

RAPPORTO CON I CLIENTI

Generalità

Il mercato di riferimento di RFI, quale Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale ai sensi del D.Lgs. 188/2003, è costituito da Imprese Ferroviarie e da soggetti Richiedenti; in quest'ultima fattispecie, oltre alle Imprese Ferroviarie, Regioni e Province Autonome, rientrano anche "persone fisiche o giuridiche con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di servizi di trasporto ferroviario, che non svolgano attività di intermediazione (D.Lgs. 188/2003 art. 3 b)". L'oggetto del rapporto contrattuale è costituito nel primo caso dalle tracce orarie e servizi – Contratto di utilizzo dell'infrastruttura con durata non superiore al periodo di validità di un orario di servizio, nel secondo caso dalla capacità di infrastruttura espressa in termini generali ovvero di volumi complessivi e non di dettaglio – Accordo Quadro con durata pluriennale.

Nel corso del 2009, in linea con il disposto dell'art. 9 del D.Lgs. 188/2003, alcune licenze già concesse ad Imprese Ferroviarie (IF) sono state "revocate", facendo scendere il numero totale a 47.

Pertanto, relativamente alle IF, al 31 dicembre 2009 il mercato presenta:

- n. 47 licenze rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- n. 28 IF operative sulla rete nazionale;
- n. 35 contratti di utilizzo dell'infrastruttura, così suddivisi:
 - n. 20 contratti di utilizzo per lo svolgimento del traffico merci;
 - n. 14 contratti di utilizzo per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
 - n. 1 contratto di utilizzo per lo svolgimento di corse prova.

Relativamente ai soggetti "Richiedenti" il mercato, al 31 dicembre 2009, vede:

- n. 6 Regioni e n. 2 Province Autonome titolari di Accordo Quadro/Protocollo d'Intesa con RFI, per capacità destinata a servizio pubblico locale;
- n. 13 Regioni/Province Autonome come potenziali clienti di RFI;
- n. 1 soggetto privato per capacità destinata a servizi *charter* passeggeri;
- n. 2 soggetti richiedenti/Imprese Ferroviarie per capacità destinata a servizio merci;
- n. 2 soggetti richiedenti/Imprese Ferroviarie per capacità destinata a servizi su rete AV/AC.

PEDAGGIO

Generalità

Nel 2009 con riferimento al 2008 si registra una riduzione dei volumi totali del 5,77%, ma un aumento dell'introito complessivo da pedaggio del 2,74% per effetto dell'utilizzo di tracce orarie con più alto valore economico (es. attivazione delle tratte AV/AC).

Rapporti infragruppo

I ricavi intersocietari derivanti da introiti su pedaggio rappresentano la voce più significativa del Conto Economico: l'incidenza percentuale rispetto al totale clienti è del 96%.

Rispetto al 2008 i ricavi da pedaggio nei confronti di Trenitalia registrano una flessione in termini di volume di circa il 7% mentre per effetto delle attivazioni dell'AV/AC il valore economico del pedaggio verso la stessa è aumentato del 2%.

Rapporti con terzi

Nell'anno 2009 i ricavi da pedaggio verso imprese terze fanno registrare rispetto al 2008 un incremento percentuale del 26% circa.

Servizi accessori

I servizi accessori ex art. 20 D.Lgs. n. 188/2003 erogati nell'anno 2009 sono gli stessi indicati nell'analogo paragrafo della Relazione sulla Gestione del Bilancio 2007 a cui si fa rinvio per maggiori approfondimenti, ed il valore economico registrato nel corso dell'anno complessivamente risulta costante rispetto al 2008.

Performance Regime

In linea con quanto comunicato dai competenti Uffici del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture in data 27 ottobre 2008, ed in ottemperanza a quanto previsto nel Prospetto Informativo della Rete (ed. dicembre 2008 – par. 6.6 e appendice al capitolo 6, parte C), si è provveduto a ridistribuire il 50% del residuo delle penali attive, al netto di quelle passive del Gestore Infrastruttura, alla singola IF, in modo proporzionale ai treni*km effettuati in puntualità dalla stessa: con nota del dicembre 2009 sono stati pertanto attivati i flussi finanziari relativi agli importi attribuiti alle IF a titolo di penali attive/passive, riferite agli esercizi finanziari 2005/2008.

Tali importi sono stati mensilmente comunicati alle Imprese ferroviarie attraverso l'invio di specifici *report* contenenti sia dati fisici (ritardi) sia economici (penali).

Sulla base di quanto prescritto dall'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari in occasione dell'aggiornamento del P.I.R. ed. dicembre 2008, per quanto concerne la ridistribuzione del residuo penali relativo all'esercizio 2009 e seguenti, si è individuato e normato nel P.I.R. - ed. dicembre 2009 - un nuovo criterio finalizzato ad evidenziare e a premiare i miglioramenti di performance (in termini di puntualità) rispetto all'anno precedente. Tale criterio troverà applicazione, previa verifica e condivisione dei competenti Uffici del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture.

