

ammortamento e la durata dell'operazione coperta ed ha la finalità di trasformare sinteticamente debiti originariamente accessi a tasso variabile in debiti a tasso fisso le cui caratteristiche sono evidenziate nella sezione "Altre informazioni" della Nota Integrativa al conto economico.

## **FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO**

### **Febbraio**

#### **Aggiornamento annuale del Contratto di Programma 2007-2011**

Con nota n.5465 del 10 febbraio il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha prorogato di 30 giorni il termine contrattuale fissato al 31 gennaio 2009 per l'aggiornamento del Contratto di Programma, al fine di definire d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, gli aspetti rilevanti evidenziati nel confronto tecnico avviato con RFI relativi principalmente alla definizione degli stanziamenti disponibili per gli investimenti infrastrutturali e alla loro allocazione.

Con nota del 26 febbraio, non essendo intervenuti elementi di novità e perdurando l'incertezza circa la destinazione delle risorse recate dal Decreto Legge 185/2008, RFI ha chiesto al MIT di stabilire nuovi termini per la condivisione e la formalizzazione dello schema contrattuale.

#### **Interventi sul capitale sociale**

In data 31 gennaio 2009 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.

Pertanto il capitale sociale sottoscritto e versato al 24 gennaio 2009 è pari ad 32.591.275.131 euro.

#### **Linea Parma – La Spezia**

In data 2 febbraio 2009 è stato sottoscritto a Collecchio, da RFI e dalle Amministrazioni comunali di Parma e Collecchio, l'accordo per l'eliminazione definitiva di 15 passaggi a livello. L'eliminazione dei passaggi a livello avverrà grazie alla realizzazione di un cavalcaferrovia, un sottopasso ciclo-pedonale e nove sottovia carrabili, oltre alle relative opere viarie di collegamento. I dettagli di questi interventi, definiti e concordati con Amministrazioni locali e Regione Emilia Romagna, sono stati approvati in Conferenza di Servizi. Sono in corso le attività per l'appalto delle opere, che avverrà con procedura di Appalto Integrato il cui bando sarà pubblicato a metà del mese di febbraio. La durata dei lavori sarà di circa 3 anni, compresa la fase di progettazione esecutiva; l'investimento a carico di Rete Ferroviaria Italiana è di circa 20 milioni di euro.

#### **Incidente di Crevalcore**

In data 12 febbraio 2009 è stata fatta la richiesta di assoluzione del PM Enrico Cieri per Mauro Moretti, all'epoca dei fatti amministratore delegato di RFI e attualmente AD del Gruppo

Ferrovie dello Stato, e per altri nove dirigenti delle FS, tra cui l'attuale AD di RFI, imputati per il disastro ferroviario di Crevalcore. Nello scontro fra i due treni, avvenuto il 7 gennaio 2005 sulla linea Bologna – Verona, morirono 17 persone.

La richiesta e' stata formulata nel giudizio abbreviato davanti al Gup Andrea Scarpa. Prossime udienze il 3 marzo e il 2 aprile, data in cui il giudice dovrebbe ritirarsi per la sentenza.

### **Linea Genova – Ventimiglia, completato lo scavo della galleria Gorleri**

Il 19 febbraio 2009 è stato completato lo scavo della galleria Gorleri, opera che con i suoi 3 km di lunghezza è il tunnel più lungo compreso nei lavori di raddoppio della linea Genova – Ventimiglia. Gli interventi per il raddoppio fra Andora e San Lorenzo sono arrivati ad oggi al 60% di avanzamento, per un investimento complessivo di oltre 500 milioni di euro.

Nell'abbattimento dell'ultimo diaframma è stata utilizzata una fresa attrezzata con cutter da roccia della lunghezza di 158 metri. I lavori hanno riguardato lo scavo di un tunnel di oltre 11 metri di diametro completo del rivestimento interno. La velocità media di avanzamento è stata di circa 15 metri al giorno, ben 5 volte superiore rispetto alla metodologia di scavo tradizionale. La macchina è stata azionata da 65 tecnici, al lavoro tutti i giorni in 3 turni continuativi sulle 24 ore.

