

### **Le stazioni in gestione diretta di RFI**

In continuità con l'esercizio precedente, è proseguito nel corso dell'anno 2008 il piano di interventi sia di manutenzione ordinaria sia straordinaria volti a migliorare l'immagine delle stazioni dal punto di vista del decoro, della pulizia, della sicurezza, della vivibilità e del funzionamento degli impianti di stazione nonché della fruibilità dei servizi offerti.

Il livello del decoro delle stazioni è tenuto sotto controllo da un sistema di monitoraggio che offre l'opportunità di valutare in tempo reale le proprie *performance* gestionali.

Per migliorare i livelli di qualità, RFI ha individuato, quale strumento efficace, quello delle pulizie radicali, da eseguire con frequenza adeguata e con elevati livelli di qualità.

Per quanto attiene gli altri servizi appaltati si è proceduto con la messa in atto di azioni di *rightsizing*, sia riducendo/eliminando i servizi caratterizzati da un basso impatto con il cliente, sia procedendo con l'internalizzazione di alcune attività.

Gli interventi di Manutenzione Straordinaria ed Obblighi di Legge realizzati nel 2008 sono stati condizionati dalla contrazione delle disponibilità economiche verificatesi nel 2007. Complessivamente nel 2008 sono stati investiti 84 milioni di euro per interventi focalizzati soprattutto alle aree con maggior impatto sulla clientela (atrii, marciapiedi e pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso, etc.) nonché alle aree di interscambio e di accesso ai Fabbricati Viaggiatori.

Per le stazioni gestite direttamente da RFI, i livelli di qualità delle pulizie in termini di *Customer Satisfaction* sono rimasti sostanzialmente a buoni livelli registrando a dicembre 2008 un valore di 69,0.

### **Progetto Pegasus (Programma Evoluto per la Gestione di Aree di Stazioni Ubicate nel Sud Italia)**

Per quanto riguarda lo sviluppo del programma di investimento relativo alle 101 stazioni del *network*, sono stati avviati impegni su circa il 35% dell'importo ad oggi stanziato, pari a complessivi 48 milioni di euro. Per maggiori informazioni si rinvia a quanto ampiamente detto nel bilancio 2007.

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

Le nuove stazioni AV/AC in fase di affidamento o realizzazione sono Torino Porta Susa, Reggio Emilia, Bologna AV e centrale, Firenze Belfiore, Roma Tiburtina, Napoli Afragola.

Torino Porta Susa - I lavori registrano un avanzamento di circa il 30 %. L'appalto consegnato nel marzo del 2006 è stato rescisso ed è ad oggi in fase di riassegnazione. L'avvio dei lavori è previsto per aprile 2009.

Reggio Emilia - A seguito di bando di gara, è stato affidato a dicembre 2008 l'Appalto Integrato per la progettazione esecutiva e realizzazione della stazione e delle opere connesse. La fine dei lavori è prevista per giugno 2012.

Bologna AV e C.le - Il termine di ultimazione lavori, condizionato dall'attivazione del passante, è fissato per dicembre 2011. Parallelamente si è conclusa la procedura di gara di progettazione per l'acquisizione del progetto preliminare relativo al complesso integrato della stazione Centrale. La suddetta gara è stata aggiudicata il 27 giugno 2008 al Raggruppamento

Arata Isozaki e Arup Italia, il cui progetto è risultato vincitore tra i 12 ammessi alla seconda fase di selezione.

Firenze Belfiore - A seguito dell'affidamento dell'appalto in *General Contracting*, sono stati consegnati i lavori delle 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 AV) è previsto per maggio 2009. L'attivazione della stazione è prevista per marzo 2014.

Roma Tiburtina - Proseguono i lavori per la Nuova Circonvallazione Interna e le infrastrutture connesse. A seguito della consegna avvenuta nel mese di ottobre 2007, sono stati avviati i lavori relativi alla nuova stazione, lato Pietralata, e contemporaneamente sono state avviate le opere per la realizzazione del nuovo sottopassaggio di stazione. Il termine di ultimazione lavori è fissato per dicembre 2010.

Napoli Afragola - A seguito della consegna dei lavori in regime di Appalto integrato, è stato sviluppato dall'Impresa il progetto esecutivo che è stato tuttavia rigettato in quanto presentava un aumento del costo delle opere di circa il 30%. Conseguentemente si è proceduto alla rescissione in danno con l'Impresa appaltatrice. Si è ora in fase negoziale per il nuovo affidamento (la data prevista per il nuovo affidamento è il 30 luglio 2009).

La tempistica prevista per l'ultimazione dei lavori è la seguente:

- I fase funzionale (primo livello ponte con servizi ferroviari) settembre 2011;
- II fase funzionale (secondo livello con servizi commerciali) giugno 2012.

### **Servizio speciale Segnalazioni via SMS**

Il progetto, attivo dal 2007, è stato ulteriormente migliorato nel 2008, con la realizzazione di una connessione tra il sistema SMS ed il registro delle Segnalazioni relative a Pulizia e Manutenzione, già operativo sul Sistema Informativo aziendale ed ampiamente utilizzato per gestire il processo segnalazione – rimozione anomalie.