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 hanno, nel rispetto dei principi enunciati nelle Condizioni Generali di accesso al servizio, pur non espletando attività di trasporto, necessità di accedere alla rete per attività legate ad esempio alla certificazione oppure a test di prova sulla rete AV/AC. Tali Imprese hanno comunque

sottoscritto lo specifico contratto accettando le Condizioni Generali del servizio offerto nonché il particolare sistema tariffario 2007.

Servizi di Traghettonamento

Nel 2009 si è consolidata la significativa riduzione della domanda di traghettonamento con la Sardegna che si è attestata su circa due coppie di corse per mese e si è anche registrata una riduzione della domanda di traghettonamento ferroviario sullo Stretto di Messina.

Si riportano di seguito i principali elementi che hanno caratterizzato la gestione del 2009.

Sardegna

Il servizio nel 2009 si è svolto con la presenza in linea della nave Garibaldi che ha servito le esigenze di Trenitalia (unica Impresa Ferroviaria operante su tale rotta) effettuando 40 corse.

Sicilia

Nel 2009 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 trasporto gommato pesante i ricavi sono diminuiti del 5,3%;
- il segmento del trasporto di autovetture ha fatto registrare una diminuzione dei ricavi pari al 9,4% da riferire soprattutto al segmento stanziale del mercato ed alla ridottissima offerta realizzata;
- il trasporto passeggeri veloce ha fatto registrare una diminuzione del 10 % in termini di ricavi causata da una riduzione della domanda.

Il trasporto del materiale ferroviario è stato sviluppato come da programma con la messa a disposizione di n. 15.003 corse navi a quattro binari e di n. 3.799 corse navi bidirezionali a ferrocisterne.

Servizi previsti dal D. Lgs 188/2003

Accesso ed utilizzo di Scali e Terminali merci (art. 20 comma 2)

Dopo aver recepito nel PIR, entrato in esercizio il 14 dicembre 2009, 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, visto anche il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) del 7 luglio 2009, ha portato il reticolo logistico a:

- 71 impianti;
- 135 impianti abilitati per i traffici destinati od origine dai raccordi;
- 61 impianti utilizzati in "autoproduzione".

Servizi di Manovra (art. 20 comma 5)

La manovra rientra tra i servizi complementari di cui all'art. 20 comma 5 del D.Lgs. 188/2003 che il Gestore dell'Infrastruttura fornisce negli impianti inseriti a PIR a fronte del pagamento di uno specifico corrispettivo.

Le attività 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.

I servizi di manovra relativi al Ramo d'Azienda acquisito sono forniti nei seguenti 56 impianti della rete ferroviaria nazionale rifunzionalizzati così come di seguito specificato:

- 7 impianti con prevalente funzione di smistamento a grandi volumi di traffico (composizione e scomposizione materiali rotabili), posti a valle delle principali direttrici europee di traffico merci;
- 5 stazioni di scambio con le reti ferroviarie estere;
- 44 impianti con prevalente funzione di terminalizzazione.

Tra le attività che vengono svolte "in service" da RFI (in determinati impianti, a salvaguardia dell'efficienza del processo industriale) si ha l'erogazione del servizio di aggancio e sgancio locomotive e attivazione/disattivazione della segnalazione di coda (previsto come prestazione obbligatoria a cura di RFI solo per le stazioni di confine).

In ambito RFI le attività di manovra unitamente all'imbarco sbarco sono state limitate ai 2 terminali marittimi di Messina e Villa S. Giovanni.

Il coordinamento e la gestione univoca delle attività ha portato ad interventi di razionalizzazione nella gestione degli impianti che hanno in prima analisi consentito di ridefinire il numero complessivo delle risorse (1.513 a fine 2009) e delle locomotive di manovra (151).

A partire dal 2009 si sta perseguendo una nuova fase di ristrutturazione che, tenendo conto dei volumi di traffico e basandosi sulle effettive necessità, scaturite anche dal ridimensionamento dell'offerta ha l'obiettivo, attraverso la riorganizzazione dei turni e la razionalizzazione dell'impiego delle locomotive per ogni singolo impianto, di ridefinire il perimetro delle esigenze.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO**Gennaio****Interventi sul capitale sociale**

In data 30 gennaio 2009 è stato sottoscritto e versato l'aumento di capitale sociale di 250.000.000 euro, deliberato dall'Assemblea del 23 giugno 2006.

Pertanto, il capitale sociale sottoscritto e versato al 24 gennaio 2009 è pari a 32.591.275.131,00 euro. L'aumento è stato iscritto al Registro delle Imprese in C.C.I.A.A. di Roma in data 24 febbraio 2009.

Scissione parziale di TAV della tratta ferroviaria AV/AC Milano - Bologna lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2°

Il 24 dicembre 2008 è stato sottoscritto l'Atto di scissione parziale della TAV S.p.A. a favore di RFI della tratta ferroviaria AV/AC Milano – Bologna lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° lotto. La scissione è stata redatta sulla base della situazione patrimoniale al 30 giugno 2008 e, come disciplinato dall'art.9 dell'atto di scissione in oggetto, gli effetti economici e contabili decorrono dal 1° gennaio 2009.