Il nuovo tracciato di 19 Km, di cui circa l'84% in galleria, permetterà di far sfrecciare i treni fino a 200 Km/h in totale sicurezza grazie al sistema di marcia SCMT, e con la sua entrata in funzione, prevista per il 2012, si svilupperà interamente a monte dell'attuale linea con fermate a Imperia, Diano e Andora.

### **Rimborso dei crediti IVA**

Con valuta 4 febbraio 2009 Ferrovie dello Stato ha incassato il credito IVA relativo all'anno 2005. La quota di competenza di RFI è pari a 95.624 mila euro.

In data 24 febbraio 2009 Ferrovie dello Stato ha incassato il credito IVA relativo all'anno 2006. La quota che sarà riversata a RFI nell'ambito della procedura IVA di Gruppo è pari a 310.546 mila euro.

### **Marzo**

#### **Seduta CIPE del 6 marzo 2008**

Nel corso della seduta del 6 marzo c.a il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha dato il via libera a un piano di investimenti in opere infrastrutturali per 17,8 miliardi di euro, con una quota rilevante destinata allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie.

Sono infatti 2,75 i miliardi destinati agli interventi ferroviari, soprattutto per l'Alta Velocità.

Queste le opere finanziate:

- tratta Brescia-Treviglio dell'Asse AV/AC Milano-Verona;
- asse AV/AC (Terzo Valico) Milano-Genova, prima fase;
- oneri ambientali pregressi della linea AV/AC Firenze-Bologna;
- asse ferroviario Pontremolese, primo stralcio.

Tra gli investimenti ferroviari, rientra anche lo stanziamento di 1,3 miliardi di euro per l'avvio dei lavori di costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina, il cui costo totale è previsto di 6,1 miliardi di euro.

## EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Lo scenario di riferimento della Società è caratterizzato da due significativi elementi di “discontinuità”:

- un rilevante taglio nelle risorse pubbliche tanto per la gestione ordinaria che per gli investimenti rispetto all'anno 2008. Il Decreto Legge n. 112 del 25 giugno 2008, convertito con legge n. 133 del 6 agosto 2008, recante “Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria”, le cui disposizioni comprendono le misure necessarie e urgenti per attuare, a decorrere dalla seconda metà dell'esercizio finanziario 2008, un intervento organico diretto a conseguire, unitamente agli altri provvedimenti indicati nel Documento di programmazione economica e finanziaria per il 2009, definiti obiettivi di indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche centrali e del rapporto tra debito pubblico e PIL per il triennio 2009-2011, evidenzia un livello di stanziamenti per i Servizi di Infrastruttura, recepito della Legge di Bilancio dello Stato per l'anno 2009 segnatamente per l'anno 2009, inferiore per circa 180 mln di euro rispetto a quello dell'anno precedente.

Lo stesso decreto legge ha operato riduzioni sugli stanziamenti di cassa per le attività di investimento a “legislazione vigente” per il periodo 2009-2011 per un importo complessivo pari a 3.561 milioni di euro.

Tale definanziamento è il risultato di quanto disposto dall'articolo 60 commi 1 e 10 del decreto stesso che ha ridotto le dotazioni finanziarie recate dalla Legge Finanziaria 2008 le quali comprendevano anche la quota resa indisponibile per l'anno 2009 dai commi 507 e 508 della Legge 27 dicembre 2006 n.296 (Legge Finanziaria 2007).

- una notevole riduzione nella domanda di tracce per la Rete Tradizionale da parte di Trenitalia legata sia a minori risorse pubbliche da quest'ultima ricevute dallo Stato per i servizi di trasporto contribuiti sia ad una profonda riorganizzazione dell'offerta: la domanda di tracce passeggeri media e lunga distanza passa da 79,2 dell'anno 2008 a 68,6 mln di TreniKM dell'anno 2009 a fronte di un incremento della domanda di tracce AC/AV che, anche per effetto dell'entrata in esercizio della Milano-Bologna passa da 2,35 a 6,7 mln di treni Km; la domanda di tracce Cargo passa rispettivamente da 52,3 a 42,6 mln di TreniKM.