## **LA SICUREZZA D'ESERCIZIO FERROVIARIO**

### **Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie**

Come già indicato nel bilancio 2007 con l'art.4 del D.Lgs. n. 162 del 10 agosto 2007 recante "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51//CE relative allo sviluppo delle ferrovie comunitarie" è stata istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Al fine di consentire all'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie lo svolgimento dei compiti affidatele, è stata stipulata - in data 21 maggio 2008 - una Convenzione fra il Ministero dei Trasporti, F.S. S.p.A. e l'Agenzia stessa, come già descritto nei principali eventi dell'anno.

Tale Convenzione fissa le linee guida per il passaggio delle competenze da RFI all'Agenzia, con la contemporanea utilizzazione da parte dell'Agenzia stessa del personale di RFI, che svolge le attività richiamate dalle competenze stesse.

In data 6 giugno 2008, è stato redatto il verbale n. 1, che definisce - nel dettaglio - le attribuzioni all'Agenzia in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, individuando il

personale di RFI che, pur conservando il rapporto di lavoro con RFI, ha assunto una dipendenza funzionale dall'Agenzia.

Con verbale del 6 giugno tra RFI ed il Gruppo FS e con il relativo Decreto Dirigenziale 2043 del 10 giugno 2008, a far data dal 16 giugno 2008, sono passate all'Agenzia le seguenti aree di competenza in materia di sicurezza, in precedenza in capo a RFI:

- emanazione di norme e standard di sicurezza della circolazione ferroviaria;
- definizione di standard tecnici del materiale rotabile;
- omologazione del materiale rotabile o di sue parti, per ciò che concerne la sicurezza della circolazione;
- rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie;
- attività di ispezione e *audit*, nonché di monitoraggio sulla sicurezza della circolazione.

Per lo svolgimento delle attività sopracitate sono stati individuati 4 dirigenti e 99 dipendenti di RFI di cui 64 provengono dal Cesifer (Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie), che operano in dipendenza funzionale dell'Agenzia.

Nell'ambito del suddetto verbale, inoltre, sono state individuate due risorse con il compito di rappresentare l'interfaccia tra RFI e Agenzia, al fine di gestire gli aspetti operativi relativi ai regolamenti di esercizio sia per la rete tradizionale sia PAV/AC.

Al riguardo, dalla data di sottoscrizione del verbale, sono stati adottati i seguenti provvedimenti:

- predisposizione della documentazione relativa al pre-esercizio, nonché all'esercizio commerciale dell'AV/AC Milano-Bologna;
- predisposizione ed emanazione di Disposizioni e Prescrizioni relative a modifiche regolamentari;
- concessione di deroghe alla vigente normativa;
- predisposizione di variazioni e modifiche normative, in attesa della definitiva emanazione.

A seguito del trasferimento delle attività sopra esposte il Decreto Legislativo n. 162 del 10 agosto 2007 “Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”, ha previsto il trasferimento di 11.900 mila euro all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

#### **L'andamento della sicurezza nell'anno 2008**

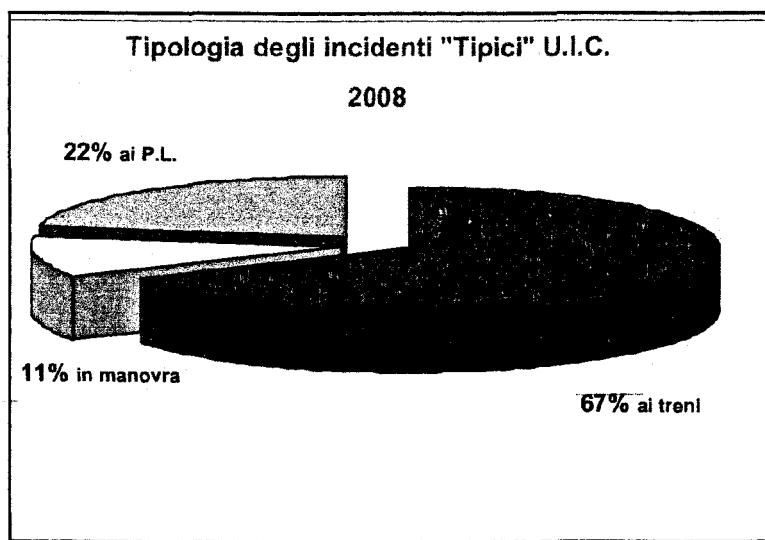
I livelli di sicurezza registrati nel 2008 risultano nettamente più alti rispetto a quelli misurati nel 2007. La sicurezza nell'esercizio ferroviario viene misurata utilizzando il *Coefficiente Internazionale di Incidentalità*, i cui dettagli sono illustrati nel medesimo punto delle Informazioni Generali del Bilancio dell'esercizio 2006 a cui si fa rimando.

Nel corso del 2008 sono stati registrati 18 incidenti “Tipici” UIC rispetto ai 23 registrati nel corso del 2007: si ricorda che l'incidente “Tipico” è quello che più fedelmente rappresenta la sicurezza del Sistema Ferroviario in quanto registra eventi come le collisioni, i deragliamenti, gli incendi e gli investimenti di veicoli stradali in corrispondenza dei passaggi a livello.

Gli incidenti “Tipici” UIC con responsabilità esterne al comparto ferroviario sono stati 7 su un totale di 18 (nel corso del 2007 sono stati 9 su un totale di 23).

Più in particolare la Banca Dati Sicurezza (BDS) ha registrato nel corso del 2008:

- 12 incidenti ai treni contro i 15 del 2007;
- 2 incidente in manovra contro i 2 del 2007;
- 4 incidenti ai Passaggi a livello contro i 6 del 2007.