La scissione ha riguardato le seguenti poste patrimoniali:

	(importi in euro)		
STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Situazione ante scissione 01/01/2009	Variazione da scissione	Situazione post scissione 01/01/2009
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)			
B) IMMOBILIZZAZIONI			
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e por...	51.543.855.907	1.706.476.459	53.250.332.366
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1) Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	3.014.921.247	(673.779.638)	2.341.141.609
2) Crediti:			
a) verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	130.385.930	(130.385.930)	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.269.780.794	(398.766.611)	871.014.183
	1.400.166.724	(529.152.541)	871.014.183
Totale B) Immobilizzazioni	64.520.131.254	503.544.280	65.023.675.534
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
II. CREDITI			
2) Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	32.922.147	(18.464.448)	14.457.699
- esigibili oltre l'esercizio successivo	508.587.681	(11.268.264)	497.319.417
	541.509.828	(29.732.711)	511.777.117
b) altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.837.147.273	29.598	1.837.176.871
	1.837.250.340	29.598	1.837.279.938
Totale II	4.821.748.249	(29.703.113)	4.792.045.136
Totale C) Attivo circolante	6.214.366.061	(29.703.113)	6.184.662.948
D) RATEI E RISCONTI			
TOTALE ATTIVO	70.752.577.597	473.841.168	71.226.418.765

(importi in euro)			
STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Situazione ante scissione 01/01/2009	Variazione da scissione	Situazione post scissione 01/01/2009
A) PATRIMONIO NETTO			
Totale A) Patrimonio netto	33.075.344.365	0	33.075.344.365
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
2) Per imposte, anche differite	20.381.396	1.674.000	22.055.396
Totale B) Fondi per rischi e oneri	26.438.187.491	1.674.000	26.439.861.491
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO			
	1.078.017.165		1.078.017.165
D) DEBITI			
3) Debiti verso soci per finanziamenti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	208.224.002	36.068.858	244.292.860
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.424.596.100	335.122.288	1.759.718.388
	1.632.820.102	371.191.147	2.004.011.249
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	137.478.481	(906.387)	136.572.094
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.555.283	100.872.831	102.428.114
	139.033.764	99.966.444	239.000.208
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	46.250.485	497.269	46.747.754
	46.250.485	497.269	46.747.754
14) Altri debiti			
b) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	279.780.519	79.698	279.860.217
	281.256.434	79.698	281.336.132
Totale D) Debiti	10.005.949.944	471.734.558	10.477.684.502
E) RATEI E RISCOINTI			
II. Altri ratei e risconti	155.078.632	432.610	155.511.242
Totale E) Ratei e risconti	155.078.632	432.610	155.511.242
TOTALE PASSIVO	70.752.577.597	473.841.168	71.226.418.765

Febbraio

Incidente di Crevalcore

In data 12 febbraio 2009 è stata fatta la richiesta di assoluzione dal PM Enrico Cieri per Mauro Moretti, all'epoca dei fatti amministratore delegato di RFI e attualmente Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato, e per altri nove dirigenti delle Ferrovie dello Stato, tra cui l'attuale Amministratore Delegato 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.

In data 11 maggio 2009 Mauro Moretti e gli altri nove dirigenti delle Ferrovie dello Stato sono stati assolti per non aver commesso il fatto.

Rimborso dei crediti IVA

Con data 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.

Con valuta 26 febbraio 2009 Ferrovie dello Stato ha incassato il credito IVA relativo all'anno 2006. La quota di competenza dell'anno 2006 che è stata riversata a RFI nell'ambito della procedura IVA di Gruppo è pari a 310.546 mila euro.

Marzo

Seduta CIPE del 6 marzo 2009

Nel corso della seduta del 6 marzo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico, ha sottoposto all'esame del CIPE, che ne ha preso atto, la Proposta di Piano per le Infrastrutture Strategiche 2009.

Il Piano, nel cui ambito viene ricompresa anche la realizzazione di importanti assi ferroviari, viene alimentato finanziariamente sia da risorse a favore di interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla Legge 443/2001 (Legge Obiettivo) sia da risorse stanziare per il Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS) che sono ripartite per l'85% a favore delle regioni del mezzogiorno e per il 15% a favore delle regioni del centro – nord.

In particolare sono stati ricompresi nella programmazione i seguenti investimenti per infrastrutture ferroviarie:

- linea AV/AC Milano-Verona, Tratta Treviglio-Brescia;
- linea Milano-Genova, Terzo valico dei Giovi;
- potenziamento linea Gallarate – Rho;
- potenziamento linea Pontremolese (prima fase);
- adeguamento rete ferroviaria meridionale.

Tiburtina Sviluppo Immobiliare S.p.A.

Il Consiglio di Amministrazione di RFI del 31 marzo 2009 ha deliberato la riduzione del capitale sociale della società Tiburtina Sviluppo Immobiliare S.p.A. per un importo pari alle perdite d'esercizio, 47.613 euro, e la sua ricostituzione di pari importo, fino al minimo previsto di legge per le società per azioni.