La problematica della scarsità e dell'incertezza delle risorse finanziarie pubbliche necessarie per il proseguimento del Piano degli investimenti della Società così come contrattualizzato nell'ambito del Contatto di Programma 2007-2011 con lo Stato nonché per il finanziamento dei Servizi di Infrastruttura che il Gestore presta allo Stato è ancora un nodo centrale e condiziona l'evoluzione della gestione della Società.

Sotto il profilo della gestione corrente tali ridotti stanziamenti, da una parte non consentono la finalizzazione del Contratto di Programma – Lato Servizi per il triennio 2009-2011 tra la società ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, senza causare un ulteriore impatto

negativo sul conto economico della società per effetto delle imposte sul valore aggiunto (ipotizzabili pari al 20% dello stanziamento stesso), e dall'altra prefigurano uno squilibrio finanziario le cui possibilità di recupero appaiono del tutto incerte.

Per quanto attiene al piano degli investimenti, il significativo taglio di risorse finanziarie nel triennio ha portato la Società ad assumere un approccio prudente con riferimento all'avanzamento economico delle relative attività dei prossimi anni rispetto a quanto previsto dall'aggiornamento 2008 del Contratto di Programma 2007-2011.

La dinamica delle attività di investimento della Società, caratterizzata dall'assunzione di impegni pluriennali nei confronti dei terzi fornitori, rende infatti necessario che lo Stato assicuri non solo la certezza delle risorse finanziarie contrattualizzate per mezzo del Contratto di Programma (stanziamenti di competenza), ma anche la sincronia finanziaria tra lo stanziamento e l'erogazione dei contributi necessari per il pagamento degli investimenti.

L'approccio societario è finalizzato a salvaguardare gli impegni già assunti nei confronti di terzi per le attività di investimento ed a strutturare un piano di avanzamento complessivo delle attività sostenibile sulla base delle risorse disponibili in un'ottica almeno triennale (2009-2011), collocando il definanziamento per gli aspetti di competenza sulle attività di investimento non ancora rese operative dalla Società ed in particolare connesse a progetti di investimenti regolati nell'ambito del Contratto di Programma vigente all'interno delle tabelle B, C, e D. Tale percorso, in via di condivisione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito dell'aggiornamento del Contratto stesso per l'anno 2009, appare sostanzialmente fattibile.

Sul fronte delle risorse aggiuntive necessarie, il decreto legge 185/2008 (convertito con legge n. 2 del 2009) all'articolo 25 comma 1 ha istituito un fondo indistinto per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato pari a 960 milioni di euro per l'anno 2009 e all'articolo 21 comma 1 ha autorizzato contributi quindicennali per un valore nominale di 3.150 mln di euro per la realizzazione delle opere strategiche di cui alla legge 443/2001 (legge obiettivo). Al momento risultano stanziati a favore di RFI una quota pari a 2.737,5 mln di euro a valore nominale a valere sull'articolo 21 citato, deliberati dal CIPE nella seduta del 6 marzo 2009 indistintamente per i seguenti progetti di investimento:

- Treviglio Brescia della tratta AC/AV Milano-Verona
- 3° Valico dei Giovi della Tratta AC/AV della Milano-Genova
- Asse ferroviario Pontremolese I° stralcio

oltre, presumibilmente, ad una quota delle opere connesse all'EXPO 2015 nell'ambito di uno stanziamento pari a 1.510 milioni di euro, sempre a valere sull'articolo 21 citato, comprendente un rilevante numero di interventi connessi a reti di trasporto e sistemi metropolitani.

Gli effetti connessi alla disponibilità di risorse finanziarie non sufficienti per la realizzazione delle opere, come risultano quelle deliberate dal CIPE per i progetti indicati, richiedono la

messa a punto di programma di azioni in stretto coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti nel rispetto delle logiche del Contratto di Programma 2007-2011.