Relativamente agli incidenti "Atipici" che, sostanzialmente, rilevano il numero di investimenti di persone e la caduta di viaggiatori dai treni in movimento, il 2008 ha registrato 86 incidenti contro i 97 del 2007.

## QUALITA' E SICUREZZA

### **Il Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (SIGS)**

Nel 2008 l'ente di certificazione TUV Italia ha effettuato alcuni controlli per completare la 1° verifica di sorveglianza annuale di conferma del mantenimento della certificazione.

Il SIGS, ampiamente descritto nel bilancio 2007 a cui si fa rinvio per ogni approfondimento, ha formalizzato un'organizzazione che prevede il coinvolgimento di quattro livelli organizzativi nella quale i risultati operativi, ovunque prodotti, sono continuamente analizzati con criteri di omogeneità metodologica e comportamentale, in modo da poter confermare ovvero definire nuovi indirizzi per il periodo successivo di gestione, nel rispetto del miglioramento continuo.

### **Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie (Cesifer)**

Come ampiamente descritto nel precedente paragrafo inerente l'ANSF, si evidenzia che essendo passate sotto la responsabilità dell'ANSF le attività strettamente connesse con le Imprese di Trasporto, quali il rilascio del Certificato di Sicurezza e l'omologazione del materiale rotabile di loro competenza, quelle svolte da parte del Cesifer sono inerenti il settore della condotta ed il settore della verifica.

Le attività dei due settori hanno riguardato:

- a. l'attivazione delle nuove tratte AV/AC;
- b. il monitoraggio della rete convenzionale con il treno diagnostico Archimede, prove e sperimentazioni connesse con la programmazione di attività in esercizio;
- c. l'omologazione di rotabili;
- d. la formazione e il mantenimento delle competenze del personale.

### **Attività di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria**

Sono proseguite nel 2008 le attività previste dalla legislazione vigente per quanto attiene al miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori (D.Lgs 626/94 e s.m.i) e dal più recente Testo Unico in materia di salute e sicurezza dei luoghi di lavoro (D.Lgs. 81/08).

Dal punto di vista normativo sono in corso di emanazione alcuni disposti di carattere normativo/procedurale legati alle incombenze accertatorie e certificatorie per quanto attiene ai macchinisti utilizzati nell'interoperabilità ed alla indicazione dei comuni parametri di valutazione dell'idoneità fisica inserite anche nella normativa di interesse comunitario (direttiva 2007/59/CE).

## **PATRIMONIO**

### **Generalità**

Nel corso del primo semestre 2008 sono state avviate numerose iniziative concernenti il patrimonio immobiliare della Società.

### Asset Allocation

In coerenza con il nuovo Piano Industriale 2007-2011 del Gruppo Ferrovie dello Stato è in atto una più razionale allocazione degli *asset* all'interno del Gruppo che vede RFI quale protagonista nella cessione di *asset* non più funzionali alle attività proprie per l'esercizio dell'impresa (*Asset Allocation*).

L'obiettivo prioritario di questo processo è consentire la valorizzazione ed il migliore sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle società del gruppo affidando detta attività a soggetti specializzati.

Nello specifico sono stati portati a razionalizzazione i portafogli immobiliari che hanno consentito la realizzazione delle operazioni relative alla definizione delle scissioni già ampiamente descritte nei principali eventi dell'anno della presente Relazione sulla gestione ai quali si fa rinvio per maggiori dettagli.

Sempre in tema di scissioni, in questo caso di *asset* funzionali all'esercizio ferroviario, sono proseguite le attività correlate alla acquisizione da TAV delle aree e degli immobili delle tratte/nodi ultimate/i del sistema AV/AC.

In data 24 dicembre 2008, come già descritto nei principali eventi dell'anno della presente Relazione sulla gestione, è stato stipulato l'atto di scissione relativo alla tratta AV/AC Milano-Bologna con efficacia dal 1° gennaio 2009, mentre si è deciso di rinviare la stipula degli atti di scissione relativi al completamento della parte immobiliare delle tratte e nodi su citati al 2009.

#### Attività catastale

Nel corso del 2008 è proseguita l'attività di natura catastale concernente i complessi di stazione per ottemperare agli obblighi derivanti dall'applicazione del Decreto Legge n° 262 del 3 ottobre 2006, convertito in legge n° 286 del 24 novembre 2006, il quale ha disposto, tra l'altro, che tutti gli immobili di stazione o porzioni di essi, destinati ad uso terziario/commerciale, non potessero essere più classificati alla categoria catastale "E", notoriamente esente ICI, imponendo pertanto la revisione della loro qualificazione con conseguente attribuzione della rendita catastale. Questa attività, ha riguardato, l'accatastamento di ulteriori 400 complessi di stazione individuati tra quelli con caratteristiche di maggior rilevanza ai fini dell'imposta e il censimento complessivo di tutti gli *asset* che dovranno essere in futuro interessati da attività catastali.

#### Attività di disinvestimento

Con riferimento alle attività di alienazione degli immobili di RFI, nel 2008 in continuità con l'esercizio 2007, sono state effettuate le sole alienazioni che rivestono carattere di urgenza come ad esempio quelle correlate ad accordi già intervenuti con gli Enti Locali.

