DUE/ENI, a seguito dello scambio di ulteriori memorie di replica, concernenti altresì l'impatto del suddetto intervento legislativo sulla controversia arbitrale, delle memorie conclusionali e relative repliche e dello svolgimento di udienze di discussione, si è in attesa delle determinazioni dei rispettivi collegi arbitrali. Quanto all'arbitrato TAV-COCIV, a seguito dello scambio di ulteriori memorie di replica, concernenti altresì l'impatto del suddetto intervento legislativo sulla controversia arbitrale e dello svolgimento di un'udienza di trattazione, con ordinanza in data 18 febbraio 2009 il Collegio arbitrale, ha disposto lo svolgimento di consulenza tecnica d'ufficio, con inizio in data 2 marzo 2009, ed ha altresì nominato il consulente tecnico d'ufficio, assegnando allo stesso termine al 30 settembre 2009 per il deposito della relazione di CTU. I termini per l'emissione dei lodi sono fissati per il 30 aprile 2009 e per il 10 giugno 2009 rispettivamente per la Verona – Padova e il Terzo Valico di Giovi/Milano – Genova e il 1 settembre 2009 per la Milano – Verona;
- a seguito del ripristino dei rapporti contrattuali in capo a RFI, in data 29 settembre 2008 i General Contractor i Consorzi Iricav Due, Cociv e Cepav Due hanno notificato atti di rinuncia ai ricorsi a suo tempo avanzati innanzi al TAR Lazio. Con sentenza del Tar Lazio, Roma, Sez. I, n. 9875/08 in data 5 novembre 2008, il giudice amministrativo ha dato atto dell'intervenuta rinuncia dei General Contractor Consorzi IRICAV DUE, COCIV e CEPAV DUE ai ricorsi a suo tempo promossi ed ha disposto il ritiro della pronuncia pregiudiziale alla Corte di Giustizia CE.

Successivamente è stata altresì notificata da parte della Corte di Giustizia CE ordinanza di cancellazione della causa dal ruolo.

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, d'altro lato, 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 deliberato, 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 DL 185/2008, riferiti, tra gli altri, alla Treviglio – Brescia della tratta Milano-Verona e 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 Contractors.

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 magnitudine non è attualmente stimabile. In tale eventualità, essendosi l'operato della società 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 che non sussistono i presupposti per rilevare specifici effetti in bilancio.

Circa le attività di difesa della Società TAV in merito ai suddetti contenziosi arbitrali si rimanda a quanto esposto nel paragrafo Andamento economico delle società controllate: TAV.

RAPPORTO CON I CLIENTI

PEDAGGIO

Generalità

Il mercato di riferimento di RFI, quale Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai sensi del DLgs. 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 (DLgs 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 (DLgs 188/03 art 23.5)”*.

Relativamente alle Imprese Ferroviarie (di seguito anche IF), al 31 dicembre 2008 il mercato vede:

- n. 56 licenze rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- n. 13 Contratti di utilizzo per lo svolgimento di “Traffico Merci” con le nuove IF per l'orario in vigore;
- n. 9 Contratti di utilizzo per lo svolgimento di “Traffico Viaggiatori” con le nuove IF per l'orario in vigore (un nuovo Contratto per traffico viaggiatori a breve percorrenza).

Si evidenzia che il Contratto con l'Impresa Ferroviaria Italiana è stato risolto ai sensi dell'art. 1456 Cod.Civ e del P.I.R. Cap. 2.3.2.6..

Relativamente ai soggetti “Richiedenti” il mercato ad oggi 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;
- n. 1 soggetto richiedente/Impresa Ferroviaria per capacità destinata a servizi su rete AV/AC.

Pedaggio

Con riferimento al 2008 si registra una riduzione dei volumi totali di produzione rispetto al 2007 dell'1,36% con una conseguente riduzione dell'introito complessivo da pedaggio dello 0,53% che, per effetto dell'utilizzo di tracce orarie con più alto valore economico, è più contenuto rispetto alla diminuzione dei treni* km.

Rapporti infragruppo

I ricavi intersocietari derivanti da introiti su pedaggio rappresentano la voce più significativa del conto economico di RFI: l'incidenza percentuale rispetto ai terzi è del 96,6%.

Nel corso dell'esercizio 2008 i ricavi da pedaggio verso Trenitalia registrano una flessione dello 0,7%.

Rapporti con terzi

I ricavi da pedaggio verso imprese terze fanno registrare rispetto al 2007 un incremento del 25,6%.