A tal fine il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha dato vita ad uno specifico tavolo di confronto sistematico riservato a tutti gli attori coinvolti nell'attuazione del quadro programmatico disegnato dalla delibera CIPE del 6.3.2009 che sarà adeguatamente presidiato dal Gruppo Ferrovie dello Stato al fine di definire compiute linee di azione per i progetti di investimento ferroviari.

Non risulta invece stanziata alcuna competenza per le attività di manutenzione straordinaria necessarie nell'anno 2009 per le attività 2009-2010 della società, rimanendo disatteso, allo stato attuale, l'impegno assunto dal Ministro delle Infrastrutture e dal Ministro dell'Economia e delle Finanze con nota congiunta del 31.10.2007, in occasione della sottoscrizione del Contratto di Programma 2007-2011 intervenuta in pari data, secondo il quale i Ministri avrebbero reso disponibili ad RFI le risorse necessarie per la realizzazione del programma quinquennale (2007-2011) di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria.

Nell'ambito del tavolo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'aggiornamento annuale 2009 del Contratto di Programma sono in fase di valutazione possibili azioni che consentano almeno di garantire la copertura di competenza delle attività di manutenzione straordinaria che trovano esecuzione nell'anno 2009.

Nel corso dell'anno, in accordo con la Capogruppo, dovrà essere attivata ogni possibile azione nei confronti dei Ministeri competenti al fine di ottenere ulteriori risorse dallo Stato tanto per la gestione corrente che per le attività di investimento con particolare riferimento alla manutenzione straordinaria.

La stabilizzazione della struttura dei ricavi della Società che deriverebbero dalla sottoscrizione del Contratto di Programma – Lato servizi, possibile in presenza di un incremento degli stanziamenti pubblici, appare un obiettivo irrinunciabile tanto sotto il profilo economico e, pertanto, di rispetto del dettato del Dlgs 188/2003, quanto sotto profilo della definizione del relativo adeguato dimensionamento industriale della Società.

In considerazione del fatto che RFI vanta nei confronti dello Stato ingenti somme a credito, dallo stesso formalmente riconosciute, la Società sarà impegnata ad identificare, in coordinamento con la Capogruppo, i migliori strumenti attuativi per un pronto realizzo di cassa di tali risorse che possano in parte stemperare le criticità finanziarie dell'anno 2009.

Sotto il profilo industriale, sulla base dei presupposti indicati, la società ha individuato le linee di azione cui uniformare la gestione corrente al fine di contenere gli effetti connessi al mutato quadro della finanza pubblica e incentrate, da una parte, sul dimensionamento dell'azienda in coerenza con il livello di risorse pubbliche disponibili e, dall'altra, sul proseguimento del processo di efficientamento delle risorse necessarie allo svolgimento dell'attività di impresa.

Tale processo ha già consentito di valutare, nei primi mesi dell'anno 2008, in misura ridotta (di circa 110 milioni di euro) rispetto a quanto previsto dal Piano 2007-2011, il corrispettivo per i Servizi di infrastruttura da contrattualizzare con lo Stato.

Ulteriori azioni sono in valutazione a valle delle evidenze degli stanziamenti dello Stato per la gestione corrente dell'anno 2009, come detto fortemente ridotti rispetto a quelli del 2008, unitamente a quelle connesse alla flessione della domanda da parte delle imprese ferroviarie; in particolare le ulteriori azioni sono incentrate sul dimensionamento dei servizi di manovra, di traghettamento e sulla revisione del modello organizzativo della manutenzione delle linee degli impianti.

Intensa prosegue l'azione per cogliere tutte le opportunità di efficientamento derivanti dalla messa in funzione delle nuove tecnologie connesse alla circolazione ferroviaria che, unitamente alle altre azioni, ha consentito alla società di conseguire i risultati di riduzione delle consistenze previste nel piano 2007-2011 nell'anno 2011 già alla fine dell'anno 2008.