Aprile

Consorzio Metromare dello Stretto/Snav - Sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale (TAR) del Lazio

In data 9 aprile 2009 il Tribunale Amministrativo Regionale (TAR) del Lazio – Sezione Terza Ter ha accolto il ricorso presentato da Snav per l'aggiudicazione della gara a favore del Consorzio Metromare dello Stretto per gli aspetti connessi all'applicabilità dell'IVA al contributo per l'affidamento del servizio triennale di trasporto marittimo veloce passeggeri dello Stretto di Messina tra le città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, nonché del collegamento marittimo rapido tra l'aeroporto di Reggio Calabria e il porto di Messina, giudicando quindi non congrua l'offerta presentata dal Consorzio Metromare.

Avverso tale sentenza è stato presentato appello al Consiglio di Stato che ha accolto l'istanza presentata dal Consorzio Metromare e, in riforma della sentenza gravata, ha respinto il ricorso di primo grado avanzato dalla soc. SNAV.

Il MIT, con nota pervenuta in data 29 ottobre 2009 ha informato i Partner del Consorzio Metromare (RFI S.p.A. e Ustica Lines S.p.A.) che, in virtù di tale decisione, riavvierà il procedimento amministrativo per l'istituzione del servizio triennale di trasporto veloce sullo Stretto.

Maggio

Approvazione Bilancio 2008

In data 6 maggio 2009 l'Assemblea dei Soci ha approvato il Bilancio 2008 di RFI che evidenzia un utile netto pari a euro 38.926.728,58. Tale bilancio è comprensivo dell'Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto di RFI alla redazione dei documenti contabili societari, che ha riportato l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e l'effettiva applicazione delle procedure amministrativo contabili.

Accordo Fondo Bilaterale per il sostegno al reddito

Il 15 maggio 2009 è stato firmato l'accordo programmatico fra FS e le Organizzazioni sindacali di categoria per il rilancio competitivo del Gruppo Ferrovie dello Stato, comprendente, tra gli altri, l'accordo per innovare e rendere operativo il Fondo bilaterale per il sostegno al reddito. Il nuovo accordo è stato recepito dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM n. 510 del 23 giugno 2009. Il Fondo bilaterale, la cui gestione è affidata all'INPS, ha lo scopo – per le aziende del Gruppo che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali – di dare attuazione agli interventi previsti dall'art. 59, comma 6, della legge n. 449 del 1997, diretti a favorire la riorganizzazione ed il risanamento del Gruppo stesso in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema di trasporto ferroviario.

Giugno

Incidente di Viareggio

In data 29 giugno, alle 23.48, in uscita dalla stazione di Viareggio, un carro cisterna, non di proprietà di società del Gruppo Ferrovie ed immatricolato in Germania, contenente GPL, in composizione al treno merci 50325 partito da Trecate e diretto a Gricignano, è sviato per cause ancora in corso di accertamento da parte delle Autorità competenti.

Il treno era composto da 14 carri cisterna a noleggio della Società consociata FS Logistica ed era trainato da una locomotiva di Trenitalia. La fuoriuscita del GPL dalla cisterna ha causato un gravissimo incendio con dolorose conseguenze in termini di vite umane ingenti danni a beni sia di terzi che della Società e di altre società del Gruppo Ferrovie.

Sull'evento sono in corso indagini dalle quali ad oggi non risultano individuati responsabili dell'evento; pertanto allo stato non sono ipotizzabili passività a carico della Società, (che,

peraltro, è coperta da idonee polizze assicurative vigenti). Sono state nel contempo attivate le opportune iniziative volte ad ottenere il ristoro dei danni subiti, a seguito delle quali sono in corso perizie da parte della Compagnia Assicuratrice per la valorizzazione degli stessi.

Delibera dell'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas AEEG n. 80/09

In data 30 giugno 2009 è stata emanata la delibera dell'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas AEEG n.80/09 relativa all'“Aggiornamento per il trimestre luglio - settembre 2009 delle componenti tariffarie destinate alla copertura degli oneri generali e di ulteriori componenti del settore elettrico e del settore gas” in cui all'art. 5 è stata modificata la formula dalla delibera AEEG 47/08 (art. 2.4) relativa al rimborso dell'energia di base per la parte riguardante la retrocessione alla CCSE dei diritti CIP6 per l'energia di base stessa. Tale modifica comporta per l'anno 2008 (periodo maggio-dicembre di valenza del diritto CIP6) una minore retrocessione dei diritti CIP6 e, quindi, un maggior contributo da parte della CCSE per 2 milioni di euro. Tale nuova formula è stata utilizzata per il calcolo del conguaglio 2008 previsto nel 2009.

Autorità per la Vigilanza sui contratti pubblici. Indagine su Sistema AV/AC

Come già indicato nel Bilancio dell'esercizio precedente, la Direzione Generale – Vigilanza Contratti Pubblici dell'Autorità per la Vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture ha proseguito l'attività di monitoraggio attivata con nota del 3 febbraio 2009 richiedendo specifiche informazioni sugli interventi AV/AC, unitamente ad un quadro generale dello stato di attuazione dell'intera rete AV/AC, nonché specifici chiarimenti in ordine alle problematiche emerse relativamente alla sub-tratta Torino-Novara ed oggetto della Delibera n. 66/08 assunta dal Consiglio dell'Autorità in data 23 dicembre 2008.