Di particolare rilievo si segnalano:

- la vendita a gara di aree comprese in un piano di lottizzazione nel Comune di Giovinazzo;
- la vendita all'Amministrazione Comunale di un compendio immobiliare nel Comune di Paratico;
- la vendita di immobili al Comune di Morgex, già concordata nel 2001, con un protocollo d'intesa sottoscritto tra il Comune e RFI;
- la vendita all'AMIU - Genova S.p.A., Società a capitale interamente pubblico, di un compendio immobiliare nell'ambito dell'ex stazione di Genova Campi, a completamento della cessione di un più vasto compendio da parte di FS S.p.A.

Infine per quanto attiene le attività concernenti le linee dismesse all'esercizio ferroviario si segnalano le iniziative in corso che riguardano:

- linea "Motta di Livenza - S.Vito al Tagliamento": per questo compendio immobiliare è pervenuta una manifestazione di interesse da parte degli Enti Locali che intenderebbero utilizzare i sedimi per condotti idrici. In tal senso sono stati attivati con le stesse una serie di incontri per valutare gli aspetti tecnico-economici dell'eventuale cessione delle aree;
- linea "Fogliano - Cormons": la linea, acquisita a suo tempo dal Ministero dei Lavori Pubblici e mai completata, insiste interamente sul territorio della Provincia di Gorizia che è interessata ad acquisire al proprio patrimonio gli asset per procedere alla demolizione delle opere d'arte a forte impatto paesaggistico e per utilizzare i sedimi della linea per viabilità alternativa (piste ciclabili);
- linea Salerno - Salerno Porto: definizione della trattativa per la cessione dell'area alla pubblica amministrazione per usi civici.

### **La pubblicità e gli impianti pubblicitari**

L'anno 2008 è stato caratterizzato da un'iniziale stasi degli investimenti - dovuta ai cambiamenti verificatisi a fine 2007 nell'ambito del "management" aziendale della CBS outdoor seguito da una ripresa degli stessi finalizzata alla ricerca di nuovi e remunerativi spazi pubblicitari.

In tale ambito, dopo il successo dell'avvio della commercializzazione del tunnel che collega la stazione ferroviaria con i voli nazionali (Finger A) dell'aeroporto di Fiumicino, si sta verificando la fattibilità dello sfruttamento del tunnel che collega la stazione ferroviaria con i voli internazionali (Finger C). Sempre nell'aeroporto di Fiumicino è stato riavviato il processo di trasformazione degli impianti esistenti in altri di tipologia "Mupi", ovvero cassoni luminosi di dimensioni 120x180 cm. Le analisi delle performance contrattuali hanno evidenziato gli ottimi risultati di fatturato dei compartimenti di Milano, Roma, Bologna, Firenze.

Per quanto riguarda la redditività degli impianti pubblicitari si è riscontrata la notevole performance della tipologia "Bridge" ovvero i cartelli pittorici posti sulle spallette dei ponti ferroviari e "Spectacular" cioè i poster aventi dimensioni di 8x4 m, come rilevanza dei valori unitari per anno, mentre in termini di volume di ricavi sono i Poster (nei vari formati da 6x3 m a 4x3 m) a determinare oltre il 50% del fatturato pubblicitario prodotto.

Con riferimento ai rapporti con i Comuni Italiani, si registra un nuovo impulso in tale settore dovuto alla collaborazione tra RFI e l'Assessorato alle Politiche Commerciali del Comune di Roma.

Questo è essenzialmente dovuto a due aspetti: il primo riguarda l'accoglimento da parte del Comune delle richieste di revisione del regolamento comunale per quanto attiene agli impianti di grandi dimensioni ed il secondo la lotta all'abusivismo pubblicitario. Si è difatti riavviato, a seguito dell'insediamento della nuova amministrazione, il tavolo congiunto che ha come obiettivo lo "stralcio" della posizione di RFI dal "Regolamento Comunale sugli impianti pubblicitari" che prevede per tutti i privati delle dimensioni *standard* non superiori a 12 mq.

Il Comune di Firenze ha accettato di adeguare il Piano degli impianti pubblicitari alle esigenze di RFI, tenendo in considerazione la specificità dell'*asset*.

Si è raggiunto, inoltre, un accordo anche con il Comune di Bolzano per un piano degli impianti pubblicitari collocati in ambito RFI.

Per quanto riguarda il Comune di Pescara, sono state nuovamente riproposte le richieste di regolarizzazione degli impianti pubblicitari in ambito RFI, oltre alla richiesta di rimozione dell'impiantistica di proprietà della società "municipalizzata" che gestisce impianti collocati senza la preventiva autorizzazione di RFI, trovandosi gli stessi in "fascia di rispetto", in adiacenza al muro di contenimento della linea ferroviaria (DPR 753/80).

### **Energia elettrica**

#### Approvvigionamento energia elettrica per trazione

Dal 1° maggio 2008, RFI ha fatto il suo ingresso nel mercato libero per l'acquisto dell'energia elettrica di trazione, acquistando l'energia occorrente per la trazione ferroviaria nella borsa elettrica nazionale. Un primo provvisorio bilancio delle attività appare fin d'ora largamente positivo, registrando un risparmio di oltre 10 milioni di euro rispetto ai costi del mercato elettrico di salvaguardia, nel quale RFI ha operato fino al 30 aprile 2008.

La suddetta scelta strategica è stata compiuta nell'ambito di un complesso quadro normativo ed ha richiesto un serrato confronto con l'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas (AEEG) inteso a conciliare le prerogative delle tariffe elettriche speciali riservate a RFI con le nuove modalità di approvvigionamento elettrico. Ne è emerso un nuovo quadro regolatorio che ha consentito a RFI di conservare ed implementare la capacità di operare convenientemente sul mercato elettrico, contribuendo - peraltro - all'efficienza ed alla economicità dell'intero sistema elettrico nazionale.