Per quanto riguarda il tema del progetto Alta Velocità - Asse Torino-Milano-Napoli, come noto, la copertura del costo complessivo di investimento del progetto sarà assicurata mediante ricorso al mercato finanziario per la quota non coperta dalle risorse finanziarie stanziare dello Stato e dai contributi dell'Unione Europea, in misura compatibile con la redditività che la gestione dell'investimento potrà assicurare; è attualmente in corso la definizione di tempi, valori e modalità del ricorso al mercato, per consentire a breve l'avvio delle attività necessarie per addivenire ad un quadro definito delle aggiuntive risorse occorrenti per completare il progetto.

Per quanto attiene alle risorse finanziarie dello Stato per tale progetto, i provvedimenti normativi contenuti nelle Leggi Finanziarie 2006 e 2007 hanno definito le modalità di contribuzione dello Stato al completamento del progetto, peraltro recepite nel già menzionato Contratto di Programma 2007-2011 firmato tra le parti; non sono state introdotte riduzioni di risorse nell'ambito del già menzionato Decreto Legge 112/2008.

Sotto il profilo del quadro normativo e regolamentare particolare rilevanza rivestono per il Gestore dell'Infrastruttura il completamento dei seguenti processi avviati nei passati mesi:

A) il completamento del passaggio delle competenze da RFI all'Agenzia Nazionale della Sicurezza delle Ferrovie, già in parte attuato con il verbale del 6 giugno tra RFI e Il Gruppo FS e con il relativo Decreto Dirigenziale 2043 del 10 giugno 2008.

In particolare in relazione a quanto previsto dal Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n.162 ed alla luce di quanto conseguentemente definito con il citato verbale n1°, in attuazione della Convenzione Ministero dei trasporti-RFI del 21 maggio 2008, dovrà essere completato da RFI il trasferimento all'Agenzia delle seguenti ulteriori competenze:

- autorizzazione alla messa in servizio di materiale rotabile in relazione ai sottosistemi di bordo sviluppati da RFI;
- autorizzazione alla messa in servizio dei rimanenti sottosistemi interoperabili (al momento solo il materiale rotabile è di competenza dell'Agenzia);
- verifica di conformità dei componenti di interoperabilità dei rimanenti sottosistemi;
- attività di omologazione dei rimanenti sottosistemi;
- attività ispettiva sul Gestore dell'Infrastruttura.

B) la finalizzazione del processo di confronto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la definizione, tramite emissione da parte del Ministero stesso dei relativi decreti attuativi dell'articolo 17 comma 1 e comma 11 del Decreto Legislativo 188/2003, del sistema delle regole che, rispettivamente, disciplinano il quadro per l'accesso all'infrastruttura, i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità, per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi, nonché le regole in materia di fornitura e gestione dei servizi di cui all'art. 20 del medesimo D.lgs e, disciplinano, la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi di cui all'art. 20 del Decreto Legislativo, in tutti i casi di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi delle vigenti disposizioni.

La definizione di tale quadro regolamentare consentirà alla Società di definire il proprio assetto industriale, con particolare riferimento all'organizzazione dei servizi di cui all'articolo 20 del D.lgs 188/2003 nonché i principi alla base della definizione dei relativi prezzi e dei meccanismi di adeguamento alle dinamiche inflative nel rispetto dell'equilibrio economico sancito, per il Gestore dell'Infrastruttura, dal decreto Legislativo citato.

Il Gestore dell'infrastruttura, nell'ambito dei più ampi interventi di razionalizzazione dell'assetto organizzativo del Gruppo finalizzati al suo risanamento e sviluppo previsti dal Piano di Impresa 2007-2011, prosegue con l'analisi puntuale del proprio patrimonio onde individuare i beni strettamente strumentali all'esercizio ferroviario (processo di *rightsizing* dell'infrastruttura) e all'esercizio d'impresa in coerenza con la missione indicata dalla legge 188/2003.

Nel corso dell'anno 2008, come ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione, la società ha portato a compimento ulteriori cinque operazioni di scissione societaria verso società del Gruppo e Capogruppo stessa costituendo i presupposti per la migliore valorizzazione dei relativi asset da parte delle società beneficiarie e non strumentali alla missione del Gestore.