Sconto ex DM. 44T/2000

In coerenza con le prescrizioni del DM. 92T/2007, lo sconto è venuto meno dal 1 gennaio 2006.

E' ancora all'esame dei competenti organi il contenzioso legale con le Imprese Ferroviarie (IF) *Rail Traction Company*, Ferrovie Nord Cargo, Railion Italia, SBB Cargo Italia in merito allo sconto relativo al periodo 1 gennaio 2004 -2 agosto 2007 (pubblicazione DM 92T/2007).

Con provvedimento del 26 novembre 2008 si è conclusa la fase istruttoria col quale l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha reso vincolanti gli impegni presentati da RFI.

Tali impegni prevedevano per le IF la possibilità di optare, entro 30 giorni dalla pubblicazione del provvedimento, tra le seguenti opzioni:

1. indennizzo diretto pari ad un ammontare forfetario di euro 5.7 milioni condizionato alla rinuncia da parte di tutte le IF al contenzioso avviato nei confronti di RFI in materia di sconto K2;
2. fornitura a titolo gratuito da parte di RFI di contributi di natura tecnica e di servizi di ingegneria finalizzati all'omologazione dei rotabili "teste di serie" per la circolazione ad agente unico ovvero, qualora l'IF avesse già provveduto alla contrattualizzazione di tali servizi con terzi fornitori, al pagamento da parte di RFI dell'eventuale penale prevista a carico dell'IF in caso di recesso o del corrispettivo già pagato per i servizi già ricevuti.

L'opzione 1 è venuta meno prima della scadenza del termine previsto in seguito alla manifestazione resa da parte dell'impresa ferroviaria *Rail Traction Company* dell'intenzione di non avvalersi di tale opzione in quanto non intenzionata a rinunciare al ricorso.

A seguito di tale comunicazione è quindi divenuta automaticamente efficace l'opzione 2 in base alla quale ciascuna IF interessata doveva comunicare a RFI, entro il 26 gennaio u.s., un'autocertificazione relativa ai contratti di fornitura di servizi da essa conclusi con prestatori terzi anteriormente alla data del 18 febbraio 2008 (data di pubblicazione della prima versione degli impegni) o 17 gennaio 2008 (per quelle IF che avessero partecipato alla riunione indetta in questa ultima data presso il Ministero dei Trasporti) contenente le seguenti informazioni:

- data di conclusione dei singoli contratti;
- la tipologia dei servizi acquistati, con indicazione separata di quelli effettivamente forniti alla data della comunicazione;
- qualora l'IF intendesse avvalersi degli analoghi servizi forniti a titolo gratuito da RFI in esecuzione dei presenti impegni e recedere dai contratti di servizio in corso di esecuzione con prestatori terzi, il regime e l'ammontare delle penali eventualmente previste dai suddetti contratti a carico dell'IF per il caso di recesso anticipato,

eventualmente in relazione allo stadio di avanzamento dei lavori al momento della comunicazione del recesso.

L'ultimo giorno utile per questa comunicazione, 26 gennaio 2009, le IF (RTC, Nord Cargo, SBB Cargo Italia e Railion Italia) hanno presentato le autocertificazioni suddette.

Tali autocertificazioni si sono dimostrate assolutamente incomplete ed incoerenti con il testo definitivo degli impegni, rendendo così impossibile per RFI la completa attuazione degli stessi. Pertanto, è attualmente in corso con l'AGCM un'interlocuzione al fine di definire quali ulteriori passi possa seguire RFI per rendersi comunque ottemperante al provvedimento di accettazione degli impegni emanato dall'AGCM.

Servizi accessori

I servizi accessori ex art. 20 D. Lgs. 188/2003 erogati nell'anno 2008 sono gli stessi indicati nel bilancio 2007 a cui si fa rinvio per maggiori approfondimenti ed il valore economico registrato nel 2008 complessivamente risulta costante rispetto all'anno 2007.

Performance Regime

Anche per il 2008 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 2007.

Accesso alla rete di comunicazione GSM-R

Il trend di utilizzo del GSM-R è in continua crescita, dato che alla rete di telecomunicazione per i collegamenti di servizio hanno accesso, oltre a tutte le Imprese Ferroviarie titolari di Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, anche "altri soggetti" qualificati che, nel rispetto dei principi enunciati nelle Condizioni Generali di accesso al servizio, pur non espletando attività di trasporto, hanno necessità di accedere alla rete per attività legate alla certificazione oppure a test di prova sulla rete AV/AC. Tali Imprese hanno sottoscritto lo specifico contratto accettando le Condizioni Generali del servizio offerto nonché il particolare sistema tariffario 2007.