In tale contesto, RFI ha costantemente condotto, di concerto con le competenti strutture di Gruppo, una serie di azioni volte alla soluzione di problemi di carattere normativo ed organizzativo. In particolare, con l'AEEG sono state positivamente condotte trattative per il ritiro di provvedimenti penalizzanti per RFI, mentre sono proseguiti negoziati finalizzati all'emanazione di norme applicative inerenti al regime tariffario speciale di RFI ed alla definitiva soluzione dei contenziosi giudiziari in corso.

Di conseguenza i rischi originari in capo alla società si sono azzerati e il fondo rischi appositamente costituito è stato rilasciato per la quota parte precedentemente accantonata relativa alle componenti di rischio sull'energia elettrica, come meglio descritto nella Nota Integrativa al paragrafo: "Fondi per rischi e oneri".

Particolare attenzione, inoltre, è stata posta agli aspetti organizzativi connessi con l'operatività sul mercato elettrico, che richiede un presidio continuativo e coordinato di differenti strutture societarie.

#### Approvvigionamento energia elettrica per usi diversi dalla trazione

A fine anno si è proceduto al trasferimento sul mercato libero anche della maggior parte delle utenze in media e bassa tensione, per le quali - dal 1° gennaio 2009 - i prezzi di fornitura del mercato di salvaguardia avrebbero avuto consistenti aumenti con conseguenti aggravii di costi per RFI. Pertanto, a far corso da tale data, la quasi totalità dell'energia elettrica occorrente per il servizio ferroviario viene approvvigionata in borsa.

#### Valorizzazione della rete elettrica ad alta tensione

Prosegue l'attività di valorizzazione della rete elettrica in alta tensione (comprese le sottostazioni elettriche) sia mediante favorevoli rinnovi dei contratti in essere per il vettoriamento di energia e per l'affitto di linee in alta tensione, sia mediante l'offerta a terzi (in particolare, ai produttori di energia elettrica da fonti rinnovabili) di ulteriori possibilità di vettoriamento, sfruttando le residue capacità della rete. In particolare, sono stati avviati gli studi di fattibilità per l'inserimento nella rete in alta tensione di RFI di nuovi impianti di produzione di energia prevalentemente da fonti rinnovabili, quali i fotovoltaici di Cavalline ed Aprilia, gli eolici di Monte Cucchero e Santa Luce e quello a biomasse di Mediglia.

Proseguono, inoltre, le attività propedeutiche alla cantierizzazione degli impianti di Camucia, Chiusdino, Grosseto, Lesina, Moggio Udinese, Passo del Brattello, Olevano Lomellina, Orte e San Benedetto Val di Sambro; risulta parimenti attivato parzialmente il parco eolico di Montecatini Val di Cecina.

Sono state definite con Enel Distribuzione le convenzioni per una serie di nuove forniture elettriche per la trazione che potenzieranno l'alimentazione delle linee tradizionali e di quelle AV/AC con particolare riferimenti alla tratta Torino - Milano.

## ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

### Generalità

Il volume di spesa consuntivato per investimenti in ricerca e sviluppo nell'anno 2008 è stato pari a circa 29 milioni di euro, registrando una riduzione del 55% rispetto all'anno precedente dovuta in parte alla contrazione della spesa sui finanziamenti disponibili ed in parte al completamento degli sviluppi sui progetti di innovazione tecnologica che sono ora nella fase di ultimazione realizzativa.

Si riporta, di seguito, una tabella che evidenzia l'ammontare della spesa sostenuta nell'anno 2008 per investimenti in attività di ricerca e sviluppo in milioni di euro, ripartita tra i principali settori di intervento:

<i>Ricerca e Sviluppo</i>	<i>Anno 2008</i>	<i>Anno 2007</i>
Tecnologie per la Sicurezza	17,22	41,33
Diagnostica Innovativa	10,13	21,02
Studi e Sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	1,62	2,08
<b>TOTALE</b>	<b>28,97</b>	<b>64,43</b>

Nella suddetta tabella si evidenzia come circa il 59% della spesa è rivolto ad attività relative alle Tecnologie per la Sicurezza ed il 35% circa alla diagnostica Innovativa per il controllo dell'efficienza della rete.

### Tecnologie per la sicurezza della circolazione ferroviaria

Nel 2008 è proseguito il lavoro con il Ministero dei Trasporti per la condivisione delle norme e degli standard tecnico-regolamentari vigenti sulle linee attrezzate con il sistema ERTMS/ETCS livello 2, nonché del monitoraggio - relativo al 2007 - delle anomalie riscontrate sulle tratte AC/AV Roma-Napoli e Torino-Novara.

Il tavolo tecnico con il Ministero dei Trasporti ha portato all'emanazione del decreto dirigenziale 0001838-23/05/2008-D.G.4-Div5 del 23/05/2008, con il quale detto Ministero ha approvato le modifiche al Regolamento Circolazione Treni (RCT) e al Regolamento Segnali (RS) e le soluzioni tecnologiche, proposte da RFI, per la protezione della marcia in modalità "Staff Responsible" (marcia a vista).