D'altra parte, coerentemente con il completamento delle diverse porzioni del Sistema AC/AV dell'asse Torino-Milano-Napoli e la relativa messa in esercizio che nell'anno 2009 vedrà il complemento dell'asse quadruplicato con l'entrata in funzione della Bologna – Firenze, della Novara – Milano e della Gricignano-Napoli, la società, in continuità con gli anni passati, acquisirà dalla controllate TAV, tramite altrettante operazioni di scissione societaria, gli asset funzionali alla propria attività di Gestore al fine della gestione e dello sfruttamento commerciale.

La disponibilità della completa infrastruttura ferroviaria quadruplicata dell'Alta Velocità/Alta capacità sull'Asse Torino-Milano-Napoli costituisce la più significativa sfida che dovrà essere interamente colta dalla Società sotto il profilo dell'organizzazione e della qualità dell'offerta di servizi, anche e soprattutto sulla rete tradizionale.

Il risultato d'esercizio positivo registrato nell'anno 2008 pur confermando la solidità industriale della società e dare conto degli sforzi compiuti nel corso degli ultimi anni sotto il profilo dell'efficientamento della gestione impone un sempre più intenso dialogo con le istituzioni finalizzato a stabilizzare normativamente e contrattualmente il sistema di rapporti con il Gestore dell'Infrastruttura.

## PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2008, evidenzia un utile netto di euro 38.926.728,58.

Si propone di destinare:

- il 5% dell'utile alla riserva legale;
- un importo di 139.223,35 euro derivante dall'adeguamento delle partite monetarie in valuta estera al cambio del 31 dicembre 2008 e non realizzate alla suddetta data, alla riserva di allineamento cambi;
- il residuo importo a utili da riportare a nuovo.

*Roma, 31 marzo 2009*

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE PER IL BILANCIO DI ESERCIZIO 2008  
ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI AI SENSI DELL'ART. 2429 C.C.**

Signori Azionisti,

i fatti che hanno caratterizzato la gestione dell'esercizio 2008 sono ampiamente descritti nella "Relazione sulla gestione" redatta dagli amministratori; assumono una particolare rilevanza, ad avviso del Collegio, i seguenti accadimenti:

- Disposizioni recate dal decreto legge 25 giugno 2008, n. 112 convertito, con modificazioni, nella legge 6 agosto 2008, n. 133 in ordine sia alla riduzione dei trasferimenti erariali e dei connessi effetti sul Contratto di programma 2007-2011 che al proseguimento con RFI SpA dei rapporti convenzionali stipulati da TAV SpA con i General Contractor in data 15 ottobre 1991 e in data 16 marzo 1992 per la costruzione delle tratte AV/AC;
- Aggiornamento del Contratto di Programma 2007-2011, parte Investimenti, con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Scissioni parziali di RFI a favore di: FS Sistemi Urbani s.r.l. (1^ e 2^ fase), Ferrovie dello Stato SpA, FS Logistica SpA (2^ fase);
- Scissione parziale di TAV SpA verso RFI SpA del ramo d'azienda denominato "Tratta AV/AC Milano-Bologna lotti funzionali 1^, 3^ ed ultima porzione del 2^";
- Istituzione del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili ex lege n. 262/2005;
- Trasferimento all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie delle competenze in capo a RFI inerenti la sicurezza della circolazione;
- Acquisto partecipazione della Società Terminali Italia dalla Società CEMAT

**Attività di vigilanza**

Nel corso dell'esercizio 2008 il Collegio Sindacale ha svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge, tenendo presenti anche i principi di comportamento raccomandati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri. Al riguardo, si dà atto che le adunanze dell'Assemblea dei soci e le sedute del Consiglio di Amministrazione si sono svolte nel rispetto delle norme legislative e statutarie che ne disciplinano il funzionamento; nel corso di queste ultime il Collegio ha formulato le proprie considerazioni con particolare riferimento ai principi di corretta amministrazione e di economicità della gestione. L'Amministratore Delegato, ai sensi di quanto stabilito dall'art. 2381 c.c. ha fornito periodicamente notizie sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione nonché sulle operazioni di maggior rilievo effettuate dalla Società e dalle sue controllate, con particolare riferimento agli investimenti relativi alla rete AV/AC, nonché alla evoluzione della situazione finanziaria.