Inoltre in data 25 giugno 2009 l'Autorità di Vigilanza ha trasmesso al Parlamento, ai sensi dell'art. 6, comma 7, lett. h) del D.Lgs. 163/2006, la propria Relazione annuale per l'anno 2008.

Tale relazione contiene uno specifico capitolo (Capitolo 4.4. – I contratti di lavori pubblici di particolare rilevanza) che tratta del sistema ferroviario AV/AC, in cui si dà atto delle indagini svolte dall'Autorità relativamente al Sistema AV/AC e dei rilievi emersi - rispondenti a quelli comunicati dall'Autorità a RFI e TAV e dalle medesime Società riscontrati nei termini sopra precisati - e si conferma il monitoraggio sia degli impegni assunti circa affidamento a terzi con procedure concorsuali di una quota del 60% delle opere civili e armamento relativamente alle Tratte del cd. Asse Orizzontale, sia della definizione dei contenziosi in corso con i *General Contractor*.

Il 4 Marzo è stata trasmessa a RFI, TAV nonché a FIAT ed ENI la deliberazione n. 1 assunta dall'adunanza del Consiglio dell'Autorità del 13 gennaio 2010, in relazione agli interventi delle Tratte AV/AC gestiti da RFI e TAV con la quale viene rilevato il mancato rispetto dei principi dell'articolo 2 del Contratto dei Lavori pubblici per le tratte Torino-Milano e Milano-Bologna nonché per alcuni interventi relativi ai Nodi ferroviari, già rilevati con le precedenti deliberazioni per le Tratte Roma-Napoli e Bologna Firenze, e viene valutata, limitatamente alle Tratte affidate ai *General Contractor*, la potenziale sussistenza di criticità nell'ambito del

principio di libera concorrenza.

In relazione a tale deliberazione, RFI e TAV hanno avviato le attività di valutazione connesse a fornire le controdeduzioni, possibili, come da legge, entro 60 giorni dal ricevimento degli atti, richiedendo all'Autorità l'acquisizione della relazione istruttoria non presente agli atti ed un conseguente riavvio del termine di 60 giorni dal ricevimento degli atti.

Rimborso dei crediti IVA

Con valuta 23 giugno 2009 RFI, nell'ambito della procedura IVA di Gruppo, ha incassato il credito IVA relativo all'anno 2008 pari a 61.852 mila euro.

Pre esercizio linea AV/AC Bologna-Firenze (Bo-Fi)

In data 30 giugno 2009 è stata attivata in regime di pre esercizio la linea AV/AC BO-FI attrezzata con ERTMS/ETCS livello 2.

Luglio

Direttiva Presidente Consiglio dei Ministri (DPCM) del 7 luglio 2009

In data 7 luglio 2009 è stata emessa la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ministero Vigilante) e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze (Ministero Azionista). Nell'ottica di favorire una crescente concorrenzialità nel settore ferroviario, che consenta di garantire lo sviluppo del mercato salvaguardando la qualità del servizio e favorendo il contenimento dei prezzi all'utenza, anche attraverso un'equa determinazione dei rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, nel rispetto del decreto legislativo 188/2003 e delle Direttive UE, il DCPM ha definito le linee di indirizzo in relazione agli impianti/scali merci funzionali alla operatività del trasporto merci sulla rete ferroviaria italiana facenti parte del patrimonio di RFI, nonché definito un percorso in relazione agli impianti di manutenzione del rotabile funzionali all'operatività del Gestore, delle aree di ricovero, sosta e fornitura di servizi ai treni e all'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale.

In ottemperanza alla citata Direttiva del 7 luglio 2009 (di seguito Direttiva), RFI, quale Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria, ha operato per dare attuazione, agli indirizzi definiti.

In particolare, in ossequio a quanto previsto dell'art. 1 della Direttiva, il 4 settembre 2009, RFI ha presentato al MIT -per ciascuno dei 71 impianti/scali merci indicati in allegato alla Direttiva medesima- una proposta contenente l'indicazione della specializzazione funzionale e dei servizi a pagamento (*handling* e manovra) offerti dal Gestore, in maniera diretta ovvero attraverso altre soluzioni previste dalla normativa vigente.

Per quanto attiene agli impianti di manutenzione del rotabile RFI ha presentato, il 16 luglio 2009, al MIT il Piano contenente, per ciascun impianto di manutenzione del materiale rotabile di sua proprietà, l'indicazione della messa in disponibilità a tutte le Imprese Ferroviarie che accedono alla rete. Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, in data 5

agosto, ha approvato il Piano in questione, precisando che, qualunque sia la titolarità ed il grado di utilizzazione, gli impianti in questione dovranno garantire, in situazioni di emergenza ed in particolare quando ne possano risultare gravi limitazioni alla circolazione, la necessaria assistenza ed il ricovero a qualunque impresa ferroviaria.

Inoltre con riferimento agli indirizzi relativi alle aree di ricovero, sosta e fornitura di servizi ai treni di cui all'RFI ha trasmesso la proposta richiesta dalla Direttiva (art.3) in data 7 ottobre 2009.