SERVIZI DI TERMINALIZZAZIONE

Il PIR, entrato in esercizio il 9 dicembre 2007, ha recepito il piano di revisione degli impianti per la terminalizzazione merci, sviluppato con l'obiettivo di concentrare le funzioni negli impianti con migliore operatività e dotazione infrastrutturale e tecnologica, che ha portato il reticolo logistico alla seguente composizione:

- 108 impianti con abilitazione completa (scalo e raccordi);
- 133 stazioni abilitate solo per i traffici destinati od origine dai raccordi in esse attivi.

È proseguito inoltre il processo di razionalizzazione dei raccordi industriali e commerciali, basato sulla riduzione di quelli inattivi o di basso e saltuario utilizzo attestandosi su una consistenza di 367 raccordi, di cui 41 con diramazione in linea.

NAVIGAZIONE

Generalità

Nell'anno 2008 si è consolidata la significativa riduzione della domanda di traghettamento con la Sardegna che, nella seconda metà dell'anno, si è attestata su circa due coppie di corse per mese.

Si riportano di seguito i principali elementi che hanno caratterizzato la gestione dell'anno 2008.

Sardegna

Il servizio si è svolto regolarmente con la presenza in linea della nave Garibaldi che peraltro ha progressivamente adeguato il numero di corse effettuate alla minor domanda.

I carri trahettati sono stati pari a n° 7.111 con una riduzione rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente del 57,4 % e sono state trasportate 178.632 tonnellate nette di merce con una riduzione rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente del 26,7 %.

Sicilia

Nel 2008 è stato registrato un trend complessivamente negativo nei segmenti di trasporto prestati al mercato diverso da quello delle Imprese Ferroviarie secondo la seguente articolazione:

- nel segmento del gommato pesante i ricavi sono aumentati del + 12,6 in presenza di un il mercato di riferimento che soffre di una consistente crisi congiunturale che ha consentito ad RFI di erodere quote di traffico dei competitors;
- nel segmento autovetture si è assistito ad una diminuzione di ricavi dell'11,8% a seguito della riduzione dell'offerta di navi nel porto di Messina a favore dell'offerta nel trasporto merci effettuato nel terminale gestito da Tremestieri. Per quanto riguarda il segmento turistico è stata riscontrata una flessione del mercato di riferimento;
- il trasporto passeggeri veloce ha fatto registrare una diminuzione del 9,9% in termini di ricavi causato da una riduzione della domanda.

Il trasporto del materiale ferroviario è stato sviluppato come da programma con la messa a disposizione di Trenitalia, attuale unico cliente, di n° 18.931 corse navi a quattro binari rispetto alle n° 19.764 programmate e di n° 3.806 corse navi bidirezionali a ferrocisterne rispetto alle 4.080 programmate.

Servizi di Manovra

Come anche descritto di seguito nei principali eventi del 2008, con atto di scissione parziale del 28 dicembre 2007 RFI ha acquisito da Trenitalia il servizio di manovra merci nei grandi impianti industriali e commerciali.

La manovra rientra tra i servizi di cui all'art. 20 comma 2 del D.Lgs. 188/2003 che il Gestore dell'Infrastruttura deve fornire obbligatoriamente negli impianti inseriti a PIR a fronte del pagamento di uno specifico corrispettivo.

Le attività trasferite con la suddetta scissione parziale che dal primo gennaio 2008 vengono svolte quindi da RFI sono:

- attività di composizione e scomposizione a supporto della rete dei treni del diffuso, svolte principalmente negli impianti c.d. di smistamento (sia con manovra a gravità, sia con manovra in piano);
- attività di traslazione dei treni da/per binari di messa a disposizione;
- cambio trazione ai transiti di confine.

Sono escluse dal trasferimento:

- tradotte merci con locomotive di manovra; si tratta di treni utilizzati per lo scambio di materiali merci tra impianti di località diverse e pertanto, come treni, soggetti al pagamento del pedaggio, per cui rientrano tra le attività tipiche del vettore e devono perciò essere effettuate dalle Imprese Ferroviarie;
- terminalizzazioni merci con locomotiva titolare; sono configurabili come operazioni di natura industriale e vengono svolte dagli operatori che effettuano l'attività principale.