Nel corso delle riunioni periodiche tenute dal Collegio ai sensi dell'art. 2404 c.c. sono state effettuate verifiche documentali, esaminata la documentazione amministrativa e contabile assumendo anche informazioni dai Responsabili di funzioni aziendali su talune problematiche.

Nel corso degli incontri con la Società di revisione "PricewaterhouseCoopers SpA", diretti allo scambio di informazioni non sono emersi fatti censurabili. Riguardo alla consistenza raggiunta dagli accantonamenti per rischi ed oneri, tali da influenzare in misura considerevole il risultato di esercizio, la società predetta ne ha assicurato il costante monitoraggio.

Nello svolgimento della vigilanza sull'assetto del sistema di controllo interno, sono state acquisite informazioni dal Responsabile della funzione ed espresse valutazioni in occasione delle diverse riunioni del Collegio; sono state altresì acquisite notizie in ordine all'attività dell'Organismo di Vigilanza di cui al D.L.vo n. 231/2001 svolta per l'anno 2008.

Informiamo, infine, che nel corso dell'attività di vigilanza non sono state presentate denunce ex art. 2408 c.c. o esposti, così come non sono emerse omissioni, fatti censurabili o irregolarità tali da richiedere una menzione nella presente Relazione.

#### Analisi del risultato dell'esercizio 2008

Per quanto riguarda l'esercizio 2008, la gestione evidenzia un risultato positivo di 38,927 milioni di euro al netto delle imposte.

Il Consiglio di Amministrazione nella Nota Integrativa, ha illustrato i criteri di valutazione delle varie poste contabili ed ha fornito le indicazioni richieste dalla normativa sia sullo Stato Patrimoniale che sul Conto Economico.

Lo Stato patrimoniale si riassume nei seguenti valori:

|                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| <b>ATTIVITA'</b>        |                        |
| Immobilizzazioni nette  | Euro 64.520.131.254    |
| Attivo circolante       | Euro 6.214.366.061     |
| Ratei e risconti attivi | <u>Euro 18.080.282</u> |
| Totale attività         | Euro 70.752.577.597    |

|                          |                         |
|--------------------------|-------------------------|
| <b>PASSIVITA'</b>        |                         |
| Patrimonio netto         | Euro 33.075.344.365     |
| Fondi per rischi e oneri | Euro 26.438.187.491     |
| Fondo T.F.R.             | Euro 1.078.017.165      |
| Debiti                   | Euro 10.005.949.944     |
| Ratei e risconti passivi | <u>Euro 155.078.632</u> |
| Totale passività         | Euro 70.752.577.597     |

**CONTI D'ORDINE** Euro 33.926.129.944

Il risultato di esercizio trova corrispondenza nel Conto Economico così riassunto:

|  |                    |
|--|--------------------|
| <b>CONTO ECONOMICO</b>                       |                    |
| Valore della produzione                      | Euro 3.949.345.391 |
| Costi della produzione                       | Euro 4.068.583.519 |
| Proventi e oneri finanziari                  | Euro 711.350       |
| Rettifiche di valore di Attività Finanziarie | Euro (2.275.135)   |
| Proventi e oneri straordinari                | Euro 186.708.641   |
| Risultato prima delle imposte                | Euro 65.906.728    |
| Imposte sul reddito                          | Euro 26.980.000    |
| Utile di esercizio                           | Euro 38.926.728    |

Dai fondamentali saldi del conto economico si evince che il positivo risultato della gestione ha determinato un MOL di 53,7 milioni, il risultato ante imposte è stato di 65,9 milioni con l'utile netto di 38,9 milioni, in crescita del 130% rispetto all'anno 2007. Il risultato operativo, invece, ancorché negativo (-119,2 milioni) evidenzia un significativo miglioramento rispetto a quello (-175,2 milioni) fatto registrare nel decorso esercizio.