Sono proseguite le attività del programma che si sviluppa essenzialmente lungo due direttrici: la realizzazione di un portale multifunzionale in grado di rilevare anomalie di temperatura e di sagoma delle gallerie e l'approfondimento delle specifiche tecniche riguardanti la sicurezza nelle gallerie

### **Istituto Sperimentale**

L'Istituto Sperimentale ha consolidato le attività già in corso ed ha perseguito gli obiettivi principali concernenti:

- lo sviluppo del progetto di attrezzaggio dell'area di prova adiacente alla linea AV/AC per il rilevamento delle emissioni dei treni AV (rumore, vibrazioni, campi elettromagnetici, ecc.) e conduzione di diverse tipologie di prove e misure, sia per la verifica degli *standard* tecnici di interoperabilità (STI) sia per lo sviluppo di nuove tecnologie per l'AV;
- le attività di attrezzaggio dei treni prova Y1 e Y2 utilizzati per l'AV;
- la realizzazione di un sistema prototipale, unico nel suo genere, di verifica della qualità dell'interazione catenaria - pantografo che permette di effettuare la verifica con metodi ottici a distanza, rilevando il sollevamento del filo di contatto sotto la spinta del pantografo a qualsiasi velocità;
- la messa a punto di mezzi su rotaia per prove e misure sui sistemi di trazione elettrica, sia nell'hardware che nel software, come l'autocarrello "Geocat 2" che è in grado di eseguire le misure statiche dei parametri meccanici e geometrici della linea di contatto secondo la nuova normativa europea ed è attualmente utilizzato per la verifica della catenaria sulla linea AV/AC Bologna-Milano;
- la progettazione del laboratorio di reazione al fuoco;
- la progettazione del laboratorio di prove di potenza su sistemi e componenti della trazione elettrica;
- la ricerca dei possibili effetti di corrosione elettrolitica delle strutture metalliche interrate (Acquedotti, metanodotti, gasdotti, ecc.) attribuibili alle correnti alternate per effetto delle correnti disperse dal circuito di trazione del 25 kV-50 Hz: al riguardo è stata anche avviata una sperimentazione in laboratorio ed in campo (la prima nel suo genere presso il sito pilota AV/AC al km 91 della Roma - Napoli);
- lavori di ricerca e sperimentazione con esperti di Italcertifer e del Politecnico di Milano inerenti la risoluzione di problemi inerenti l'interazione veicolo - binario, anche allo scopo di certificare nel migliore dei modi le caratteristiche e le prestazioni dell'infrastruttura e della linea di contatto, attraverso i rilievi eseguiti dai treni sperimentali.

### **Certificazione dello *Standard* per l'Interoperabilità**

Relativamente alla Certificazione dello *Standard* per l'Interoperabilità, l'impegno è stato orientato principalmente verso le seguenti attività:

- coordinamento del Gruppo di lavoro "*Operations*" per il Corridoio interoperabile Rotterdam - Genova;
- coordinamento del Gruppo di lavoro "*Harmonization*" per il Corridoio interoperabile Valencia - Budapest;
- revisione della STI (Specifica Tecnica Interoperabilità) esercizio Rete convenzionale in ambito *European Railway Agency* (ERA) (attività svolta per conto dell'Agenzia Nazionale della sicurezza delle Ferrovie);

- armonizzazione delle STI esercizio Rete convenzionale con la Direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità: punti 4.6 e 4.7 e relativi allegati relativi ai requisiti psico-attitudinali del personale di sicurezza (CER-ERA);
- revisione e aggiornamento delle norme ERTMS (specifiche 2.3.0.d e ERA DMI Document) in ambito EEIG ERTMS *Users Group*;
- feedback promosso dall'ERA sull'esercizio dell'ERTMS.

**Termine di approvazione del bilancio 2008 ai sensi dell'art.2364 c.c.**

Per tener conto delle esigenze legate al recepimento dei risultati delle società partecipate la Società ha deciso di avvalersi della facoltà di approvare il bilancio entro 152 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale come previsto dall'art. 9.2 dello Statuto.

**RAPPORTI CON PARTI CORRELATE**

el seguito sono rappresentati, in un tabella di sintesi, i principali rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con imprese controllate, imprese collegate, controllanti, altre imprese consociate, collegate di proprie controllate dirette ed indirette ed altre parti correlate. Sono anche evidenziati i rapporti con la società che esercita l'attività di direzione e coordinamento e con le società che sono sottoposte alla medesima attività di direzione e coordinamento.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
<b>Imprese controllate</b>		
TAV S.p.A.	Attività AV/AC, Organi sociali, oneri finanziari, debito da scissione, fitto locali uffici, servizi vari	Acconti per servizi, riaddebito costi attività AV/AC, deposito cauzionale locali uffici
Terminali Italia S.r.l.	Commerciali e diversi relativi alla gestione delle aree terminalistiche	
Nord Est Terminal S.p.A.	Commerciali e diversi per utilizzo aree terminalistiche	
Tiburtina Sviluppo Immobiliare	Realizzazione del progetto di sviluppo inerente la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della stazione Tiburtina di Roma nel rispetto della loro destinazione urbanistica e degli strumenti urbanistici tempo per tempo vigenti".	
Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A.	Gestione della partecipazione al capitale sociale della Società Galleria di Base del Brennero BBT SE e dell'eventuale diverso soggetto promotore della galleria ferroviaria di base del Brennero".	
<b>Imprese collegate</b>		
Italcertifer S.c.p.A.		Realizzazione di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari
LIF S.a.s.	Progettazione, studi, ricognizioni linea Torino-Lione	
Quadrante Europa S.p.A.	Gestione integrata e sviluppo dei servizi intermodali nell'interporto di Verona Quadrante Europa	
Network Terminali Siciliani	Commerciali e diversi per utilizzo aree terminalistiche	
FS Formazione S.p.A.		Commerciali e diverse per la formazione e la qualificazione tecnico professionale del personale impiegato nei trasporti ferroviari
Terminal Tremestieri S.r.l.	Gestione completa dell'approdo per navi destinate al traghettamento attraverso lo Stretto di Messina, sito in località Tremestieri del comune di Messina.	
<b>Controllanti</b>		
FS (a)	Finanziari: Conto corrente intersocietario. Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, sperimentazioni, locazioni Polizia ferroviaria, crediti fiscali	Finanziari: Conto corrente intersocietario. Commerciali e diversi: Licenze d'uso marchio, Consulenza di varia natura.

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

<b>Altre imprese consociate</b>		
Ferservizi S.p.A.(b)	Commerciali e diversi: per locazioni e alienazione dei beni immobili non strumentali	Commerciali e diversi: per attività di global service provider, servizi informatici, servizi amministrativi, amministrazione del personale, servizi di formazione, servizi per/di comunicazione, servizi per gli acquisti, facilities, ferrhotel, gestione amministrativa della ristorazione
Grandi Stazioni S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per la gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle principali stazioni	Commerciali e diversi: per la mancata liberazione di alcune aree occupate ai fini istituzionali e oneri condominiali
Cento Stazioni S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per la gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle 103 medie stazioni	Commerciali e diversi: per oneri condominiali
FS Sistemi Urbani S.r.l.		Commerciali e diversi per attività patrimoniali
Fercredit (b)		Commerciali e diversi: come cessionario di debiti verso fornitori
FS Logistica S.p.A. (b)		Commerciali e diversi per le attività relative al trasporto merci, logistica e trasporto rifiuti
SGT S.p.A. (b)	Commerciali e diversi per gestione terminali merci	
Serfer S.p.A. (b)	Commerciali e diversi per il pedaggio	Commerciali e diversi per servizi di manovra
Italferr S.p.A. (b)		Direzione, progettazione e controllo dell'esecuzione dei lavori di investimento nella rete
S.E.L.F. S.r.l.	Commerciali e diversi: per la manutenzione ordinaria e straordinaria degli elementi di impianto facenti parte della porzione di rete a trasmissione nazionale in locazione a SELF.	
Metropark S.p.A.	Commerciali e diversi: Locazione di aree, personale distaccato, prestazioni sanitarie	Commerciali e diversi: Progettazioni
Trenitalia S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per il pedaggio, i servizi di traghettamento; il consumo di energia elettrica i servizi appaltati di pulizia; per i servizi di manovra; le prestazioni sanitarie; le locazioni immobili e le prestazioni istituto sperimentale; le locazione officine ed asset idrici	Commerciali e diversi: per i servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto, per noleggio carri, per acquisto materiale rotabile, per manutenzione materiale rotabile; per trasporto merci e per i servizi di manovra.

(a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento (controllante diretta)

(b) Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a)

Di seguito si riportano inoltre i valori patrimoniali ed economici derivanti dai rapporti sopra indicati.

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## Rapporti commerciali e diversi

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2008					2008			
	Crediti	Ratei e Risconti attivi	Debiti	Ratei e Risconti passivi	Acquisti per investimenti	Costi		Ricavi	
						Costi della produzione	Oneri straordinari	Valore della produzione	Proventi straordinari
<b>Imprese controllate</b>	<b>541.510</b>	<b>-</b>	<b>57.327</b>	<b>-</b>	<b>86.188</b>	<b>43</b>	<b>782</b>	<b>49.628</b>	<b>567</b>
TAV SpA	540.900		57.322		86.188	42	782	48.677	567
Nord Est Terminal SpA	238		5			1		579	
Terminali Italia	372							372	
Tiburina Sviluppo Immobiliare SpA									
Tunnel Ferroviario del Brennero									
<b>Imprese collegate</b>	<b>2.517</b>	<b>-</b>	<b>13.022</b>	<b>-</b>	<b>1.741</b>	<b>3.772</b>	<b>-</b>	<b>1.502</b>	<b>13</b>
Italcertifer SepA	2.016		2.927		1.741	2.834		643	11
ITF Sas	457		9.242					830	
Quadrante Europa SpA	11							11	
Network Terminali Siciliani SpA	13		82					13	2
FS Formazione			545			449		4	
Terminal Tremestieri Srl	20		226			489		1	
<b>Controllanti</b>	<b>1.666.679</b>	<b>-</b>	<b>13.856</b>	<b>3.199</b>	<b>68.400</b>	<b>35.575</b>	<b>-</b>	<b>2.743</b>	<b>-</b>
Ferrovie dello Stato SpA	1.666.679		13.856	3.199	68.400	35.575		2.743	
<b>Altre imprese consociate</b>	<b>453.618</b>	<b>-</b>	<b>369.164</b>	<b>1.694</b>	<b>275.371</b>	<b>201.486</b>	<b>2.329</b>	<b>1.205.815</b>	<b>1.387</b>
Ferservizi SpA	2.775		33.135	2	2.415	75.621	51	1.841	112
Italcontainer SpA	24		1				34	47	15
FS Logistica	422		10.404		120	4.981	236	225	58
Serfer Srl	3.547		758	9	126	902	5	2.752	
Grandi Stazioni SpA	12.853		15.699		2.259	53.340	758	35.683	384
Cento Stazioni SpA	2.359		10.522	1.682	2.628	26.265	307	13.595	19
Fercredit SpA	22		164.669			51		4	
Italferr SpA	383		82.457		267.638	645	10	957	3
Metropark SpA	1.432		176		155	23		1.385	
Sogin Srl	91		37			43			
Sita SpA	174		33		30	83	1	198	8
Cemat SpA	1.754		1.060			244	23	1.956	37
SGT SpA	477							404	2
Trenitalia SpA	423.081		49.495			39.288	904	1.139.433	749
Ferport Srl	17							18	
Ferport Napoli Srl	2							4	
Ts Logistik	162							140	
Tevere Tpl	11							19	
Italia Logistica	303			1				95	
FS Sistemi Urbani Srl	57		718					57	
SFLP SpA	3.672							7.002	
<b>Collegate di controllate</b>	<b>314</b>	<b>-</b>	<b>149</b>	<b>9</b>	<b>-</b>	<b>38</b>	<b>-</b>	<b>924</b>	<b>164</b>
BBF SpA	314		149	9		38		924	164
<b>TOTALE</b>	<b>2.664.638</b>	<b>-</b>	<b>453.518</b>	<b>4.902</b>	<b>431.700</b>	<b>240.914</b>	<b>3.111</b>	<b>1.260.612</b>	<b>2.131</b>

**Rapporti finanziari**

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2008		2008		
	Imm.ni Finanz.	Crediti	Ratei e Risconti attivi	Oneri	Proventi
<b>Imprese controllate</b>	<b>1.400.167</b>	-	-	-	-
TAV SpA	1.400.167				
...					
<b>Controllanti</b>	-	<b>44.537</b>	<b>42</b>	<b>964</b>	<b>22.016</b>
Ferrovie dello Stato SpA		44.537	42	964	22.016
<b>consociate</b>	-	-	-	-	-
Serfer Srl					
Ferservizi SpA					
Cento Stazioni SpA					
Italia Logistica					
<b>Collegate di controllate</b>	-	-	-	-	-
BBT SpA					
<b>TOTALE</b>	<b>1.400.167</b>	<b>44.537</b>	<b>42</b>	<b>964</b>	<b>22.016</b>

## ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

### T.A.V. S.P.A. (100%)

TAV ha come scopo la progettazione e costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie costituenti il Sistema Alta Velocità. Lo sfruttamento economico di tali linee e delle infrastrutture è trasferito, in forza della Convenzione RFI/TAV del 9 dicembre 2003, a RFI in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale: la modalità individuata per il trasferimento è la scissione.

L'esercizio 2008, che si è chiuso con un risultato pari a zero in coerenza con lo scopo sociale della società, può considerarsi caratterizzato dai seguenti elementi.

### FATTI DI MAGGIOR RILIEVO

- Come ampiamente descritto nei principali eventi dell'anno, il 1° gennaio è divenuta efficace, a favore di RFI, la scissione dei rami d'azienda denominati Nodo di Napoli, Nodo di Roma, Nodo di Bologna e Tratta Modena-Bologna, che ha comportato una riduzione del capitale sociale di euro 180.709.056 e della riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale di euro 5.741.462, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 29 dicembre 2007.
- In data 16 luglio 2008, come meglio descritto nei principali eventi dell'anno, è stato stipulato con la Capogruppo un prestito intercompany di € 800 milioni che ribalta a TAV, così come ad RFI, i termini e le condizioni di un contratto di finanziamento - stipulato con la Riunione Temporanea di Concorrenti composta da Cassa Depositi e Prestiti S.p.A e Dexia Crediop S.p.A - per far fronte al fabbisogno finanziario originato dagli investimenti della linea Torino-Milano-Napoli.
- Il 14 dicembre è entrata in esercizio la tratta Alta Velocità/Alta Capacità Milano – Bologna, che ha rappresentato uno dei momenti più significativi ed importanti nella storia della Società, come descritto nei principali eventi dell'anno.
- Conseguentemente, come ampiamente descritto nei principali eventi dell'anno, il 24 dicembre è stato stipulato l'atto di scissione parziale a favore di RFI della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Milano – Bologna con efficacia 1° gennaio 2009. Il valore del patrimonio netto assegnato a RFI è pari ad € 804.165.567 di cui € 673.779.638 quale capitale sociale e € 130.385.929 quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale.
- Nel corso dell'esercizio sono stati incassati crediti IVA per complessivi (capitale ed interessi) € 141 mila, nonché crediti per imposte dirette degli anni 1995 e 1997 per un totale di € 835 mila comprensivo della quota interessi.

Inoltre sono proseguiti i lavori su tutte le tratte ormai vicino alla soglia del novantacinque per cento la Bologna-Firenze e poco oltre il novanta per cento la Novara-Milano. Queste due tratte, insieme alla parte terminale della Roma-Napoli (lato Napoli) entreranno in esercizio nel corso del 2009 con conseguente pieno conseguimento dell'obiettivo della Società.

Il valore delle opere realizzate durante l'anno si è ridotto rispetto ai livelli degli esercizi precedenti a seguito dell'ormai imminente completamento del progetto Alta Capacità/Alta Velocità e si è attestato su 1,5 miliardi di euro.