Il 17 novembre 2009, in attuazione dell'art. 4, primo capoverso, della Direttiva, RFI ha sottoposto al MIT una proposta (in termini di obiettivi e principi generali) per la definizione dei canoni per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (rete tradizionale), rimandando a valle del riscontro da parte del MIT di detta proposta, l'analisi congiunta in merito alle calibrature di dettaglio e ai criteri applicativi.

In data 27 gennaio 2010 la Commissione Europea ha inviato comunicazione al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di approfondimenti atti a verificare se le misure previste dalla Direttiva stessa siano compatibili con il quadro giuridico europeo (Direttive 2001/12/CE e 2001/14/CE).

Infine, sulla base di quanto indicato all'art. 4, 2 cpv, della Direttiva, in data 17 febbraio 2010 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha richiesto tutti gli elementi utili, che devono essere forniti entro 60 giorni dalla richiesta, per poter procedere alla definizione del quadro di accesso all'infrastruttura ed i principi e procedure per l'assegnazione di capacità.

Con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica del 16 novembre 2009 – proposto contro la Presidenza del Consiglio dei Ministri, MEF, MIT, FS, RFI e Trenitalia - 13 imprese ferroviarie operanti nel settore merci e l'Associazione FerCargo, hanno chiesto l'annullamento e/o la riforma della Direttiva del 7 luglio 2009, dei relativi atti connessi, consequenziali e presupposti, nonché di tutti gli atti applicativi della Direttiva medesima.

A seguito della proposizione del citato ricorso, il giudizio – nell'ambito del quale sono state presentate dalle parti interessate memorie e controdeduzioni - è allo stato pendente.

Atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per la sicurezza nel trasporto ferroviario

A seguito del gravissimo incidente ferroviario verificatosi in prossimità della stazione ferroviaria di Viareggio, in data 29 luglio 2009 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha emanato un atto di indirizzo col quale impegna il Gruppo Ferrovie dello Stato ad alcune attività particolarmente significative ai fini dell'incremento del livello di sicurezza nel settore trasporto ferroviario.

In particolare, tale atto impegna RFI, quale Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria, ad effettuare le seguenti attività:

- a presentare al MIT e all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) proposte di misure e accorgimenti finalizzati a mitigare i rischi connessi con la circolazione di merci pericolose su ferrovia;
- ad intensificare l'attività di controllo presso gli scali merci;

- ad individuare e a formare le figure del Responsabile di scalo, che si dovranno interfacciare con le figure dei responsabili opportunamente individuati dalle Imprese ferroviarie;
- a presentare al MIT e all'ANSF, entro il 29 settembre 2009, un documento ricognitivo delle aree ferroviarie ove è rilevante il rischio connesso al trasporto di merci pericolose in relazione alla vicinanza di centri di attrazione industriali che generano traffico in entrata e in uscita ove esiste un'alta densità abitativa e lavorativa;
- a predisporre specifiche disposizioni interne che impediscano lo stazionamento in ambito ferroviario delle ferro-cisterne oltre i normali tempi strettamente necessari per consentire al ricevente della merce pericolosa di effettuare le operazioni di scarico;
- a formulare proposte, anche di modifica dell'attuale Contratto di Programma, per consentire la tempestiva realizzazione di linee specializzate che consentano di far transitare rilevanti correnti di traffico merci, e tra queste anche quelle pericolose, al di fuori delle grandi aree urbanizzate del Paese;
- a formulare proposte, anche di modifica dell'attuale Contratto di Programma, per consentire la tempestiva attuazione di un programma per completare la dotazione della rete con pese dinamiche all'uscita degli scali merci, con dispositivi di rilevamento della temperatura delle boccole e con portali diagnostici;
- a provvedere alla sottoscrizione del verbale trasmesso dal MIT che disciplina le modalità per il completamento del trasferimento delle competenze verso l'ANSF e, in generale, ad attivare ogni opportuna azione utile ad agevolare l'attività dell'Agenzia;
- a dare priorità assoluta al processo di installazione ed attivazione delle apparecchiature di sicurezza a bordo dei rotabili, mediante lo sviluppo di sistemi di protezione della marcia treno per tutte le imprese ferroviarie.

Legge 99 del 23 luglio 2009 recante “Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia”

L'articolo 62 della legge citata ha, tra gli altri, apportato modifiche al Decreto Legislativo n. 188 dell'8 luglio 2003, introducendo rilevanti modifiche al quadro regolatorio del trasporto ferroviario; in particolare:

- viene introdotta, per lo svolgimento dei servizi ferroviari in ambito nazionale, una specifica licenza, svincolata dalla licenza necessaria per l'effettuazione di servizi di passeggeri in ambito internazionale e merci;
- la licenza nazionale non è necessaria per effettuare il cabotaggio nazionale di servizi di trasporto internazionale passeggeri, purché tale servizio interno abbia carattere accessorio rispetto al trasporto passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi;
- il diritto di accesso al mercato dei servizi passeggeri a media e lunga percorrenza può essere limitato, qualora ciò comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico;
- i contratti di servizio relativi al trasporto pubblico locale devono definire anche i criteri di aggiornamento annuale delle tariffe; viene, inoltre, introdotto il principio

della facoltà di gara per l'aggiudicazione dei tali contratti di servizio;

- relativamente al pedaggio, vengono previsti specifici principi per la determinazione del prezzo di fornitura dell'energia elettrica;
- la manovra viene qualificata come servizio "complementare", che il gestore dell'infrastruttura presta ove disponibile;
- viene estesa la durata massima degli accordi quadro, rendendo possibile una durata anche superiore a dieci anni in presenza di investimenti rilevanti a lungo termine.