Tra le attività che vengono svolte "in service" da RFI (in determinati impianti, a salvaguardia dell'efficienza del processo industriale) si hanno le seguenti:

- erogazione del servizio di aggancio e sgancio locomotive (previsto come prestazione obbligatoria a cura di RFI solo per le stazioni di confine);
- attivazione/disattivazione della segnalazione di coda che, in quanto operazioni industriali autonome non configurabili nelle attività di manovra, non rientrano nelle attività trasferite.

Nel P.I.R. del 14 dicembre 2008, come anche descritto nei principali eventi dell'anno, sono state definite le prestazioni di manovra che RFI fornisce a tutte le Imprese Ferroviarie nei 56 scali oggetto della scissione, nonché i prezzi di tali servizi.

La struttura tariffaria è stata definita nel rispetto del D. Lgs. 188 che prevede il tendenziale pareggio tra costi e ricavi. In linea con tale principio per il 2008, in via transitoria, si è provveduto a ribaltare verso le Imprese Ferroviarie la totalità dei costi sostenuti per l'erogazione dei servizi di manovra.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO**Gennaio****Scissione parziale aree non strumentali a favore di FS Logistica**

Il 1° gennaio 2008 è diventata efficace la scissione a favore di FS Logistica con assegnazione di un compendio patrimoniale costituito da dieci porzioni di impianti di terminali merci. Come meglio illustrato nei Principali eventi dell'anno nelle Informazioni di carattere generale del Bilancio d'esercizio 2007 al mese di dicembre.

La scissione parziale in oggetto ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

				(importi in euro)		
STATO PATRIMONIALE ATTIVO			Valori al 30.06.2007	Valori assegnati	Valori netti	
B) IMMOBILIZZAZIONI						
I.	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI					
	Totale I		868.090.708	0	868.090.708	
II.	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI					
	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale		52.297.943.280	268.673.758	52.029.269.522	
	Totale II		57.572.660.660	268.673.758	57.303.986.902	
III.	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE					
	Totale III		4.694.196.178	0	4.694.196.178	
Totale B) Immobilizzazioni			63.134.947.546	268.673.758	62.866.273.788	
C) ATTIVO CIRCOLANTE						
I.	RIMANENZE					
	Totale I		196.739.215	0	196.739.215	
II.	CREDITI					
	Totale II		7.984.720.519	0	7.984.720.519	
III.	ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI					
	Totale III		0	0	0	
IV.	DISPONIBILITÀ LIQUIDE					
	Totale IV		93.081.680	0	93.081.680	
Totale C) Attivo circolante			8.274.541.414	0	8.274.541.414	
D) RATEI E RISCONTI						
Totale D) Ratei e risconti			19.956.721	0	19.956.721	
TOTALE ATTIVO			71.429.445.681	268.673.758	71.160.771.923	
(importi in euro)						
STATO PATRIMONIALE PASSIVO			Valori al 30.06.2007	Valori assegnati	Valori netti	
A) PATRIMONIO NETTO						
I.	CAPITALE		32.853.697.107	268.673.758	32.585.023.349	
VIII.	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO		(193.250.913)	0	(193.250.913)	
IX.	UTILE (PERDITA) DEL PERIODO		(7.368.835)	0	(7.368.835)	
Totale A) Patrimonio netto			33.540.626.615	268.673.758	33.271.952.857	
B) FONDI PER RISCHI E ONERI						
Totale B) Fondi per rischi e oneri			27.289.285.668	0	27.289.285.668	
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO						
			1.187.769.859	0	1.187.769.859	
D) DEBITI						
Totale D) Debiti			9.127.535.618	0	9.127.535.618	
E) RATEI E RISCONTI						
Totale E) Ratei e risconti			284.227.921	0	284.227.921	
TOTALE PASSIVO			71.429.445.681	268.673.758	71.160.771.923	

Scissione parziale di Trenitalia mediante assegnazione del ramo d'azienda "Manovra" in favore di RFI

Il 1° gennaio 2008 è diventata efficace la scissione parziale di Trenitalia S.p.A. a favore di RFI dal Ramo d'Azienda denominato "Servizi di Manovra". Per i contenuti della scissione si rimanda a quanto illustrato nei Principali eventi dell'anno nelle Informazioni di carattere generale del Bilancio d'Esercizio 2007 al mese di dicembre. 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, è stata determinata sulla base della situazione patrimoniale al 31 dicembre 2007.

La scissione parziale in oggetto ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2007	Manovra	Valori netti
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI			
ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)			
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	729.254.806	266.475	729.521.281
7) Altre	89.897.130	1.244.081	91.141.211
Totale I	1.044.011.376	1.510.556	1.045.521.932
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni e fabbricati	52.771.895.791	95.370	52.771.991.161
2) Impianti e macchinario	124.102.965	10.214.220	134.317.185
3) Attrezzature industriali e commerciali	157.883.357	538.817	158.422.174
4) Altri beni	97.236.906	153.324	97.390.230
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	4.465.664.004	2.004.292	4.467.668.296
Totale II	57.616.783.023	13.006.023	57.629.789.046
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
Totale III	5.929.622.683	0	5.929.622.683
Totale B) Immobilizzazioni	64.590.417.082	14.516.579	64.604.933.661
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
Totale I	143.341.071	0	143.341.071
II. CREDITI			
4) Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.259.316.050	35.937.448	1.295.253.498
- esigibili oltre l'esercizio successivo	313.283.200		313.283.200
	1.572.599.250	35.937.448	1.608.536.698
b) altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.941.714.010	141.725	1.941.855.735
- esigibili oltre l'esercizio successivo	103.067		103.067
	1.941.817.077	141.725	1.941.958.802
Totale 5)	2.329.482.570	141.725	2.329.624.295
Totale II	4.722.488.565	36.079.174	4.758.567.738
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
Totale III	0	0	0
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
Totale IV	2.169.115.657	0	2.169.115.657
Totale C) Attivo circolante	7.034.945.293	36.079.174	7.071.024.466
D) RATEI E RISCONTI			
Totale D) Ratei e risconti	19.269.467	0	19.269.467
TOTALE ATTIVO	71.644.631.842	50.595.753	71.695.227.594

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2007	Manovra	Valori netti
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	32.853.697.107	48.000	32.853.745.107
Totale A) Patrimonio netto	33.564.878.708	48.000	33.564.926.708
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
7) Altro	1.261.829.425	6.229	1.261.835.654
Totale B) Fondi per rischi e oneri	27.078.272.221	6.229	27.078.278.450
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO			
	1.117.508.043	44.182.861	1.161.690.904
D) DEBITI			
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	144.890.842	1.364.276	146.255.118
- esigibili oltre l'esercizio successivo	96.404.941		96.404.941
b) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	311.663.974	4.994.387	316.658.361
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.963.701		1.963.701
	313.627.675	4.994.387	318.622.062
Totale 14)	680.663.868	4.994.387	685.658.255
Totale D) Debiti	9.732.382.713	6.358.663	9.738.741.376
E) RATEI E RISCONTI			
Totale E) Ratei e risconti	151.590.157	0	151.590.157
TOTALE PASSIVO	71.644.631.842	50.595.753	71.695.227.594

Scissione parziale di TAV dei Nodi di Bologna, Roma, Napoli e della ulteriore porzione funzionale del 2° lotto funzionale Modena est - Bologna.

Il 1° gennaio 2008 è diventata efficace la scissione a favore di RFI. La scissione è stata effettuata sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 giugno 2007 con effetto dal 1 gennaio 2008. 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 2007.

La scissione parziale in oggetto ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2007	Nodo di Roma	Nodo di Napoli	Nodo di Bologna	2° Scissione MO-BO	Valori netti
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui richiamati)						
B) IMMOBILIZZAZIONI						
II - IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI						
1) Terreni e fabbricati	52.771.895.791				29.567.607	52.801.463.398
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	4.483.664.004	16.678.027	131.709.548	308.672.172		4.932.733.750
Totale II	57.255.559.795	16.678.027	131.709.548	308.672.172	29.567.607	58.035.416.376
III - IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE						
1) Partecipazioni in:						
a) Imprese controllate	3.128.253.848	0	(47.815.018)	(122.512.993)	(10.581.045)	3.007.344.492
Totale 1)	3.334.781.176	0	(47.815.018)	(122.512.993)	(10.581.045)	3.154.872.120
2) Crediti:						
a) verso imprese controllate						
- esigibili entro l'esercizio successivo	136.127.392	(1.840.911)	(4.051.102)	(14.579.943)	(9.060.085)	106.604.552
- esigibili oltre l'esercizio successivo	387.775.042					387.775.042
b) verso altri	523.092.434	(1.840.911)	(4.051.102)	(14.579.943)	(9.060.085)	494.579.934
d) verso altri						
- esigibili entro l'esercizio successivo	122.100.453					122.100.453
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.948.838.618			130.363		1.948.968.981
Totale 2)	2.594.841.507	(1.840.911)	(4.051.102)	(14.449.580)	(9.060.085)	2.565.448.830
Totale III	5.929.622.683	(1.840.911)	(51.866.120)	(136.953.573)	(19.441.128)	5.719.350.950
Totale B) Immobilizzazioni	64.598.417.892	14.837.116	79.843.428	171.718.598	10.126.479	64.266.943.702
C) ATTIVO CIRCOLANTE						
II - CREDITI						
1) Verso clienti:						
- esigibili entro l'esercizio successivo	270.527.009	0		217.489		270.744.498
- esigibili oltre l'esercizio successivo	13.020.689					13.020.689
Totale 1)	283.547.698	0	0	217.489	0	283.765.187
2) Verso imprese controllate:						
- esigibili entro l'esercizio successivo	45.430.228	(1.689.062)	(11.455.017)	(6.495.792)	(518.349)	25.072.007
- esigibili oltre l'esercizio successivo	486.777.882		809.332	4.329.313	16.288.385	508.304.914
Totale 2)	532.208.110	(1.689.062)	(10.645.684)	(2.166.479)	(536.664)	251.376.921
Totale II	815.755.808	(1.689.062)	(10.645.684)	(2.148.988)	(536.664)	785.142.108
Totale C) Attivo circolante	7.834.945.293	(1.689.062)	(10.555.684)	(2.148.988)	15.780.815	7.834.311.585
D) RATEI E RISCONTI						
II - Altri ratei e risconti	19.269.467					19.269.467
Totale D) Ratei e risconti	19.269.467	0	0	0	0	19.269.467
TOTALE ATTIVO	71.644.631.842	13.148.054	69.287.744	169.569.610	25.906.515	71.622.343.765

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2007	Nodo di Roma	Nodo di Napoli	Nodo di Bologna	2° Scissione MO-BO	Valori netti
A) PATRIMONIO NETTO						
Totale A) Patrimonio netto	33.564.878.708	0	0	0	0	33.564.878.708
B) FONDI PER RISCHI E ONERI						
Totale B) Fondi per rischi e oneri	27.078.272.221	0	0	0	0	27.078.272.221
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO						
Totale C)	1.117.508.043	0	0	0	0	1.117.508.043
D) DEBITI						
3) Debiti verso soci per finanziamenti						
- esigibili entro l'esercizio successivo	69.951.076	371.965	2.881.897	5.386.981	1.602.880	80.195.699
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.164.685.068	6.918.898	34.072.033	85.873.550	19.167.105	1.310.717.554
Totale 3)	1.234.636.144	7.290.863	36.953.930	91.260.531	20.769.985	1.500.913.252
6) Acconti						
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.090.397.743		12.498.029			2.092.895.772
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.258.425.594					1.258.425.594
Totale 6)	4.158.823.337	0	12.498.029	0	0	4.171.321.366
7) Debiti verso fornitori						
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.869.001.638	12.555	15.658.022	47.241.114		1.931.973.329
- esigibili oltre l'esercizio successivo	12.416.513					12.416.513
Totale 7)	1.881.418.151	12.555	15.658.022	47.241.114	0	1.944.389.842
9) Debiti verso imprese controllate						
- esigibili entro l'esercizio successivo	142.270.757					142.270.757
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	274.297	3.901.944	5,473,977	5,032,155	14,682,833
Totale 9)	142,270,757	274,297	3,901,944	5,473,977	5,032,155	156,953,590
14) Altri debiti						
a) verso altre imprese consociate						
- esigibili entro l'esercizio successivo	367,023,189	5,511,928	92,188	24,950,660		397,577,965
- esigibili oltre l'esercizio successivo	13,004					13,004
b) verso altri						
- esigibili entro l'esercizio successivo	311,663,974		1,320			311,665,294
- esigibili oltre l'esercizio successivo	3,963,701					3,963,701
Totale 14)	684,650,868	5,511,928	93,508	24,950,660	0	711,219,964
Totale D) Debiti	9.732.382.713	13,090,143	69,105,393	168,926,281	25,802,140	10,009,306,670
E) RATEI E RISCONTI						
II - Altri ratei e risconti	151,590,157	57,911	182,351	643,329	104,375	152,578,122
Totale E) Ratei e risconti	151,590,157	57,911	182,351	643,329	104,375	152,578,122
TOTALE PASSIVO	71.644.631.842	13.148.054	69.287.744	169.569.610	25.906.515	71.622.343.765

Interventi sul capitale sociale

A seguito dell'atto di scissione parziale di RFI a favore di FS Logistica stipulato in data 21 dicembre 2007 il capitale sociale di RFI dal 1° gennaio 2008 è diminuito di 268.673.758 euro. A fronte di ciò sono state annullate n. 268.673.758 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna di proprietà dell'unico socio Ferrovie dello Stato S.p.A.

Inoltre, per effetto dell'atto di scissione parziale di Trenitalia S.p.A. a favore di RFI S.p.A., sottoscritto in data 28 dicembre 2007, il capitale sociale di RFI con effetto 1 gennaio 2008, è aumentato di 48.000 euro. A fronte di ciò sono state emesse n. 48.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna in favore dell'unico socio Ferrovie dello Stato S.p.A. Infine, in data 31 gennaio 2008 è stato sottoscritto e versato l'aumento di capitale sociale di 250.000.000 euro, deliberato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 18 dicembre 2007 ai sensi dell'art. 5.2 dello statuto sociale e registrato presso il Registro delle Imprese in data 12 febbraio 2008.

Pertanto il capitale sociale sottoscritto e versato al 31 gennaio 2008 è pari ad 32.835.071.349 euro.

Atto di risoluzione dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici

L'autorità ha accolto l'istanza della società di differire di 90 giorni – rispetto a quello iniziale fissato in 30 giorni - il termine per comunicare “le misure adottate e gli impegni che intendono assumere per porre fine alle infrazioni rilevate” con il predetto Atto di risoluzione.

La Società sta provvedendo alla definizione dei contenuti da fornire a riscontro della suddetta comunicazione dell'Autorità di Vigilanza d'intesa con la Capogruppo.

Istituzione del GEIE per il corridoio interoperabile Genova-Rotterdam (Corridoio A)

Nell'ambito del *Memorandum of Understanding* (MoU) firmato a marzo 2005 tra la Commissione Europea e gli "stakeholders" ferroviari sono stati individuati i corridoi prioritari tra quelli indicati nel progetto TEN-T (*Trans European Network Transport*) da attrezzare con il sistema interoperabile ETCS (*European Train Control System*) di *Control Command*, di cui tre interessanti il territorio italiano:

- “Corridoio 1” Berlino - Palermo;
- “Corridoio V” Lisbona - Kiev;
- “Corridoio A dei due mari” Genova - Rotterdam.

Per quanto attiene al Corridoio A, in osservanza di quanto previsto nella *Letter of Intent* (LoI) siglata a Bruxelles il 3 Marzo 2006, il *Management Committee* ha proposto all'*Executive Board* la costituzione di un GEIE.

A metà gennaio è stato costituito il GEIE “*Corridor A EEIG*” composto da 3 membri ovvero RFI, DB e Prorail per il quale il 31 luglio 2008 si è completato l'iter procedurale di formalizzazione della registrazione alla Camera di Commercio di Francoforte. La durata del GEIE è attualmente prevista fino al 2015: la sede è Francoforte.

Aggiornamento P.I.R.

Con Disposizione n. 2 del 15 gennaio 2008 a firma dell'Amministratore Delegato di RFI si è proceduto ad emanare un Aggiornamento straordinario - gennaio 2008 - del Prospetto

Informativo della Rete, contenente le condizioni per l'accesso all'infrastruttura AV/AC e i relativi schemi di Accordo Quadro e di Contratto di utilizzo.

Febbraio

Consorzio "Metromare dello Stretto"

In data 4 febbraio 2008 il Ministero dei Trasporti, D.G. per la navigazione ed il trasporto marittimo ed interno ha indetto una gara per l'istituzione, mediante Contratto di Servizio della durata di tre anni, di un Servizio di trasporto marittimo veloce tra le città di Messina, Reggio di Calabria e Villa San Giovanni, nonché di un collegamento marittimo rapido tra l'aeroporto di Reggio di Calabria ed il porto di Messina.

RFI ed il partner Ustica Lines, ai fini della partecipazione alla gara, hanno costituito in data 1 ottobre 2008 il Consorzio "Metromare dello Stretto" con sede a Messina (quota di partecipazione RFI pari al 40%) che si è aggiudicato la gara.

In data 18 dicembre 2008 è stato sottoscritto il contratto di affidamento del servizio triennale di trasporto marittimo in questione che avrà effetto a decorrere dalla data di ricezione da parte del Consorzio medesimo della notifica di avvenuta registrazione del relativo decreto di approvazione da parte degli organi di controllo.

Sistema Integrato Gestione Sicurezza

Nell'ambito degli interventi condotti dal TUV Italia al fine di confermare la coerenza del SIGS rispetto agli *standard* internazionali di riferimento si è giunti alla certificazione della conformità, dello stesso, alla norma ISO 9001:2000.

Marzo

Aggiornamento 2008 del Contratto di Programma 2007-2011, parte Investimenti

Il 18 marzo è stato firmato l'aggiornamento del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti tra il Ministero delle Infrastrutture ed RFI.

L'*iter* procedurale di approvazione per l'aggiornamento delle tabelle del contratto è iniziato a gennaio per tener conto delle ulteriori fonti di finanziamento nel frattempo intervenute:

- Decreto Legge n. 159/2007, per la sola parte di competenza in quanto le risorse di cassa erano state già recepite nell' Atto sottoscritto il 31 ottobre;
- Riallocazione di risorse nazionali FESR 2000-2006, per 6 milioni di euro di cui 3 milioni di euro vincolati su progetti specifici;
- FESR 2007-2013, per 1.649 milioni di euro di cui 1.181 milioni di euro vincolati su progetti specifici;
- TEN 2000-2006 (incassi per decisioni chiuse), per 82 milioni di euro;
- TEN 2007-2013, per 131 milioni di euro di cui 88 milioni vincolati su progetti specifici;
- Enti Terzi, per 192 milioni di euro di cui 125 milioni vincolati su progetti specifici;
- art. 1 comma 965 Legge Finanziaria 2007, per 48 milioni di euro vincolati sul progetto specifico Pontremolese che conseguentemente viene trasferito pro-quota dalla Tabella D alla Tabella A.

Aumento di capitale Società Tunnel Ferroviario del Brennero (TFB)

L'assemblea di RFI S.p.A. riunitasi in data 14 marzo 2008 ha espresso parere favorevole all'aumento del capitale sociale di TFB ivi incluso l'aggiornamento dell'art. 5, III capoverso, dello Statuto (capitale Sociale). L'aumento di capitale scaturisce dalla necessità di sopperire alle esigenze realizzative del progetto della Galleria di base del Brennero.

L'aumento di capitale sociale deliberato a marzo dai Soci, da sottoscrivere e versare in più *tranche* entro il 31/12/2009, è pari a 70.000.000 euro.

Durante l'anno il C.d.A. di TFB, in funzione degli effettivi fabbisogni finanziari connessi allo stato di avanzamento delle attività della Fase II (realizzazione del cunicolo pilota) della galleria di base del Brennero, ha deliberato di richiedere ai Soci di sottoscrivere e versare le tranche di aumento di capitale. RFI ha quindi regolarmente sottoscritto e versato le proprie quote di competenza esercitando inoltre il diritto di prelazione delle azioni risultate inoplate, ciò ha comportato l'aumento della percentuale di partecipazione all'83,77%. Il capitale sociale di TFB al 31 dicembre 2008 è pari a 81.790.910 euro.

Aprile**Energia per trazione**

Il giorno 26 aprile 2008 con la pubblicazione sulla G.U. n. 98 è entrato in vigore il D.M. 108T/2008 del 2 aprile 2008 "Aggiornamento del costo chilometrico della trazione elettrica nella formula pedaggio di accesso/utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale", con il quale è stato aggiornato il prezzo dell'energia elettrica per trazione da applicare alle Imprese Ferroviarie fissato a 0,357 euro *Km, a motivo del crescente prezzo di acquisto dell'energia.

Istituzione Dirigente Preposto

La legge sul Risparmio del 28 Dicembre 2005 n° 262 e le successive modifiche hanno introdotto una serie di innovazioni tra cui spiccano le nuove disposizioni in tema di responsabilità e obblighi relativi all'informativa societaria. Pur essendo prevista per le sole società quotate nella borsa italiana, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha espresso la volontà di applicare la L. 262/05 alle società da esso partecipate richiedendo l'introduzione della figura del Dirigente Preposto (di seguito DP) alla redazione dei documenti contabili societari.

Il DP attesta, con apposita relazione allegata al bilancio di esercizio e al bilancio consolidato, a firma congiunta con l'Amministratore Delegato, quanto segue:

- l'adeguatezza delle procedure amministrativo-contabili per la formazione del bilancio di esercizio e consolidato
- l'effettiva applicazione delle procedure nel corso del periodo cui si riferiscono i documenti
- la corrispondenza di questi ultimi alle risultanze dei libri e delle scritture contabili
- la loro idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società e delle società incluse nel consolidamento.