Da una analitica lettura dei dati economici emerge una crescita dei ricavi delle vendite e delle prestazioni (+ 62,3 milioni) dovuta, essenzialmente, all'aumento dei ricavi per pedaggio e prestazioni infrastrutturali dei "servizi di manovra", derivante dalla scissione parziale del corrispondente ramo d'azienda dalla Società scissa Trenitalia SpA a beneficio di RFI SpA. Peraltro l'incremento del valore della produzione (+111,1 milioni) deriva prevalentemente dal favorevole andamento dei predetti ricavi delle vendite (+ 62,3 milioni) che, unitamente alla crescita fatta registrare dai proventi immobiliari e da alcune ulteriori componenti degli altri ricavi e proventi (complessivamente + 97,7 milioni), neutralizza la flessione dei ricavi per contributi in conto esercizio (- 67,6 milioni).

Dal lato dei costi, va rilevato un incremento di circa il 17% di quelli per l'acquisto di materie prime, sussidiarie e di consumo oltre ad una lievitazione del costo del lavoro, complessivamente solo in parte attenuato dalla flessione fatta registrare da talune altre componenti dei costi della produzione. Tra le voci sotto il MOL emergono, in particolare, i minori accantonamenti netti che, unitamente all'incremento fatto registrare dal saldo dei proventi ed oneri diversi, ha consentito di neutralizzare il minor apporto delle componenti straordinarie nette, con un miglioramento complessivo di 90,4 milioni rispetto all'anno 2007.

#### Conclusioni

Dall'esame della documentazione prodotta, il Collegio ha potuto verificare la generale conformità del bilancio alle norme di legge che ne disciplinano la formazione ed ai fatti di cui si è avuta conoscenza nel corso dell'espletamento dei propri compiti; la Relazione sulla gestione risulta coerente con le disposizioni che ne regolano la materia e rappresenta in modo esauriente i fatti principali che hanno caratterizzato la gestione e il risultato dell'esercizio 2008, tenuto anche conto di quanto contenuto nella Nota Integrativa per quanto previsto dall'art. 2428 del c.c..

Pur possedendo partecipazioni di controllo, la Società non ha predisposto il bilancio consolidato avvalendosi al riguardo dell'esonero previsto dall'art. 27, comma 3, del D.L.vo n. 127/1991 atteso che detto bilancio sarà redatto dalla controllante "Ferrovie dello Stato SpA". Il Collegio dà atto, inoltre, che ai sensi dell'art. 2497 bis c.c. sono stati riportati nella Nota Integrativa i dati essenziali dell'ultimo bilancio della "Ferrovie dello Stato SpA" che esercita su RFI SpA l'attività di direzione e coordinamento.

Nella redazione del bilancio gli amministratori non hanno fatto ricorso alla deroga prevista dall'art. 2423, quarto comma, del c.c..

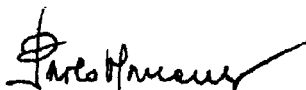
Ai sensi dell'art. 2426, punto 5, del c.c. è stato espresso il consenso all'iscrizione nell'attivo patrimoniale dei costi di ricerca e sviluppo.

Considerato anche le risultanze dell'attività svolta dall'organo preposto al controllo contabile che ad oggi, relativamente al progetto di bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2008 non ha segnalato al Collegio sindacale anomalie e/o evidenze significative e tenuto conto, altresì, dell'attestazione prodotta dall'Amministratore Delegato e del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari in data 31 marzo 2009, il Collegio sindacale esprime parere favorevole in merito all'approvazione del bilancio di esercizio 2008 ed alle proposte di destinazione dell'utile di esercizio così come predisposte dal Consiglio di Amministrazione.

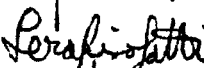
Roma, 8 aprile 2009

#### IL COLLEGIO SINDACALE

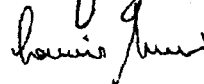
Dott. Paolo Marcarelli – Presidente



Prof. Avv. Serafino Gatti – Sindaco effettivo



Dott. Carmine Summa – Sindaco effettivo



PAGINA BIANCA