Indennizzo assicurativo

Con valuta 27 luglio 2009 la Compagnia assicuratrice ha liquidato ad RFI un indennizzo assicurativo pari a circa 10 milioni di euro per il risarcimento dei danni subiti per la Mareggiata della Calabria dell'11 dicembre 2008 e per il terremoto dell'Abruzzo del 6 aprile 2009.

Progetto di scissione di immobili di proprietà di FS Logistica verso RFI

Il Consiglio di Amministrazione di RFI il 20 luglio 2009 ha approvato il progetto di scissione avente come oggetto alcuni beni che erano già stati trasferiti da RFI a FS Logistica, con l'atto di scissione del 21 dicembre 2007 ed in particolare le porzioni di impianti dello Scalo di Torino Orbassano e dello Scalo di Maddaloni Marcianise. La scissione parziale, con base la situazione contabile patrimoniale delle società partecipanti al 31 maggio 2009, ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

(importi in euro)			
STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Situazione ante scissione 31/05/2009	Variazione da scissione	Situazione post scissione 31/05/2009
A) CREDITIVO VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)			
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
Totale I	1.151.308.535	0	1.151.308.535
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e porti	52.330.682.297	118.015.248	52.448.697.545
Totale II	58.381.889.353	118.015.248	58.499.904.601
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
Totale III	5.670.549.416	0	5.670.549.416
Totale B) Immobilizzazioni	65.203.747.304	118.015.248	65.321.762.552
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
Totale I	234.802.215	0	234.802.215
II. CREDITI			
Totale II	7.325.012.722	0	7.325.012.722
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO			
Totale III	0	0	0
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
Totale IV	1.148.256.415	0	1.148.256.415
Totale C) Attivo circolante	8.708.071.352	0	8.708.071.352
D) RATEI E RISCONTI			
Totale D) Ratei e risconti	21.684.041	0	21.684.041
TOTALE ATTIVO	73.933.502.697	118.015.248	74.051.517.945

N.B.: I dati dei valori riportati nella situazione patrimoniale ante e post scissione includono valori di altre poste non oggetto di scissione

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(importi in euro)			
STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Situazione ante scissione 31/05/2009	Variazione da scissione	Situazione post scissione 31/05/2009
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	32.591.275.132	118.015.248	32.709.290.380
II. RISERVA DA SOPRAPPREZZO DELLE AZIONI			0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE			
1. Variazione 2002 D.M. 4 febbraio 2003 valutazione definitiva patrimoniale	887.352.096		887.352.096
IV. RISERVA LEGALE	2.987.660		2.987.660
V. RISERVE STATUTARIE			0
VI. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO			0
VII. ALTRE RISERVE			
1. Riserva straordinaria			0
2. Versamenti in conto futuri aumenti di capitale			0
3. Versamenti in conto capitale			0
4. Riserva da utili su cambi	139.223		139.223
Totale VII	139.223	0	139.223
VIII UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	(156.409.744)		(156.409.744)
IX UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(3.439.033)		(3.439.033)
Totale A) Patrimonio netto	33.321.905.334	118.015.248	33.439.920.582
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
Totale B) Fondi per rischi e oneri	26.237.210.636	0	26.237.210.636
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO			
	1.065.531.539	0	1.065.531.539
D) DEBITI			
Totale D) Debiti	13.101.439.800	0	13.101.439.800
E) RATEI E RISCONTI			
Totale E) Ratei e risconti	207.415.388	0	207.415.388
TOTALE PASSIVO	73.933.502.697	118.015.248	74.051.517.945

N.B.: I dati dei valori riportati nella situazione patrimoniale ante e post scissione includono valori di altre poste non oggetto di scissione

Energia per trazione

Con la legge n. 99 del 23 luglio 2009 sono intervenuti chiarimenti interpretativi ed applicativi circa l'entità e la modalità degli addebiti alle Imprese Ferroviarie del costo di approvvigionamento dell'energia elettrica destinata alla trazione, sostenuto dal Gestore Infrastruttura.

Come già rilevato, l'art. 62 della legge citata ha introdotto importanti modifiche al D.Lgs. 188/2003 in relazione all'energia di trazione sintetizzabili in

1. modifica del principio di determinazione del prezzo di fornitura, basato su:

- a) applicazione delle condizioni di approvvigionamento a minor costo ai servizi oggetto di contratti di servizio pubblico, al fine di minimizzare il costo del servizio universale;
- b) computo dei consumi medi per tipologia di treno;
- c) calcolo del costo dell'energia per fasce orarie;

2. introduzione di meccanismi di adeguamento alle condizioni del mercato dell'energia elettrica, anche tramite conguagli alle imprese ferroviarie, sulla base dei costi di approvvigionamento effettivamente sostenuti dal Gestore dell'Infrastruttura e comunicati alle imprese ferroviarie.

Come confermato da uno scambio di note con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le nuove modalità di determinazione del prezzo saranno applicabili solo a valle dell'emissione dei decreti attuativi del D.Lgs. 188/2003 e successive modifiche. Nelle more di tale emanazione il Gestore è autorizzato a calcolare, e quindi fatturare alle Imprese Ferroviarie, il prezzo dell'energia di trazione con la modalità "tradizionale" basata sul prezzo definito con decreto ministeriale, ed a procedere sin da subito all'introduzione di meccanismi di conguaglio, rispetto ai costi effettivamente sostenuti dal Gestore.

Nel mese di dicembre la società ha provveduto ad informare tutte le Imprese Ferroviarie delle modalità di conguaglio ed ha proceduto coerentemente alla relativa regolazione con le medesime.

Per corrispettivi dovuti in forza di contratti conclusi sono state inviate, ai Clienti interessati, note di diffida ad adempiere alle obbligazioni dovute, salvo incorrere nelle previste azioni di recupero del credito insoluto.

Agosto

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM): nomina dei commissari governativi straordinari

In attuazione dell'articolo 20 del Decreto legge 185/2005 convertito in Legge 28 gennaio 2009 n.2, in data 5 agosto 2009 con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) sono stati nominati commissari governativi straordinari "per la velocizzazione delle procedure esecutive" relative a "investimenti pubblici statali ritenuti prioritari".

Con riferimento alle opere ferroviarie direttamente gestite da RFI il DPCM nomina i Commissari Straordinari per:

- Nodo metropolitano di Palermo;
- Terzo Valico dei Giovi;
- Opere di accesso al Tunnel di base del Brennero;
- Asse ferroviario Pontremolese.

Il DPCM attribuisce ai Commissari ampi poteri di monitoraggio, vigilanza e impulso sui soggetti interessati dalla realizzazione del progetto, al fine di consentire il rispetto delle fasi di realizzazione definite nelle schede allegate e parte integrante del DPCM. In tal senso, secondo quanto indicato all'articolo 5 del DPCM, i Commissari operano con i poteri anche sostitutivi degli organi ordinari e straordinari, provvedendo anche in deroga ad ogni disposizione di settore vigente, e sono tenuti a segnalare ogni ritardo riscontrato nella realizzazione dell'investimento alla Corte dei Conti ai fini dell'eventuale esercizio dell'azione di responsabilità di cui all'articolo 1 della legge 20/1994.

I Commissari sono tenuti all'invio di una relazione semestrale sull'attività svolta, nonché sulle iniziative assunte e da assumere al Ministero, cui spetta il coordinamento dei Commissari. Il costo deve essere coperto nell'ambito delle risorse assegnate per la realizzazione del progetto.

Con successivo DPCM del 3 novembre 2009 sono stati definiti i criteri di determinazione dei compensi ai Commissari, il compenso annuo lordo e le modalità operative, ed il trattamento fiscale e contributivo da assolvere.

Settembre

Pre esercizio linea AV/AC Bologna-Firenze (Bo-Fi) e Novara-Milano (No-Mi)

Il primo settembre 2009 è stata attivata in regime di pre esercizio la linea AV/AC No-Mi che, assieme alla linea AV/AC Bo-Fi attiva in pre esercizio dal 30 giugno 2009 (entrambe attrezzate con ERTMS/ETCS livello 2), hanno portato alla completa attivazione in regime di esercizio commerciale dell'intero sistema AV/AC in data 13 dicembre 2009.

Scissione parziale di asset da RFI vs. Trenitalia

Secondo il disposto dell'art. 2 del DPCM del 7 luglio 2009, nella seduta del 7 settembre il C.d.A. di RFI ha approvato il Progetto di scissione parziale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in favore di Trenitalia S.p.A. mediante l'assegnazione a quest'ultima di 11 impianti di manutenzione dei rotabili di titolarità della prima e di 20 porzioni di aree di proprietà di RFI complementari rispetto ad impianti già nella titolarità giuridica o nella disponibilità di Trenitalia. Il progetto di scissione è stato redatto sulla base dello stato patrimoniale di destinazione delle società partecipanti al 31 maggio 2009. Con riferimento alla situazione patrimoniale sopraccitata, il valore effettivo del patrimonio assegnato alla società beneficiaria è pari all'importo di Euro 621.106.000 e il valore effettivo del patrimonio netto che residuerà in capo a RFI a seguito della scissione è pari a Euro 32.700.799.333. Gli effetti giuridici, contabili e fiscali della scissione, ai sensi dell'art. 2506-quater cod. civ., decorrono dal giorno 31 dicembre 2009.

La scissione parziale, ha riguardato le seguenti voci patrimoniali del ramo d'azienda: