ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XV
n. 275

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259

RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) Spa

(Esercizi 2008 e 2009)

Trasmessa alla Presidenza il 13 gennaio 2011

TIPOGRAFIA DEL SENATO

PAGINA BIANCA

INDICE

Determinazione della Corte dei Conti n. 124/2010 del 21 dicembre 2010 . . . . . *Pag.* 5

Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per gli esercizi 2008 e 2009 . . . . . » 7

DOCUMENTI ALLEGATI:

Esercizio 2008:

Relazione del Consiglio di Amministrazione . . . . . » 97

Relazione del Collegio Sindacale . . . . . » 219

Bilancio consuntivo . . . . . » 229

Esercizio 2009:

Relazione del Consiglio di Amministrazione . . . . . » 357

Relazione del Collegio Sindacale . . . . . » 465

Bilancio consuntivo . . . . . » 475

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 124/2010

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 21 dicembre 2010;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto l'articolo 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210;

visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 7 marzo 2007, che dà atto della permanenza del controllo della Corte dei conti su Rete ferroviaria italiana (RFI) SpA, ai sensi dell'articolo 19 della predetta legge n. 210 del 1985 e dell'articolo 2 della ripetuta legge n. 259 del 1958;

visti i bilanci di esercizio di Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.A., relativi agli esercizi finanziari 2008 e 2009, nonchè le annesse relazioni del Consiglio di Amministrazione e del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Adolfo Teobaldo De Girolamo e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della predetta Società per gli esercizi 2008 e 2009;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del bilancio di esercizio – corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – della relazione, come innanzi deliberata, che, alla presente si unisce, perchè ne faccia parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i bilanci per gli esercizi 2008 e 2009 – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione di Rete ferroviaria italiana (RFII) S.p.A. – l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società stessa per gli esercizi 2008 e 2009.

L'ESTENSORE — IL PRESIDENTE

f.to Adolfo T. De Girolamo — *f.to* Raffaele Squitieri

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI *RETE FERROVIARIA ITALIANA (R.F.I.) S.p.A.* PER GLI ESERCIZI 2008-2009

SOMMARIO

PREMESSA. – 1. Notazioni generali e quadro normativo-istituzionale di riferimento. - *1.1.* I compiti istituzionali di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e gli interventi normativi. - *1.2.* L'attuazione del progetto alta velocità/alta capacità. - *1.3.* La pianificazione delle attività, il contratto di programma e le contribuzioni pubbliche. - *1.4.* Gli investimenti. - *1.5.* Il ruolo istituzionale di RFI S.p.A.: criticità e prospettive future. – 2. Struttura ed organizzazione societaria. - *2.1.* Gli organi sociali ed i relativi compensi. - *2.2.* L'articolazione organizzativa e la *Corporate governance*. - *2.3.* L'*Internal auditing*. - *2.4.* Il Modello Organizzativo ex decreto legislativo n. 231/2001. - *2.5.* Il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili. - *2.6.* Le società partecipate. – 3. Risorse umane. - *3.1.* La consistenza del personale ed il relativo costo. - *3.2.* La formazione. - *3.3.* La sicurezza sul lavoro. - *3.4.* Le consulenze. - *3.5.* Il contenzioso. – 4. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria. - *4.1.* Notazioni di sintesi sulla gestione. - *4.2.* Il bilancio in generale. - *4.3.* Lo stato patrimoniale. - *4.4.* Il conto economico. - *4.5.* L'andamento della gestione di TAV S.p.A.. – 5. Considerazioni conclusive.

PAGINA BIANCA

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.) S.p.A. per gli esercizi 2008-2009, e sulle susseguenti vicende di maggior rilievo, fino a data corrente, ai sensi dell'art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210, e dell'art. 2 della legge 21 marzo 1958, n. 259.

L'ultima relazione presentata, approvata da questa Sezione con determinazione n. 44 del 3 luglio 2009, riguardante l'esercizio 2007, è inserita nella raccolta dei documenti parlamentari della XVI legislatura, doc. XV, n. 109.

Può utilmente ricordarsi che, per la gestione di Ferrovie dello Stato SpA, Capogruppo e controllante di RFI SpA, la Sezione adotta altro specifico referto, giovandosi della "assistenza" di un Magistrato delegato alle sedute degli Organi di gestione della Società, ai sensi dell'art. 12 della legge n. 259 del 1958, modulo di controllo adottato a valere dall'esercizio 2007[1], giusta decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 7 marzo 2007.

[1] Su tale tematica si è riferito nella precedente citata relazione per l'esercizio 2007.

1. NOTAZIONI GENERALI E QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

1.1 I compiti istituzionali di Rete Ferroviaria italiana S.p.A. e gli interventi normativi

Rete Ferroviaria italiana (RFI) S.p.A. è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato che assolve, ai sensi del decreto legislativo 188/2003 e successive modifiche, ai compiti di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale[2].

Sulle vicende relative alla costituzione di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., e sulla missione istituzionale della stessa nell'ambito del "Gruppo Ferrovie" si è già diffusamente riferito nella precedente relazione per l'esercizio 2007.

Nella medesima relazione si è fatto cenno dei rilevanti compiti in materia di sicurezza ferroviaria affidati alla neo-istituita Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162[3], chiamata a stabilire - in conformità alle disposizioni comunitarie ed a quelle assunte dall'Agenzia europea per la sicurezza delle ferrovie di cui al regolamento CE/881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 - i principi ed i criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria. In proposito la Corte ha osservato che l'istituzione dell'Agenzia risponde all'esigenza di affidare ad un soggetto terzo - esterno al Gruppo FS - tutte le attribuzioni in tema di sicurezza del trasporto ferroviario, con delimitazione della collocazione istituzionale del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (Rete ferroviaria italiana SpA), che deve restare estraneo agli aspetti regolatori del sistema.

E' da evidenziare che, al fine di consentire all'Agenzia Nazionale lo svolgimento dei compiti affidatile, è stata stipulata - in data 21 maggio 2008 - una Convenzione fra il Ministero dei Trasporti, Ferrovie dello Stato S.p.A. e l'Agenzia.

Tale Convenzione ha fissato 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.

---

[2] La missione di RFI è quella di svolgere il ruolo di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, secondo quanto stablito dall'Atto di Concessione ed in base al Contratto di Programma, e, giusta il Decreto legislativo 188/2003 di: sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali; assicurare la piena fruibilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie; destinare gli investimenti al potenziamento, all'ammodernamento tecnologico e allo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari; presidiare il comparto navigazione; provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela; coordinare le attività di ricerca dell'Istituto sperimentale sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente; promuovere l'integrazione dell'infrastruttura italiana nella Rete Ferroviaria Europea, coordinandosi con i Paesi dell'UE in merito agli standard di qualità, alle azioni e alle strategie di commercializzazione dei servizi.

[3] Di attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Nel corso dell'anno 2008, con successivi verbali tra le parti si è compiutamente operato il trasferimento delle seguenti competenze, 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.

È stato sottoscritto, in data 22 dicembre 2009, altro Verbale, con effetto dal 1° gennaio 2010, in attuazione della Convenzione del 21 maggio 2008, tra la stessa ANSF e Ferrovie dello Stato S.p.A. che trasferisce all'Agenzia le restanti attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione già in capo al Gestore dell'Infrastruttura non trasferite in precedenza, e cioè quelle di:

- 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.

Tra le innovazioni normative di interesse intervenute nel periodo in esame è da segnalare la Legge n. 133 del 2008, di "Conversione in Legge, con modificazioni, del decreto legge 25 giugno 2008, n.112, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria" che ha operato riduzioni sugli stanziamenti di cassa a "legislazione vigente" per il periodo 2009-2011 per un importo complessivo pari a 3.561 milioni di euro.

Il medesimo D. L. n. 112 del 2008, all'art. 18, comma 2, ha, altresì, previsto che, a decorrere dal sessantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della legge di conversione, le società a partecipazione pubblica totale o di controllo

adottano, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale e per il conferimento degli incarichi nel rispetto dei principi, anche di derivazione comunitaria, di trasparenza, pubblicità e imparzialità.

Il Decreto Legge 29 novembre 2008, n. 185, - convertito con modificazioni dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2 - riguardante "Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale" contiene, agli articoli 21 e 25, disposizioni di interesse del Gruppo FS sotto diversi profili.

In particolare l'art. 21 comma 1, ha autorizzato la concessione di contributi quindicennali per la prosecuzione degli interventi di realizzazione di opere strategiche di preminente interesse nazionale (legge 443/2001, Legge Obiettivo) per un valore nominale di 3.150 milioni di euro, la cui allocazione non viene definita, e quindi restando in attesa del normale iter procedurale che attribuisca gli stanziamenti ai singoli progetti d'investimento ed ai diversi beneficiari, rimane ancora da definire un' eventuale quota a beneficio di RFI.

L'art. 25, comma 1, ha invece istituito un fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, pari a 960 milioni di euro per l'anno 2009, che è stato ripartito con il Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 59274 del 22 luglio 2009, sulla base del criterio di attribuzione geografica previsto dal successivo comma 3 (15% per investimenti al nord, 85% per investimenti al sud). La quota di spettanza di RFI è stata pari a 460 milioni di Euro.

In data 22 dicembre 2008 è stata emanata la Legge Finanziaria 2009 (L. n. 203 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato") che ha recepito quanto disposto dalla Legge 133 del 2008 in tema di definanziamento, apportando la riduzione prevista (3.561 milioni di euro) sulle risorse di cassa di Tabella F per il triennio 2009-2011.

Per l'anno 2009 non sono state previste risorse aggiuntive di competenza.

Degna di nota è anche la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009, emanata d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, che, nell'ottica di favorire una crescente concorrenzialità nel settore ferroviario, ha definito le linee di indirizzo in relazione agli impianti/scali merci funzionali alla operatività del trasporto merci sulla rete ferroviaria italiana, nonché 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.

Approfondimenti sulle misure previste dalla direttiva e sulla compatibilità delle medesime con il quadro giuridico europeo (Direttive 2001/12/CE e 2001/14/CE) sono stati avviati dalla Commissione Europea, che, in data 27 gennaio 2010, ha inviato apposita comunicazione al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

L'annullamento e/o la riforma della Direttiva, dei relativi atti connessi, consequenziali e presupposti, nonché di tutti gli atti applicativi della Direttiva medesima, sono stati richiesti, invece, 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 - da 13 imprese ferroviarie operanti nel settore merci e dall'Associazione FerCargo[4].

Altro atto di indirizzo è stato emanato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) a seguito del gravissimo incidente ferroviario verificatosi in prossimità della stazione ferroviaria di Viareggio, in data 29 giugno 2009; con il medesimo si impegna il Gruppo Ferrovie dello Stato ad alcune attività particolarmente significative ai fini dell'incremento del livello di sicurezza nel settore trasporto ferroviario.

La Legge 99 del 23 luglio 2009 recante "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia", all'art. 62, ha apportato modifiche al Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, introducendo rilevanti modifiche al quadro regolatorio del trasporto ferroviario.

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.

In data 11 dicembre 2009 - a seguito dell'espletamento della procedura di consultazione con i soggetti interessati (IF, Regioni, Province Autonome e Richiedenti, Ministero) prevista dall'art.13 del D.Lgs. 188/2003- con Disposizione n. 22 dell'Amministratore Delegato di RFI, è stato disposto l'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete (PIR) valido dal 13 dicembre 2009 all'11 dicembre

[4] Il giudizio è allo stato pendente.

2010.

1.2 L'attuazione del progetto alta velocità/alta capacità

Nella precedente relazione sulla gestione finanziaria di RFI SpA per l'esercizio 2007, la Corte ha proceduto ad una analisi dettagliata dello stato e dei costi[5] del progetto, dalla sua origine in poi, soffermandosi sulla lievitazione della relativa spesa e sulla difficoltà di individuazione delle cause reali della stessa[6].

Può ricordarsi che con la Convenzione RFI – TAV del 9 dicembre 2003 sono stati ridefiniti i rapporti e i rispettivi ruoli di TAV e di RFI e, in particolare:

- lo sfruttamento economico dei Nodi, dei Lotti e delle tratte è stato attribuito a RFI, nella sua qualità di Gestore della infrastruttura ferroviaria nazionale;
- il perimetro della tratta Milano – Genova si è ridotto al Terzo Valico dei Giovi;
- sono stati scorporati dallo scopo della attività di TAV e assegnati nella competenza di RFI i lavori di adeguamento dei Nodi di Verona, Torino, Milano, Genova, Firenze e della direttissima Firenze – Roma.

Il 18 dicembre 2007, con il Primo Atto Modificativo alla Convenzione del 2003, è stato ulteriormente ridefinito il perimetro di competenza TAV scorporando dalle sue attività anche:

- i nodi di Bologna, Roma e Napoli della linea AV/AC Torino – Milano – Napoli, consentendo così di realizzare direttamente da parte di RFI quei lavori che per loro natura interferiscono maggiormente con l'esercizio ferroviario;
- le tratte Terzo Valico dei Giovi, Milano – Verona e Verona – Padova del Resto del Sistema.

In definitiva, a seguito degli Atti successivamente stipulati nel corso del tempo, ad oggi sono rimasti nella competenza di TAV le seguenti tratte che costituiscono l'ossatura della linea AV/AC Torino – Milano – Napoli:

Tratta Torino – Milano (sub tratte Torino – Novara e Novara – Milano);

---

[5] Si è evidenziato che i costi sono aumentati, per la parte del progetto attuata, dai 15,5 miliardi di euro previsti nel 1992, ai 32 miliardi di euro quantificati nel 2006, con un costo medio a km per le linee realizzate - sempre sulla base delle valutazioni e delle stime della stessa Società - pari a 32 milioni, con un incremento prevedibile a 45 milioni a km per le linee in corso di realizzazione o di progettazione.

[6] Nella parte specifica della relazione precedente si osserva, tra l'altro, che "molteplici e difficili da individuare con certezza le cause, che possono imputarsi, sulla base anche di quanto risulta dalle valutazioni di Ferrovie dello Stato: alle modalità di affidamento; alle specifiche progettuali italiane, quali l'alta capacità , l'orografia e la sismicità del territorio; alle prescrizioni ambientali e territoriali; all'antropizzazione del territorio ed all'acquisizione aree; all'innovazione tecnologica e adeguamento nuove norme".

Tratta Milano – Bologna;

Tratta Bologna – Firenze;

Tratta Roma – Napoli.

In accordo con quanto previsto nella sopra richiamata Convenzione del 2003 ogni tratta, sub tratta o lotto funzionale che viene attivato all'esercizio passa in asset a RFI.

Nel corso del periodo in esame, ed in particolare nel 2009 – come dato atto nella relazione al bilancio di esercizio della Società - il progetto Alta Velocità/Alta Capacità – in coerenza con quanto a suo tempo stabilito dalla Convenzione del 9 dicembre 2003 tra RFI e TAV (e successive modifiche) – ha registrato il suo sostanziale completamento, per le linee nazionali, e TAV ha conseguito, quindi l'obiettivo concernente l'attivazione delle linee Alta Velocità/Alta Capacità ad essa affidate.

Su tutta la linea AV/AC Torino – Milano – Napoli è stato possibile avviare l'esercizio commerciale, pur in attesa del completamento dei lavori all'interno dei Nodi (in particolar modo di quelli di Bologna e Firenze) che dovrebbero consentire un ulteriore incremento della qualità del servizio, in termini di velocità, di frequenza, di puntualità.

Nella tabella che segue si riporta sinteticamente la situazione delle attività dei progetti.

La linea AV/AC Torino – Milano – Napoli è nel suo insieme collocata nella tabella A05 dell'Aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011 approvato dal CIPE nel 2010, ed il cui iter è in corso di perfezionamento.

Linea AV/AC Torino - Milano - Napoli

(finanziamento pubblico e ricorso al mercato)

Descrizione	Stato dei lavori
Tratta AV/AC Torino - Milano : subtratta Torino - Novara	Attivata a febbraio 2006
Tratta AV/AC Torino - Milano : subtratta Novara - Milano	Attivata a dicembre 2009
Nodo AV/AC di Milano	Attivato a dicembre 2008
Tratta AV/AC Milano - Bologna	Attivata a dicembre 2008
Nodo AV/AC di Bologna	Sono in corso i lavori del passante e della stazione sotterranea - (attivato passante in superficie a ottobre 2007)
Tratta AV/AC Bologna - Firenze	Attivata a dicembre 2009
Nodo AV/AC di Firenze	Lavori in corso
Direttissima Firenze - Roma (adeguam. a standard AV)	Completata la prima fase di interventi di adeguamento a standard AV
Nodo AV/AC di Roma	Attivato a ottobre 2006 (il collegamento nord sud è stato completato a maggio 2009)
Tratta AV/AC Roma - Napoli	Il lotto Roma - Gricignano è stato attivato a dicembre 2005, il lotto Gricignano - Napoli a dicembre 2009
Nodo AV/AC di Napoli	Penetrazione urbana attivata a dicembre 2007, l'innesto della tratta RM-NA a dicembre 2009, restano da completare il collegamento nord sud e la Stazione di Afragola

(ex) Resto del Sistema

(finanziamento interamente pubblico)

Descrizione	Stato dei lavori
Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Treviglio - Brescia	Progettazione definitiva approvata dal CIPE con Delibera n. 81 del 22 settembre 2009. In corso attività negoziali per avvio del Lotto Costruttivo finanziato
Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	Progetto preliminare approvato dal CIPE a dicembre 2003 (Delibera CIPE 120 del 05/12/2003) ; in attesa del finanziamento per la prosecuzione delle attività
Nodo AV/AC di Verona	Progetto preliminare approvato dal CIPE nella Seduta del 30/31 gennaio 2008; in attesa della pubblicazione della delibera CIPE
Linea AV/AC Verona - Padova	Progetto preliminare approvato dal CIPE (Delibera CIPE n. 94 del 29/03/2006); in attesa della assegnazione di finanziamenti per il seguito delle attività.
Quadruplicamento Padova - Mestre	Attivato a dicembre 2006
Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi	In corso le attività negoziali per l'avvio del Primo Lotto Costruttivo (I° Lotto approvato nel corso della seduta CIPE del 06/11/2009)

(Fonte: RFI SpA)

Per quanto riguarda i progetti originariamente appartenenti al cosiddetto "Resto del Sistema" (Linea AV/AC MI – VR – VE e Terzo Valico dei Giovi) essi sono stati acquisiti nella responsabilità di RFI, ancorché i principali interventi, a seguito delle criticità finanziarie nel frattempo subentrate, si trovino in uno stato di attuazione iniziale.

Nel sopra richiamato Contratto di Programma alcuni degli interventi

appartenenti all'ormai ex Resto del Sistema sono collocati, per la parte finanziata in tab. A04 Opere in Corso "Sviluppo infrastrutturale Rete Alta Capacità" (nell'ambito del Corridoio 5), mentre per la parte non finanziata sono collocati nell'Allegato al Contratto di programma "Opere Programmatiche".

In particolare, poi, il Terzo Valico dei Giovi della linea AV/AC Milano-Genova e la tratta Treviglio–Brescia della linea AV/AC Milano–Verona, sono inseriti nel Contratto di Programma Opere in corso in tabella A1, Investimenti realizzati per Lotti Costruttivi, in accordo con quanto previsto nella Legge 191 del 23 dicembre 2009 che ha previsto, per alcuni investimenti strategici, in presenza di determinate condizioni, la realizzazione per Lotti Costruttivi.

Quanto agli aspetti finanziari per il 2009, può precisarsi che, per quanto riguarda la linea AV/AC Torino–Milano-Napoli, l'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2009 risulta pari a 1.098 milioni di euro, con una minore produzione di 594 milioni di euro (-35%) rispetto all'esercizio precedente. Tale minore produzione è dovuta principalmente – secondo quanto riferito dalla società - alla sostanziale conclusione del progetto (oltre l'86 %) con la totalità delle tratte già attivate all'esercizio. Anche il valore delle opere realizzate durante l'anno si è ridotto rispetto ai livelli degli esercizi precedenti a seguito dell'ormai sostanziale completamento del progetto e si è attestato su circa 700 milioni di euro.

In particolare si evidenzia per i progetti a committenza RFI una produzione pari a 411 milioni di euro, con un incremento di 75 milioni di euro. Di tale produzione 129 milioni di euro si riferiscono ad attività di completamento sulle tratte già attivate all'esercizio.

Complessivamente il valore delle opere realizzate per la costruzione dell'infrastruttura Alta Velocità/Alta Capacità - includendo quelle già trasferite a RFI (pari a circa 15 miliardi di euro) - ha superato a fine 2009 i 26 miliardi di euro.

La Corte, nel prendere atto della realizzazione delle opere programmate (sia pure con il ridimensionamento di taluno dei progetti originari e con il permanere di talune disfunzioni), richiama l'attenzione sulla circostanza che sono ben lungi dall'essere definiti i procedimenti contenziosi e le problematiche legali connesse alla esecuzione delle opere ed all'applicazione delle normative succedutesi in tema di scelta del contraente (vicenda sulla quale si è riferito nella relazione precedente).

La situazione che si rileva – analiticamente riportata nella relazione della Società al bilancio di esercizio 2009 - è di grande incertezza con possibili, sfavorevoli effetti economico-finanziari, di rilevante impatto.

In particolare, sono tuttora in corso contenziosi arbitrali attinenti ad alcune

tratte.

Quanto alla Tratta Milano-Verona, la procedura arbitrale, attivata dal General Contractor CEPAV DUE/ENI nell'esercizio 2000, riguarda la richiesta di CEPAV DUE avente ad oggetto il riconoscimento dei maggiori oneri e dei danni subiti per effetto dell'anomalo prolungamento del rapporto contrattuale ritenuto imputabile a presunte inadempienze di TAV.

Con lodo emesso in data 18 febbraio 2010, il Collegio arbitrale ha dichiarato TAV obbligata a pagare al Consorzio Cepav Due la somma di euro **44.176.787,00**, oltre accessori, a titolo di corrispettivo delle prestazioni progettuali oggetto di causa, inclusi i relativi oneri, nonché la somma di euro **1.115.000,00**, oltre accessori, a titolo di risarcimento del danno, compensando tra le parti le spese del giudizio e ponendo solidalmente a carico delle parti medesime gli onorari e le spese a favore degli arbitri e dei consulenti tecnici.

Considerato che, ai sensi dell'art. 12 del Decreto Legge 112/2008 convertito nella Legge 133/2008, RFI è subentrata a TAV nella Convenzione stipulata in data 15 ottobre 1991 con il Consorzio Cepav Due/ENI, il suddetto lodo arbitrale ex art. 111 c.p.c. spiega effetti anche nei confronti di RFI ed è impugnabile anche dalla medesima RFI.

Allo stato, ferma restando la già proposta impugnazione del lodo parziale in data 4 gennaio 2007, oggetto di giudizio tuttora pendente, sono in corso di definizione con i difensori e di concerto con la Capogruppo le iniziative da intraprendere avverso il lodo arbitrale in questione.

Per le altre tratte Milano-Bologna (contenzioso arbitrale in essere, attivato dal General Contractor CEPAV UNO/ENI nell'esercizio 2006) Bologna-Firenze (procedura arbitrale, attivata dal General Contractor FIAT nell'esercizio 2008), Subtratta Novara-Milano (procedura arbitrale, attivata dal General Contractor FIAT nell'esercizio 2008) Tratta Roma-Napoli (procedura arbitrale, attivata dal General Contractor IRICAV nell'esercizio 2008) sono in corso le procedure ed incerta e controversa la loro definizione.

E' da aggiungere che, come già riferito, i General Contractor CEPAV DUE, IRICAV DUE e COCIV hanno contestato la legittimità e l'applicazione della previsione legislativa recata dall'articolo 12 del decreto legge 7/2007 convertito con la legge n.40 del 2 aprile 2007 ed hanno altresì promosso giudizi arbitrali di contestazione di inadempimenti di TAV e di conseguente risarcimento dei danni. La Società si è costituita negli arbitrati asserendo l'intervenuto scioglimento ex lege

delle Convenzioni, respingendo gli addebiti ad essa attribuiti dai General Contractor ed, a sua volta, contestando inadempimenti dei medesimi General Contractor.

In materia è intervenuto il Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112 (convertito con modifiche dalla Legge 6 agosto 2008, n. 133) recante "Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria", il cui art. 12 (Abrogazione della revoca delle concessioni TAV) prevede, quale effetto delle revoche delle concessioni rilasciate a TAV dall'Ente Ferrovie dello Stato relativamente alla tratta Milano-Verona, alla sub-tratta Verona-Padova ed alla linea Milano-Genova e relative interconnessioni, il proseguimento con RFI, senza soluzione di continuità, dei rapporti convenzionali stipulati da TAV con i contraenti generali Consorzi Iricav Due, Cepav Due e COCIV, disponendo altresì che i relativi atti integrativi prevedano la quota di lavori che deve essere affidata dai contraenti generali ai terzi mediante procedura concorsuale conforme alle previsioni delle direttive comunitarie.

La sopravvenuta modifica normativa rileva in relazione agli arbitrati in questione, atteso che gli stessi hanno ad oggetto, tra l'altro, la contestazione da parte dei tre General Contractor Consorzi Iricav Due, Cepav Due e COCIV della legittimità dello scioglimento delle Convenzioni stipulate dai medesimi General Contractor e TAV in forza dell'art. 12 del Decreto Legge 31.1.2007, n. 7 poi convertito nell'art. 13 della Legge 2.4.2007, n. 40.

L'insieme delle norme sopra menzionato ha inteso ridefinire le modalità di affidamento delle opere in oggetto, nonché le priorità di realizzazione rispetto ai limiti della finanza pubblica e degli obblighi di equilibrio economico e finanziario del gestore dell'Infrastruttura.

Dall'esito delle complesse vicende descritte possono derivare per TAV e per RFI degli esborsi la cui consistenza non è attualmente stimabile. A tale proposito, oltre a rammentare che TAV è società di scopo i cui costi sono interamente riconosciuti da RFI nel momento del trasferimento delle infrastrutture realizzate, va notato che la successione di RFI a TAV nelle convenzioni con i General Contractors rileva anche per le fattispecie in corso sopra descritte; i tre arbitrati stanno proseguendo tra i General Contractors e TAV, ma i relativi lodi spiegheranno effetti anche nei confronti di RFI e saranno anche da quest'ultima impugnabili.

In forza del disposto della già ricordata legge 133/2008 che ripristina le convezioni con i General Contractors sulle tratte del cd Asse Orizzontale (che la normativa del 2007 aveva abrogato) e ne dispone la prosecuzione in capo ad RFI,

nonché della Legge Finanziaria 2010, RFI ha avviato il confronto con i General Contractors per pervenire alla definizione dei Lotti Costruttivi del Terzo Valico dei Giovi e della Tratta AV/AC Treviglio – Brescia e, quindi, alla sottoscrizione degli Atti Integrativi alle Convenzioni, per l'avvio delle opere, che non potranno che muoversi nell'alveo delle condizioni disegnate dalla norma stessa.

E', in definitiva, una situazione di estrema incertezza che, ad avviso della Corte, merita attenta considerazione sotto vari profili, ed in particolare per la circostanza che oneri, anche significativi, possono derivare dalla definizione del contenzioso, anche se la loro quantificazione non è stata ritenuta dalla Società, al momento, suscettibile di una stima attendibile[7].

1.3 La pianificazione delle attività, il contratto di programma e le contribuzioni pubbliche

L'esigenza di pianificazione dell'attività, evidentemente avvertita anche per RFI SpA, è esplicitata dall'art. 14, comma 5, del D. lgs. n. 188 del 2003, secondo il quale il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto all'elaborazione ed all'aggiornamento di un piano di impresa, comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da sottoporre all'approvazione dell'azionista e da trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, allo scopo di garantire l'uso e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura.

Il piano d'impresa 2007-2011 è stato deliberato dal Consiglio di amministrazione di RFI il 20 dicembre 2006 e recepito nel piano del Gruppo, con l'approvazione da parte del Consiglio di amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA in data 17 maggio 2007. E' stato successivamente trasmesso al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

A soddisfare l'esigenza di programmazione dei finanziamenti e degli investimenti posta dal d.lgs. 188/2003 tende il sistema di regole definite con il Contratto di Programma tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che regola gli investimenti di sviluppo e rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria[8].

Il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria, in base agli obblighi assunti nei confronti dello Stato (da ultimo, con la sottoscrizione del Contratto di Programma

---

[7] In attesa di una loro definizione, nessun onere è stato contabilizzato nel valore delle opere in corso di esecuzione, che comunque dovranno essere rilevate dal committente RFI ad un valore comprensivo di tale eventuale maggiore onere.

[8] Com'è noto, con il contratto di programma sono disciplinati i rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI, con la determinazione degli oneri statali destinati alla manutenzione delle infrastrutture, nonché dei finanziamenti - sempre dello Stato - finalizzati al potenziamento della rete ferroviaria esistente.

2007-2011, avvenuta il 31 ottobre 2007) deve ottemperare a quanto previsto dagli articoli 3, 4 e 8 ai fini dell'aggiornamento annuale del piano investimenti per tenere conto delle variazioni alle risorse finanziarie rese disponibili dalla Legge Finanziaria e da altre fonti, e ai fini di informativa sullo stato di attuazione degli investimenti e delle performance conseguite e da conseguire.

L'aggiornamento per il 2008 del Contratto è stato sottoscritto in data 18 marzo 2008 tra le parti e registrato alla Corte dei Conti in data 24 aprile dopo i previsti pareri del CIPE nella seduta del 31 gennaio 2008 e della IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e l'VIII Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato rispettivamente nelle sedute del 19 e del 26 febbraio 2008.

Non si è concluso nei termini l'iter procedurale previsto dall'art. 3 comma 2 del Contratto[9] per la definizione dell'aggiornamento 2009 e pertanto il termine contrattuale è stato prorogato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) al fine di definire, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), una serie di aspetti rilevanti in materia di programmazione delle opere e connesse modalità di finanziamento.

La proposta di aggiornamento per il 2009 è stata formalizzata da RFI al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 20 aprile 2010 e presentata per l'approvazione al CIPE, intervenuta nella seduta del 13 maggio 2010.

E' di tutta evidenza che la conclusione di questo processo diviene essenziale per assicurare continuità contrattuale e finanziaria alla politica di investimenti di RFI.

Sotto il profilo finanziario è da segnalare che la Legge Finanziaria 2009 (Legge n. 203/2008 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" e la Legge di Bilancio n. 204 ad essa collegata), recependo quanto disposto all'art. 60 commi 1 e 10 del d.l. 112/2008 (convertito con legge 133/2008), non ha assegnato alcuna risorsa di competenza aggiuntiva (in tabella D – capitolo 7122) ed ha operato un definanziamento pari a 3.561 milioni di euro delle risorse di cassa stanziate per il triennio 2009 – 2011 nella tabella F della Finanziaria 2008[10].

Inoltre, è di rilievo ricordare che con la Legge Finanziaria 2010 (L. n. 191 del

---

[9] Il contratto stabilisce che entro il mese di gennaio venga definita l'eventuale modifica dei contenuti delle tabelle allegate al Contratto di Programma stesso.

[10] Si sono determinati anche i seguenti ulteriori definanziamenti: 40 milioni di euro per gli effetti del DPCM del 11.09.2008; 25 milioni di euro per gli effetti del DL 180/2008; 50 milioni di euro per la riduzione dalle dotazioni del Bilancio dello Stato di quanto accantonato e reso indisponibile per gli anni 2007 e 2008, ai sensi dell'art. 1 comma 507 della Legge Finanziaria 2007.

2009 recante"Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato") e con la Legge di Bilancio n. 192 del 2009 ad essa collegata, si è prevista una nuova modalità di finanziamento "a tranche" per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, individuati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Ai relativi adempimenti si è provveduto nella seduta del CIPE del 18 novembre 2010.

In merito agli obblighi di misurazione delle performance, l'art. 8 del contratto di programma prevede che il Ministero vigilante proceda annualmente alla verifica dell'esatto adempimento degli obblighi assunti dal Gestore sulla base di una serie di indicatori di risultato.

In data 29 febbraio 2008, in ottemperanza al disposto contrattuale, la Società ha trasmesso i "valori obiettivo" necessari alla valutazione delle performance per il 2008, in coerenza con la metodologia di calcolo proposta (indicatori di risultato su indicati).

A seguito di riscontro da parte del Ministero vigilante (nota n. 1016 del 17 aprile 2008), RFI ha infine trasmesso in data 15 maggio 2008 la versione finale della metodologia, confermando i "valori obiettivo" contenuti nella precedente comunicazione.

Infine, come previsto all'art. 4, comma 4, lettera b) del Contratto di Programma 2007 – 2011 (parte Investimenti) in materia di informativa, in data 30 giugno 2008 RFI ha inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'economia e delle finanze ed al CIPE la Relazione sullo stato di attuazione dei programmi di investimento (cd. Monitoraggio) al 31 dicembre 2007.

In data 27 febbraio 2009 la Società ha trasmesso sia i dati di consuntivo dell'anno 2008, la cui *perfomance* – secondo quanto riferito dalla Società medesima - è rientrata nei limiti contrattualmente ammessi, sia il conseguente valore dell'indicatore sintetico di risultato, sia infine i nuovi valori-obiettivo da utilizzare per la misurazione della performance dell'esercizio 2009.

Quanto sopra riferito vale per la programmazione degli investimenti.

Per la definizione del nuovo schema di Contratto di Programma, Parte Servizi,

avviata nel mese di luglio 2007 con le competenti strutture dell'allora Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, non si registrano novità di rilievo né per il 2008 né per 2009, non essendosi concluso il relativo iter approvativo; tuttavia nel secondo semestre 2009 risultano intensificati gli incontri con i Ministeri competenti che hanno portato alla definizione di uno schema contrattuale trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in data 18 dicembre 2009.

L'ammontare del corrispettivo, definito nel suindicato schema di Contratto, è pari a 1.254 milioni di euro.

Per l'anno 2010 lo stanziamento previsto per la Società, iscritto sul capitolo 1541 del Bilancio Previsionale dello Stato, ammonta a 975 milioni di euro.

Il quadro di sintesi degli interventi e dei trasferimenti di risorse pubbliche di competenza 2008 e 2009, in raffronto a quelli di competenza del 2007 che emerge dal prospetto riepilogativo presente nel bilancio consolidato di Ferrovie dello Stato SpA, è il seguente:

Valori in milioni di euro

CONTRIBUTI PUBBLICI			
	2007	**2008**	**2009**
Contributi in conto esercizio dallo Stato	1.154	1.086	924
Contributi in c/investimento dallo Stato	3.518*	2.117	3.916
Altri	105	245	263
Totale apporti e contributi	**4.777**	**3.448**	**5.103**

* Per l'es. 2007, come riferito nella relazione precedente, oltre ai contributi sopra elencati, sono stati iscritti in bilancio crediti verso il Ministero dell'Economi e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere ai sensi dell'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 (di cui quota RFI SpA 1 miliardo 196 milioni 88 mila euro e quota TAV per 870, 6 milioni di euro).

Nei prospetti e grafici che seguono si riporta l'andamento complessivo e dettagliato delle contribuzioni pubbliche di cui RFI è stata destinataria per il biennio in considerazione.

Contributi Contratto di Programma in conto esercizio Anno 2008	
Contributi iscritti per competenza nell'anno 2008	1.040.629.035,50
Residui passivi 2007 iscritti nell'anno 2008 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	45.719.392,00
Contributi in conto esercizio incassati nell'anno 2008 (*)	1.242.287.878,90
(*) di cui:	
competenza 2008	1.029.684.718,76
competenza anni precedenti	212.603.160,14

Contributi Contratto di Programma in conto esercizio Anno 2009	
Contributi iscritti per competenza nell'anno 2009	849.274.389,34
Residui passivi 2008 iscritti nell'anno 2009 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	74.407.710,00
Contributi in conto esercizio incassati nell'anno 2009 (*)	1.183.522.963,13
(*) di cui:	
competenza 2009	828.274.389,34
competenza anni precedenti - residui passivi 2007 e 2008 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	355.248.573,79

Contributi in conto impianti Ministero dell'Economia e delle Finanze Anno 2008

	Contributi iscritti nel 2008	Contributi incassati nel 2008 di competenza 2008	Contributi incassati nel 2008 di competenza anni precedenti	Totale incassi 2008
Cap. 7122 - *"Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"*	1.387.687.247,90	1.337.811.573,08	391.555.674,82	1.729.367.247,90
Cap. 7123 - *"Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche"*	28.099.435,82	0,00	138.705.560,82	138.705.560,82
Cap. 7124 - *"Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"*	1.030.000.000,00	1.030.000.000,00	71.920.000,00	1.101.920.000,00
	2.445.786.683,72	**2.367.811.573,08**	**602.181.235,64**	**2.969.992.808,72**

Contributi in conto impianti Ministero dell'Economia e delle Finanze Anno 2009

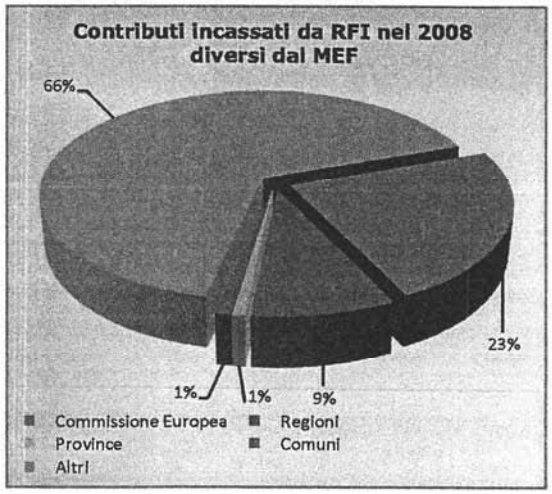
	Contributi iscritti nel 2009	Residui passivi 2008 iscritti nell'anno 2009 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	Contributi incassati nel 2009 di competenza 2009	Incasso nell'anno 2009 Residui passivi 2008 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	Contributi incassati nel 2009 di competenza anni precedenti	Totale incassi 2009
Cap. 7122 - *"Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"*	2.360.600.958,00	360.000.000,00	2.310.725.283,18	360.000.000,00	49.875.674,82	2.720.600.958,00
Cap. 7123 - *"Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche"*	2.582.285,00	0,00	0,00	0,00	72.582.285,00	72.582.285,00
Cap. 7124 - *"Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"*	1.120.000.000,00	270.000.000,00	1.000.000.000,00	270.000.000,00	0,00	1.270.000.000,00
Cap. 7120 - *"Fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato"* stanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto Interministeriale MEF/MIT n. 59274 del 22.7.2009	460.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	3.943.183.243,00	**630.000.000,00**	**3.310.725.283,18**	**630.000.000,00**	**122.457.959,82**	**4.063.183.243,00**

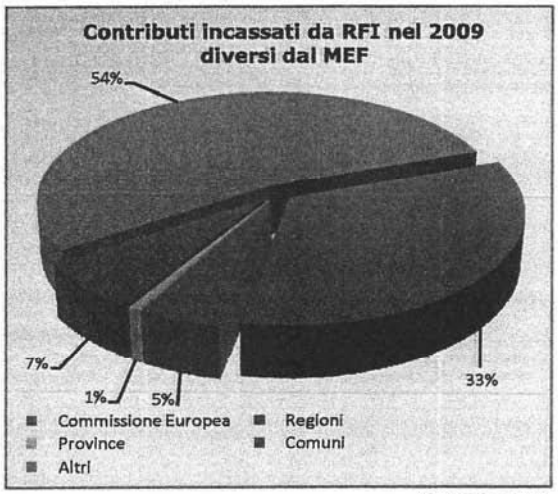
CONTRIBUTI INCASSATI DA RFI spa - ANNO 2008

Contributi (in Euro)	Base giuridica di riferimento
129.296.946,40	Commissione Europea
49.088.917,56	Regioni
4.398.382,16	Province
5.291.721,90	Comuni
366.298.647,06	Altri
554.374.615,08	**Totale escluso MEF**
4.212.311.084,58	Ministero Economia e Finanza (Finanziaria, CdP)
4.766.685.699,66	**Totale generale**

CONTRIBUTI INCASSATI DA RFI spa - ANNO 2009

Contributi (in Euro)	Base giuridica di riferimento
231.643.792,67	Commissione Europea
34.385.068,99	Regioni
4.414.269,68	Province
47.857.959,98	Comuni
370.943.831,21	Altri
689.244.922,53	**Totale escluso MEF**
5.246.706.206,14	Ministero Economia e Finanza (Finanziaria, CdP)
5.935.951.128,67	**Totale generale**





(Fonte: RFI SpA)

Dai dati riportati risulta che l'importo totale dei contributi statali destinati agli investimenti ed iscritti in conto impianti[11] nei bilanci 2008 e 2009 verso il MEF – come risulta dalla relazione al bilancio di esercizio – è stato pari, rispettivamente a **2,4 miliardi ed a 3,9 miliardi** di Euro. [12]

L'importo totale dei contributi in conto impianti erogati a RFI dal MEF per il 2008 ed il 2009 si è attestato rispettivamente sui **2, 9 miliardi** e sui **4,1 miliardi di Euro**.

L'onere finanziario complessivo dello Stato, in termini di cassa, raggiunge i **4,2 miliardi** per il 2008 ed i **5,2 miliardi** per il 2009.

1.4 – Gli investimenti

Gli investimenti del 2008 ammontano a **€ 3,4 miliardi**, sostanzialmente in linea con i valori dell'esercizio precedente, pari a 3,3 miliardi.

In particolare gli investimenti infrastrutturali per la Rete Convenzionale/AC, nell'articolazione del nuovo Contratto di Programma 2007-2011, sono stati pari a 3.068 milioni di euro, di cui 12 a committenza TAV, con un decremento di 240 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del precedente esercizio.

Il volume complessivo di investimenti è stato destinato per circa 1.235 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 114 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.833 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura ed a interventi diffusi sul territorio (di cui 369 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Gli investimenti del 2009, relativi principalmente allo sviluppo ed alla manutenzione straordinaria della infrastruttura ferroviaria, ammontano a circa **3 miliardi**. In particolare gli investimenti infrastrutturali sono stati di 2.609 milioni di euro, con un decremento di 506 milioni di euro (circa -16%) rispetto all'esercizio precedente. E' però da precisare che circa 55 milioni di euro sono stati erogati alle

---

[11] I contributi in conto impianti – che trovano, come già riferito, la loro legittimazione nell'art. 1, commi 84 e 86, della Legge n. 266/2005 (Finanziaria per il 2006), con le modifiche apportate dell'art. 1, comma 975, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Finanziaria per il 2007) - sostengono le spese per gli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (con le spese incrementative) e quelle relative ai rinnovi – previste (da sostenere) lungo la vita della Concessione (fino al 2060) con riferimento sia alla Rete Convenzionale sia alla Rete AV/AC.

[12] L'impegno finanziario statale, per le risorse destinate a vario titolo a RFI per il 2007, raggiunse, come si è evidenziato nel precedente referto della Corte, l'importo di 5,7 miliardi di euro (di cui 4,5 miliardi in conto impianti e 1,2 miliardi quali contributi in conto esercizio) in aggiunta ai quali vanno considerati i crediti del Gruppo verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere ai sensi dell'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 per circa 2 miliardi di euro.

società TFB ed LTF (circa 28 milioni di euro a titolo di aumento del capitale sociale delle partecipazioni) e circa 2 milioni di euro si riferiscono ad attività a committenza TAV.

Il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 1.014 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 161 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.595 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 286 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

A fine 2009 il progetto Rete AV ha raggiunto un avanzamento contabile complessivo prossimo al 90%.

Il volume di spesa consuntivato per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2008 e nel 2009 è stato rispettivamente pari a circa **28,97** ed a **25,38 milioni** di euro.

Nel prospetto che segue si riporta l'ammontare della spesa nel biennio raffrontata con quella del biennio precedente e ripartita tra i principali settori di intervento:

Valori in milioni di euro

SPESE PER RICERCA E SVILUPPO				
Ricerca e Sviluppo	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
Tecnologie per la sicurezza	85,66	41,33	17,22	16,03
Diagnostica innovativa	44,17	21,02	10,13	8,18
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti	3,83	2,08	1,62	1,17
Totale	**133,66**	**64,43**	**28,97**	**25,38**

Emerge una notevole riduzione delle risorse destinate alla finalità istituzionale, che si riflette in modo particolare sulle "tecnologie per la sicurezza" (cui si sono destinati nel 2009 circa 16 milioni di euro, di contro agli 85,6 milioni del 2006).

Dalla posta "Altri conti d'ordine", della nota integrativa del bilancio di esercizio 2009, che si riferisce agli impegni assunti dallo Stato e dall'Unione Europea a favore della Società a seguito dell'emanazione di provvedimenti di erogazione di finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale sociale o di contributi diversi, possono utilmente desumersi i dati relativi agli investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2009, che si riportano nella tabella che segue.

FINANZIAMENTI PER INVESTIMENTI*

Valori in migliaia di Euro

Periodo di riferimento	Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare	Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi
	A	**B**	**C**	**D**	**E=A-B-C**	**F=B-D**
Al 31.12.2006	56.626.147	36.263.182	1.513.791	33.490.000	18.849.174	2.773.182
Al 31.12.2007	72.043.288	41.234.149	2.497.877	36.387.966	28.311.262	4.846.183
Delta	**15.417.141**	**4.970.968**	**984.085**	**2.897.966**	**9.462.088**	**2.073.002**
Al 31.12.2008	73.937.621	44.428.868	2.215.387	40.072.232	27.293.366	4.356.636
Al 31.12.2009	72.803.865	48.837.111	2.600.366	43.712.258	21.366.388	5.124.853
Delta	**- 1.133.757**	**4.408.243**	**384.979**	**3.640.026**	**- 5.926.978**	**768.217**

* Si tratta degli investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2009

Al 31 dicembre 2009:

- il raffronto tra le risorse disponibili e le erogazioni ricevute, al netto delle poste iscritte come crediti, evidenzia una differenza pari a € **21,4 miliardi**, rappresentate come "Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare";
- il raffronto tra le erogazioni ricevute e le contabilizzazioni effettuate evidenzia una differenza pari a € **5,1 miliardi** rappresentati come "somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi"; queste sono costituite prevalentemente da risorse impiegate in partite creditorie di varia natura verso lo Stato, quali crediti IVA e crediti verso il MEF per contributi c/esercizio, e in liquidità sul c/c intersocietario e sul c/c di tesoreria intrattenuto con la Tesoreria Centrale dello Stato.

1.5 – Il ruolo istituzionale di RFI SpA - Criticità e prospettive future

L'appartenenza di RFI al Gruppo e la posizione di controllata nei confronti di Ferrovie dello Stato SpA ha costituito motivo di perplessità, ai fini di una compiuta ed effettiva attuazione dei principi alla base della normativa europea. Sulla tematica giova ancora ricordare l'orientamento dell'Autorità garante della concorrenza, esplicitato nella segnalazione AS265 del 7 agosto 2003 (Separazione tra gestione delle infrastrutture e servizi di trasporto ferroviario), nella quale veniva rilevato che, in concreto, nonostante l'evoluzione del quadro normativo di liberalizzazione del trasporto ferroviario, il Gruppo FS, per l'assetto organizzativo che lo connotava, continuava a configurarsi come un'unica entità economica. In tal modo, la società holding FS, "in virtù dei rapporti di controllo e degli interessi economici in comune con le imprese RFI e Trenitalia", sarebbe risultata in grado di condizionare le politiche di impresa delle società appartenenti al medesimo gruppo, nel quale "le imprese in questione operano nello stesso settore industriale e le azioni intraprese dall'una risultano suscettibili di influenzare l'attività dell'altra, in tal modo incidendo sul risultato economico dell'intero gruppo industriale". In aggiunta a ciò, sempre ad avviso del Garante, sarebbe stato da considerare che Trenitalia, "rappresenta il più importante cliente di RFI" e che è quest'ultima società, in quanto gestore dell'infrastruttura, a determinare "la possibilità per i concorrenti di Trenitalia di accedere all'infrastruttura stessa e quindi di entrare sul mercato". L'Autorità auspicava, pertanto, che venisse meno la possibilità per Trenitalia di condizionare le dinamiche concorrenziali dei mercati del trasporto ferroviario di merci e dei servizi di terminalizzazione e che non venissero ad essere vanificati i risultati positivi conseguiti dal processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario di merci, ribadendo, in tale prospettiva, la necessità di interventi volti a promuovere un'effettiva separazione tra l'attività di gestione dell'infrastruttura e quella di fornitura di servizi di trasporto.

Sulla tematica la Corte ha già rilevato[13] che l'assetto strutturale e funzionale del sistema ferroviario nazionale, determinatosi a seguito della riorganizzazione societaria del Gruppo F.S., non appare incompatibile – almeno sul piano formale - con quello stabilito dal d.l.gs n. 188 del 2003. L'indipendenza postulata dalle norme

[13] Si veda la relazione sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA per gli esercizi 2003-2004 (Atti parlamentari - XV Legislatura, Doc. XV, n. 18).

per il gestore dell'infrastruttura rispetto alle imprese ferroviarie, sotto il profilo giuridico, organizzativo o decisionale[14], è stata infatti, ritenuta riconducibile alla intervenuta ristrutturazione societaria, nella quale RFI si connota quale entità soggettiva separata giuridicamente (in quanto soggetto societario distinto) ed organizzativamente (in quanto dotato di proprie strutture direzionali ed operative) rispetto alla società Trenitalia[15].

Va peraltro tenuto presente che, in materia di funzioni essenziali – disciplinate dall'art. 6, par. 3, della direttiva 91/440/CEE -, la situazione è profondamente mutata con il ridimensionamento del ruolo di RFI per effetto della ricordata istituzione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (unitamente con l'Organismo Investigativo Permanente) di cui al Decreto Legislativo n. 162 del 10 agosto 2007, che ha assunto le rilevanti funzioni in precedenza svolte dal Gestore della rete[16].

L'unica funzione essenziale che rimane in capo a RFI, è quella dell'allocazione delle tracce.

Tra le funzioni oramai affidate all'Agenzia Nazionale - e che potevano costituire motivo di criticità in capo a RFI - si ricordano: l'emanazione di Norme e Standard di sicurezza della circolazione; la validazione dei sistemi di gestione della sicurezza e dei sistemi di mantenimento delle competenze delle Imprese Ferroviarie; il rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie; le attività di ispezione ed audit nonché di monitoraggio sull'attività delle imprese ferroviarie. A ciò va aggiunto che l'Agenzia è istituzionalmente titolare di attività ispettiva sul Gestore dell'Infrastruttura.

Per quanto riguarda l'assetto complessivo del sistema ferroviario, è da rilevare che il ruolo di organismo di regolazione del settore ferroviario, che è soggetto istituzionale con carattere di unicità e di estraneità alle decisioni relative agli aspetti finanziari delle società operanti nel settore ferroviario,[17] resta ancora affidato, ai sensi dell'art. 37 del decreto legislativo n. 188, "al Ministero delle

---

[14] Ci si è già, nei precedenti referti, soffermati sul decisivo rilievo dell'uso della disgiuntiva "o" in luogo della congiunzione "e", da parte del legislatore.

[15] Per tali condizioni di indipendenza, che sono quelle poste dalla Direttiva 2001/14/CE per lo svolgimento da parte del gestore dell'infrastruttura delle funzioni di assegnazione della capacità infrastrutturale, RFI ha continuato a svolgere le attribuzioni in materia di assegnazione della capacità infrastrutturale e – fino al passaggio delle competenze all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie - di rilascio delle certificazioni di sicurezza alle imprese ferroviarie.

[16] Si è diffusamente riferito sul trasferimento delle competenze al precedente punto 1.1.

[17] Art. 30 della direttiva 2001/14/CE.

infrastrutture e dei trasporti o a sue articolazioni". E' quindi detta amministrazione che svolge i compiti di regolazione del mercato del trasporto ferroviario e di regolamentazione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie (vigilanza sulla concorrenza nei mercati, risoluzione di controversie, controllo sull'attività del gestore dell'infrastruttura).

Non si è ancora provveduto a definire, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il quadro per l'accesso all'infrastruttura, i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità infrastrutturale, per la computazione dei canoni di accesso e per la determinazione dei corrispettivi dovuti dalle imprese ferroviarie per i servizi fruiti dalle stesse, nonché le regole in materia di fornitura di detti servizi, ai sensi del comma 11 dell'art. 17 del D. lgs. n. 188/2003 in esame.

Merita, poi, rilievo la necessità che RFI SpA, se pur inserita formalmente nel Gruppo Ferrovie mantenga, nello svolgimento della sua attività istituzionale, piena ed effettiva autonomia.

Questa condizione - ribadita dall'art. 11 del ricordato Decreto legislativo n. 188 del 2003 che ha previsto espressamente che "il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente sul piano giuridico, organizzativo o decisionale dalle imprese operanti nel settore dei trasporti" - si pone, infatti, quale ineludibile requisito per l'ammissibilità, sotto il profilo formale-giuridico, del nuovo assetto determinatosi a seguito della riorganizzazione societaria del Gruppo F.S[18].

Tra i punti di criticità, permane quello della non soddisfacente certezza dei rapporti con lo Stato, non compiutamente realizzata con un contratto di programma oggetto di aggiustamenti continui in termini di stanziamenti e di cassa. Siffatta problematica continua a costituire un punto nodale, ai fini della gestione societaria.

Ciò, peraltro, è reso palese da talune affermazioni contenute nella relazione al bilancio di esercizio, laddove viene riferito che "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

---

[18] Sotto tale profilo è importante notare che non ha trovato esecuzione (e non ha , quindi, prodotto alcun effetto) il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 16 gennaio 2006, che aveva previsto alcune integrazioni alla concessione riguardante il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, al fine anche di dare maggiore rilievo al ruolo propositivo, di coordinamento e di controllo della Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.
Sui potenziali effetti limitativi dell'atto si era soffermata questa Sezione nella "Relazione al Parlamento sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. per gli esercizi 2003-2004" (in Atti parlamentari - XV Legislatura, Doc. XV, n. 18).

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."

Si avverte, in definitiva, l'esigenza di un quadro certo dei contributi fruibili nel tempo e degli impieghi delle risorse assegnate, da realizzare sempre nel rispetto dei principi affermati dal D.lgs. 11 novembre 2003, n. 333 (di attuazione della direttiva 2000/52/CE, che modifica la direttiva 80/723/CEE relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche, nonché alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese).

2. STRUTTURA ED ORGANIZZAZIONE SOCIETARIA

2.1 – Gli organi sociali ed i relativi compensi

Rete ferroviaria italiana S.p.A. è, come già detto, Società a socio unico, soggetta alla direzione e al coordinamento di Ferrovie dello Stato SpA a norma dell'art. 2497 sexies del codice civile e del D. Lgs. n. 188/2003.

Nulla è mutato nel periodo di riferimento per l'organizzazione di RFI SpA, che è disciplinata dalle norme civilistiche per le società per azioni.

Organi sociali sono, quindi, l'Assemblea dei soci (ordinaria e straordinaria), il Consiglio di amministrazione, il Presidente, l'Amministratore delegato ed il Collegio sindacale.

L'Assemblea è costituita dall'azionista unico, che detiene il pacchetto azionario ed esercita i relativi poteri.

All'Assemblea compete la nomina degli amministratori, dei sindaci e del Presidente del Collegio sindacale.

Il Consiglio di amministrazione rimane composto dal Presidente e da 4 Consiglieri - uno dei quali amministratore delegato. E' in carica dal 25 giugno 2007 con durata fino all'assemblea di approvazione del bilancio 2009 ed è stato rinnovato in data 5 agosto 2010.

Il Collegio sindacale, titolare dell'attività di verifica e di vigilanza prevista dalla legge, si compone di 3 membri effettivi, di cui 1 con funzioni di Presidente, e 2 supplenti. E' in carica dall'8 aprile 2008 ed ha durata fino all'assemblea di approvazione bilancio 2010.

Il controllo contabile – ora revisione legale ai sensi dell'art. 2409 bis del codice civile, siccome modificato a seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs. n. 27 gennaio 2010, n. 39 - è svolto dalla società di revisione.

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni.

PERCIPIENTI	2008	2009	Δ'09/'08
Amministratori (*)	730	540	(190)
Sindaci	93	93	0
TOTALE	**823**	**633**	**(190)**

* Comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente, di Amministratore Delegato e di Consigliere di Amministrazione.

I compensi spettanti agli Amministratori devono intendersi comprensivi:

- degli emolumenti deliberati dall'Assemblea e/o previsti da norme statutarie;
- della retribuzione eventualmente percepita dagli Amministratori in qualità di dipendenti del Gruppo;
- dei compensi spettanti agli amministratori in virtù di specifici contratti di prestazione di servizi stipulati con Società del Gruppo.

La retribuzione da lavoro dipendente, da inserire tra i compensi agli Amministratori, è considerata al lordo degli oneri previdenziali e fiscali a carico del dipendente, escludendo gli oneri previdenziali obbligatori collettivi a carico della Società e accantonamento TFR; si devono includere anche le quote di retribuzioni variabili che maturano nell'esercizio e le eventuali indennità di fine carica/mandato; ciò vale anche per i casi di contratti di prestazione di servizi.

Nel prospetto che segue si riportano i compensi lordi spettanti singolarmente agli Amministratori ed ai Sindaci per i due anni in esame.

valori espressi in euro

Funzioni	Dirigenti Gruppo FS	Emolumenti da delibera C.d.A. 2008/2009	Gettoni di presenza	Rimborsi spese
Presidente	SI	129.100		
Amministratore Delegato	SI	306.000	NO	NO
Amm.ne	SI	36.000	NO	NO
Amm.ne	SI	36.000	NO	NO
Amm.ne	NO	36.000	NO	NO
Pres. Coll. sindaci	NO	37.000	NO	NO
Sindaco	NO	28.000	NO	NO
Sindaco	NO	28.000	NO	NO
Sindaco supp.	NO	-		
Sindaco supp.	NO	-		

La Società evidenzia che, ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e

della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 388,8 mila euro, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica, di consulenza fiscale (311,8 mila) e per servizi diversi dalla revisione legale (77 mila).

2.2 – L'articolazione organizzativa e la *Corporate governance*

Sull'articolazione organizzativa di RFI e sui principali criteri seguiti in materia di *Corporate governance*, si è diffusamente riferito nel referto sull'esercizio 2007 e non si hanno elementi di rilievo da riportare.

Si ricorda che la Società è articolata in funzioni centrali e territoriali e che il *core business* è gestito dalle seguenti direzioni centrali (e dalle strutture territoriali da esse dipendenti): Direzione investimenti, Direzione commerciale ed esercizio rete, Direzione produzione, Direzione tecnica[19].

Le rimanenti Direzioni centrali svolgono attività di supporto a beneficio di tutte le altre funzioni aziendali.

Dalla Direzione produzione e dalla Direzione commerciale ed esercizio rete dipendono, inoltre, direzioni che operano sul territorio.

L'assetto organizzativo di RFI S.p.A. (organigrammi, titolarità, missioni e aree di responsabilità, sedi) viene definito e formalizzato attraverso Ordini di Servizio Organizzativi (OdSO), emanati a firma dell'Amministratore Delegato.

La distribuzione degli OdSO è di competenza della Direzione Personale e Organizzazione - Struttura Organizzativa (S.O.) Organizzazione, la quale, tra l'altro, cura l'aggiornamento della struttura organizzativa della Società.

Nel precedente referto si è anche evidenziato che il modello organizzativo societario di RFI va considerato nel contesto in cui la Società opera. RFI, infatti, facendo parte del Gruppo Ferrovie dello Stato, ha un modello di funzionamento coerente con le regole di Gruppo, fatta eccezione per quei processi di business specifici della Società (tipicamente relativi alla manutenzione ed all'esercizio in sicurezza dell'infrastruttura), per i quali sono state elaborate apposite procedure operative.

Per le tematiche di interesse generale di Gruppo, le Comunicazioni Organizzative vanno preventivamente sottoposte all'approvazione della Holding.

Sul sistema di corporate governance può farsi rinvio alla relazione della

[19] L'assetto è stato così, da ultimo, determinato dalla D.O. n. 56/AD del 7 luglio 2009.

Corte sulla Capogruppo[20].

2.3 – L'*Internal auditing*

Sulla base di quanto riferito dalla Società, risulta che, nel biennio in considerazione, le attività di *audit* eseguite, in attuazione dello specifico piano e per soddisfare le specifiche richieste del Vertice societario, hanno interessato, in diversa misura, i principali macroprocessi di RFI: in particolare si sono concentrate sui processi della gestione amministrativa e fiscale, negoziale e approvvigionamenti, produzione dei servizi, investimenti, manutenzione, sicurezza sul lavoro.

Le attività eseguite sono state articolate in una pluralità di interventi presso le Strutture Organizzative della Società per una visione significativa dell'architettura del sistema dei controlli interni, della loro adeguatezza e del loro funzionamento a presidio del corretto svolgimento dei processi operativi.

Nel 2008 è stato possibile valutare i controlli interni rispetto ai principali rischi attraverso un approccio "risk - based". I rischi maggiormente considerati sono quelli connessi ai processi (conformità a norme esterne e disposizioni interne, efficienza - in termini di costi, tempi e qualità - disponibilità delle risorse umane in termini qualitativi e quantitativi), i rischi di informativa gestionale e direzionale. Sono stati monitorati i Piani di Azione emessi dalle Direzioni centrali in qualità di Process Owner a fronte di aree di miglioramento emerse a seguito delle attività di audit eseguite nel 2008 e in anni precedenti

Sono stati completati n. 22 piani ed altri 22 sono stati prolungati fino all'anno successivo.

I Piani di azione più significativi "non completati" relativi ad anni precedenti risultano in corso o sospesi a causa di una radicale riorganizzazione dei relativi processi (Istituto Sperimentale, nuovo modello di gestione dei cespiti) o di una loro ridefinizione a seguito della costituzione di nuove società (Sistemi Urbani).

Nel 2009 le 28 attività eseguite hanno interessato, in diversa misura, i principali macroprocessi operativi e di supporto di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

I processi sui quali si è maggiormente concentrata l'attività di audit sono stati: sicurezza sul lavoro (n. 7), investimenti (n. 4), gestione amministrativa e

[20] Il tema, per il passato, è stato affrontato ampiamente nella relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA per gli esercizi 2005-2006, capit. III (Atti parlamentari, XVI legislatura, doc. XV, n. 8).

fiscale (n. 4).

A fronte delle carenze rilevate in talune aree aziendali, le strutture interessate hanno pianificato le necessarie azioni correttive la cui attuazione è stata oggetto di monitoraggio da parte della Direzione Audit e le cui risultanze sono oggetto di apposita reportistica.

In particolare, nel corso del 2009, sono stati monitorati n. 31 Piani di Azione, di cui n. 30 completati. Le relative azioni di miglioramento sono n. 147 di cui:

- n. 142 attuate (circa il 97%);
- n. 2 in corso (circa 1%);
- n. 3 ritenute non necessarie (circa 2%).

Viene ordinariamente svolta, in ambito RFI, anche la funzione di Risk Management che è esercitata dal Comitato Guida del Progetto Risk Management che si avvale del contributo operativo della Direzione Audit per lo sviluppo del progetto, il coordinamento delle attività di Control Risk Self Assessment (CRSA) ed il supporto alle Direzioni per facilitare le attività di autovalutazione.

Le attività di CRSA sono state pianificate e condotte fino a tutto il primo semestre 2008 con la finalità prevalente di mettere a punto la metodologia prescelta, basata sull'adozione di un glossario dei rischi societari, sulla definizione del modello "processi - rischi - controlli" delle Direzioni Centrali e territoriali della Società, sull'utilizzo di metriche predefinite per orientare le valutazioni soggettive dei Process Owner e sull'utilizzo di un sistema applicativo di supporto alla gestione del processo.

A partire da luglio 2008 è stato definito uno standard di relazione di CRSA con la finalità di individuare indicatori (distribuzione dei rischi per processo/categoria di rischio, esposizione al rischio inerente/controllato/residuo, efficacia dei controlli esistenti) e modalità di aggregazione e rappresentazione per fornire un'efficace informativa direzionale.

Le risultanze delle valutazioni espresse dalle Direzioni coinvolte sui principali macro-processi (Servizi di circolazione, Manutenzione, Investimenti, Risorse umane organizzazione, Amministrazione e fiscale) sono state rappresentate a livello aggregato in apposite relazioni finali di CRSA che hanno evidenziato un livello sostanzialmente basso di esposizione al rischio tenendo conto dei controlli esistenti.

Tuttavia, con riferimento a potenziali aree di miglioramento ancora presenti, i Direttori interessati definiranno in futuro adeguati Piani di azione (di processo) finalizzati a rafforzare ulteriormente l'architettura del sistema dei controlli interni.

Nel 2008, in attuazione degli adempimenti conseguenti alla nomina del

Dirigente Preposto ex Legge 262/2005, è stato avviato un piano di emissione delle procedure amministrativo contabili (PAC) e delle corrispondenti procedure gestionali.

Nel corso del primo semestre 2009 si è ritenuto opportuno rimandare l'avvio delle attività nei confronti di ulteriori Direzioni e processi in considerazione della prevista riorganizzazione societaria (Disposizione Organizzativa n. 56 /AD del 07 luglio 2009), in esito alla quale si è proceduto all'aggiornamento della mappatura dei processi sensibili e al riposizionamento dei rischi e dei controlli.

Il quadro cognitivo della Direzione Audit sul Sistema di Controllo Interno di RFI deriva, principalmente, dalle conoscenze acquisite direttamente mediante l'azione di Internal Auditing sui processi esaminati.

Sulla base delle conoscenze di cui sopra, relativamente ai processi esaminati nel corso dell'anno, emerge una valutazione di sostanziale adeguatezza del Sistema di Controllo Interno (SCI) al perseguimento di una buona Governance e al raggiungimento degli scopi societari.

2.4 – Il Modello Organizzativo ex D. Lgs. n. 231/2001

Si è riferito nella precedente relazione[21] sul modello organizzativo e di gestione che RFI ha da tempo adottato[22] in attuazione delle disposizioni del Decreto legislativo n. 231 del 2001 e che adegua con regolarità, recependo le modifiche proposte dall'Organismo di Vigilanza in conseguenza dell'evoluzione della normativa e del contesto organizzativo e procedurale societario.

Nel periodo in considerazione, in particolare, è stato effettuato l'aggiornamento con riferimento ai nuovi reati di omicidio colposo e lesioni gravi o gravissime commessi con violazione della norma antinfortunistica e di igiene sul lavoro (Legge 123/07 e D.Lgs. 81/08) ed alla criminalità informatica (Legge 48/08) introdotti nel D.Lgs. 231/2001.

Inoltre, in attuazione del Piano annuale ex D.Lgs. 231/2001, sono state eseguite attività di audit sui processi aziendali con la finalità di valutare l'adeguatezza ed il funzionamento dei controlli interni per la prevenzione dei reati di cui al citato decreto.

---

[21] Si veda cit. relazione riguardante l'esercizio 2007, punto 2.6 (Atti parlamentari, XVI legislatura, doc. XV, n. 109)

[22] Delibera del Consiglio di Amministrazione del 27 settembre 2004.

Le attività hanno interessato in diversa misura i principali macroprocessi considerati a rischio e hanno consentito di verificare l'adeguatezza e il funzionamento dei controlli interni rispetto ai seguenti potenziali rischi di reato ex D.Lgs. 231/2001:

- la corruzione e la concussione, ravvisate principalmente nell'attività negoziale;
- le false comunicazioni sociali (anche in forma di concorso), in termini di non corretta rappresentazione in bilancio della situazione economico-patrimoniale della Società;
- la malversazione e la truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche e indebita percezione di erogazioni a danno dello Stato, in particolare nella stima dei costi degli investimenti e nella pianificazione finalizzata al finanziamento dei progetti;
- l'omicidio colposo e lesioni personali colpose gravi o gravissime commesse a seguito di violazione delle norme antinfortunistiche, nonché sulla tutela dell'igiene e della salute sul lavoro (mancata adozione/attuazione delle misure di sicurezza).

Il monitoraggio delle azioni correttive e/o migliorative rilevanti nell'ottica dei potenziali rischi di reato di cui D.Lgs. 231/2001, curato dall'Organismo di Vigilanza, evidenzia che nel corso dell'anno 2008 sono stati conclusi n. 12 Piani di Azione e n. 7 sono in corso o da ricevere a fronte di attività eseguite anche in anni precedenti.

Nel corso del 2009, l'Organismo di Vigilanza di RFI ha curato l'aggiornamento delle "schede dei processi a rischio 231", che riportano, per ciascun processo sensibile, il sistema dei protocolli predisposto dalla Società a prevenzione dei reati ipotizzabili costituite da un insieme di procedure utili alla prevenzione degli stessi.

L'Organismo di Vigilanza ha, inoltre, elaborato una proposta di aggiornamento della Parte Generale e della Parte Speciale del Modello Organizzativo e di Gestione ex D.Lgs. n. 231/2001, recependo le nuove fattispecie di reato introdotte nel menzionato decreto ("turbata libertà dell'industria o del commercio", "induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria" e "delitti in materia di violazione del diritto d'autore") ed il nuovo modello organizzativo societario, in esito al quale si è proceduto all'aggiornamento della mappatura dei processi sensibili ex D.Lgs. 231/2001 e al riposizionamento dei rischi e dei controlli. L'aggiornamento del

Modello una volta condiviso con le Strutture societarie responsabili dei processi sensibili sarà successivamente sottoposto all'approvazione del Consiglio di Amministrazione della Società.

La competente struttura preposta di RFI ha eseguito, per conto dell'Organismo di Vigilanza, nell'anno 2009 n.23 attività di audit su processi esposti a rischi di reato di cui al D.Lgs. 231/01.

Le risultanze delle attività svolte hanno evidenziato un quadro di complessiva adeguatezza e funzionamento del Modello di prevenzione adottato dalla Società.

2.5 Il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili

RFI ha provveduto – come già riferito nella precedente relazione - a modificare il proprio statuto in data 11 aprile 2008, introducendo la figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari (DP) ai sensi della L. 262/2005 (legge sul Risparmio), siccome modificata dal D.Lgs. 29 dicembre 2006, n. 303, e dal D.Lgs. 6 novembre 2007, n. 195 – ed ha provveduto alla relativa nomina con delibera del Consiglio di Amministrazione del 26 maggio 2008, pur essendo prevista la nuova funzione per le sole società quotate nella borsa italiana. In ciò si è conformata alle indicazioni in materia del Ministero dell'Economia e delle Finanze, nell'ottica dell'adozione di sistemi di governance sempre più evoluti ed equiparati a quelli delle società quotate.

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

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

2.6 – Le Società partecipate ed il loro andamento

Si riportano qui di seguito essenziali elementi conoscitivi relativi alle principali Società partecipate di RFI SpA ed al loro andamento economico-gestionale per il periodo in esame.

Si ricorda che RFI non procede alla redazione di un bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, in virtù dell'esonero previsto al comma 3 dell'art. 27 del D.Lgs. 127/1991, in quanto tale bilancio viene redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A.

TAV S.P.A

E' società partecipata al 100%. Ha come scopo la progettazione e costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità. Lo sfruttamento economico 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.

Sulla medesima si riferisce specificamente in prosieguo, al punto 4.

TERMINALI ITALIA S.R.L.

La società è stata costituita in data 16 maggio 2008 dalla consociata CEMAT con capitale sociale di 10 mila euro.

Il Consiglio di Amministrazione di RFI in data 25 luglio 2008 ha autorizzato l'acquisto dell'85% della partecipazione della società al prezzo di 10.123.500 euro. L'atto di acquisto è stato firmato in data 31 luglio 2008.

L'operazione di conferimento dell'attività terminalistica da parte della Cemat deriva dall'esigenza:

- di dare attuazione a quanto previsto dal Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188 che prevede "il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente sul piano giuridico, organizzativo o decisionale dalle imprese operanti nel settore dei trasporti";
- di adempiere all'impegno di FS Cargo (controllata di Trenitalia SpA) nei confronti dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che FS Cargo-Trenitalia e Cemat avessero cessato le prestazioni dei servizi terminalistici nei terminali intermodali di RFI al massimo entro 12 mesi dalla formalizzazione dell'operazione di acquisizione del controllo di diritto di Cemat.

La società ha per oggetto le seguenti attività:

- la gestione e l'esercizio di centri attrezzati per i trasporti intermodali anche a servizio di interporti o infrastrutture similari nazionali ed internazionali, e l'esecuzione di servizi terminali, nonché la gestione e l'esercizio di scali ferroviari per trasporti nazionali ed internazionali;

- la costruzione, l'acquisto, il noleggio, l'impiego, la riparazione e la manutenzione di mezzi e delle attrezzature di ogni tipo e tecnica, funzionali ai trasporti intermodali anche per conto terzi.

La Società ha operato a partire dal secondo semestre 2008 ed ha gestito complessivamente 17 terminali di proprietà RFI ed uno di proprietà privata; nel 2009 ha gestito complessivamente 22 terminali di proprietà RFI ed uno di proprietà privata; inoltre sono cessate di fatto le relazioni sui terminali di Pescara, Palermo e Lamezia Terme mentre sono stati attivati i terminali di Livorno, Parma, Brescia e Bologna precedentemente gestiti da NET oltre a Verona Porta Nuova e Padova FSL. Infatti a giugno 2009 Terminali Italia è subentrata alla Società Nord Est Terminal nella gestione dei terminali merci intermodali di Livorno Guastocce (1° Luglio), Parma Castelguelfo (1° Settembre), Brescia Scalo (1° Ottobre), Bologna Interporto (1° Novembre) e Verona Porta Nuova (1° Dicembre).

Complessivamente nel 2009 si è registrata una perdita di traffico combinato del 21,2% rispetto al 2008. Il traffico nazionale ha sofferto maggiormente registrando una flessione del 33,4% mentre quello internazionale ha conseguito una riduzione del 13,8%.

La Società chiude l'esercizio 2009 con una perdita pari a 2.995 mila euro.

Le voci che compongono la situazione economica della Società sono rappresentate da ricavi pari a 16.530 mila euro (9.331 mila euro nell'esercizio precedente) derivanti sostanzialmente dall'attività terminalistica e da costi operativi e ammortamenti pari a 19.581 mila euro (10.083 mila euro nell'esercizio precedente). Tali costi riguardano in particolare per 9.432 mila euro il costo del lavoro, per 8.615 mila euro servizi, materie prime e di consumo e per 1.534 mila euro gli ammortamenti. Tali componenti determinano un risultato operativo negativo di 3.051 mila euro, a cui vanno aggiunti proventi finanziari netti per 60 mila euro, proventi straordinari netti per 53 mila euro ed imposte pari a 58 mila euro.

TUNNEL FERROVIARIO DEL BRENNERO – (TFB)

L'oggetto della Società, partecipata all'84,08%, consiste nella "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".

Le principali voci del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 evidenziano, una quota di partecipazione (50%) di 76,2 milioni di euro nella Collegata BBT, disponibilità liquide per 6,1 milioni di euro e proventi finanziari per euro 351,4 mila.

In data 28 marzo 2009 l'Assemblea dei Soci ha deliberato un aumento del capitale sociale da effettuarsi in una o più tranche fino ad un massimo di 70.000 mila euro e fino ad un ammontare del capitale sociale di 133.791 mila euro.

Il capitale sociale ammonta a 105.790.910 euro e la composizione azionaria risulta così composta:

- RFI 84,558% del capitale sociale;
- Provincia Autonoma di Bolzano 6,187% del capitale sociale;
- Provincia Autonoma di Trento 6,187% del capitale sociale;
- Provincia di Verona 3,068% del capitale sociale.

Le principali voci del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 evidenziano la quota di partecipazione (50%) di 92,2 milioni di euro nella Collegata BBT, disponibilità liquide per 9 milioni di euro e proventi finanziari per 85 mila euro.

NORD-EST TERMINAL S.p.A.

La partecipazione azionaria di RFI nella Nord-Est-Terminal (NET), pari al 51% del capitale sociale, è stata acquistata dalla Società FS Cargo con effetto 18 novembre 2005.

La società opera nel settore del trasporto intermodale e, più in particolare, gestisce sei terminal situati nel centro-nord Italia: Livorno, Parma, Padova, Bologna, Brescia, Verona.

Le aree e le relative strutture sono di proprietà di RFI, salvo il terminal di Padova che, in quota parte, è anche di proprietà del socio Interporto di Padova.

Nel suo complesso la Società, oltre ad effettuare rilevanti investimenti negli impianti caratteristici del settore, opera essenzialmente con quattro grandi clienti (tra cui le società consociate CEMAT., Italcontainer e TX Logistic) e con tre grossi fornitori che, di fatto, effettuano i servizi terminalistici.

L'esercizio 2008 presenta una riduzione in termini assoluti dei ricavi operativi

di 364 mila euro (da euro 11.681 mila a euro 11.317 mila), correlata in parte ai problemi nel traffico dei container nel porto di Genova nel primo periodo dell'esercizio e in parte alla riduzione dei traffici conseguente alla crisi economica in atto a partire da ottobre.

La contrazione dei ricavi è stata accompagnata da una riduzione dei costi correlati, proporzionalmente minore (da euro 9.461 mila a euro 9.455 mila), per il consistente aumento del costo del carburante, che ha influito negativamente sui costi di handling acquistati dalla Società. Inoltre, sono stati effettuati maggiori interventi di manutenzione dei piazzali e degli impianti.

Ciò ha determinato una contrazione del margine operativo lordo di euro 358 mila.

Il risultato operativo risente della mancanza delle plusvalenze realizzate nel 2007 con la vendita di gru, solo in parte sostituite dal contributo in conto investimenti da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e pertanto il risultato operativo si riduce di euro 374 mila.

Migliora tuttavia la gestione finanziaria dell'esercizio 2008, con un saldo netto di proventi finanziari di euro 159 mila principalmente relativi ad interessi attivi da consolidato fiscale (euro 29 mila) ed interessi attivi su conti correnti bancari (euro 124 mila).

Il bilancio chiude con un utile netto di euro 1.256 mila dopo aver scontato imposte per euro 603 mila.

In data 21 luglio 2009 l'Assemblea dei Soci, nel corso della seduta straordinaria, ha approvato lo scioglimento della società con la sua messa in liquidazione.

Nel secondo semestre 2009 la Società Terminali Italia è subentrata alla Società Nord Est Terminal nella gestione dei terminali merci intermodali.

Vi è poi la partecipazione al 100% in **Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA**, passata dai 165 milioni del 2008 ai 213 milioni del 2009[23], società che si occupa principalmente della realizzazione del progetto di sviluppo inerente la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della stazione Tiburtina di Roma.

Si ricorda infine la partecipazione per 48.928 mila Euro (pari al 13%) in **Stretto di Messina SpA**. Il CIPE, nella seduta del 17 dicembre 2009, ha assegnato 117 milioni di euro a RFI quale quota di competenza per la sottoscrizione dell'aumento di capitale della Società.

[23] Nel 2009 vi è stata una svalutazione della partecipazione per 96 mila euro, per ripianamento delle perdite, ed un contestuale aumento del capitale sociale per 48 mila euro.

3. RISORSE UMANE

3.1 – La consistenza del personale ed il relativo costo

Nel corso degli anni 2008 e 2009, secondo quanto riferito dalla Società, è proseguita l'opera di contenimento della consistenza degli organici, in esito all'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro, rivolta all'incremento della produttività. E' stata anche avviata l'assunzione delle risorse tecniche (operatori specializzati manutenzione e capi tecnici) necessarie all'attivazione della linea A.V. Firenze – Bologna.

Per quanto attiene al recepimento dei principi posti dall'articolo 18, comma 2, del D.L. 112 del 2008, convertito con legge del 6 agosto 2008 n. 133, in materia di reclutamento del personale e per il conferimento degli incarichi nel rispetto dei principi di trasparenza, pubblicità e imparzialità, la Società ha fatto presente che il Gruppo Ferrovie dello Stato, dal 21 febbraio 2008, ha modificato - con la Diposizione di Gruppo n. 110/2008 relativa alle "Linee guida in materia di reclutamento e selezione e relativa procedura organizzativa" - le disposizioni precedenti in materia. Alla data di entrata in vigore della legge 133/2008 ha eseguito un confronto di rispondenza del sistema di regole vigente (e dettate, da ultimo, dalla DdG 110/2008) a quello introdotto dalla nuova normativa e ne ha accertato un grado di "compliance" adeguato, senza necessità di integrazioni e modifiche.

La consistenza del personale di RFI al 31.12.2008 è risultata pari a 32.896 unità (di cui 321 Dirigenti e 32.575 tra Addetti e Quadri), rispetto a 32.980 unità (di cui 351 Dirigenti e 32.629 tra Addetti e Quadri) dell'anno precedente. Al 31.12.2009 le unità in servizio assommano a 31.595 (di cui 295 Dirigenti e 31.300 tra Addetti e Quadri).

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 31 dicembre 2007 – 31 dicembre 2009:

Consistenza personale - Periodo 2007/2009

Livelli		In servizio al 31.12.2007	In servizio al 31.12.2008	In servizio al 31.12.2009
Quadri	A	1.832	1.821	1.678
	B	5.545	5.443	5.219
Direttivi	C	292	529	578
Tecnici	D	8.278	7.708	7.414
	E	5.975	6.551	6.239
Operatori	F	9.391	9.375	8.997
	G	1.133	969	1.005
	H	183	179	170
Totale		**32.629**	**32.575**	**31.300**
Dirigenti		351	321	295
Totale complessivo		**32.980**	**32.896**	**31.595**

In data 24 gennaio 2008 è stato firmato l'accordo con le Organizzazioni Sindacali per il rinnovo contrattuale, che ha prorogato per l'anno 2007 il CCNL scaduto il 31 dicembre 2006, in attesa del successivo rinnovo, con l'obiettivo di pervenire ad un contratto unico del Settore Trasporto.

Ciò ha comportato dal 1° gennaio 2008 un aumento del costo unitario medio mensile del lavoro pari a 57 euro non comprensivi degli oneri sociali.

Anche per il 2009, a partire dal 1° maggio 2009, si è determinato un aumento del costo unitario medio mensile del lavoro dovuto all'incremento medio di 63 euro non comprensivo degli oneri sociali.

Ciò a seguito dell'accordo del 30 aprile 2009 tra AGENS ed Organizzazioni Sindacali che ha prorogato anche per l'anno 2008 il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro scaduto il 31 dicembre 2006. L'accordo ha previsto anche il pagamento di due distinte una tantum:

1) per il 2008 di circa 850 euro medi pro capite (oltre oneri sociali);

2) per il periodo gennaio- aprile 2009 di circa 245 euro medi pro capite (oltre oneri sociali).

COSTO DEL LAVORO

migliaia di euro

ELEMENTI DI COSTO		ANNO 2007			ANNO 2008			ANNO 2009		
		Dirigenti	Altro Personale	Totale	Dirigenti	Altro Personale	Totale	Dirigenti	Altro Personale	Totale
RETRIBUZIONI	Competenze fisse	31.850	907.020	938.871	29.837	932.051	961.887	27.955	905.884	933.839
	Straordinario		50.900	50.900		56.731	56.731		56.365	56.365
	Trasferte	964	19.092	20.055	994	18.861	19.855	836	17.799	18.636
	Competenze accessorie	3.390	162.721	166.111	3.918	152.538	156.456	3.950	159.496	163.446
	Indennità di mancato preavviso	124	655	778	55	445	500	153	570	723
TOTALE RETRIBUZIONI		**36.328**	**1.140.387**	**1.176.715**	**34.804**	**1.160.626**	**1.195.430**	**32.894**	**1.140.114**	**1.173.008**
ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI	Contributi all'INPS e altri Ist. Prev.li e acc.	3.672	56.730	60.403	3.634	55.098	58.733	3.317	64.991	68.308
	Contributi all'INPS Fondo Speciale	5.888	212.094	217.982	6.917	235.759	242.675	7.188	257.597	264.785
	Accantonamento e riv.ne fondo TFR	2.992	96.072	99.064	2.750	95.328	98.079	2.445	88.769	91.214
	Rivalutazione indennità di buonuscita	567	16.576	17.144	474	13.585	14.059	303	8.851	9.154
	Altri costi	1.365	17.382	18.747	56	1.738	1.794	6	1.195	1.201
TOTALE ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI		**14.485**	**398.854**	**413.339**	**13.831**	**401.509**	**415.340**	**13.259**	**421.403**	**434.663**
COSTO TOTALE		**50.813**	**1.539.242**	**1.590.055**	**48.636**	**1.562.134**	**1.610.770**	**46.154**	**1.561.517**	**1.607.671**

RETRIBUZIONE MEDIA

migliaia di euro

	ANNO 2007			ANNO 2008			ANNO 2009		
	Dirigenti	Altro personale	Totale	Dirigenti	Altro personale	Totale	Dirigenti	Altro personale	Totale
Retribuzioni	36.328	1.140.387	1.176.715	34.804	1.160.626	1.195.430	32.894	1.140.114	1.173.008
Consistenza media	356	33.298	33.654	337	33.207	33.543	316	31.944	32.260
Retribuzione media	102,1	34,2	35,0	103,4	35,0	35,6	104,2	35,7	36,4
% su anno precedente	8,1%	3,0%	3,2%	1,2%	2,1%	1,9%	0,8%	2,1%	2,0%

Il costo del personale risulta in aumento nel 2008 rispetto al 2007, per un importo pari a € 20.715 mila, per effetto dei seguenti fattori:

- aumento complessivo delle voci "Salari e stipendi" e "Oneri sociali" in forza dell'Accordo già ricordato con le OO.SS. del 24 gennaio 2008 che ha stabilito l'incremento del costo mensile medio unitario di € 57 più oneri sociali dal 1° gennaio 2008;

- aumento della consistenza media dell'organico a seguito della scissione parziale delle attività di manovra, in precedenza effettuate da Trenitalia, avvenuta con decorrenza 1° gennaio 2008 per effetto della quale RFI ha acquisito circa n. 1.570 risorse provenienti dalla citata società;

- incremento delle risorse tecniche (operatori specializzati manutenzione e capi tecnici) necessarie all'attivazione della linea AV Milano – Bologna avvenuta il 14 dicembre 2008.

Nel 2009, registra, invece, complessivamente un decremento pari a 3.099 mila euro, rispetto all'esercizio 2009, determinato dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- diminuzione complessiva delle voci "Salari e stipendi" (22.421 mila euro) e "Trattamento di fine rapporto" (11.770 mila euro) per effetto del proseguimento dell'opera di contenimento degli organici in esito dell'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro rivolta all'incremento della produttività;

- aumento della voce "Oneri sociali" (31.685 mila euro) in quanto, a partire dal 1° gennaio 2009, tutto il Gruppo FS è assoggettato al pagamento all'INPS degli oneri per l'assicurazione obbligatoria per la disoccupazione involontaria (1,61 % delle retribuzioni), per la maternità (0,46% delle retribuzioni) e per la malattia degli operai (2,22% delle retribuzioni degli operai).

E' da notare che a metà maggio 2009 è stato formalmente sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Protocollo d'intesa, tra Federtrasporto, Asstra. Anav e le Organizzazioni sindacali Filt/Cgil, Fit/Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Fast Ferrovie, Orsa e Faisa/Cisal, per l'avvio del negoziato volto alla definizione di un nuovo CCNL unico della Mobilità, che ha consentito di sbloccare il confronto in corso sulle questioni aziendali aperte, favorendo la sottoscrizione degli accordi del 15 maggio, ritenuti di notevole rilevanza per il rilancio competitivo del Gruppo.

In particolare, con tali accordi, è stata raggiunta l'intesa per innovare e

rendere effettivamente operativo il "Fondo bilaterale per il sostegno al reddito"- di cui alla legge n. 449/97- che costituisce per il Gruppo, in assenza di ammortizzatori sociali tradizionali, uno strumento fondamentale per la gestione dell'ulteriore fase di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale conseguente alle innovazioni tecnologiche ed al complessivo efficientamento della macchina produttiva, nonché per governare l'imponente turn-over che nel periodo 2010-2013 dovrebbe interessare le Società del Gruppo.

Il Fondo infatti dovrebbe consentire - attraverso la sua componente ordinaria - di attuare i necessari percorsi di riconversione e riqualificazione del personale e - tramite la componente straordinaria - di accompagnare alla pensione, favorendo in via prioritaria la volontarietà, i lavoratori cui manchino fino a 48 mesi per il raggiungimento della finestra pensionistica.

Tale processo - secondo quanto esposto dalla Società - avverrà a valle di una procedura sindacale, originata da specifici progetti aziendali di livello territoriale, il cui esito consente comunque alle aziende – nell'ipotesi di mancato accordo complessivo con il sindacato - di considerare eccedentario il 30% delle risorse dichiarate in esubero nel progetto originario.

A seguito della definizione con le Organizzazioni sindacali della nuova regolamentazione del Fondo, sono stati sviluppati ed implementati con INPS ed i competenti Dicasteri i necessari contatti ed approfondimenti al fine di consentire nei tempi più stretti possibili l'attivazione delle prestazioni.

3.2 –La formazione

Il piano formativo dell'anno 2009 ha interessato i macro obiettivi già definiti nel 2008 in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario già ampiamente descritti nella relazione sulla gestione per l'esercizio 2007.

In particolare le attività di formazione nel 2009 hanno riguardato complessivamente 212.000 giornate uomo che in media equivalgono a 6,7 giornate di formazione uomo medie annue, superando del 34% il target previsto dall'art.43 comma 4 del CCNL e pari a 5 giornate uomo medie annue.

Di particolare rilievo si evidenzia l'attività di coordinamento della formazione dei primi formatori delle strutture territoriali di RFI interessate all'attivazione di tratte AC/AV. In particolare, sono stati erogati i corsi per i Complementi AC/AV alle abilitazioni specialistiche dei settori Armamento, TE, IS e TLC ai primi formatori interessati all'esercizio e alla manutenzione delle nuove tratte AC/AV Novara - Milano e Bologna - Firenze.

3.3 – La sicurezza sul lavoro

Nel corso dell'anno 2009, RFI, in coerenza con i suoi indirizzi strategici, ha proseguito le azioni e le iniziative di diversa natura relative alle tematiche della sicurezza sui luoghi di lavoro e della tutela ambientale, già avviate nel corso dell'anno precedente ed ampiamente descritte nelle Informazioni di carattere generale del Bilancio d'esercizio 2008 a cui si fa rinvio.

In materia di Sicurezza su Lavoro la Società è impegnata nella realizzazione degli adempimenti previsti dal D.Lgs. 81/2008 che andrà a sostituire le norme specifiche, per il settore ferroviario, attualmente contenute nella Legge 191/74. Inoltre, sempre in tale ambito di competenza, la S.O. Sicurezza del Lavoro e Ambientale ha stipulato un accordo con due società del Gruppo Ferrovie dello Stato, TAV S.p.A. e Fercredit S.p.A., per cui fornisce, a tali società, proprie risorse per lo svolgimento del ruolo di Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione.

Infine, è proseguita la realizzazione delle attività, stabilite nell'accordo quadro stipulato nel 2008 con l'ISPESL.

3.4 – Le consulenze

Il sistema autorizzativo per il ricorso ad apporti di consulenze esterne è stato già ampiamente illustrato nel precedente referto.

Si è evidenziato come – sulla base delle disposizioni di Gruppo - il ricorso a consulenze possa avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità agli obiettivi aziendali e attraverso forme di contrattazione definite (gara a procedura ristretta).

Il processo autorizzativo prevede una verifica di merito da parte di una struttura funzionalmente responsabile della Capogruppo, competente per la materia trattata nella prestazione consulenziale (dalla quale può derivare un nulla osta a procedere o un percorso alternativo qualora l'esito sia negativo) ed una verifica di congruità economica, da parte delle strutture della Direzione Generale di Gruppo, Finanza Controllo e Partecipazioni; l'utente della prestazione deve, invece, monitorare la prestazione e dare un resoconto a tutte le strutture interessate con il piano di adozione delle risultanze e la valutazione delle prestazioni rese.

In materia RFI ha emesso la Procedura Amministrativo Contabile n.7 del 12/12/2008 "L'attivazione e monitoraggio delle consulenze" in conformità alla Comunicazione Organizzativa RFI n.16 del 5/5/2003 e quindi tutti gli incarichi affidati nel 2008 e nel 2009 sono stati espletati nel rispetto delle suddette disposizioni.

La pubblicazione/comunicazione degli incarichi conferiti nel 2008/2009, ai sensi dell'art.3, commi 44 e ss. della L. 244/2007 (Emolumenti a carico di pubbliche amministrazioni, società partecipate e loro controllate e collegate), non è avvenuta non essendo ancora in vigore per il periodo che rileva, il DPR 5 ottobre 2010, n. 195 normativamente previsto recentemente pubblicato sulla G.U. n. 276 del 25 novembre 2010.

Merita segnalazione la circostanza che nel biennio in esame si riscontra un trend decrementale rispetto al 2007 (esercizio nel quale le consulenze e gli incarichi consuntivati risultarono pari a 516 mila Euro).

Si riportano qui di seguito gli elementi relativi alle consulenze affidate nel 2008 e 2009.

	Oggetto di Consulenza	Data conferimento incarico	Importo
ANNO DI RIFERIMENTO - 2008	Assistenza in materia legale relativamente a problematiche concernenti la gestione e redazione di dispositivi contrattuali	22/05/08	€ 75.000,0
	Consulenza economico finanziaria inerente la valutazione del capitale economico della Società Terminali Italia Srl finalizzata all'acquisto della partecipazione di maggioranza	07/07/08	€ 15.000,0
	Certificazione per rimborso spese Commissione Europea "New Opera"	12/02/08	€ 2.974,0
	Assistenza legale per il progetto di valorizzazione di alcune aree edificatorie circostanti la stazione di Roma Tiburtina	28/11/08	€ 150.000,0
	Potenziamento dei servizi per il collegamento con aeroporto di Fiumiucino e valutazioni degli effetti sulla circolazione ferroviaria per il nodo di Roma	12/12/08	€ 60.000,0
	Totale costo consulenze dell'anno		**€ 302.974,0**
ANNO DI RIFERIMENTO - 2009	Previsione di scenario a breve e lungo periodo - Analisi di domanda e offerta di trasporto ferroviario a livello della rete nazionale	11/02/09	€ 70.800,0
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€ 18.000,0
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€ 18.000,0
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€ 18.000,0
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€ 18.000,0
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€ 18.000,0
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€ 18.000,0
	Totale costo consulenze dell'anno		**€ 178.800,0**

3.5 – Il contenzioso

Nelle relazioni al bilancio di esercizio della Società per il 2008 ed il 2009 è riportato analiticamente e diffusamente lo stato del contenzioso, delle indagini e dei procedimenti giudiziari in corso.

In questa sede ci si limita a dare atto di alcuni procedimenti che meritano attenzione.

In materia di contenzioso per il personale si prende atto degli utilizzi del fondo relativo al contenzioso che sono stati pari a 36,2 milioni per il 2008 ed a 71,5 milioni per il 2009.

Relativamente al contenzioso instaurato con l'Agenzia delle Entrate Ufficio di Roma 4 per il presunto omesso versamento di ritenute IRPEF, la Società segnala che, dopo che la Commissione Tributaria Regionale di Roma ha accolto l'appello presentato dalla Società avverso la sentenza n. 373/05/04 della CTP di Roma, l'Ufficio non ha proposto ricorso alla Suprema Corte di Cassazione e, pertanto, la controversia deve considerarsi definita.

Per il rilevante e potenzialmente rischioso contenzioso arbitrale si rinvia a quanto riferito in precedenza al punto 1.5 ed all'analisi contenuta nella relazione al bilancio di esercizio 2009 di RFI SpA[24].

Si evidenzia che la Direzione Generale - Vigilanza Contratti Pubblici dell'Autorità per la Vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture ha comunicato, con nota del 28 dicembre 2007 pervenuta in data 4 gennaio 2008 a RFI S.p.A., TAV S.p.A. ed ai General Contractor FIAT e Consorzio Iricav Uno, che il Consiglio dell'Autorità ha approvato un atto di risoluzione in ordine agli interventi gestiti da TAV - relativamente alle tratte Roma-Napoli e Bologna-Firenze. Tale risoluzione giunge all'esito di un'attività istruttoria avviata nel 1999 che ha rilevato alcune criticità in particolare in relazione all'aumento dei tempi e dei costi di esecuzione delle opere.

In relazione a ciò ha disposto l'avvio di uno specifico monitoraggio sugli aspetti del contenzioso con i General Contractor e sulle modalità di affidamento dei lavori, da parte dei General Contractor, dell'asse orizzontale.

Con lettera datata 1 agosto 2008, la Direzione Generale della Vigilanza Lavori ha trasmesso a RFI, TAV ed ai General Contractor FIAT e Consorzio IRICAV UNO la

[24] Parte relativa all'andamento economico di TAV SpA.

Deliberazione n° 26 assunta dal Consiglio dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici in data 15 luglio 2008 "preso atto del riscontro fornito dai soggetti interessati ai rilievi formulati con risoluzione del 19.12.2007" relativa agli interventi sulle tratte Roma-Napoli e Bologna-Firenze- ed ha disposto la segnalazione alla Procura Generale della Corte dei conti dell'asserito uso distorto dell'accordo conciliativo relativamente a tre accordi relativi alla Tratta Roma-Napoli e nonchè deliberato l'avvio di una procedura di monitoraggio sia degli interventi in fase di avanzata esecuzione, sia degli interventi relativi all'asse orizzontale, con particolare riferimento, per quanto di competenza TAV, alla definizione dei contenziosi in corso.

Tale monitoraggio è stato attivato dall'Autorità di Vigilanza con nota in data 3 febbraio 2009 della Direzione Generale Vigilanza Lavori, indirizzata a RFI e TAV, con la quale è stato chiesto alle medesime Società di fornire, per quanto di rispettiva competenza, informazioni di carattere generale ed eventuali particolari specifiche problematiche relative ai seguenti interventi AV/AC: Tratta Roma-Napoli (I° e II° Lotto Funzionale), Tratta Bologna-Firenze, Tratta Torino-Novara,Tratta Novara-Milano, Tratta Milano-Genova/Terzo Valico dei Giovi, Tratta Milano-Verona, Subtratta Verona-Padova e Nodi urbani di Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli, unitamente alla richiesta di fornire comunque un quadro generale dello stato di attuazione della rete AV/AC che comprenda la totalità delle tratte ferroviarie componenti la stessa.

Con la suddetta nota, sono stati altresì richiesti specifici chiarimenti in ordine alle problematiche emerse relativamente alla subtratta Torino-Novara ed oggetto della Delibera n. 66/08 assunta dal Consiglio dell'Autorità in data 23 dicembre 2008.

In considerazione della mole e della complessità delle informazioni richieste e dell'esiguo termine all'uopo assegnato dall'Autorità, in data 17 febbraio 2009 RFI e TAV hanno inoltrato all'Autorità istanza congiunta di proroga per il riscontro, ciascuna per quanto di propria competenza, delle informazioni richieste.

Con delibera del 2 ottobre 2008 l'Autorità garante per la concorrenza ed il mercato ha avviato un procedimento ex art. 82 del Trattato CE, finalizzato all'accertamento di un possibile abuso di posizione dominante da parte di FS e di RFI consistente in un presunto comportamento dilatorio delle società alla richiesta della Società NTV di accesso ed utilizzo del Centro di manutenzione e delle infrastrutture tecniche costituenti l'Impianto Dinamico Polifunzionale (IDP) del Nodo di Napoli, nonché degli spazi nei fabbricati viaggiatori.

L'AGCM ha notificato ad RFI il 3 novembre 2009 i due provvedimenti che hanno chiuso per Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria Italiana il procedimento

aperto nei loro confronti per abuso di posizione dominante.

Con il primo dei due provvedimenti l'Autorità, accettando gli impegni presentati da RFI sull'IDP di Napoli, ha chiuso il procedimento nei confronti di FS e RFI, senza accertare infrazioni, ai sensi dell'art. 14-ter della legge 287/90. Gli impegni prevedono la messa a disposizione di NTV da parte di RFI dell'area alternativa e limitrofa all'IDP di Napoli denominata "Fascia Traccia Alto" sulla base di condizioni economiche improntate a criteri oggettivi e tali da assicurare un'effettiva e sostanziale parità di trattamento ad eventuali soggetti interessati.

Con il secondo provvedimento l'Autorità, accertando che FS e RFI non hanno allo stato posto in essere alcuna violazione delle norme antitrust, ha chiuso l'istruttoria relativa alla richiesta di accesso agli spazi nelle stazioni ferroviarie passeggeri.

4. GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA

4.1 – Notazioni di sintesi sulla gestione

I principali elementi della gestione risultanti dai bilanci di esercizio 2008 e 2009 sono riportati nel prospetto che segue e posti in raffronto con i dati del bilancio 2007.

Valori in euro

DATI DI SINTESI			
Rete Ferroviaria Italiana (RFI)	**2007**	**2008**	**2009**
Valore della produzione	3.838.147.583	3.949.345.391	3.598.172.633
Costi della produzione prima degli amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed altri	3.142.151.035	3.290.750.795	3.120.055.662
Margine del valore della produzione prima degli amm.ti svalutazioni, accant.ti ed altri	695.996.548	658.594.596	478.116.971
Amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed oneri diversi di gestione	871.213.809	777.832.724	557.343.989
Margine del valore della produzione	(175.217.261)	(119.238.128)	(79.227.018)
Proventi ed oneri finanziari	(8.199.072,0)	711.350	12.561.775
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(150.904)	(2.275.135)	(109.930)
Proventi ed oneri straordinari	232.414.619	186.708.641	95.055.864
Risultato prima delle imposte	48.847.382	65.906.728	28.280.691
Imposte sul reddito d'esercizio	31.964.124	26.980.000	20.185.000
Utile (Perdita) di esercizio	**16.883.258**	**38.926.728**	**8.095.691**
Immobilizzazioni	64.590.417.082	64.520.131.254	64.873.352.686
Attivo circolante	7.034.945.293	6.214.366.061	6.638.183.059
Capitale sociale	32.853.697.107	32.341.275.131	32.088.184.379
Totale patrimonio netto	**33.564.878.708**	**33.075.344.365**	**32.830.349.304**
Fondo per rischi ed oneri	27.078.272.221	26.438.187.491	25.893.776.057
T.F.R.	1.117.508.043	1.078.017.165	976.465.834
Debiti	9.732.382.713	10.005.949.944	11.671.273.933

Il raffronto comparativo delle componenti economiche e patrimoniali consente talune notazioni sugli andamenti gestori nel periodo.

Il valore della produzione, dopo l'incremento di circa 111 milioni di Euro del 2008, è in calo nel 2009 e si attesta sui **3,6 miliardi** di Euro.

Il margine del valore medesimo prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed altri, dopo la ripresa dell'esercizio 2007, pur restando positivo, risulta in flessione, passando dai **658,6 milioni** di Euro del 2008 ai **478,1 milioni** di Euro del 2009.

L'andamento dei costi (esclusi gli ammortamenti, le svalutazioni, gli accantonamenti ed altri), migliora nel 2009, dopo l'incremento del 2008, e si attesta sui **3,1 miliardi** (valore di poco inferiore a quello del 2007).

In diminuzione notevole, invece, le voci ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione, che passano dagli 871,2 milioni del 2007 ai 777,8 milioni del 2008 ed ai **557,3 milioni** del 2009.

Sempre negativo, per **79,2 milioni** nel 2009, il margine lordo del valore della produzione, ma con miglioramento rispetto ai valori del 2007 e del 2008.

Positiva per **12,5 milioni** la gestione finanziaria, di contro, però, ad un aumento dei debiti pari a **1,6 miliardi di Euro** nel 2009.

Entrambi gli esercizi in esame chiudono in utile, ma con una notevole flessione nel 2009 (**8,1 milioni** di contro ai 38,9 milioni del 2008 ed ai 16,9 del 2007).

In diminuzione il capitale sociale (pari a **32,08 miliardi** di Euro nel 2009) ed il patrimonio netto (che scende a **32,8 miliardi** di Euro).

Dal conto economico e dallo stato patrimoniale riclassificati ed analizzati da RFI e dalla Capogruppo sono tratti i seguenti, significativi indicatori:

RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA *Valori in mln di euro **

Principali indicatori	2007	2008	2009	Δ '09/'08
Ricavi operativi	2.548,8	2.507,4	2.322,1	***(185,3)***
Costi operativi al netto di capitalizzazioni e variazioni di rimanenze	2.426,6	2.453,7	2.405,8	***(47,9)***
Margine operativo lordo	122,2	53,7	(83,7)	***(137,4)***
Risultato netto di esercizio	16,9	38,9	8,0	***(30,9)***
Flusso di cassa da attività di esercizio	(51,7)	(624,2)	557,4	***1.181,6***
Investimenti tecnici	3.616,4	3.483,1	3.227,3	***(255,8)***
Situazione al	**31/12/'07**	**31/12/'08**	**31/12/'09**	
Capitale investito netto	32.473,8	33.452,4	33.746,9	***294,5***
Posizione finanziaria netta	(1.091,1)	377,0	916,5	***539,5***
Consistenza di personale finale	32.980	32.896	31.595	***(1.301)***

L'esame dei dati riclassificati consente ulteriori, specifiche notazioni.

Per l'esercizio 2008, il margine operativo lordo, pur positivo per 53,7 milioni di euro, presenta una riduzione di 68,5 milioni di euro rispetto al 2007 (122,2 milioni di euro).

Le cause sono da rinvenire in minori ricavi per 41,4 milioni di euro ed in costi operativi che, al netto delle capitalizzazioni e variazione delle rimanenze, presentano un aumento di 27,1 milioni di euro.

Sul fronte dei ricavi operativi la variazione negativa è da attribuire sostanzialmente al decremento dei proventi percepiti dallo Stato in esecuzione del

Contratto di Programma per 113,5 milioni di euro, mentre un miglioramento di 69,2 milioni di euro si registra nei ricavi da pedaggio e prestazioni infrastrutturali.

L'incremento dei costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, è dovuto essenzialmente all'effetto combinato dell'incremento del costo del lavoro e degli altri costi operativi (quali quelli per acquisti di materie prime e servizi, in gran parte dovuto all'effetto di cause esogene alla gestione societaria), nonchè delle maggiori capitalizzazioni per materiali e per la voce relativa ai costi interni.

Nell'esercizio 2009 si registra un ulteriore calo del margine operativo lordo che, negativo per 83,6 milioni di euro, si riduce di 137,3 milioni di euro.

Quanto sopra per effetto di minori ricavi per 185,3 milioni di euro pur in presenza di costi operativi che, al netto delle capitalizzazioni e variazione delle rimanenze, evidenziano una diminuzione di 47,9 milioni di euro.

La variazione negativa dei ricavi operativi è essenzialmente da attribuire al decremento dei proventi percepiti dallo Stato in esecuzione del Contratto di Programma per 191,3 milioni di euro, e dei ricavi da traffico per 33,4 milioni di euro, mentre un miglioramento di 39,4 milioni di euro si registra negli altri ricavi da pedaggio e prestazioni infrastrutturali dovuto in prevalenza alle maggiori attività di affidamento e realizzazione di progetti commissionati alla società da parte dei Comuni di Roma, Torino e Palermo.

Il decremento dei costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, deriva essenzialmente dal decremento del costo del lavoro, dalla diminuzione degli altri costi operativi (prevalentemente dei costi per acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci) e dalle minori capitalizzazioni dovute alla voce materiali ed alla voce relativa ai costi interni.

Merita attenzione anche la posizione finanziaria netta che, dai -1.091,1 milioni di Euro del 2007 passa a +916,5 milioni del 2009.

Strumenti finanziari derivati

Il Gruppo FS fa uso di strumenti derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate alla gestione del rischio di tasso di interesse; in particolare, l'obiettivo è la limitazione delle variazioni di flussi di cassa relativi ad operazioni di finanziamento in essere (cd. *Cash Flow Hedge*).

Interest Rate Swap

Gli strumenti finanziari derivati attualmente presenti in RFI si riferiscono principalmente ad operazioni di copertura delle operazioni di provvista a lungo termine necessarie al finanziamento del Programma Alta Velocità e realizzate nel

corso dell'esercizio 2002 direttamente dalla società operativa TAV e parzialmente ceduti a RFI in virtù della scissione societaria della tratta Roma - Gricignano. Le caratteristiche di tali contratti derivati sono evidenziate tra le "Altre Informazioni" della Nota Integrativa.

Sui prestiti contratti per il finanziamento del sistema AC/AV di seguito dettagliati, sono presenti tre Interest Rate Swap che replicano il nozionale (euro 1.009 milioni e riconducibili alle suddette operazioni di finanziamento dell'Alta Velocità) il piano di ammortamento e la durata dell'operazione coperta ed hanno la finalità di trasformare sinteticamente debiti originariamente accesi a tasso variabile in debiti a tasso fisso. Il Valore di mercato al 31 dicembre 2009 è negativo e pari a euro 141,67 milioni.

4.2 Il bilancio in generale

Il bilancio di esercizio di RFI è costituito dallo Stato patrimoniale, dal Conto economico e dalla Nota integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto finanziario.

RFI non ha proceduto alla redazione di un bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto dall'art. 27, 3° comma, del D. Lgs. 127/1991, in quanto tale bilancio è redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A.

I bilanci di esercizio per il 2008 e 2009 sono stati deliberati dal Consiglio di amministrazione rispettivamente in data 31 marzo 2009 e 31 marzo 2010; sono stati approvati dall'Assemblea dei soci il 6 maggio 2009 ed il 29 aprile 2010[25].

Il Collegio sindacale[26] ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio di esercizio per il 2008 con relazione in data 8 aprile 2009 e di quello per il 2009, con relazione in data 9 aprile 2010,

Il Collegio ha, altresì, dato atto:

- di aver svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge e di aver formulato, nelle adunanze dell'Assemblea dei soci e nelle sedute del Consiglio di Amministrazione, le proprie considerazioni con riferimento ai principi di corretta amministrazione e di economicità della gestione.

- di non aver rilevato, nel corso degli incontri, diretti allo scambio di informazioni, con la Società di revisione, fatti censurabili e di aver ottenuto dalla

[25] Nel periodo si sono tenute complessivamente 10 assemblee (5 nel 2008 e 5 nel 2009) e 17 Consigli di Amministrazione (9 nel 2008 e 8 nel 2009)

[26] Nel periodo in considerazione si è riunito 14 volte (8 riunioni nel 2008 e 6 nel 2009).

Società assicurazioni circa il costante monitoraggio della consistenza raggiunta dagli accantonamenti per rischi ed oneri, che è tale da influenzare in misura considerevole il risultato di esercizio.

- di avere acquisito le opportune informazioni dai responsabili delle funzioni, nello svolgimento della vigilanza sull'assetto organizzativo e sul sistema di controllo interno, e di aver monitorato le attività di auditing.

– di aver verificato la generale conformità del bilancio alle norme di legge che ne disciplinano la formazione;

– di aver altresì verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e la completezza delle informazioni in essa contenute.

Il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 bis Codice civile – ora revisione legale ai sensi del d.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39[27] - è stato esercitato dalla Società di revisione, che ha riferito, ai sensi dell'art. 2409-ter cc, con relazione in data 21 aprile 2009 sull'esercizio 2008 e con relazione in data 15 aprile 2010 per l'esercizio 2009, esprimendo il giudizio previsto in ordine alla conformità del bilancio alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; ha anche dato atto della circostanza che il bilancio medesimo è redatto con chiarezza e che rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società.

Il bilancio di esercizio è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali ed, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IFRS), senza adottare alcuna deroga.

I criteri di redazione ed i criteri di valutazione sono analiticamente indicati nella Sezione 2 della Nota integrativa; questi ultimi sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio 2007 ed a quelli adottati dalla Capogruppo, con eccezione, con riferimento ai criteri adottati dalla Capogruppo, dei criteri di valutazione applicati per le immobilizzazioni materiali ed immateriali dei quali, nella medesima relazione, viene data specifica illustrazione[28], che qui di seguito si ritiene utile in parte riprendere.

---

[27] Entrato in vigore dal 7 aprile 2010.
[28] Esposti diffusamente nella precedente relazione.

Le immobilizzazioni materiali ed immateriali al 31 dicembre di ciascun anno dei due in considerazione sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e sono esposte in bilancio al netto del fondo ammortamento al 31 dicembre 2009 calcolato fino al 31 dicembre 2005 sulla base di ammortamento a quote costanti in funzione della residua possibilità di utilizzo del bene ed a partire dal 31 dicembre 2006 sulla base di un ammortamento a quote variabili in base ai volumi di produzione sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione.

Nelle immobilizzazioni finanziarie le Partecipazioni sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato ove necessario per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi ed oneri.

Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

In tale ambito è opportuno soffermarsi sul Fondo di ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n. 448 e relativo fondo integrativo sul quale la Corte ha diffusamente riferito nelle precedenti relazioni sulla Capogruppo e su RFI. Il Fondo di ristrutturazione fu costituito, per la rete Convenzionale in applicazione dell'art. 43, comma 5, della Legge 448/1998 e, fino al 31 dicembre 2001, è stato utilizzato, previa autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura Convenzionale e di altri oneri di ristrutturazione.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI nell'ambito del conferimento della stessa dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a FS. Lo stesso è stato utilizzato dall'esercizio 2002 al 2009 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti relativi alla rete Convenzionale.

Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art.5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art.15 del D.Lgs 8/7/03 n.188 che dispone: "i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro";
- all'attuale definizione tariffaria concepita "ex lege" come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di recuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, tali fondi sono destinati e sufficienti anche in un'ottica di lungo periodo, a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile.

Altro fondo di rilievo è il Fondo oneri per manutenzione ordinaria ed interessi intercalari costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali.

In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione dell'infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio; mentre, per la parte relativa agli interessi intercalari, era destinato a far fronte alla copertura degli interessi (cosiddetti intercalari) da erogare a TAV nel periodo di costruzione dell'AV/AC.

In proposito, RFI evidenzia che:

- per l'esercizio 2003, la Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge finanziaria 2003) ha previsto che non venissero erogati contributi in conto esercizio;
- con Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 "interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" (convertito in data 29 luglio 2004) all'art. 1, comma 6, è stata disposta la riduzione dell'autorizzazione di spesa per 75 milioni di euro relativa al cap. 1541 "somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato

S.p.A. o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'Infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via nave tra terminali ferroviari" (tab. 1);

- con legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005), l'art. 1, comma 299, ha disposto un'ulteriore riduzione di 90 milioni di euro relativamente al cap. 1541 per l'esercizio 2005;

- l'evoluzione del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC unitamente al disposto dell'articolo 1 comma 87 della citata legge 266/2005 nella parte in cui stabilisce che gli oneri finanziari connessi a prestiti contratti per realizzare l'infrastruttura ferroviaria sono compresi nel costo dell'investimento e pertanto capitalizzabili a diretto incremento dell'investimento ammortizzabile determinando il cessare di possibili impatti sul Conto Economico della Società degli oneri finanziari hanno comportato già dall'anno 2006 la riclassifica della quota del fondo relativa agli interessi intercalari pari a 1.920.192 mila euro nel fondo Integrativo ex Lege 448/98;

- l'evoluzione continua del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC non può far escludere – sempre nella prospettazione della Società - che in futuro potranno essere sostenuti altri oneri comunque connessi all'avvio delle linee AV/AC (quali ad esempio gli oneri manutentivi) e pertanto non si può escludere l'utilizzo del fondo anche a tale titolo.

Per i Contributi può segnalarsi che i "contributi in conto esercizio" sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

I "contributi in conto impianti" ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici e dalla UE vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con ragionevole certezza il diritto di erogazione con contropartita degli Acconti. Coerentemente all'avanzamento dei lavori gli Acconti vengono ridotti in contropartita alla voce dell'attivo Contributi in conto impianti, portato in riduzione del valore dell'immobilizzazione in corso. Al momento del passaggio in esercizio del cespite i contributi suddetti sono portati in riduzione del valore del cespite.

4.3 Lo stato patrimoniale

Nelle pagine che seguono si riporta lo stato patrimoniale quale risulta dai bilanci di esercizio di RFI SpA per gli esercizi 2008 e 2009, con raffronto con il

2007.

Le varie voci che lo compongono sono analiticamente descritte nella nota integrativa e dalla stessa risulta una completa rappresentazione.

In questa sede ci si sofferma sull'andamento di talune componenti di particolare rilievo per la gestione.

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE RFI SpA - ATTIVO

	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2009	D - '09/'08
A) CREDITI VERSO SOCI	**0**	**0**	**0**	**0**
B) IMMOBILIZZAZIONI				
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI				
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	27.546.296	27.562.497	27.205.292	(357.205)
delle opere dell'ingegno				
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	197.313.144	197.739.687	201.074.434	3.334.747
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	729.254.806	822.176.380	801.955.222	(20.221.158)
7) Altre	89.897.130	88.663.544	88.046.333	(617.211)
Totale I	**1.044.011.376**	**1.136.142.108**	**1.118.281.281**	**(17.860.827)**
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI				
1) Terreni e fabbricati	52.771.895.791	51.543.855.907	52.660.425.139	1.116.569.232
2) Impianti e macchinario	124.102.965	136.116.793	132.745.276	(3.371.517)
3) Attrezzature industriali e commerciali	157.883.357	172.362.596	172.226.050	(136.546)
4) Altri beni	97.236.906	115.714.491	116.946.277	1.231.786
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	4.465.664.004	4.903.176.525	5.139.094.343	235.917.818
Totale II	**57.616.783.023**	**56.871.226.312**	**58.221.437.085**	**1.350.210.773**
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE				
1) Partecipazioni	3.334.781.176	3.160.650.465	2.004.329.314	(1.156.321.151)
2) Crediti	2.594.841.507	3.352.112.369	3.529.305.005	177.192.636
Totale III	**5.929.622.683**	**6.512.762.834**	**5.533.634.319**	**(979.128.515)**
Totale B) Immobilizzazioni	**64.590.417.082**	**64.520.131.254**	**64.873.352.685**	**353.221.431**
C) ATTIVO CIRCOLANTE				
I. RIMANENZE				
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	143.147.096	140.344.695	183.357.548	43.012.853
3) Lavori in corso su ordinazione	0	33.975.951	0	(33.975.951)
5) Acconti	169.214	169.214	169.214	0
6) Cespiti radiati da alienare	24.761	628	0	(628)
Totale I	**143.341.071**	**174.490.488**	**183.526.762**	**9.036.274**
II. CREDITI				
1) Verso clienti	283.547.698	273.608.136	281.775.512	8.167.376
2) Verso imprese controllate	532.208.108	541.509.828	467.466.252	(74.043.576)
3) Verso imprese collegate	2.508.710	2.517.179	1.312.310	(1.204.869)
4) Verso controllanti	1.572.599.250	1.711.216.393	2.179.056.433	467.840.040
4bis) Crediti tributari	2.142.229	2.029.885	3.151.711	1.121.826
5) Verso altri	2.329.482.570	2.290.866.828	2.848.242.792	557.375.964
Totale II	**4.722.488.565**	**4.821.748.249**	**5.781.005.010**	**959.256.761**
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE				
1) Depositi bancari e postali	2.054.869	2.116.110	5.337.602	3.221.492
2) Assegni	10.349	34.631	50	(34.581)
3) Denaro e valori in cassa	1.082.605	628.765	154.877	(473.888)
4) Conti correnti di tesoreria	2.165.967.834	1.215.347.818	668.158.758	(547.189.060)
Totale IV	**2.169.115.657**	**1.218.127.324**	**673.651.287**	**(544.476.037)**
Totale C) Attivo circolante	**7.034.945.293**	**6.214.366.061**	**6.638.183.059**	**423.816.998**
D) RATEI E RISCONTI				
II. Altri ratei e risconti	19.269.467	18.080.282	19.041.749	961.467
Totale D) Ratei e risconti	**19.269.467**	**18.080.282**	**19.041.749**	**961.467**
TOTALE ATTIVO	**71.644.631.842**	**70.752.577.597**	**71.530.577.493**	**777.999.896**

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE RFI SpA - PASSIVO					
		31.12.2007	31.12.2008	31.12.2009	D - '09/'08
A)	**PATRIMONIO NETTO**				
I.	CAPITALE	32.853.697.107	32.341.275.131	32.088.184.379	(253.090.752)
II.	RISERVA DA SOPRAPPREZZO DELLE AZIONI	0	0	0	0
III.	RISERVE DI RIVALUTAZIONE	887.352.096	887.352.096	887.352.096	0
IV.	RISERVA LEGALE	197.160	1.041.323	2.987.660	1.946.337
V.	RISERVE STATUTARIE	0	0	0	0
VI.	RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	0	0	0	0
VII.	ALTRE RISERVE	0	0	139.223	139.223
VIII.	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	(193.250.913)	(193.250.913)	(156.409.744)	36.841.169
IX	UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	16.883.258	38.926.728	8.095.691	(30.831.037)
	Totale A) Patrimonio netto	**33.564.878.708**	**33.075.344.365**	**32.830.349.305**	**(244.995.060)**
B)	**FONDI PER RISCHI E ONERI**				
2)	Per imposte, anche differite	20.546.040	20.381.396	21.071.382	689.986
4)	Fondo ristrutturazione ex Lege n.448/1998	19.277.049.012	19.277.049.012	19.277.049.012	0
5)	Integrazione fondo di ristrutturazione ex Lege n.448/1998	4.195.847.744	3.700.488.854	3.260.147.056	(440.341.798)
6)	Fondo per manutenzione ordinaria	2.323.000.000	2.323.000.000	2.323.000.000	0
7)	Altri	1.261.829.425	1.117.268.229	1.012.508.607	(104.759.622)
	Totale B) Fondi per rischi e oneri	**27.078.272.221**	**26.438.187.491**	**25.893.776.057**	**(544.411.434)**
C)	**TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO**	**1.117.508.043**	**1.078.017.165**	**976.465.834**	**(101.551.331)**
D)	**DEBITI**				
3)	Debiti verso soci per finanziamenti	1.234.637.944	1.632.820.102	1.784.333.506	151.513.404
4)	Debiti verso banche	1.318.179.265	1.215.931.194	1.666.799.263	450.868.069
6)	Acconti	4.158.823.337	4.095.683.535	5.419.527.029	1.323.843.494
7)	Debiti verso fornitori	1.881.478.151	1.964.879.087	1.918.693.457	(46.185.630)
9)	Debiti verso imprese controllate	142.270.757	139.033.764	48.838.142	(90.195.622)
10)	Debiti verso imprese collegate	1.170.455	13.022.290	17.615.849	4.593.559
11)	Debiti verso controllanti	18.615.909	13.856.110	16.065.116	2.209.006
12)	Debiti tributari	55.247.244	46.250.485	41.086.431	(5.164.054)
13)	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	241.295.783	234.080.318	208.380.035	(25.700.283)
14)	Altri debiti	680.663.868	650.393.059	549.935.104	(100.457.955)
	Totale D) Debiti	**9.732.382.713**	**10.005.949.944**	**11.671.273.932**	**1.665.323.988**
E)	**RATEI E RISCONTI**				
I.	Aggi su prestiti	0	0	0	
II.	Altri ratei e risconti	151.590.157	155.078.632	158.712.365	3.633.733
	Totale E) Ratei e risconti	**151.590.157**	**155.078.632**	**158.712.365**	**3.633.733**
	TOTALE PASSIVO	**71.644.631.842**	**70.752.577.597**	**71.530.577.493**	**777.999.896**

Risalta, anzitutto, il trend decrementale del patrimonio netto, ridottosi di 244,9 milioni nel 2009 e di 489,5 milioni nel 2008, pervenendo, così, ad un valore di 32,8 miliardi alla fine del periodo in considerazione.

Le diminuzioni – come può rilevarsi più minutamente dall'analisi della

movimentazione del patrimonio netto contenuta nella nota integrativa - conseguono principalmente a variazioni da scissioni societarie (negative per 503 milioni di Euro nel 2009 e per 762 milioni nel 2008) parzialmente compensate dagli aumenti del capitale sociale[29] (di 250 milioni di Euro versato in data 31 gennaio 2008 e di 250 milioni Euro versato in data 30 gennaio 2009) e dall'utile di ciascuno dei due esercizi.

Nelle immobilizzazioni gli investimenti[30] per il 2008, relativi principalmente alla ristrutturazione della infrastruttura ferroviaria, ammontano a € 3,5 miliardi, costituiti prevalentemente dai contributi in conto impianti (€ 84,1 milioni per le immobilizzazioni materiali e 2,7 miliardi per le immobilizzazioni in corso materiali).

Gli investimenti per il 2009, relativi principalmente allo sviluppo ed alla manutenzione straordinaria della infrastruttura ferroviaria, ammontano a 3 miliardi 46 milioni di Euro, di cui:

- 48 milioni pari all'incremento delle immobilizzazioni immateriali in corso;
- 3 miliardi 179 milioni pari all'incremento delle immobilizzazioni materiali ed in corso per 224.970 mila euro al netto dei contributi in conto impianti per 99.545 mila euro relativi alle immobilizzazioni materiali e 2.854.859 mila euro alle immobilizzazioni in corso materiali;
- decremento di 180,5 milioni degli acconti versati nell'esercizio.

Le immobilizzazioni materiali raggiungono nel 2009 i 58,2 miliardi con una variazione in aumento di 1,3 miliardi rispetto al 31 dicembre 2008.

Nelle nota integrativa sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario", del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" e dei "Valori netti".

La voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale", aumentata nel 2008 rispetto al 2009 di 1 miliardo 116,6 milioni, comprende gli effetti derivanti dalle seguenti scissioni:

- scissione TAV con acquisizione della tratta Milano-Bologna lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° lotto per un importo netto di 1,7 miliardi (di cui costo storico per 4.597.172 mila euro e contributi conto impianti per 2.890.696 mila euro);
- scissione TAV con acquisizione della tratta Milano-Bologna 1° e 3° lotto funzionale e oneri economici accessori per un importo di costo storico pari a 559,5

[29] Deliberati dall'Assemblea del 23 giugno 2006 e da sottoscrivere in 4 tranches.

[30] Non costituiscono posta specifica nella tabella dello stato patrimoniale attivo e sono rilevati e quantificati dalla Società in sede di analisi della voce "immobilizzazioni".

milioni di euro;

- scissione di FS Logistica con acquisizione delle aree strumentali per un importo di costo storico di 118 milioni;

- scissione parziale verso Trenitalia con assegnazione a quest'ultima di impianti di manutenzione e aree di proprietà complementari di proprietà di RFI, per un importo di costo storico pari a 612,5 milioni di euro.

Secondo quanto specificato dalla Società nell'analisi della voce, nelle "Immobilizzazioni in corso e acconti" sono ricompresi gli incrementi dei contributi in conto impianti pari ad 645.012 mila (di cui 630.280 mila euro riclassificati alla voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale") a seguito della restituzione delle anticipazioni finanziarie concesse a TAV che risultano trasferite ad RFI in qualità di committente delle opere per effetto delle scissioni tratta "Milano-Bologna lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° lotto" (571.527 mila euro), della tratta "Milano-Bologna 1° e 3° lotto funzionale e oneri economici accessori" (58.753 mila euro), delle tratte ferroviarie AV/AC "Milano-Verona", "Verona-Padova" e "Milano-Genova", Terzo Valico dei Giovi, costituenti il cosidetto "Asse Orizzontale" (14.732 mila euro).

Tali anticipazioni, secondo le procedure contabili emanate dalla Capogruppo, vengono riclassificate dagli acconti per contributi in conto impianti opere TAV a contributi in conto impianti.

Le immobilizzazioni finanziarie sono pari, a fine 2009, a 5 miliardi 533,6 milioni di Euro, con una riduzione di 979,1 milioni rispetto al 2008, che aveva invece registrato una crescita di 583,1 milioni sul 2007.

Da notare il decremento delle "partecipazioni", per 1 miliardo 156,3 milioni nel 2009, rispetto al 2008.

Le "partecipazioni in imprese controllate" sono pari a 1 miliardo 858,4 milioni per il 2009, con una riduzione pari a 1,1 miliardi rispetto al 2008, dovuta all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- alla riduzione della partecipazione in TAV per effetto delle seguenti scissioni:

  - tratta ferroviaria AV/AC Milano Bologna, lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° lotto pari a 673.780 euro;

  - immobili della tratta Milano-Bologna, 1° e 3° lotto funzionale e oneri economici accessori pari a 480.947 euro

  - tratte Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova, terzo valico di Giovi pari a 1.652 euro;

- all'incremento della partecipazione in TFB pari a 20.937 mila euro (di cui

20.175 mila euro relativi alla sottoscrizione di aumento del capitale sociale e 761 mila euro relativi all'esercizio del diritto di prelazione per il valore delle azioni inoptate del socio Provincia di Verona), interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari - di cui 14.437 mila euro relativi al cap. 7122 ed 6.500 mila euro relativi ad altra fonte nazionale: tale ultimo importo deriva dalla riclassifica dei suddetti contributi per una più corretta allocazione in bilancio precedentemente contabilizzati a riduzione delle Immobilizzazioni materali, come anche commentato nella specifica voce delle Nota Integrativa a cui si fa rimando;

- alla svalutazione della partecipazione nella società Tiburtina Sviluppo Immobiliare per 96 mila euro ed al contestuale aumento del capitale sociale per 48 mila euro.

I "crediti verso gli altri", sempre nelle immobilizzazioni finanziarie, risultano pari nel 2009 a 1 miliardo 829 mila euro, con un decremento rispetto all'esercizio 2008 pari a 122,8 milioni di Euro dovuto principalmente alla riduzione netta del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) che complessivamente è pari a 122,7 milioni, a seguito dell'erogazione delle due tranche di contributo per l'anno 2009, relative ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84, della Legge Finanziaria 2006.

Anche nell'attivo circolante, risultano in aumento i "crediti verso gli altri" che, al netto del fondo di svalutazione, ammontano a 2 miliardi 848,2 milioni, in incremento per 557,3 milioni rispetto al 2008.

Nelle "disponibilità liquide" la diminuzione complessiva registrata per il 2009, pari a 544,5 milioni è dovuta essenzialmente al decremento del conto corrente di Tesoreria (547,1 milioni) che rappresenta nel complesso il valore dei versamenti effettuati nell'anno dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al Contratto di Programma ed ai versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea successivamente trasferiti sul conto corrente intersocietario secondo le esigenze di cassa.

Il patrimonio netto, come già accennato in precedenza, è pari, nel 2009, a 32 miliardi 830 milioni 349 mila euro, con una variazione in diminuzione di 244,9 milioni rispetto al 31 dicembre 2008.

Il capitale sociale è composto da 32.088.184.379 azioni del valore nominale

di 1 euro ciascuna, detenute per il 100% da Ferrovie dello Stato S.p.A.

L'analisi della movimentazione del Patrimonio Netto nell'esercizio 2009 risulta essere la seguente:

- aumento del capitale sociale pari a 250 milioni di euro, deliberato dall'Assemblea del 23 giugno 2006, sottoscritto e versato in data 30 gennaio 2009 ed iscritto al Registro delle Imprese in C.C.I.A.A. di Roma in data 24 febbraio 2009;
- incremento del capitale sociale per 118 milioni 15 mila euro a seguito della scissione parziale da FS Logistica S.p.A., in data 9 dicembre 2009 con effetto 10 dicembre 2009;
- decremento del capitale sociale per 621 milioni 106 mila euro a seguito della scissione parziale a favore di Trenitalia S.p.A., in data 10 dicembre 2009 con effetto 31 dicembre 2009;
- utile dell'esercizio.

Inoltre l'Assemblea ordinaria della Società del 6 maggio 2009 ha deliberato di destinare l'utile dell'esercizio 2008, pari a 38 milioni 926 mila 729 euro come segue:

- il 5% a riserva legale pari a 1 milione 946 mila 336,43 euro;

- un importo di 139 milioni 223 mila euro, derivante dall'adeguamento delle partite monetarie in valuta estera al cambio al 31 dicembre 2008 e non realizzate alla suddetta data, alla riserva di allineamento cambi;

- il residuo importo pari a 36 milioni 841 mila 169 euro a utili da riportare a nuovo.

Può evidenziarsi che nel triennio 2006-2008 ci sono stati utilizzi del patrimonio netto, relativi a riduzione del capitale per effetto di scissioni societarie, per 832 milioni 470 mila, rispetto ad una quota massima utilizzabile pari a 887 milioni 491 mila.

La posta "fondi per rischi ed oneri" ammonta a 25 miliardi 893 milioni 776 mila euro con una variazione in diminuzione di 544,4 milioni rispetto al 31 dicembre 2008.

In tale ambito meritano segnalazione – come per il passato - il "fondo di ristrutturazione", costituito in attuazione dell'art. 43 della Legge 448/98 ed il relativo "fondo integrativo", costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002, delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI.

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di recuperabilità

attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, tali fondi sono destinati e sufficienti anche in un'ottica di lungo periodo, a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile.

Sulle problematiche connesse alla costituzione ed all'utilizzo dei fondi la Corte ha più volte riferito[31].

Il Fondo di ristrutturazione fu costituito nel 1999 per 26 miliardi 38 milioni 86 mila euro, di cui 9 miliardi 188 milioni 941 mila euro, già riflessi nel bilancio al 31 dicembre 1998, nei limiti delle riserve esistenti e 16 miliardi 849 milioni 145 mila euro stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere rispettivamente sugli esercizi dal 1998 al 2001 il Fondo di ristrutturazione è stato utilizzato, come consentito dal DPR 277/98, per complessivi 3 miliardi 909 milioni 14 mila euro, a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda infrastruttura.

È stato inoltre utilizzato nel 2000 per la copertura della minusvalenza di 2 miliardi 742 milioni 386 mila euro derivanti dalla cessione del compendio aziendale costituente l'Azienda "trasporto" alla Società Trenitalia.

Nel 2001 è stato altresì utilizzato per la copertura di costi per esodi incentivati non coperti dal fondo di ristrutturazione industriale ora azzerato.

Tali utilizzi del fondo sono stati effettuati in conformità alle modalità di utilizzo stabilite dall'Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e successive e previa specifica autorizzazione dell'azionista in sede assembleare.

Al 31 dicembre 2009, il fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 è pari a 19 miliardi 277 milioni 49 mila euro, con diminuzione di 6 miliardi 761 milioni 37 mila Euro, nel periodo 1999-2009.

La consistenza del Fondo integrativo al 31 dicembre 2002 era pari a 8 miliardi 853 milioni 719 mila[32].

Il fondo integrativo è stato utilizzato, a partire dal 2002, a fronte degli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni e minusvalenze dei cespiti.

---

[31] Si veda in particolare il punto 10 della "Relazione sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato S.p.A. per gli esercizi 2003-2004", Atti parlamentari - XV Legislatura, Doc. XV, n. 18.

[32] La consistenza al 31 dicembre 2002 del Fondo di ristrutturazione e del relativo Fondo integrativo era pari a 28.130.768 mila euro.

Il fondo è stato ridotto di € 35 milioni a seguito della seconda fase della scissione a favore di FS Logistica S.p.A. che ha avuto effetto dal 30 dicembre 2008.

Il fondo, inoltre, nell'anno 2008 è stato utilizzato per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi come di seguito riportato:

- 3 milioni 828 mila Euro per gli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali della Rete Tradizionale;
- 443 milioni 304 mila Euro per gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali della Rete Tradizionale;
- 13 milioni 227 mila Euro per la copertura delle minusvalenze ordinarie (€ 1.065 mila) e straordinarie (€ 12.162 mila).

Gli ammortamenti sulla rete AV/AC nell'anno 2008 pari ad € 19 milioni 738 mila non sono stati neutralizzati dall'utilizzo dell'Integrazione Fondo ristrutturazione.

Il fondo nel 2009 è stato utilizzato per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti della Rete Tradizionale e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi come di seguito riportato:

- 3 milioni 927 mila Euro per gli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali;
- 431 milioni 156 mila Euro per gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali;
- 5 milioni 259 mila Euro per la copertura delle minusvalenze ordinarie (3.412 mila euro) e straordinarie (1.847 mila euro).

Gli ammortamenti sulla rete AV/AC nell'anno 2009 pari a 54.604 mila Euro non sono stati neutralizzati dall'utilizzo dell'Integrazione Fondo ristrutturazione.

La posta Debiti è pari nel 2008 a 10 miliardi 5 milioni 949 mila e nel 2009 a 11 miliardi 671 milioni 274 mila euro con una variazione in aumento di 1 miliardo 665 milioni 324 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

I "debiti verso le banche" ammontano ad 1 miliardo 666 milioni 799 mila nel 2009, con una variazione in aumento rispetto al 2008 di 450 milioni 868 mila.

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni ammonta a 987 milioni 183 mila euro ed è riferito a debiti verso banche in scadenza oltre l'anno 2014.

I debiti verso banche al 31 dicembre 2009 si riferiscono per 1 miliardo 316 milioni 799 mila euro ai debiti verso la Banca Europea degli Investimenti (BEI)

contratti da TAV S.p.A. e trasferiti a RFI con la scissione delle tratte Roma - Gricignano dell'anno 2006 e Milano - Bologna (500 milioni) con efficacia 31 dicembre 2009 e per 350 milioni alle erogazioni ricevute a dicembre 2006 e a marzo 2007 a valere sul debito con Banca di Roma stipulato il 3 agosto 2006.

Nel corso del 2009 sono state rimborsate quote capitali per un importo complessivo di 49 milioni 132 mila euro, relativamente ai primi tre prestiti con BEI.

Il prestito complessivo di 1 miliardo di euro stipulato con BEI ed acquisito da RFI con la scissione della Roma - Gricignano per un importo di 574 milioni 747 mila euro è coperto da un contratto di Interest Rate Swap finalizzato a trasformare il debito originariamente a tasso variabile in debito a tasso fisso.

4.4 Il conto economico

Anche per il conto economico per il 2008 e 2009, che si riporta nelle pagine che seguono, in raffronto con il 2007, ci si sofferma sulle componenti più significative, tra quelle illustrate e commentate nella relazione al bilancio di esercizio e nella nota integrativa.

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO RFI SpA	2007	2008	2009	D - '08/'09
A) VALORE DELLA PRODUZIONE				
1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI				
a) prodotti del traffico viaggiatori - marittimo	19.855.513	20.676.709	19.330.199	(1.346.510)
b) pedaggio e prestazioni infrastrutturali	1.050.311.167	1.119.556.126	1.087.481.039	(32.075.087)
c) altri ricavi delle vendite e prestazioni	147.108.120	139.363.741	166.413.582	27.049.841
Totale 1)	1.217.274.800	1.279.596.576	1.273.224.820	(6.371.756)
4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	**396.987.182**	**431.716.717**	**388.403.696**	**(43.313.021)**
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI				
a) contributi in conto esercizio	1.154.093.124	1.086.474.649	923.897.215	(162.577.434)
- Contratto di Programma	1.154.093.124	1.086.348.427	923.682.099	(162.666.328)
- Altri	0	126.222	215.116	88.894
b) utilizzo integrazione fondo di ristrutturazione	464.201.731	448.197.268	438.494.625	(9.702.643)
c) altri	605.590.746	703.360.181	574.152.277	(129.207.904)
Totale 5)	2.223.885.601	2.238.032.098	1.936.544.117	(301.487.981)
Totale A) Valore della produzione	**3.838.147.583**	**3.949.345.391**	**3.598.172.633**	**(351.172.758)**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE				
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E DI MERCI	**801.807.569**	**936.673.582**	**759.859.627**	**(176.813.955)**
7) PER SERVIZI	**710.483.755**	**705.085.002**	**714.402.839**	**9.317.837**
8) PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI	**39.805.096**	**38.222.364**	**38.122.070**	**(100.294)**
9) PER IL PERSONALE				
a) salari e stipendi	1.176.715.338	1.195.429.695	1.173.008.427	(22.421.268)
b) oneri sociali	278.385.043	301.407.988	333.093.267	31.685.279
c) trattamento di fine rapporto	116.207.324	112.137.791	100.368.140	(11.769.651)
e) altri costi	18.746.910	1.794.373	1.201.292	(593.081)
Totale 9)	**1.590.054.615**	**1.610.769.847**	**1.607.671.126**	**(3.098.721)**
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	4.019.895	3.828.569	3.927.163	98.594
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali e delle disponibilità liquide	482.258.364	463.041.889	485.760.038	22.718.149
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	10.735.096	11.819.873	5.409.772	(6.410.101)
Totale 10)	**497.013.355**	**478.690.331**	**495.096.973**	**16.406.642**
11) VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	**(2.270.661)**	**(1.558.291)**	**(46.830.492)**	**(45.272.201)**
12) ACCANTONAMENTI PER RISCHI	**284.732.663**	**238.335.770**	**44.251.054**	**(194.084.716)**
13) ALTRI ACCANTONAMENTI	**16.358.460**	**1.999.884**	**512.091**	**(1.487.793)**
14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE	**75.379.992**	**60.365.030**	**64.314.363**	**3.949.333**
Totale B) Costi della produzione	**4.013.364.844**	**4.068.583.519**	**3.677.399.651**	**(391.183.868)**
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	**(175.217.261)**	**(119.238.128)**	**(79.227.018)**	**40.011.110**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
15) PROVENTI DA PARTECIPAZIONI				
in imprese controllate	0	0	1.265.083	1.265.083
Totale 15)	**0**	**0**	**1.265.083**	**1.265.083**
16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI				
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:				
da altri	179.154	306.924	0	(306.924)
totale a)	179.154	306.924	0	(306.924)
d) proventi diversi dai precedenti:				
da imprese controllate	*7.710*	0	0	0
da contollanti	10.597.838	22.016.117	23.384.414	1.368.297
da altri	7.447.217	5.988.287	705.955	(5.282.332)
totale d)	18.052.765	28.004.404	24.090.369	(3.914.035)
Totale 16)	**18.231.919**	**28.311.328**	**24.090.369**	**(4.220.959)**

Segue CONTO ECONOMICO RFI SpA	2007	2008	2009	D - '08/'09
17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI				
verso imprese controllate	14	0	0	0
verso imprese collegate	0	0	92	92
verso controllanti	3.017.960	964.022	401.365	(562.657)
verso altri	23.383.038	26.782.090	12.402.193	(14.379.897)
Totale 17)	**26.401.012**	**27.746.112**	**12.803.650**	**(14.942.462)**
17 bis) UTILI E (PERDITE) SU CAMBI	**(29.979)**	**146.134**	**9.973**	**(136.161)**
Totale C) Proventi e oneri finanziari	**(8.199.072)**	**711.350**	**12.561.775**	**11.850.425**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE				
18) RIVALUTAZIONI				
a) di partecipazioni	0	0	82.117	82.117
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	0	0	0
c) di titoli iscritti all'attivo corcolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0	0
Totale 18)	0	0	82.117	82.117
19) SVALUTAZIONI				0
a) di partecipazioni	150.904	2.275.135	192.047	(2.083.088)
Totale 19)	**150.904**	**2.275.135**	**192.047**	**(2.083.088)**
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	**(150.904)**	**(2.275.135)**	**(109.930)**	**2.165.205**
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
20) PROVENTI STRAORDINARI				
a) plusvalenze da alienazioni	1.351.702	700.239	91.309	(608.930)
b) contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)	0	0	0	0
c) sopravvenienze attive	270.536.984	222.838.295	129.231.390	(93.606.905)
d) utilizzo fondo integrazione ex Lege n.448/1998	3.497.419	12.161.621	1.847.174	(10.314.447)
e) altri proventi	23.563.942	9.467.220	11.198.910	1.731.690
Totale 20)	**298.950.047**	**245.167.375**	**142.368.783**	**(102.798.592)**
21) ONERI STRAORDINARI				
a) minusvalenze da alienazioni	3.511.446	12.161.621	1.847.174	(10.314.447)
b) imposte relative ad esercizi precedenti	4.262.550	4.308.401	4.778.647	470.246
c) oneri per esodi anticipati	0	0	0	0
d) sopravvenienze passive	57.439.905	37.160.277	39.864.807	2.704.530
e) altri oneri	1.321.527	4.828.435	822.291	**(4.006.144)**
Totale 21)	**66.535.428**	**58.458.734**	**47.312.919**	**(11.145.815)**
Totale E) Proventi e oneri straordinari	**232.414.619**	**186.708.641**	**95.055.864**	**(91.652.777)**
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	**48.847.382**	**65.906.728**	**28.280.691**	**(37.626.037)**
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE				
a) imposte correnti	31.964.124	26.980.000	20.185.000	(6.795.000)
Totale 22)	**31.964.124**	**26.980.000**	**20.185.000**	**(6.795.000)**
Utile (perdita) dell'esercizio	**16.883.258**	**38.926.728**	**8.095.691**	**(30.831.037)**

Come già riferito in precedenza, nelle notazioni di sintesi, entrambi gli esercizi si chiudono in utile, il 2008 per 38,9 milioni ed il 2009 per 8,1 milioni.

La notevole variazione in diminuzione è da porre in relazione, come risulta dall'analisi delle singole voci, con il calo del valore della produzione – anche se la differenza tra valore e costi della produzione, pur negativa, è migliore per il 2009 (79,2 milioni di contro a 119,2 milioni del 2008) – e con il minor saldo positivo della gestione straordinaria determinatosi per il 2009 (95 milioni rispetto a 186,7 milioni del 2008).

Il valore della produzione, pari a 3 miliardi 598 milioni 172 mila per il 2009, è in diminuzione di 351 milioni 173 mila rispetto al 2008, che invece si era chiuso in aumento rispetto all'anno precedente.

Esso risulta così composto:

Valori in migliaia di euro

VALORE DELLA PRODUZIONE			
Descrizione	**2007**	**2008**	**2009**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.217.275	1.279.596	1.273.225
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	396.987	431.717	388.404
Altri ricavi e proventi	2.223.886	2.238.032	1.936.543
Totale	**3.838.148**	**3.949.345**	**3.598.172**

Nella posta "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" assumono rilevanza determinante i ricavi delle attività proprie del ramo d'azienda infrastruttura, quali il pedaggio. Questi ultimi riguardano principalmente i rapporti con Trenitalia che, nel 2009, rappresentano l'85% circa del totale dei ricavi della gestione caratteristica.

In tale ambito la posta "Pedaggio e prestazioni infrastrutturali" presenta un trend decrementale risultando pari a 1 miliardo 87 milioni 481, con una variazione in diminuzione di 32 milioni 74 mila rispetto al 2008.

Tale variazione non è riferibile al "pedaggio" in senso stretto, in incremento rispetto al 2008, ma al decremento della voce "Servizi di traghettamento"per 11,5 milioni, ai "servizi di manovra" per 22,5 milioni ed alla "vendita della trazione elettrica"per 22 milioni 84 mila.

La voce "Pedaggio", pari a 903 milioni 77 mila per il 2009, registra, come già detto, un incremento di 24 milioni 75 mila euro rispetto al 2008, dovuto all'effetto combinato della riduzione dei volumi totali di traffico di circa il 6% più che compensata dall'aumento dell'introito complessivo da pedaggio dell'A/AC (tracce

orarie con più alto valore economico)[33].

La posta "Servizi di traghettamento" accoglie i ricavi verso Trenitalia per i servizi di traghettamento di carrozze e carri al fine di assicurare il collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole maggiori: in particolare tali ricavi, pari a 31,8 milioni per il 2009 (14,2 relativi al trasporto passeggeri e 17, 6 al trasporto merci) sono in diminuzione per 11,5 milioni rispetto al 2008, per la forte riduzione della domanda di traghettamento:

- verso la Sardegna (4,8 milioni), dovuta al drastico ridimensionamento delle richieste di servizio da parte di Trenitalia che ha portato al solo mantenimento di un livello di corse minimo (24 coppie di corse per l'intero anno esercizio 2009);
- verso lo Stretto di Messina (6,7 milioni), dovuta alla minore richiesta di corse da parte di Trenitalia, che ha portato ad una razionalizzazione del servizio con la riduzione delle corse in eccesso.

I ricavi per i servizi di manovra (che rientrano 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 (Prospetto Informativo della Rete) a fronte del pagamento di uno specifico corrispettivo) registrano un decremento di 22,5 milioni riconducibile, secondo quanto esposto dalla Società) ad una nuova fase di ristrutturazione che, tenendo conto della riduzione 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.

Il già segnalato decremento nel 2009 della posta "vendita energia elettrica" pari a 22 milioni 84 mila rispetto al 2008, è dovuto all'effetto dell'applicazione della legge n. 99 del 23 luglio 2009 con cui sono stati definiti 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 dell'Infrastruttura.

La voce "Altri ricavi e proventi" ammonta a 1 miliardo 936 milioni 543 mila nel 2009 ed è in diminuzione per 301,5 milioni rispetto al 2008 (che, invece, registra un incremento di 14,1 milioni rispetto al 2007).

Pur prendendo atto di un progressivo limitato allargamento al mercato

[33] In particolare, rispetto al 2008, Trenitalia registra una flessione dei volumi di circa il 7% mentre per effetto delle attivazione delle tratte dell'AV/AC il valore economico del pedaggio è aumentato del 2%. I ricavi da pedaggio verso le imprese terze fanno registrare invece un incremento percentuale del 26% circa rispetto al 2008.

esterno, per tale voce emergono soprattutto i rapporti con lo Stato ed in particolare i contributi in conto esercizio e l'utilizzo del fondo di ristrutturazione, dei quali si è parlato nei precedenti paragrafi.

Ci si limita a riportare che i contributi in conto esercizio da Contratto di Programma (CdP) sono legati ai volumi di produzione che condizionano direttamente i programmi di manutenzione sia della rete infrastrutturale sia degli impianti industriali.

In particolare, secondo gli schemi di contabilità regolatoria[34], si riferiscono:

- alle attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura sia della rete convenzionale sia della rete AV/AC;
- alle attività svolte dall'istituto di sanità per il presidio sanitario, dall'istituto sperimentale, nonché per le attività di ricerca e sperimentazione;
- alle attività relative alla Polizia ferroviaria ed alla protezione e sicurezza fisica aziendale (*business security*);
- al servizio di traghettamento ferroviario con la Sardegna e la Sicilia.

I contributi in conto esercizio sono stati iscritti per un importo complessivo di competenza al 31 dicembre 2009 pari a 849.274 mila euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2009 n. 203 del 22 dicembre 2008 "*Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della* Stato", ridotto delle quote rese indisponibili dalla Legge Finanziaria 2007 (art. 1 comma 758 – quota C pari a 13.546 mila euro). Sono stati, inoltre, iscritti anche i residui passivi dell'anno 2008 per 74.408 mila euro, relativi alla quota C comma 904 art. 1 Legge finanziaria 2007.

Per la voce "utilizzo dell'Integrazione Fondo Ristrutturazione" ex lege 448/98 si evidenzia che nel 2009 si registra un utilizzo – inferiore a quello di 448,1 milioni del 2008 - pari ad 438,4 milioni relativo alla copertura degli oneri di ammortamento immateriali (3,9 milioni) e materiali (431,1 milioni) della Rete Tradizionale e delle minusvalenze ordinarie pari a 3,4 milioni.

Il decremento che si registra nell'esercizio 2009 rispetto all'esercizio 2008, pari a 9,7 milioni è strettamente correlato all'effetto della diminuzione degli ammortamenti della Rete Tradizionale correlata al minor traffico sulla rete storica che è stato assorbito da quello sulla rete AC/AV.

---

[34] Si ricorda per tali rapporti che secondo quanto previsto dall'art. 17 del Contratto di Programma 2001-2005, la Società era tenuta a presentare entro il 30 giugno 2007 al Ministero delle Infrastrutture, al Ministero dei Trasporti ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze apposita rendicontazione per l'esercizio 2006. Tale rendicontazione è stata effettuata per la prima volta sulla base delle risultanze del sistema di contabilità regolatoria adottato in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 15 del D. Lgs. n. 188/2003. La rendicontazione per l'anno 2006 non ha evidenziato alcun conguaglio.

I costi della produzione ammontano a 3 miliardi 677 milioni 399 mila Euro per il 2009, con una flessione di 391,1 milioni sul 2008 e di 336 milioni sul 2007.

Essi risultano così composti:

Valori in migliaia di euro

COSTI DELLA PRODUZIONE			
Descrizione	**2007**	**2008**	**2009**
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	801.808	936.673	759.860
Servizi	710.484	705.085	714.403
Godimento beni di terzi	39.805	38.222	38.122
Personale	1.590.055	1.610.770	1.607.671
Ammortamenti e svalutazioni	486.278	466.870	489.686
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	10.735	11.820	5.410
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(2.271)	(1.558)	(46.830)
Accantonamenti per rischi	284.733	238.336	44.251
Altri accantonamenti	16.358	2.000	512
Oneri diversi di gestione	75.380	60.365	64.314
Totale	**4.013.365**	**4.068.583**	**3.677.399**

La diminuzione complessiva è dovuta principalmente all'effetto del decremento delle voci "accantonamenti per rischi ed altri accantonamenti" (per 195,5 milioni nel 2009), "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" (per 176,8 milioni nel 2009), "variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" (per 45,2 milioni nel 2009), personale (per 3,1 milioni nel 2009).

In incremento i costi per gli "ammortamenti e svalutazioni" (per 22,8 milioni nel 2009) per "servizi" (per 9,3 milioni nel 2009) e gli "oneri diversi di gestione (per 3,9 milioni nel 2009).

Per le voci segnalate in diminuzione si aggiunge quanto segue.

Il decremento di 41,9 milioni degli accantonamenti per contenziosi nei confronti del personale e terzi è dovuto all'effetto combinato della chiusura di alcuni contenziosi civili che hanno determinato minori accantonamenti rispetto al 2008 ed all'accantonamento per contenzioso del lavoro (39,9 milioni) conseguente ad una più puntuale riquantificazione delle singole cause di lavoro.

Il decremento della voce "Altri rischi" pari a 152,5 milioni registrato nel 2009 rispetto all'esercizio precedente è determinato principalmente da minori

accantonamenti degli oneri connessi alla restituzione nel 2009 alle Imprese Ferroviarie dei costi per l'energia per la trazione dei treni AT (102,4 milioni), minore accantonamento per la valorizzazione delle opere da dismettere (41 milioni), per le penali Iricav (5 milioni 629 mila) ed infine per Performance Regime (2,5 milioni).

La voce "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci", che è pari a 759,8 milioni nel 2009, registra – come cennato, un decremento di 176,8 milioni derivante da:

- decremento netto di 21,6 milioni dei costi di acquisto dei materiali[35];
- decremento di costi complessivi per energia elettrica, illuminazione e forza motrice per 155,1 milioni, legato al cambio della modalità di acquisto avvenuto in data 1° maggio 2008.

La diminuzione per 45,3 milioni registrata nel 2009 nella voce "Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" (pari a 46,8 milioni nel medesimo esercizio) è determinata dall'incremento del materiale per impianti elettrici, armamento, destinato agli investimenti e navigazione, parzialmente compensato dalla riduzione dei lavori in corso presso le officine in conto scorte e dalle giacenze di materiale di uso comune. In generale il suddetto incremento è attribuibile alla fornitura di nuovi materiali dedicati alle linee AV/AC attivate nel corso del 2009 con conseguente creazione delle relative scorte di emergenza ed alla riduzione degli impieghi di materiali per investimenti, pianificati ma non utilizzati nel 2009 a causa della flessione del volume dei lavori effettivamente eseguiti.

Per gli "ammortamenti e svalutazioni" (489,6 milioni nel 2009), il già ricordato aumento di 22,8 milioni - dopo la riduzione per 19,4 milioni registrata nel 2008 – è dovuto al maggiore utilizzo dell'infrastruttura a seguito dell'aumento della domanda del traffico in particolare sulla rete AV/AC.

La Società precisa che gli ammortamenti dell'Alta Capacità/Alta Velocità, pari a 54,6 milioni, hanno impatto sul risultato d'esercizio in quanto non vengono neutralizzati con l'utilizzo dell'integrazione fondo di ristrutturazione, come commentato nell'apposito paragrafo della Nota Integrativa.

---

[35] Dovuto all'effetto dei seguenti fattori: minori acquisti di materie prime, pari a 10,1 milioni, dovuto al calo delle richieste di nuove forniture, per effetto di una generale contrazione degli impieghi di materiali per investimenti per la flessione del volume dei lavori effettivamente eseguiti; minori acquisti su piazza, pari a 7,8 milioni riferibili a materiale di utilizzo; minori acquisti per combustibili e lubrificanti per la trazione pari a 6,3 milioni principalmente imputabili alla riduzione della domanda di traghettamento ed alla razionalizzazione dell'impiego delle locomotive da manovra per singolo impianto; maggiori acquisti per vestiario e uniformi pari a 2,7 milioni a seguito del rinnovo delle divise del personale di esercizio.

L'ammortamento dei cespiti ha dato luogo ad utilizzi del fondo integrazione fondo ristrutturazione appostato nella posta A.5 a) dei Ricavi della produzione per un importo di 435 milioni 83 mila euro, pari al totale degli ammortamenti registrati nel corso dell'esercizio 2009 sulla Rete Tradizionale ad esclusione di quelli relativi all'AV/AC.

Nel corso dell'esercizio 2009 RFI ha ritenuto necessario procedere ad accantonamenti per svalutazione dei crediti per 5,4 milioni di euro, principalmente verso i clienti ordinari, al fine di tenere conto di crediti ritenuti inesigibili.

Sempre tra le voci in incremento per il 2009, nell'ambito dei costi della produzione, si sono dianzi indicati i "costi per servizi", che assommano a 714,4 milioni di Euro, rispetto ai 705 milioni del 2008.

Sull'incremento pesa principalmente la variazione in aumento della posta "Pulizia, autoservizi sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri" pari a 19.282 mila euro ed attribuibile essenzialmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- aumento di lavori per conto di terzi per 20,6 milioni di Euro per effetto delle attività svolte sui progetti di affidamento e realizzazione per conto del Comune di Roma (Batteria Nomentana e Stazione Tiburtina) e di Torino; tale aumento è correlato a quello della voce Lavori e forniture ricompreso nelle Prestazioni di terzi;
- diminuzione dei costi di manovra per 756 mila Euro principalmente riferibile alla più corretta ricollocazione avvenuta nel corso dell'esercizio 2009 delle mansioni svolte dal personale transitato da Trenitalia con la scissione denominata "Servizi di Manovra" su attività diverse connesse alla circolazione;
- diminuzione dei costi sostenuti per stampe orari e prodotti grafici per 818 mila euro con l'obiettivo di contenimento della spesa.

In decremento risulta la voce "Manutenzioni e riparazioni" nel 2009 rispetto al 2008, per 10,9 milioni di Euro, per la diminuzione delle attività di manutenzione dei beni immobili per 7,9 milioni di Euro relative essenzialmente ad operazioni di efficientamento effettuate per tutto l'esercizio 2009.

In particolare il decremento della manutenzione della linea infrastrutturale è dovuto all'effetto combinato della diminuzione di costi di manutenzione della rete tradizionale per 8,9 milioni di Euro parzialmente compensato dall'aumento costi degli stessi per la linea AV/AC pari a 3,2 milioni.

Anche l'attività di manutenzione di beni mobili subisce nel 2009 un decremento pari a 3 milioni 34 mila Euro rispetto al 2008 riferibile principalmente alle minori prestazioni di manutenzione svolte sulle navi traghetto a cause della forte riduzione della domanda di traghettamento verso la Sardegna e verso lo

Stretto di Messina.

Gli "Oneri diversi di gestione" sono pari a 64,3 milioni di Euro nel 2009 ed a 60,3 milioni nel 2008 (esercizio nel quale si registra una diminuzione di 55,2 milioni di Euro, sul 2007). Sull'incremento ha effetto rilevante il contributo trasporto gratuito titolari CLC (pari a 7,8 milioni di Euro) a seguito dall'aumento del costo unitario definito dalla Capogruppo data la scadenza contrattuale avvenuta nel corso dell'esercizio 2009.

I "proventi e oneri finanziari"[36] ammontano complessivamente a 12 milioni 562 mila con una variazione in aumento di 11,8 milioni di Euro rispetto al 2008, derivante dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- aumento dei proventi da partecipazioni per 1,2 milioni di Euro interamente attribuibili alla distribuzione dei dividendi dell'esercizio 2007 e 2008 della società controllata Nord Est Terminal;

- aumento dei proventi verso la Controllante di 1,3 milioni di Euro determinato dall'effetto combinato del decremento degli interessi attivi sul conto corrente intersocietario conseguente alle minori giacenze ed all'incremento degli interessi sul credito IVA richiesta a rimborso che al 31 dicembre 2009 ammontano a 21,2 milioni di Euro:

- riduzione degli interessi di mora per 4,9 milioni a seguito della quantificazione più puntuale degli Interessi per ritardato pagamento sia verso i clienti ordinari sia verso le Pubbliche Amministrazioni;

- riduzione complessiva degli oneri finanziari su debiti verso istituti finanziari di 14,9 milioni di Euro.

I "proventi e oneri straordinari" ammontano complessivamente nel 2009 a 95 milioni 56 mila Euro con una variazione in diminuzione di 91,6 milioni rispetto al 2008.

Comparando i due esercizi emergono:

- minori sopravvenienze attive per 93,6 milioni di Euro (nell'ambito delle quali rilevano 62,3 milioni relativi al rilascio del fondo contenzioso civile a seguito della risoluzione di soccombenze in contestazione con i terzi);

- minor utilizzo del fondo integrazione ex Lege n.448/1998 (1,8 milioni di Euro nel 2009, rispetto ai 12,1 milioni di Euro del 2008).

Le minusvalenze da alienazione relative ai cespiti ammontano a 12,1 milioni

---

[36] E' segnalato nella nota integrativa che a seguito del contratto Interest Rate Swap con UBS, RFI ha sostenuto oneri per 26.621 mila euro derivanti dalla componente negativa (fixed leg) e ricevuto proventi per 8.054 mila euro derivanti dalla componente positiva (floating leg). Il differenziale negativo, pari a 18.568 mila euro è stato capitalizzato, con un effetto netto a conto economico pari a zero.

di Euro per il 2008 ed a 1,8 milioni di Euro per il 2009 e sono state neutralizzate dall'utilizzo del Fondo "Integrazione Fondo ristrutturazione ex Lege 448/98" per i medesimi importi (12.162 mila Euro per il 2008 e 1.847 mila Euro per il 2009).

4.5 L'andamento della gestione di TAV SpA

Come già riferito in precedenza, TAV SpA è società partecipata di RFI SpA al 100% ed ha come scopo la progettazione e costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

Dalle relazioni della Capogruppo per il 2008 e 2009 possono trarsi i seguenti principali indicatori, elaborati sulla base del conto economico e dello stato patrimoniale riclassificati:

TAV - Treno Alta Velocità' SpA *Valori in mln di euro **

Principali indicatori	2007	2008	2009	Δ '09/'08
Contributi in conto esercizio	171,8	0	4,0	***4,0***
Altri ricavi	105,3	54,5	23,3	***(31,2)***
Costi	2.088,9	1.421,8	710,7	***(711,1)***
Saldo della gestione finanziaria	(154,5)	(165,1)	(149,2)	***15,9***
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	1.977,6	1.541,8	851,8	***(690,0)***
Risultato netto di esercizio	0	0	0	***0***
Flusso di cassa da attività di esercizio	(1.658,2)	(1.693,3)	(562,1)	***1.131,2***
Investimenti tecnici	0,2	(0,1)	0	***0,1***
Situazione al	**31/12/'07**	**31/12/'08**	**31/12/'09**	
Capitale investito netto	6.911,6	8.237,80	6.165,7	***(2.072)***
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	3.641,0	5.153,60	4.368,3	***(785,3)***
Consistenza di personale finale	85	59	46	***(13,0)***

** Escluso la consistenza del personale*

Dal raffronto tra gli andamenti dei due esercizi, emergono le variazioni intervenute nella voce "altri ricavi", nei costi, nella variazione dei lavori in corso su ordinazione e nel saldo della gestione finanziaria.

Il decremento dei costi e degli altri ricavi, così come la variazione dei lavori in corso su ordinazione, sono da ricollegarsi alla minore attività svolta nel periodo dalla società relativamente alle opere per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità a seguito dell'ormai sostanziale completamento delle linee.

In particolare la voce variazione dei lavori in corso su ordinazione è relativa all'incremento del valore delle rimanenze che, tenuto conto di quanto stabilito nella Convenzione del 9 dicembre 2003 con la controllante RFI SpA, è commisurato ai

costi e oneri sostenuti, inclusi quelli di struttura e quelli finanziari, riferibili alla realizzazione delle opere, al netto dei proventi. Non essendosi registrate partite non imputabili alla realizzazione dell'opera, la voce riflette tutti i costi e oneri sostenuti nell'esercizio, al netto dei proventi. Il decremento rispetto all'anno precedente (-690 milioni di euro) è da ricollegarsi alla già citata minore attività svolta dalla società relativamente alle opere in corso di esecuzione per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità che ha comportato minori costi e, di conseguenza, minori capitalizzazioni. Si precisa che in tale voce sono inclusi gli oneri relativi alla difesa nei contenziosi in essere con i General Contractors.

A tale riguardo, la Società evidenzia che, stante l'estrema complessità delle vicende e l'elevato valore delle controversie, d'intesa con la Controllante, per il contenzioso sono stati selezionati quali professionisti di fiducia - in linea con l'impostazione seguita al riguardo anche a livello di Gruppo - legali dotati di particolare competenza ed esperienza nelle fattispecie specifiche. Gli oneri maturati relativi a tale attività di difesa, con corrispettivi - ancorché significativi - ridotti rispetto ai minimi tariffari, sono stati inseriti nel bilancio 2009 unitamente alle spese derivanti dal funzionamento dei Collegi Arbitrali.

Nel corso del 2009 è stata inoltre effettuata una attività di audit per l'analisi e verifica della contabilità di commessa e dell'entità delle spese e dei costi incorsi negli anni passati da uno dei General Contractor affidatario di appalti nell'ambito delle opere di realizzazione della rete Alta Velocità/Alta Capacità.

Il saldo della gestione finanziaria, negativo per 149,2 milioni di euro nel 2009, migliora rispetto all'esercizio precedente per 15,9 milioni di euro. La variazione è da riferire ai minori interessi passivi registrati verso il mercato per i finanziamenti in essere a seguito del rimborso di alcune quote capitale ed ai minori interessi passivi verso la Controllante a seguito del trasferimento a RFI SpA, in conseguenza della scissione del ramo d'azienda "tratta Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna lotti funzionali 1°,3° e ulteriore porzione del 2°" di parte dell'indebitamento finanziario relativo al contratto di mutuo con Cassa Depositi e Prestiti e al contratto di finanziamento con la BEI.

Tale riduzione degli interessi passivi ha più che compensato la riduzione registrata negli interessi attivi maturati sul conto corrente di corrispondenza intrattenuto con la Capogruppo a seguito della riduzione della giacenza media.

Il flusso di cassa generato dall'attività di esercizio passa da un valore negativo di 1.693,3 milioni di euro a un saldo sempre negativo di 562,1 milioni di euro; tale miglioramento deriva sostanzialmente dalla riduzione della variazione dei

lavori in corso su ordinazione precedentemente citata, e dalla variazione positiva nei crediti commerciali e diversi, dovuta essenzialmente all'incasso dei crediti Iva chiesti a rimborso e dalla liquidazione da parte di RFI SpA di alcuni crediti per riaddebito costi relativi a esercizi precedenti.

Il capitale investito netto si riduce rispetto all'esercizio precedente per circa 2.072 milioni di euro; ciò deriva sostanzialmente dalla riduzione del capitale circolante netto a seguito del trasferimento ad RFI SpA del valore delle rimanenze a seguito delle scissioni della tratta Milano-Bologna e delle tratte del cosiddetto Asse Orizzontale, nonché alla riduzione dei debiti commerciali dovuta alla minore attività della società.

L'indebitamento finanziario netto passa da un valore di 5.153,6 milioni di euro a un valore di 4.368,3 milioni di euro. La variazione è dovuta sostanzialmente all'effetto combinato, da un lato, del trasferimento ad RFI SpA di parte dell'indebitamento finanziario a seguito delle scissioni operate nel corso dell'esercizio 2009 e del rimborso di quote capitale in scadenza, e, dall'altro, dell'incremento dei debiti verso RFI SpA per gli anticipi ricevuti, dell'incremento dei debiti verso la Capogruppo per la linea di credito intercompany e dell'incremento delle disponibilità liquide sul conto corrente intersocietario. In particolare nel corso dell'esercizio sono stati rimborsati prestiti per 707,6 milioni di euro e, con l'operazione di scissione, sono stati trasferiti a RFI SpA debiti per 500 milioni di euro, riducendo nel contempo debiti verso la Controllante per 371 milioni di euro. Il saldo positivo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo si è infine incrementato di 23,8 milioni di euro.

Si riportano, nelle pagine che seguono, il conto economico e lo stato patrimoniale di TAV S.p.A., i cui elementi sono, peraltro, considerati nel bilancio consolidato della Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., sul quale questa Sezione predisporrà apposito referto.

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO TAV SpA		2007	2008	2009	Δ - '08/'09
A)	**VALORE DELLA PRODUZIONE**				
3)	**VARIAZIONE DEI LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE**	**1.977.620.100**	**1.541.806.419**	**851.810.033**	**(689.996.386)**
5)	**ALTRI RICAVI E PROVENTI**				
a)	contributi in conto esercizio	171.755.789	0	3.990.000	3.990.000
b)	altri ricavi e proventi	105.297.847	54.485.867	23.281.794	(31.204.073)
	Totale 5)	**277.053.636**	**54.485.867**	**27.271.794**	**(27.214.073)**
	Totale A) Valore della produzione	**2254673736**	**1596292286**	**879081827**	**(717.210.459)**
B)	**COSTI DELLA PRODUZIONE**				
6)	**PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI**	**1.576**	**0**	**0**	**0**
7)	**PER SERVIZI**	**2.079.485.767**	**1.415.467.796**	**705.806.969**	**(709.660.827)**
8)	**PER GODIMENTO BENI DI TERZI**	**1.518.239**	**1.280.983**	**1.303.525**	**22.542**
9)	**PER IL PERSONALE**				
a)	salari e stipendi	5.265.904	3.100.744	2.566.681	(534.063)
b)	oneri sociali	1.797.666	1.044.302	835.952	(208.350)
c)	trattamento di fine rapporto	442.939	282.287	227.211	(55.076)
e)	altri costi	288.600	583.000	0	(583.000)
	Totale 9)	**7.795.109**	**5.010.333**	**3.629.844**	**(1.380.489)**
10)	**AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI**	**653.499**	**536.982**	**372.190**	**(164.792)**
14)	**ONERI DIVERSI DI GESTIONE**	**214.024**	**1.009.185**	**418.229**	**(590.956)**
	Totale B) Costi della produzione	**2.089.668.214**	**1.423.305.279**	**711.530.757**	**(711.774.522)**
	DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	**165.005.522**	**172.987.007**	**167.551.070**	**(5.435.937)**
C)	**PROVENTI E ONERI FINANZIARI**				
16)	**ALTRI PROVENTI FINANZIARI**				
a)	da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	119.589	101	0	(101)
d)	proventi diversi dai precedenti	21.456.052	23.169.873	15.702.495	(7.467.378)
	Totale 16)	**21.575.641**	**23.169.974**	**15.702.495**	**(7.467.479)**
17)	**INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI**				
	verso controllanti	54.373.293	77.534.165	65.280.533	(12.253.632)
	verso altri	121.653.372	110.773.410	99.652.780	(11.120.630)
	Totale 17)	**176.026.665**	**188.307.575**	**164.933.313**	**(23.374.262)**
	Totale C) Proventi e oneri finanziari	**(154.451.024)**	**(165.137.601)**	**(149.230.818)**	**15.906.783**
E)	**PROVENTI E ONERI STRAORDINARI**				
20)	**PROVENTI STRAORDINARI**	**236.346**	**68.029**	**3.662**	**(64.367)**
21)	**ONERI STRAORDINARI**	**2.586.114**	**755.377**	**1.227.693**	**472.316**
	Totale E) Proventi e oneri straordinari	**(2.349.768)**	**(687.348)**	**(1.224.031)**	**(536.683)**
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)	**8.204.730**	**7.162.058**	**17.096.221**	**9.934.163**
22)	**IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE**	**8.204.730**	**7.162.058**	**17.096.221**	**9.934.163**
	UTILE DELL'ESERCIZIO	**0**	**0**	**0**	**0**

(importi in euro)

	STATO PATRIMONIALE TAV SPA - ATTIVO	2007	2008	2009	D - '08/'09
B)	**IMMOBILIZZAZIONI**				
I.	**IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI**				
4)	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	410.657	252.516	118.388	(134.128)
7)	Altre	50.542	37.706	25.137	(12.569)
	Totale I	**461.199**	**290.222**	**143.525**	**(146.697)**
II.	**IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI**				
4)	Altri beni	733.361	410.121	190.538	(219.583)
	Totale II	**733.361**	**410.121**	**190.538**	**(219.583)**
III.	**IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE**				
2)	Crediti:				
c)	verso controllanti	531	531	531	0
d)	verso altri	143.275	6.886	1.446	(5.440)
	Totale 2)	143.806	7.417	1.977	(5.440)
	Totale III	**143.806**	**7.417**	**1.977**	(5.440)
	Totale B) Immobilizzazioni	**1.338.366**	**707.760**	**336.040**	**(371.720)**
C)	**ATTIVO CIRCOLANTE**				
I.	**RIMANENZE**				
3)	Lavori in corso su ordinazione	6.755.125.265	7.803.819.350	6.005.285.499	(1.798.533.851)
5)	Acconti	407.563.864	293.039.635	48.470.437	(244.569.198)
	Totale I	**7.162.689.129**	**8.096.858.985**	**6.053.755.936**	**(2.043.103.049)**
II.	**CREDITI**				
4)	Verso controllanti				
	- esigibili entro l'esercizio successivo	1.239.054.755	771.543.392	255.887.066	(515.656.326)
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	287.891.872	459.777.448	641.758.394	181.980.946
		1.526.946.627	**1.231.320.840**	**897.645.460**	**(333.675.380)**
4) bis	Crediti tributari				
	- esigibili entro l'esercizio successivo	82.887.858	844.999	1.223.584	378.585
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	4.392.825	3.628.285	0	(3.628.285)
		87.280.683	**4.473.284**	**1.223.584**	**(3.249.700)**
5)	Verso altri				
	b) altri	2.018.169			
	- esigibili entro l'esercizio successivo		2.398.142	3.365.952	967.810
	Totale 5)	2.018.169	2.398.142	3.365.952	967.810
	Totale II	**1.616.245.479**	**1.238.192.266**	**902.234.996**	(335.957.270)
IV.	**DISPONIBILITÀ LIQUIDE**				
1)	Depositi bancari e postali	118.598	202.386	158.308	(44.078)
3)	Denaro e valori in cassa	24.290	15.611	10.672	(4.939)
	Totale IV	**142.888**	**217.997**	**168.980**	**(49.017)**
	Totale C) Attivo circolante	**8.779.077.496**	**9.335.269.248**	**6.956.159.912**	**(2.379.109.336)**
D)	**RATEI E RISCONTI**				
II	**RISCONTI**	**146.144**	**110.011**	**864.048**	**754.037**
	Totale D) Ratei e risconti	**146.144**	**110.011**	**864.048**	**754.037**
	TOTALE ATTIVO (B+C+D)	**8.780.562.006**	**9.336.087.019**	**6.957.360.000**	**(2.378.727.019)**

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE TAV SPA - PASSIVO					
		2007	2008	2009	Δ - '08/'09
A)	**PATRIMONIO NETTO**				
I	**CAPITALE SOCIALE**	**3.125.921.274**	**2.945.212.218**	**1.788.833.384**	**(1.156.378.834)**
IV	**RISERVA LEGALE**	**529.427**	**529.427**	**529.427**	**0**
VII	**ALTRE RISERVE**				
	1. Riserva straordinaria	8.070.553	8.070.553	8.070.553	0
	2. Versamento futuro aumento Capitale Sociale	136.127.392	130.385.930	0	(130.385.930)
	Totale VII	**144.197.945**	**138.456.483**	**8.070.553**	**(130.385.930)**
IX	**UTILI (PERDITE) DELL'ESERCIZIO**	**0**	**0**	**0**	**0**
	Totale A) Patrimonio Netto	**3.270.648.646**	**3.084.198.128**	**1.797.433.364**	**(1.286.764.764)**
B)	**FONDI PER RISCHI E ONERI**				
2)	Per imposte, anche differite	10.428.817	9.046.899	4.054.667	(4.992.232)
	Totale B) Fondi per rischi e oneri	**10.428.817**	**9.046.899**	**4.054.667**	**(4.992.232)**
C)	**TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO**	**1.803.140**	**1.215.873**	**1.035.467**	**(180.406)**
D)	**DEBITI**				
3)	Debiti verso soci per finanziamenti	387.775.042	1.269.780.794	1.699.804.664	430.023.870
4)	Debiti verso banche	1.850.160.578	1.563.757.435	1.018.686.015	(545.071.420)
5)	Debiti verso altri finanziatori	386.879.052	365.158.380	342.955.217	(22.203.163)
6)	Acconti	14.066.293	1.808.820	8.730.161	6.921.341
7)	Debiti verso fornitori	758.030.294	487.722.865	160.705.160	(327.017.705)
11)	Debiti verso controllanti	1.950.130.385	2.507.404.544	1.809.667.153	(697.737.391)
12)	Debiti tributari	649.186	532.752	345.443	(187.309)
13)	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	464.754	327.439	273.323	(54.116)
14)	Altri debiti	132.238.741	31.006.589	108.459.651	77.453.062
	Totale D) Debiti	**5.480.394.325**	**6.227.499.618**	**5.149.626.787**	**(1.077.872.831)**
E)	**RATEI E RISCONTI**				
I	**RATEI**	**17.287.078**	**14.107.069**	**5.190.585**	**(8.916.484)**
II	**RISCONTI**	**0**	**19.432**	**19.130**	**(302)**
	Totale E) Ratei e risconti	**17.287.078**	**14.126.501**	**5.209.715**	**(8.916.786)**
	TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**8.780.562.006**	**9.336.087.019**	**6.957.360.000**	**(2.378.727.019)**

5. Considerazioni conclusive

5.1 Nel periodo in considerazione, si è completato il nuovo assetto del sistema della sicurezza ferroviaria con il trasferimento all'Agenzia Nazionale per la sicurezza – di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 - di quasi tutte le funzioni essenziali di cui era titolare, per tale materia, RFI SpA, quale Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale.

L'Agenzia, che è chiamata a stabilire - in conformità alle disposizioni comunitarie ed a quelle assunte dall'Agenzia europea per la sicurezza delle ferrovie di cui al regolamento CE/881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 - i principi ed i criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria, subentra nei seguenti principali compiti, che potevano costituire motivo di criticità in capo a RFI: emanazione di Norme e Standard di sicurezza della circolazione; validazione dei sistemi di gestione della sicurezza e dei sistemi di mantenimento delle competenze delle Imprese Ferroviarie; rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie; attività di ispezione ed audit nonché di monitoraggio sull'attività delle imprese ferroviarie. A ciò va aggiunto che l'Agenzia è istituzionalmente titolare di attività ispettiva sul Gestore dell'Infrastruttura.

Per quanto riguarda l'assetto complessivo del sistema ferroviario, è da rilevare che il ruolo di organismo di regolazione del settore ferroviario, che è soggetto istituzionale con carattere di unicità e di estraneità alle decisioni relative agli aspetti finanziari delle società operanti nel settore ferroviario,[37] resta ancora affidato, ai sensi dell'art. 37 del decreto legislativo n. 188/2003, "al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o a sue articolazioni". E' quindi detta amministrazione che svolge i compiti di regolazione del mercato del trasporto ferroviario e di regolamentazione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie (vigilanza sulla concorrenza nei mercati, risoluzione di controversie, controllo sull'attività del gestore dell'infrastruttura).

Non si è ancora provveduto a definire, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il quadro per l'accesso all'infrastruttura, i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità infrastrutturale, per la computazione dei canoni di accesso e per la determinazione dei corrispettivi dovuti dalle imprese

[37] Art. 30 della direttiva 2001/14/CE.

ferroviarie per i servizi fruiti dalle stesse, nonché le regole in materia di fornitura di detti servizi, ai sensi del comma 11 dell'art. 17 del D.lgs. n. 188/2003 in esame.

Resta ferma la necessità che RFI SpA mantenga, nello svolgimento della sua attività istituzionale, piena ed effettiva autonomia. Quest'ultima è postulata dall'art. 11 del ricordato Decreto legislativo n. 188 del 2003 che ha previsto espressamente che "il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente sul piano giuridico, organizzativo o decisionale dalle imprese operanti nel settore dei trasporti".

5.2 Nel 2009 – come dato atto nella relazione al bilancio di esercizio della Società - il progetto Alta Velocità/Alta Capacità – in coerenza con quanto a suo tempo stabilito dalla Convenzione del 9 dicembre 2003 tra RFI e TAV (e successive modifiche) – ha registrato il suo sostanziale completamento, per le linee nazionali, e TAV (partecipata di RFI SpA) ha conseguito, quindi, il suo obiettivo istituzionale concernente l'attivazione delle linee Alta Velocità/Alta Capacità ad essa affidate.

La Corte – che nella precedente relazione sulla gestione finanziaria di RFI SpA per l'esercizio 2007, ha proceduto ad una analisi dettagliata dello stato e dei costi del progetto - nel prendere atto della realizzazione delle opere programmate (sia pure con il ridimensionamento di taluno dei progetti originari e con il permanere di talune disfunzioni), richiama l'attenzione sul fatto che sono ben lungi dall'essere definiti i procedimenti contenziosi e le problematiche legali connesse alla esecuzione delle opere ed all'applicazione delle normative succedutesi in tema di scelta del contraente.

Merita attenta considerazione, pertanto, il conseguente rischio di possibili, sfavorevoli effetti economico-finanziari, di rilevante impatto.

5.3 Permangono punti di criticità nel rapporto tra RFI e Stato, a cagione della non soddisfacente certezza delle condizioni e dei termini posti dal contratto di programma, oggetto di ripetuti aggiustamenti sia per gli stanziamenti che per i finanziamenti. E siffatta problematica continua a costituire un nodo centrale ai fini della gestione societaria.

In tale ambito di considerazioni meritano attenzione talune affermazioni che si ritrovano nella relazione al bilancio di esercizio 2009 laddove viene riferito che "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."

E' indubbia, in definitiva, l'esigenza di un quadro certo dei contributi fruibili nel tempo e degli impieghi delle risorse assegnate, da realizzare sempre nel rispetto dei principi affermati dal D.lgs. 11 novembre 2003, n. 333 (di attuazione della normativa europea relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche, nonché alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese).

5.4 L'impegno finanziario statale, per le risorse destinate a vario titolo a RFI per il 2008 e 2009 raggiunge, rispettivamente, in termini di cassa, i 4,2 miliardi ed i 5,2 miliardi.

L'importo totale dei contributi statali destinati agli investimenti ed iscritti in conto impianti nei bilanci 2008 e 2009 verso il MEF è stato pari, rispettivamente a 2,4 miliardi ed a 3,9 miliardi di Euro.

L'importo totale dei contributi in conto impianti erogati a RFI dal MEF per il 2008 ed il 2009 si è attestato rispettivamente sui 2, 9 miliardi e sui 4,1 miliardi di Euro.

Gli investimenti della Società per il 2008 ammontano a € 3,4 miliardi, sostanzialmente in linea con i valori dell'esercizio precedente pari a 3,3 miliardi. In particolare gli investimenti infrastrutturali per la Rete Convenzionale/AC, nell'articolazione del nuovo Contratto di Programma 2007-2011, sono stati pari a 3.068 milioni di euro.

Gli investimenti per il 2009, relativi principalmente allo sviluppo ed alla manutenzione straordinaria della infrastruttura ferroviaria, si attestano sui 3 miliardi.

Il volume di spesa consuntivato per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2008 e nel 2009 è stato rispettivamente pari a circa 28,97 ed a 25,38 milioni di euro, con una notevole riduzione delle risorse destinate alle "tecnologie per la sicurezza" (cui si sono destinati nel 2009 circa 16 milioni di euro, di contro agli 85,6 milioni del 2006).

5.5 Nel corso degli anni 2008 e 2009, secondo quanto riferito dalla Società,

è proseguita l'opera di contenimento della consistenza degli organici, in esito all'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro, rivolta all'incremento della produttività.

La consistenza del personale di RFI al 31.12.2008 è risultata pari a 32.896 unità (di cui 321 Dirigenti e 32.575 tra Addetti e Quadri), rispetto a 32.980 unità (di cui 351 Dirigenti e 32.629 tra Addetti e Quadri) dell'anno precedente. Al 31.12.2009 le unità in servizio assommano a 31.595 (di cui 295 Dirigenti e 31.300 tra Addetti e Quadri).

Il costo del personale - per i fattori esposti nella specifica parte del presente referto - risulta in aumento nel 2008, per un importo pari a 20,7 milioni, ed in decremento nel 2009 per un importo pari a 3 milioni di Euro.

Merita rilievo la circostanza che, in sede di sottoscrizione del Protocollo d'intesa per l'avvio del negoziato volto alla definizione di un nuovo CCNL unico della Mobilità, sia stata raggiunta l'intesa per innovare e rendere effettivamente operativo il "Fondo bilaterale per il sostegno al reddito" ex lege 449/97 che costituisce per il Gruppo Ferrovie - in assenza di ammortizzatori sociali tradizionali - uno strumento fondamentale per la gestione dell'ulteriore fase di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale.

5.6 Entrambi gli esercizi in esame chiudono in utile, ma con una notevole flessione nel 2009 (8,1 milioni di contro ai 38,9 milioni del 2008 ed ai 16,9 del 2007).

In diminuzione il capitale sociale (pari a 32,08 miliardi di Euro nel 2009) ed il patrimonio netto (che scende a 32,8 miliardi di Euro).

Il valore della produzione, pari a 3,9 miliardi per il 2008 con un incremento di circa 111 milioni sull'esercizio precedente, è in calo nel 2009, attestandosi sui 3,6 miliardi.

Anche il margine del valore della produzione - prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed altri - pur restando positivo, risulta in flessione, passando dai 658,6 milioni del 2008 ai 478,1 milioni del 2009.

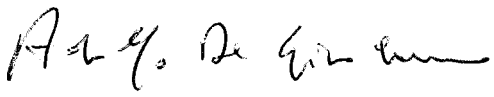
L'andamento dei costi (esclusi gli ammortamenti, le svalutazioni, gli accantonamenti ed altri), migliora nel 2009, dopo l'incremento del 2008, e si attesta sui 3,1 miliardi (valore di poco inferiore a quello del 2007).

In diminuzione notevole, invece, le voci ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione, che passano dagli 871,2 milioni del 2007 ai 777,8 milioni del 2008 ed ai 557,3 milioni del 2009.

Sempre negativo, per 79,2 milioni nel 2009, il margine lordo del valore della

produzione, ma con miglioramento rispetto ai valori del 2007 e del 2008.

Positiva per 12,5 milioni la gestione finanziaria, di contro, però, ad un aumento dei debiti pari a 1,6 miliardi di Euro nel 2009.



RETE FERROVIARIA ITALIANA (R.F.I.) S.p.A.

ESERCIZIO 2008

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

MISSIONE DELLA SOCIETA'

RFI è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato preposta alla gestione dell'infrastruttura. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 - T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita con mezzi propri (ottenuti in passato tramite finanziamenti da terzi e versamenti in conto capitale sociale dallo Stato prima e da Ferrovie dello Stato dopo ed attualmente attraverso contributi in conto impianti dallo Stato).
La Società rappresenta, quindi, a tutti gli effetti in via esclusiva il Gestore dell'infrastruttura nazionale.

Le principali attività correlate alla missione di RFI sono rappresentate da:

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- lo svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile ai fini della sicurezza della circolazione;
- il completamento del Programma AV/AC, anche attraverso la prosecuzione nel rapporto convenzionale con la Società controllata TAV S.p.A.;
- gli altri compiti attribuiti al Gestore dell'Infrastruttura ai sensi della vigente normativa, quali ad esempio: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie, rilascio del certificato di sicurezza.

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

- garantire il coordinamento e la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete;
- sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali;
- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e le isole maggiori;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;
- coordinare le attività di ricerca dell'Istituto Sperimentale sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signor Azionista

La società, in coerenza con la propria missione societaria e seguendo gli indirizzi del Gruppo, nel corso dell'anno ha proceduto sulla via dell'implementazione del piano industriale 2007-2011, adeguando la propria azione alle diverse fasi del ciclo economico che hanno caratterizzato l'anno 2008.

In particolare il primo semestre dell'anno, che ha rappresentato il momento culminante di un ciclo di crescita economica mondiale con conseguente incremento dei prezzi delle materie prime, ha visto la Società impegnata a mettere in atto tutte le azioni finalizzate a ridurre l'impatto sui costi di acquisizione di beni e servizi, specificatamente per quanto attiene agli effetti connessi all'incremento del prezzo del petrolio e quindi del costo dell'energia elettrica, tanto per la trazione che per usi industriali.

In particolare la Società è transitata dal mercato elettrico di salvaguardia al mercato libero per l'acquisto dell'energia elettrica, a partire dal primo maggio in alta tensione e dalla fine del 2008 per la copertura dei fabbisogni per usi industriali, quale risposta adeguata a contenere il forte potenziale incremento dei costi di approvvigionamento dell'energia che avrebbe pesantemente impattato sul margine operativo lordo della società. Ciò è stato possibile grazie ad una costante azione di negoziazione con l'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas anche sugli aspetti di carattere normativo e regolamentare.

Il secondo semestre, diversamente dal primo, è stato caratterizzato da una fase recessiva a livello mondiale della durata e dai contorni non ancora certi, che per l'Italia, ha comportato una contrazione del PIL del -1% rispetto al +1,4% del 2007.

Tale fase recessiva ha impattato significativamente sulla capacità delle imprese appaltatrici di rispettare i livelli di produzione delle attività di investimento per l'anno 2008, programmate in crescita rispetto all'anno precedente, così come contrattualizzato, il 18 marzo 2008, con il Ministero delle Infrastrutture a seguito dell'aggiornamento annuale del Contratto di Programma 2007-2011. Ciononostante il livello di produzione dell'anno 2008 non è risultato inferiore a quello degli ultimi anni.

Gli effetti e gli impatti per la Società sono in fase di valutazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativamente al redigendo aggiornamento del Contatto di Programma per l'anno 2009, nell'ambito del quale la Società, al fine di tener conto del persistere di uno scenario macroeconomico recessivo e alla luce del significativo definanziamento di cassa definito dal decreto legge 112/2008 convertito in legge 133/2008 per complessivi 3.561 milioni di euro per il triennio 2009-2011 sta definendo un Piano di investimenti coerente con tali modifiche di scenario.

Nei rapporti con lo Stato non si sono registrate novità sul fronte della negoziazione del Contratto di Programma – Lato Servizi ed il livello degli stanziamenti per la gestione corrente nel corso dell'anno è stato inferiore a quello dell'anno 2007.

Il bilancio che si presenta sintetizza il sostanziale rispetto dei dettami del Dlgs 188 che richiede al Gestore dell'Infrastruttura il tendenziale equilibrio economico.

Infatti il risultato d'esercizio in continuità con l'anno precedente presenta un valore positivo pari a 38,9 milioni di euro con un miglioramento rispetto all'anno precedente di 22 milioni di euro.

Tale risultato è l'effetto netto del peggioramento del margine operativo lordo (-68,4 milioni di euro) e del miglioramento delle partite sotto il Mol (+90,4 milioni di euro).
In tale confronto è necessario tener a riferimento il significativo diverso perimetro dell'attività della società svolta nei due anni per effetto dell'operazione di acquisizione del Ramo Manovra da Trenitalia divenuta efficace dal 1 gennaio 2008.

Il peggioramento del Margine Operativo lordo è ascrivibile:

- alla già citata riduzione dei ricavi da Stato (-113,4 milioni di euro);
- ad un incremento dei costi operativi (+ 27 milioni di euro e pari all'1,1% rispetto all'anno precedente), prevalentemente generato da un incremento del costo del lavoro (+20 milioni di euro) dovuto all'effetto unitario medio del lavoro in forza dell'accordo con le OOSS del 24.1.2008 e, tra gli altri, all'incremento del costo dell'energia elettrica. In relazione al costo del lavoro va segnalato che il significativo piano di riduzione delle consistenze dell'anno 2008 ha portato ad uscite per 2.094 unità; nel contempo per effetto della scissione parziale delle attività di manovra da Trenitalia sono state acquisite 1.570 unità;
- l'incremento dei ricavi delle vendite e prestazioni (+72 milioni di euro) prevalentemente connesso all'acquisizione dei servizi di manovra.

Il miglioramento delle partite sotto il MOL (+90.4) è dovuto a minori accantonamenti netti (60,7 milioni di euro), ad un maggior saldo dei proventi ed oneri diversi (60,7 milioni di euro) ed al minor contributo migliorativo delle componenti straordinarie nette (45,7 milioni di euro).

Nel corso dell'anno è stata portata a compimento una prima significativa fase del processo di riperimetrazione industriale delle attività del Gestore che, in linea con il processo di riassetto patrimoniale del Gruppo Ferrovie dello Stato, ha portato al trasferimento, attraverso successivi atti di scissione societaria, porzioni di patrimonio non più strumentali all'attività di impresa verso società del gruppo e la capogruppo stessa, più idonei a cogliere le opportunità di valorizzazione. In particolare le operazioni eseguite di seguito, e ampiamente descritte nella relazione sulla gestione sono sintetizzabili come segue:

1. Scissione parziale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in favore di FS Sistemi Urbani S.r.l. efficacia 1° dicembre 2008
2. Scissione parziale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in favore di Ferrovie dello Stato S.pA. efficacia 24 dicembre.2008
3. Scissione parziale RFI vs FS Logistica efficacia 30 dicembre 2008
4. Scissione parziale RFI vs FS Sistemi Urbani efficacia 31 dicembre 2008

D'altra parte con riferimento agli asset strumentali all'esercizio ferroviario è proseguito il percorso di progressiva acquisizione, tramite scissione societaria, delle porzioni dell'infrastruttura ferroviaria AC/AV portate a completamento ed avviate dal gestore all'esercizio ferroviario.

In particolare con atto di scissione parziale del 24 dicembre è stata trasferita da TAV ad RFI e da ques'ultima attivata all'esercizio ferroviario in data 14 dicembre 2008, la Tratta AV/AC Milano-Bologna- lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2°.

Nel corso dell'anno la società ha valutato e messo a punto la propria politica di gestione dei servizi previsti dall'articolo 20 del Dlgs 188/2003 nelle more dell'emanazione dei decreti attuativi di determinazione sia delle condizioni di fornitura sia dei criteri di determinazione dei prezzi.

Il persistere dell'assenza di tale quadro applicativo di dettaglio ha comportato una intensa attività di esplicitazione delle motivazioni alla base delle scelte gestionali di fornitura dei servizi verso le Imprese ferroviarie, nonché di interlocuzione sistematica e particolarmente intensa e dialettica nella fase di elaborazione del Prospetto Informativo della Rete pubblicato il 12 dicembre 2008 e valido dal 14 dicembre 2008, anche con gli uffici preposti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (Direzione Generale per il Trasporto ferroviario e Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari).

Sempre sotto il profilo del quadro normativo di riferimento, al fine di consentire all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie lo svolgimento dei compiti affidati con il Dlgs 162/2007, è stata stipulata - in data 21 maggio 2008 - una Convenzione fra il Ministero dei Trasporti, F.S. S.p.a. e l'Agenzia.
Tale Convenzione ha fissato 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.
Nel corso dell'anno con successivi verbali tra le parti si è compiutamente operato il trasferimento delle competenze, 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.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2008

		2007	2008
Redditività			
ROE	RN/MP*	**0,05%**	**0,12%**
ROI	RO/CI*	**-0,58%**	**-0,40%**
ROS	RO/RIC	**-6,87%**	**-4,76%**
MOL/RICAVI OPERATIVI	MOL/RIC	**4,79%**	**2,14%**
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO	RIC/CI*	**0,09**	**0,08**
COSTO DEL LAVORO/RICAVI OPERATIVI		**0,62**	**0,64**
Solidità			
QUOZIENTE DI COPERTURA	(MP+Pcons)/AF	**1,06**	**0,98**
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	DF/MP	**0,07**	**0,08**
Liquidità			
QUOZIENTE DI DISPONIBILITA'	AC/Pcorr	**-0,40**	**-0,11**
QUOZIENTE DI LIQUIDITA'	(AC-RIM)/Pcorr	**-0,44**	**-0,16**
Rotazione del circolante			
GIACENZA MEDIA DELLE SCORTE (giorni)	(RIM*/RIC)x360	**22,8**	**22,82**
INCASSO MEDIO CREDITI (giorni)	(CRED*/RIC)x360	**126,1**	**126,3**
PAGAMENTO MEDIO DEBITI (giorni)	(DEB*/A)x360	**147,4**	**141,6**
TOTALE CICLO DEL CIRCOLANTE (giorni)		**1,5**	**7,6**

LEGENDA

A: Acquisti dell'esercizio (di materie, servizi, godimento beni di terzi) e investimenti
AC: Attivo circolante
AF: Attivo fisso
CI*: Capitale investito netto medio (tra inizio e fine esercizio) al netto delle partecipazione
CRED*:Crediti commerciali medi (tra inizio e fine esercizio) al lordo del fondo svalutazione
DEB*: Debiti commerciali medi (tra inizio e fine esercizio)
DF: Debiti finanziari
MOL: Margine operativo lordo
MP*: Mezzi propri medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio
MP: Mezzi propri
Pcons: Passivo consolidato (debiti a lungo termine + TFR+ fondi)
Pcorr: Passivo corrente (debiti a breve termine)
RIC: Ricavi operativi
RIM: Rimanenze
RIM*: Rimanenze medie (tra inizio e fine esercizio)
RN: Risultato netto
RO: Risultato operativo

I RAPPORTI CON LO STATO

Il Contratto di Programma (CdP) per la gestione degli investimenti

Il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria, in considerazione degli obblighi assunti nei confronti dello Stato con la sottoscrizione del Contratto di Programma 2007-2011, avvenuta il 31 ottobre 2007, ha ottemperato a quanto previsto dagli articoli 3, 4 e 8 in materia di aggiornamento annuale delle Tabelle allegate, di misurazione delle performance e di informativa sullo stato di attuazione degli investimenti.

In particolare l'art. 3, comma 2, del Contratto stabilisce che annualmente, entro il mese di gennaio, venga definita l'eventuale modifica dei contenuti delle Tabelle allegate anche per tenere conto delle risorse rese disponibili dalla Legge Finanziaria approvata per l'anno in corso, dalle leggi ad essa collegate e da altre fonti.

L'evoluzione delle singole Tabelle è stata concordata tra RFI e il Ministero delle infrastrutture in data 23 gennaio, arrivando alla definizione di uno schema di aggiornamento 2008 del Contratto che, sostanzialmente, ha individuato un insieme di progetti collocati nelle Tabelle "programmatiche" B, C e D da trasferire nella Tabella A "opere in corso", a fronte delle risorse aggiuntive, nel frattempo resesi disponibili, pari a circa 3.159 milioni di euro. Nello specifico tali risorse derivano per:

- 1.035 milioni di euro dal Decreto Legge n. 159/2007 "Interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equità fiscale", convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 127 del 3 agosto 2007;
- 1.868 milioni di euro da Fondi comunitari (incassi cicli TEN-T e FESR 2000-2006 e impegni su nuovi cicli 2007-2013);
- 256 milioni di euro da altre fonti.

Il C.I.P.E., nella seduta del 31 gennaio, ha approvato il suddetto schema formulando le seguenti prescrizioni e richieste di chiarimenti, comunicate ad RFI dal Ministero delle Infrastrutture con nota n. 145 in pari data:

- adeguamento della Tabella A per aggiornare i valori delle coperture finanziarie di cassa e competenza esposte per gli anni 2007 e 2008 (righi 7b, 10a, 10b e 16b) in conformità alla variazione dell'entità delle quote indisponibili sui capitoli 7122 e 7123 (ex art. 1, commi 507 e 758 della Legge Finanziaria 2007) operata dal competente Ministero dell'Economia;
- integrazioni al testo dell'art. 5 comma 1 lettera b del Contratto di Programma già registrato alla Corte dei Conti, per meglio precisare che il vincolo di disponibilità ai sensi della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (art. 1 - commi 758 e 759) riguarda non solo le risorse di competenza, ma anche quelle di cassa, sia per la Rete convenzionale che per la rete Alta Velocità/Alta Capacità;
- motivazione dettagliata degli incrementi di costo registrati dai progetti di investimento previsti in Tabella A, comprese le iniziative originariamente previste in altre Tabelle;

- approfondimenti in merito al fabbisogno finanziario programmatico di competenza complessivo, ossia esteso a tutte le tabelle del Contratto, ai fini della valutazione dei riflessi sui saldi di finanza pubblica e della compatibilità con gli obiettivi assunti nel quadro del patto di stabilità verso l'Unione Europea;
- chiarimenti sulla destinazione delle risorse ordinarie ed aggiuntive nelle Regioni del Mezzogiorno.

RFI ha dato pieno riscontro alle richieste e con nota del 6 febbraio ha trasmesso al Ministero competente la relativa documentazione. Inoltre, tenuto conto che nella seduta del 31 gennaio 2008, contestualmente il C.I.P.E. aveva approvato il progetto preliminare relativo alla "Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona" con adeguamento del costo a vita intera ed assegnazione di un finanziamento pari a 16 milioni di euro a carico della Legge Obiettivo, le Parti hanno altresì concordato di provvedere alla corrispondente specifica modifica nelle Tabelle del Contratto interessate.

Il valore della Tabella A, che ad ottobre era pari a 39.271 milioni, ha quindi registrato una variazione complessiva netta pari a 3.470 milioni, per l'effetto combinato della contrattualizzazione delle risorse aggiuntive, dell'inserimento di ulteriori interventi, precedentemente collocati nelle Tabelle "programmatiche" e già provvisti di coperture finanziarie e di alcuni riallineamenti tecnici.
L'*iter* procedurale si è infine concluso con il parere favorevole, senza ulteriori prescrizioni, espresso da parte delle competenti Commissioni Parlamentari di Camera e Senato, rispettivamente nelle sedute del 19 e del 26 febbraio. L'aggiornamento 2008 del Contratto di Programma 2007-2011 è stato sottoscritto tra le parti in data 18 marzo e successivamente registrato alla Corte dei Conti in data 24 aprile Reg. 4 fog. 218.
In merito agli obblighi di misurazione delle performance, l'art. 8 prevede che il Ministero vigilante proceda annualmente alla verifica dell'esatto adempimento degli obblighi assunti dal Gestore sulla base di una serie di indicatori di risultato. A tal fine già nel novembre 2007 è stata sottoposta da RFI all'approvazione del Ministero una nota metodologica che individua le variabili di controllo e ne definisce le modalità di calcolo per i progetti di investimento ferroviari.
In data 29 febbraio, in ottemperanza al disposto contrattuale, la Società ha trasmesso i valori obiettivo necessari alla valutazione delle performance, in coerenza con la metodologia di calcolo proposta (indicatori di risultato su indicati).
A seguito di riscontro da parte del Ministero vigilante (nota n. 1016 del 17 aprile 2008), RFI ha infine trasmesso in data 15 maggio la versione finale della metodologia, confermando i valori obiettivo contenuti nella precedente comunicazione.

Infine, come previsto all' art. 4, comma 4, lettera b) del Contratto di Programma 2007 – 2011, parte Investimenti in materia di informativa, in data 30 giugno RFI ha inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'economia e delle finanze ed al CIPE la Relazione sullo stato di attuazione dei programmi di investimento (cd. Monitoraggio) al 31 dicembre 2007.

In data 6 agosto è stato emanata la Legge n. 133 "Conversione in Legge, con modificazioni, del decreto legge 25 giugno 2008, n.112, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria" che ha operato riduzioni sugli stanziamenti di cassa a "legislazione vigente" per il periodo 2009-2011 per un importo complessivo pari a 3.561 milioni di euro.
Tale definanziamento è il risultato di quanto disposto dall'articolo 60 commi 1 e 10 che hanno 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).
Tale riduzione ancorché non esposta nella Tabella E della Legge Finanziaria 2009 ha comportato anche un definanziamento di competenza che dovrà essere necessariamente contrattualizzato nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma avendo già acquisito il parere del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Il 29 novembre 2008 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale (Supplemento Ordinario n.280) il Decreto Legge n.185 riguardante "Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale" che riporta agli articoli 21 e 25 disposizioni di interesse del Gruppo FS sotto diversi profili.
In particolare l'art. 21 comma 1 ha autorizzato la concessione di contributi quindicennali per la prosecuzione degli interventi di realizzazione di opere strategiche di preminente interesse nazionale (legge 443/2001, Legge Obiettivo) per un valore nominale di 3.150 milioni di euro, la cui allocazione non viene definita, e quindi restando in attesa del normale iter procedurale che attribuisca gli stanziamenti ai singoli progetti d'investimento ed ai diversi beneficiari, rimane ancora da definire un' eventuale quota a beneficio di RFI.
L'art. 25 comma 1 ha invece istituito un fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato pari a 960 milioni di euro per l'anno 2009.
La ripartizione del fondo dovrà essere definita con Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e dovrà in ogni caso rispettare il criterio di attribuzione geografica previsto dal successivo comma 3 (15% per investimenti al nord, 85% per investimenti al sud).

In data 22 dicembre 2008 è stata emanata la Legge Finanziaria 2009 (L. n.203 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato") e la Legge di Bilancio n.204 ad essa collegata. La Legge Finanziaria ha recepito quanto disposto dalla Legge 133 del 2008 in tema di definanziamento, apportando la riduzione prevista (3.561 milioni di euro) sulle risorse di cassa di Tabella F per il triennio 2009-2011.
Per l'anno 2009 non sono state previste risorse aggiuntive di competenza, mentre relativamente agli stanziamenti di cassa sono stati previsti i seguenti importi:

- 2.363 milioni di euro a valere sul capitolo 7122 per l'anno 2009 per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti dalla Tabella "A" del CdP 2007-2011;

- 3 milioni di euro a valere su capitolo 7123 per l'anno 2009, quali contributi relativi a specifici provvedimenti legislativi;
- 100 milioni di euro per la rete AV/AC e per la rete convenzionale quale rata annuale dei contributi quindicennali in conto impianti stanziati dalla Legge Finanziaria 2006, a partire rispettivamente dal 2006 e dal 2007 sul capitolo 7124;
- 1.600 milioni di euro per la realizzazione del sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli quale quota relativa all'anno 2009 dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 sul capitolo 7124.

Il Contratto di Programma (CdP) per la gestione dei servizi

La definizione del nuovo schema di Contratto di Programma, Parte Servizi, avviata già nel mese di luglio 2007 con le competenti strutture dell'allora Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, meglio illustrata al medesimo punto delle Informazioni di carattere generale del Bilancio di Esercizio 2007 cui si fa rimando, non ha registrato nel corso del 2008 novità di rilievo.

Con riferimento agli stanziamenti dello Stato relativi all'anno 2008 a valere sul capitolo 1541 e pari complessivamente a 1.054 milioni di euro, alla fine dell'anno 2008 il Ministero dell'Economie e delle Finanze ha operato il trasferimento della quota stanziata per un valore pari a 11,9 milioni di euro dal capitolo della Società a quello della neonata Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria, secondo quanto previsto dall'articolo 26 del Dlgs n. 162/2007 secondo il quale, al funzionamento dell'Agenzia si provvede, tra gli altri, attraverso l'istituzione di un apposito fondo che viene alimentato, nei limiti della somma di 11.900.000 euro annui, con corrispondente riduzione delle somme di previsto trasferimento da parte dello Stato e destinate all'espletamento dei compiti previsti dal presente decreto attualmente svolti da parte del gruppo F.S. S.p.A. Conseguentemente e' ridotta l'autorizzazione di spesa dallo stato di previsione della spesa del Ministro dell'Economia e delle Finanze: legge 23 dicembre 2005, n. 266, articolo 1, comma 15, per l'importo di 11.900.000 euro"

Per gli effetti di tale determinazione si rimanda al paragrafo "La sicurezza d'esercizio Ferroviario" della presente relazione sulla gestione concernente l'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria.

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

Per l'anno 2009 lo stanziamento complessivo iscritto sul capitolo 1541 del Bilancio Previsionale dello Stato per la Società, , ammonta a 863 milioni di euro.

La Legge Obiettivo

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla legge n. 443/2001 (Legge Obiettivo) il CIPE, con delibera n. 7 del 31 gennaio 2008 ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo "Nuovo collegamento Arcisate Stabio".

Inoltre nel corso delle sedute del 31 gennaio e 27 marzo 2008, il CIPE ha approvato le progettazioni delle seguenti opere:

- "Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona" (progettazione preliminare), con assegnazione di un finanziamento di 16 milioni di euro per la progettazione definitiva dell'opera stessa;
- "Quadruplicamento della tratta Fortezza-Verona (Brennero)" (progettazione preliminare) con assegnazione di un finanziamento di 53 milioni di euro per la progettazione definitiva dell'opera stessa.

La Corte dei Conti – Sezione centrale di legittimità su atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato ha ricusato il visto e la conseguente registrazione dei suddetti provvedimenti del CIPE mediante le Delibere n. 18 e 19 del 13 novembre 2008. La motivazione di tali ricusazioni risiede nel fatto che tali Delibere CIPE non conterrebbero "una congrua, seria e affidabile indicazione dei mezzi e delle modalità di copertura finanziaria della realizzazione delle opere".

Inoltre, in data 24 luglio 2008 la Corte dei Conti ha emesso la Delibera n. 11/2008 con la quale ha ricusato il visto e la conseguente registrazione della Delibera CIPE n. 136 del 21 dicembre 2007 "Approvazione del progetto preliminare del Raddoppio ferroviario della Pontremolese", principalmente in quanto non presenta una previsione di fonti di copertura, sia pure programmatica e tendenziale, degli oneri per la realizzazione dell'opera in questione.

IL SISTEMA ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ

Il finanziamento del progetto AV/AC

Asse Torino-Milano-Napoli

Con i provvedimenti normativi contenuti nella Legge Finanziaria 2006 e nella Legge Finanziaria 2007, interamente recepiti nel Contratto di Programma 2007-2011 sottoscritto tra RFI ed il Ministero delle Infrastrutture, si è consolidato il livello e le modalità di apporto dello Stato al finanziamento delle attività di completamento del progetto di investimento.

Il *Dossier* di Valutazione elaborato da RFI nel 2006 alla luce dei provvedimenti normativi citati, ha sancito la nuova struttura finanziaria del progetto che individua, unitamente alle risorse stanziate dallo Stato, il ricorso al mercato finanziario quale modalità aggiuntiva di copertura del fabbisogno finanziario residuo del progetto. Nel corso del 2008 si è proceduto ad un ulteriore affinamento del *Dossier* di Valutazione del progetto che è stato portato all'attenzione del Consiglio di Amministrazione di RFI in data 8 luglio 2008.

Il finanziamento, per l'esercizio 2008, degli interventi relativi al Progetto è stato assicurato dagli stanziamenti della Legge Finanziaria 2007 e da operazioni con la Capogruppo per il reperimento di risorse dai mercati finanziari.

In particolare, per quanto attiene ai contributi in conto impianti sono stati erogati a RFI e TAV 630 milioni di euro quale quota (pari al 70%) dello stanziamento da 900 milioni di euro previsto dalla Legge Finanziaria 2007 per il 2008. Tale stanziamento infatti, inizialmente sottoposto al vincolo di cui all'art. 1 comma 758 della stessa Legge, è stato sbloccato per il 70% dall'art. 3 del decreto-legge n. 159 del 2007, successivamente convertito nella Legge n. 222 dello stesso anno.
Gli ulteriori contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato nel corso dell'esercizio 2008 ammontano:

- a 100 milioni di euro, costituenti l'annualità 2008 dei contributi stanziati nell'art. 84 della Legge Finanziaria 2006, oggetto di un'operazione di attualizzazione tra la Cassa Depositi e Prestiti (CDP) e la Capogruppo: tali contributi sono stati destinati al pagamento del servizio del debito nei confronti della Capogruppo a valere sugli impegni a sua volta assunti nei confronti di CDP a seguito della sottoscrizione del contratto di attualizzazione di cui sopra;
- a 400 milioni di euro pari all'annualità 2008 del contributo quindicennale previsto dalla Legge Finanziaria 2007
- a 71,9 milioni di euro, pari al 17,98% dell'annualità 2007 del contributo quindicennale di 400 milioni di euro della Legge Finanziaria 2007. Tale quota, inizialmente sottoposta al vincolo di cui all'art. 1 comma 758 della stessa Legge, è stata sbloccata dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 170 del 11 settembre 2008.

Tali contributi in conto impianti, in analogia agli ulteriori stanziamenti da parte dello Stato di risorse destinate agli investimenti infrastrutturali, sono di pertinenza di RFI nella sua qualità di Gestore dell'infrastruttura nazionale.
A seguito della sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma 2007-2011, parte Investimenti, nel quale a copertura del costo complessivo del Progetto in questione sono riportati i sopraccitati stanziamenti previsti nelle Leggi Finanziarie 2006 e 2007, e alla luce della Convenzione RFI/TAV del 9 dicembre 2003 e successive modifiche, che prevede che la copertura del fabbisogno finanziario per la prosecuzione dei lavori relativi al Sistema AV/AC di committenza di TAV può essere assicurata, tra l'altro, mediante "gli importi erogati da RFI a TAV nei limiti degli ammontari previsti dal Contratto di Programma", e previsti nelle Leggi Finanziarie, RFI provvede a corrispondere a TAV le risorse di competenza a valere sui contributi stanziati nelle Leggi Finanziarie ed erogati dallo Stato sotto forma di anticipazioni di cassa a titolo non oneroso.

Quindi, nel corso del 2008, a valere sui contributi sopra indicati RFI ha erogato a TAV, sulla base delle esigenze connesse all'avanzamento della parte di progetto da quest'ultima gestita:

- 78,3 milioni di euro, a valere sull'annualità 2008 dei contributi stanziati nell'art. 84 della Legge Finanziaria 2006;
- 218 milioni di euro, a valere sulla quota del contributo da 400 milioni di euro dell'annualità 2008 previsto all'art. 1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007;

- 577,5 milioni di euro, a valere sulla quota del 70% del contributo da 900 milioni di euro dell'annualità 2008 previsto all'art. 1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007.

Con riferimento invece alle risorse dai mercati finanziari nel corso del 2008 sono state utilizzate le residue disponibilità, pari a 572,7 milioni di euro, di cui 178,3 per RFI e 394,4 per TAV, reperite mediante la sottoscrizione, intervenuta il 10 agosto 2007, da parte della Capogruppo di un contratto con la Banca Europea degli Investimenti (BEI) per il finanziamento del Progetto Torino-Milano-Napoli del valore complessivo massimo di 1 miliardo di euro, già descritto in analogo paragrafo delle Informazioni di Carattere Generale del Bilancio d'Esercizio 2007 a cui si fa rimando per maggiori dettagli.
Ulteriori risorse per il proseguimento dei lavori sono state reperite mediante la sottoscrizione, intervenuta il 16 luglio 2008, da parte della Capogruppo di un contratto con il Raggruppamento Temporaneo di Concorrenti in essere tra Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. e Dexia Crediop S.p.A. per il finanziamento del Progetto Torino-Milano-Napoli del valore complessivo massimo di 800 milioni di euro. Tale importo è stato messo a disposizione dalla Capogruppo alle due Società mediante la sottoscrizione, avvenuta in pari data, di un contratto *intercompany*, avente condizioni finanziarie e contrattuali pari a quelle assunte dalla Capogruppo stessa nel contratto principale sottoscritto con il Raggruppamento Temporaneo di Concorrenti. Alla data del 31 dicembre 2008, sono stati erogati, secondo le necessità finanziarie del Progetto, 134,5 milioni di euro a RFI e 415,5 milioni di euro a TAV.

Ulteriori esigenze finanziarie del Progetto AV/AC sono state soddisfatte con l'incasso di contributi dalla Comunità Europea ed a valere sul Fondo di Rotazione, per i cui dettagli si fa rimando al paragrafo relativo ai "Finanziamenti per Investimenti" della presente Relazione sulla Gestione e da disponibilità residuali dell'esercizio 2007, ovvero dal residuo delle risorse assegnate con il Decreto Legge 223 del 2006 e dal residuo delle somme messe a disposizione dalla Capogruppo a valere sul contratto di mutuo con CDP.

Come indicato nel Bilancio 2006 e 2007, con l'accollo a carico dello Stato del debito contratto nell'ambito dei finanziamenti ISPA, disposto dalla Legge Finanziaria , sono state avviate le attività per la liquidazione del patrimonio separato costituito da ISPA a garanzia dei creditori: tale liquidazione, è stata perfezionata in data 1 dicembre 2008, con la stipula dei cosiddetti accordi contrattuali *Termination deeds* con la conseguenza che i crediti e i proventi derivanti dallo sfruttamento economico della Linea Torino-Milano-Napoli, precedentemente vincolati nella destinazione al rimborso dei finanziamenti concessi da ISPA, sono stati liberati e sono pertanto tornati nelle disponibilità della società. La liberazione dei suddetti crediti e proventi consentirà di coprire i fabbisogni residui del Progetto mediante ricorso al mercato dei capitali tramite operazioni di finanza strutturata, il cui rimborso sarà appunto assicurato dai futuri crediti e proventi delle linee AV/AC.
Si segnala Inoltre che al 31 dicembre 2008 risultano in essere i contratti stipulati nell'ambito della L. 78/1994, di cui si riportano di seguito le principali caratteristiche:

Finanziatore	Data accensione finanziamento	Ammontare del finanziamento	Tasso	Inizio rimborso (1ª rata) quota capitale	Inizio pre-ammortamento (solo interessi)	Data estinzione finanziamento
Banche:						
BEI	09/04/1998	361.520	Fisso al 5.44%	30/09/2005	30/09/1998	31/03/2023
BEI	20/07/1998	258.228	Fisso al 5.26%	20/07/2005	20/01/1999	20/07/2023
BEI	17/06/1999	1.000.000	Variabile (2)	15/12/2006	15/09/1999	15/03/2024
BEI	14/07/2000	500.000	Stabilito in fase di erogazione (3)	15/12/2008	15/12/2000	(1)
BEI	15/12/2000	32.000	Variabile (2)	15/06/2008	15/06/2001	15/12/2025
BEI	28/12/2001	200.000	Stabilito in fase di erogazione (3)	15/06/2010	15/06/2002	(1)
BEI	14/10/2002	300.000	Stabilito in fase di erogazione (4)	15/06/2011	15/06/2003	(1)
		2.651.748				
Altri Finanziatori:						
Cassa Depositi e Prestiti	15/03/2001 (5) (8)	232.406	Fisso al 5,50%	30/06/2002	31/01/2002	31/12/2021
Cassa Depositi e Prestiti	12/01/2001 (6) (8)	250.000	Variabile (7)	30/06/2004	31/01/2003	31/12/2003
		482.406				
Totale		***3.134.154***				

(1) A trenta anni dalla data di ogni erogazione.
(2) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso del debito.
(3) Fisso per ognuna delle tranches utilizzate.
(4) Fisso per le prime tre tranches, variabile per le successive.
(5) La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione della Società (in data 5 aprile 2001, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto finanziatore)
(6) La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione della Società (in data 29 gennaio 2002, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto finanziatore)
(7) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso di un'operazione di Swap di copertura del rischio di tasso del debito
(8) Finanziamento successivamente ceduto dalla Cassa DDPP alla CPG Società di cartolarizzazione s.r.l., con un'operazione di cartolarizzazione in accordo alla Legge n. 130/1999

Su alcuni dei contratti di finanziamento sopra riportati, TAV aveva stipulato dei contratti di *Interest Rate Swap*, al fine di coprirsi dai rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse; tali contratti sono stati parzialmente ceduti a RFI in virtù della scissione societaria della tratta Roma-Gricignano. Le caratteristiche di tali contratti derivati sono evidenziate tra le "Altre Informazioni" della Nota Integrativa al paragrafo "Strumenti finanziari derivati", a cui si fa rimando.

"Il resto del Sistema AV/AC: Milano – Verona, Verona – Padova e Milano – Genova (Terzo Valico dei Giovi)

Con la sottoscrizione del Contatto di Programma 2007-2011 il finanziamento del resto del sistema AV/AC è stato ricondotto nell'alveo degli investimenti finanziati dallo Stato con differenti livelli di priorità.

La progettazione della Milano-Verona, limitatamente alla tratta Treviglio-Brescia e la progettazione del Nodo di Verona sono collocate nel Contratto di Programma tra le opere in corso di esecuzione.

La prosecuzione delle attività progettuali e realizzative della tratta Terzo Valico dei Giovi è inserita nel Contratto di Programma citato in tabella "B" tra le opere prioritarie da avviare, per un importo stimato in circa 5.060 milioni di euro.

Tratta AV/AC Treviglio – Brescia.

A seguito della trasmissione avvenuta il 20 dicembre 2007 al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT), ai sensi del D.L. 163/2006, del Progetto Definitivo (PD) della tratta AV/AC Treviglio – Brescia, le osservazioni e richieste di prescrizioni da parte degli Enti coinvolti sono state acquisite a mezzo di apposita Conferenza di Servizi convocata dal Ministero delle Infrastrutture, la cui prima seduta si è svolta in data 29 febbraio 2008 e si è conclusa con la seconda seduta del 19 marzo 2008. Attualmente i pareri e le osservazioni pervenute sono in fase di istruttoria da parte del Ministero medesimo per la successiva approvazione da parte del CIPE.

Tratte AV/AC Brescia – Verona e Verona – Padova.
Per le tratte in argomento continuano ai sensi del D.L. 163/2006 le attività di salvaguardia del vincolo urbanistico sul corridoio individuato dal progetto preliminare approvato.

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

Come evidenziato nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2007, la legge 40/2007 al fine di "consentire che la realizzazione del Sistema Alta Velocità avvenga tramite affidamenti e modalità competitivi conformi alla normativa vigente a livello nazionale e comunitario, nonché in tempi e con limiti di spesa compatibili con le priorità ed i programmi di investimento delle infrastrutture ferroviarie, nel rispetto dei vincoli economici e finanziari imposti dal decreto legislativo dell'8 luglio 2003, n. 188, al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e degli impegni assunti dallo Stato nei confronti dell'Unione europea in merito alla riduzione del disavanzo e del debito pubblico", aveva disposto la revoca delle concessioni rilasciate a TAV dall'allora Ente Ferrovie dello Stato. Conseguentemente erano state revocate le convenzioni che TAV aveva sottoscritto con i General Contractor delle tratte Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova.
Poco prima della emanazione del decreto poi convertito nella sopra citata legge 40/2007 erano stati presentati da parte dei General Contractor Iricav Due, Cepav Due e COCIV: giudizi arbitrali di contestazione di inadempimenti di TAV e di conseguente risarcimento dei danni. La Società si è costituita negli arbitrati asserendo l'intervenuto scioglimento ex lege delle Convenzioni, respingendo gli addebiti ad essa attribuiti dai General Contractor ed, a sua volta, contestando inadempimenti dei medesimi General Contractor.
Inoltre, i General Contractors hanno formulato ricorsi avverso la revoca delle concessioni, per i quali il TAR del Lazio ha disposto, con ordinanza del 23 maggio 2007, la devoluzione al giudizio della Corte di Giustizia delle Comunità Europee se il disposto della legge sia in contrasto con le previsioni del trattato CE a tutela della libertà di stabilimento delle imprese (art.43), della libertà di prestazione di servizi (art.49), nonché della libertà di circolazione dei capitali (art. 56), nonché i principi comunitari in certezza del diritto e tutela dell'affidamento.
In data 26 giugno 2008 è stato pubblicato sulla G.U.RI. il Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112 - Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria, il cui art. 12 (Abrogazione della revoca delle concessioni TAV), convertito in legge con modifiche dalla Legge 6 agosto 2008 n. 133 (pubblicata sulla G.U.RI. del 21.8.2008) prevede, in particolare, quale effetto delle revoche delle concessioni rilasciate a TAV dall'Ente Ferrovie dello Stato relativamente alla tratta Milano-Verona, alla sub-tratta Verona-Padova ed alla linea Milano-Genova e relative interconnessioni, il proseguimento con RFI S.p.A., senza soluzione di continuità, dei rapporti convenzionali stipulati da TAV con i contraenti generali Consorzi Iricav Due, Cepav Due e COCIV, disponendo altresì che i relativi atti integrativi prevedono la quota di lavori che deve

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

La volontà del legislatore e del Governo nell'emanazione della legge 133/2008 è stata quella di semplificare l'articolazione dei soggetti coinvolti nella realizzazione del sistema AV/AC salvaguardando comunque la piena efficienza ed efficacia degli strumenti esecutivi già esistenti, e quindi l'operatività dei General Contractor già titolari dei rapporti convenzionali con la cessata concessionaria TAV e le attività da essi svolte nell'arco di un decennio, e di limitare in modo significativo i possibili effetti negativi dei contenziosi instaurati dagli stessi General Contractor.

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

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

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

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

In data 6 marzo 2009 il CIPE ha deliberato, con delibera in fase di predisposizione, il finanziamento di interventi sull'infrastruttura ferroviaria per un valore complessivo di 2.750 milioni di euro quale quota a valere sui fondi stanziati all'articolo 21 del Dl 185/2008, riferiti, tra gli altri, alla Treviglio – Brescia della tratta Milano-Verona e 3° Valico dei Giovi della Tratta Milano-Genova.

A seguito della delibera il Ministro delle Infrastrutture dei Trasporti ha convocato un tavolo di confronto sistematico finalizzato a definire le azioni necessarie per garantire l'avvio di tutti gli intervento oggetto di approvazione e a superare ogni vincolo che ritardi la cantierizzazione delle opere.

A tale proposito si rileva che l'assunzione di impegni contrattuali da parte di RFI in carenza di adeguata copertura finanziaria, oltre ad apparire problematico sotto il profilo della programmazione degli investimenti, problema più volte evidenziato dalla Corte dei Conti in relazione all'approvazione di investimenti da parte del CIPE in assenza di fondi, potrebbe esporre RFI ad ulteriori rivendicazioni da parte dei General Contractors.

L'insieme delle norme sopra menzionato ha inteso ridefinire le modalità di affidamento delle opere in oggetto, nonché le priorità di realizzazione rispetto ai limiti della finanza pubblica e degli obblighi di equilibrio economico e finanziario del Gestore dell'Infrastruttura. Tuttavia non è possibile escludere che dall'esito delle complesse vicende descritte possano derivare per TAV/RFI degli esborsi la cui magnitudine non è attualmente stimabile. In tale eventualità, essendosi l'operato della società conformato al disposto della normativa dello Stato, quest'ultimo dovrebbe rifondere gli ipotetici oneri discendenti dalla materia in oggetto. Per le motivazioni suddette si è ritenuto che non sussistono i presupposti per rilevare specifici effetti in bilancio.

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

RAPPORTO CON I CLIENTI

PEDAGGIO

Generalità

Il mercato di riferimento di RFI, quale Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai sensi del DLgs. 188/2003, è costituito da imprese ferroviarie e da soggetti Richiedenti; in quest'ultima fattispecie, oltre alle imprese ferroviarie, rientrano anche *"persone fisiche o giuridiche con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di servizi di trasporto ferroviario, che non svolgano attività di intermediazione (DLgs 188/03 art 3 b)"*. L'oggetto del rapporto contrattuale è costituito nel primo caso dalle tracce orarie – Contratto di utilizzo dell'infrastruttura -con durata annuale (il periodo di validità di un orario ferroviario), nel secondo caso dalla capacità di infrastruttura espressa in termini generali – Accordo Quadro -con durata pluriennale, di norma cinque anni estendibili fino a dieci *"a motivo dell'esistenza di contratti commerciali specifici connessi a investimenti o rischi di particolare rilievo strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita (DLgs 188/03 art 23.5)"*.

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

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

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

Relativamente ai soggetti "Richiedenti" il mercato ad oggi vede:

- n. 21 Regioni o Province Autonome come potenziali clienti di RFI;
- n. 7 Regioni titolari di Accordo con RFI per capacità destinata a servizio pubblico locale;
- n. 1 soggetto privato per capacità destinata a servizi charter passeggeri;
- n. 1 soggetto richiedente/Impresa Ferroviaria per capacità destinata a servizi su rete AV/AC.

Pedaggio

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

Rapporti infragruppo

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

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

Rapporti con terzi

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

Sconto ex DM. 44T/2000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tali autocertificazioni si sono dimostrate assolutamente incomplete ed incoerenti con il testo definitivo degli impegni, rendendo così impossibile per RFI la completa attuazione degli stessi.

Pertanto, è attualmente in corso con l'AGCM un'interlocuzione al fine di definire quali ulteriori passi possa seguire RFI per rendersi comunque ottemperante al provvedimento di accettazione degli impegni emanato dall'AGCM.

Servizi accessori

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

Performance Regime

Anche per il 2008 è stata seguita la stessa prassi di invio dei dati tecnici ed economici alle imprese ferroviarie, già illustrata al medesimo punto nella Relazione sulla Gestione del Bilancio di Esercizio 2007.

Accesso alla rete di comunicazione GSM-R

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

SERVIZI DI TERMINALIZZAZIONE

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

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

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

NAVIGAZIONE

Generalità

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

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

Sardegna

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

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

Sicilia

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

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

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

Servizi di Manovra

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

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

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

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

Sono escluse dal trasferimento:

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

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

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

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

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

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

Gennaio

Scissione parziale aree non strumentali a favore di FS Logistica

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

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

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		Valori al 30.06.2007	Valori assegnati	Valori netti
B)	**IMMOBILIZZAZIONI**			
I.	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
	Totale I	868.090.708	0	868.090.708
II.	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	52.297.943.280	268.673.758	52.029.269.522
	Totale II	57.572.660.660	268.673.758	57.303.986.902
III.	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
	Totale III	4.694.196.178	0	4.694.196.178
	Totale B) Immobilizzazioni	**63.134.947.546**	**268.673.758**	**62.866.273.788**
C)	**ATTIVO CIRCOLANTE**			
I.	RIMANENZE			
	Totale I	196.739.215	0	196.739.215
II.	CREDITI			
	Totale II	7.984.720.519	0	7.984.720.519
III.	ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
	Totale III	0	0	0
IV.	DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
	Totale IV	93.081.680	0	93.081.680
	Totale C) Attivo circolante	**8.274.541.414**	**0**	**8.274.541.414**
D)	**RATEI E RISCONTI**			
	Totale D) Ratei e risconti	**19.956.721**	**0**	**19.956.721**
	TOTALE ATTIVO	**71.429.445.681**	**268.673.758**	**71.160.771.923**

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO		Valori al 30.06.2007	Valori assegnati	Valori netti
A)	**PATRIMONIO NETTO**			
I.	CAPITALE	32.853.697.107	268.673.758	32.585.023.349
VIII.	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	(193.250.913)	0	(193.250.913)
IX	UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	(7.368.835)	0	(7.368.835)
	Totale A) Patrimonio netto	**33.540.626.615**	**268.673.758**	**33.271.952.857**
B)	**FONDI PER RISCHI E ONERI**			
	Totale B) Fondi per rischi e oneri	**27.289.285.668**	**0**	**27.289.285.668**
C)	**TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO**	**1.187.769.859**	**0**	**1.187.769.859**
D)	**DEBITI**			
	Totale D) Debiti	**9.127.535.618**	**0**	**9.127.535.618**
E)	**RATEI E RISCONTI**			
	Totale E) Ratei e risconti	**284.227.921**	**0**	**284.227.921**
	TOTALE PASSIVO	**71.429.445.681**	**268.673.758**	**71.160.771.923**

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

Il 1° gennaio 2008 è diventata efficace la scissione parziale di Trenitalia S.p.A. a favore di RFI dal Ramo d'Azienda denominato "Servizi di Manovra". Per i contenuti della scissione si rimanda a quanto illustrato nei Principali eventi dell'anno nelle Informazioni di carattere generale del Bilancio d'Esercizio 2007 al mese di dicembre. L'evoluzione delle poste attive e passive del patrimonio assegnato alla beneficiaria, con riferimento alla data di efficacia della scissione rispetto a quanto evidenziato dalla situazione patrimoniale, è stata determinata sulla base della situazione patrimoniale al 31 dicembre 2007.

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

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

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

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

Il 1° gennaio 2008 è diventata efficace la scissione a favore di RFI. La scissione è stata effettuata sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 giugno 2007 con effetto dal 1 gennaio 2008. L'evoluzione delle poste attive e passive del patrimonio assegnato alla beneficiaria, con riferimento alla data di efficacia della scissione rispetto a quanto evidenziato dalla situazione patrimoniale al 30 giugno, è stata determinata sulla base della situazione patrimoniale al 31 dicembre 2007.

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

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2007	Nodo di Roma	Nodo di Napoli	Nodo di Bologna	2° Scissione MO-BO	Valori netti
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)						
B) IMMOBILIZZAZIONI						
II IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI						
1) Terreni e fabbricati	52.771.895.791				29.367.607	52.803.463.398
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	4.465.664.004	16.678.927	131.709.548	308.672.172		4.922.723.750
Totale II	57.636.783.023	16.678.927	131.709.548	308.672.172	29.367.607	58.103.416.376
III IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE						
1) Partecipazioni in						
a) Imprese controllate	3.188.253.548	0	(47.815.018)	(122.512.993)	(10.381.045)	3.007.544.492
Totale 1)	3.334.781.176	0	(47.815.018)	(122.512.993)	(10.381.045)	3.154.072.120
2) Crediti						
a) verso imprese controllate						
- esigibili entro l'esercizio successivo	136.127.392	(1.840.911)	(4.051.102)	(14.570.943)	(9.060.083)	106.604.352
- esigibili oltre l'esercizio successivo	387.775.042					387.775.042
	523.902.434	(1.840.911)	(4.051.102)	(14.570.943)	(9.060.083)	494.379.394
d) verso altri						
- esigibili entro l'esercizio successivo	122.100.455					122.100.455
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.948.838.618			130.363		1.948.968.981
	2.070.939.073	0	0	130.363	0	2.071.069.436
Totale 2)	2.594.841.507	(1.840.911)	(4.051.102)	(14.440.580)	(9.060.083)	2.565.448.830
Totale III	5.929.622.683	(1.840.911)	(51.866.120)	(136.953.573)	(19.441.128)	5.719.520.950
Totale B) Immobilizzazioni	**64.598.417.892**	**14.837.116**	**79.843.428**	**171.718.598**	**10.126.478**	**64.966.942.702**
C) ATTIVO CIRCOLANTE						
II CREDITI						
1) Verso clienti						
- esigibili entro l'esercizio successivo	270.527.009	0		217.489		270.744.498
- esigibili oltre l'esercizio successivo	13.020.689					13.020.689
	283.547.698	0	0	217.489	0	283.765.187
2) Verso imprese controllate						
- esigibili entro l'esercizio successivo	45.430.226	(1.689.062)	(11.455.017)	(6.695.792)	(518.348)	25.072.007
- esigibili oltre l'esercizio successivo	486.777.882		899.332	4.329.315	16.298.385	508.304.914
	532.208.108	(1.689.062)	(10.555.684)	(2.366.477)	15.780.036	533.376.922
Totale II	4.722.488.563	(1.689.062)	(10.555.684)	(2.148.988)	15.780.036	4.723.874.867
Totale C) Attivo circolante	**7.034.945.293**	**(1.689.062)**	**(10.555.684)**	**(2.148.988)**	**15.780.036**	**7.036.333.598**
D) RATEI E RISCONTI						
II Altri ratei e risconti	19.269.467					19.269.467
Totale D) Ratei e risconti	**19.269.467**	**0**	**0**	**0**	**0**	**19.269.467**
TOTALE ATTIVO	**71.644.631.842**	**13.148.054**	**69.287.744**	**169.569.610**	**25.906.515**	**71.922.543.765**

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2007	Nodo di Roma	Nodo di Napoli	Nodo di Bologna	2° Scissione MO-BO	Valori netti
A) PATRIMONIO NETTO						
Totale A) Patrimonio netto	**33.564.878.708**	**0**	**0**	**0**	**0**	**33.564.878.708**
B) FONDI PER RISCHI E ONERI						
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**27.078.272.221**	**0**	**0**	**0**	**0**	**27.078.272.221**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**1.117.508.043**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1.117.508.043**
D) DEBITI						
3) Debiti verso soci per finanziamenti						
- esigibili entro l'esercizio successivo	69.951.976	371.965	2.881.897	5.386.981	1.602.880	80.195.699
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.164.685.968	6.918.898	34.072.033	85.873.550	19.167.105	1.310.717.554
	1.234.637.944	7.290.862	36.953.930	91.260.531	20.769.985	1.390.913.252
6) Acconti						
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.900.397.743		12.498.029			2.912.895.772
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.258.425.594					1.258.425.594
	4.158.823.337	0	12.498.029	0	0	4.171.321.366
7) Debiti verso fornitori						
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.869.061.638	12.555	15.658.022	47.241.114		1.931.973.329
- esigibili oltre l'esercizio successivo	12.416.513					12.416.513
	1.881.478.151	12.555	15.658.022	47.241.114	0	1.944.389.842
9) Debiti verso imprese controllate						
- esigibili entro l'esercizio successivo	142.270.757					142.270.757
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	274.797	3.901.904	5.473.077	5.032.155	14.682.833
	142.270.757	274.797	3.901.904	5.473.077	5.032.155	156.953.590
14) Altri debiti						
a) verso altre imprese consociate						
- esigibili entro l'esercizio successivo	367.023.189	5.511.928	92.188	24.950.660		397.577.965
- esigibili oltre l'esercizio successivo	13.004					13.004
	367.036.193	5.511.928	92.188	24.950.660	0	397.590.969
b) verso altri						
- esigibili entro l'esercizio successivo	311.663.974		1.320			311.665.294
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.963.701					1.963.701
	313.627.675	0	1.320	0		313.628.995
Totale 14)	680.663.868	5.511.928	93.508	24.950.660	0	711.219.964
Totale D) Debiti	**9.732.382.713**	**13.090.143**	**69.105.393**	**168.926.281**	**25.802.140**	**10.009.306.670**
E) RATEI E RISCONTI						
II Altri ratei e risconti	151.590.157	57.911	182.351	643.329	104.375	152.578.122
Totale E) Ratei e risconti	**151.590.157**	**57.911**	**182.351**	**643.329**	**104.375**	**152.578.122**
TOTALE PASSIVO	**71.644.631.842**	**13.148.054**	**69.287.744**	**169.569.610**	**25.906.515**	**71.922.543.765**

Interventi sul capitale sociale

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

Inoltre, per effetto dell'atto di scissione parziale di Trenitalia S.p.A. a favore di RFI S.p.A., sottoscritto in data 28 dicembre 2007, il capitale sociale di RFI con effetto 1 gennaio 2008, è aumentato di 48.000 euro. A fronte di ciò sono state emesse n. 48.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna in favore dell'unico socio Ferrovie dello Stato S.p.A.

Infine, in data 31 gennaio 2008 è stato sottoscritto e versato l'aumento di capitale sociale di 250.000.000 euro, deliberato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 18 dicembre 2007 ai sensi dell'art. 5.2 dello statuto sociale e registrato presso il Registro delle Imprese in data 12 febbraio 2008.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aggiornamento P.I.R.

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

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

Febbraio

Consorzio "Metromare dello Stretto"

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

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

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

Sistema Integrato Gestione Sicurezza

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

Marzo

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

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

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

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

Aumento di capitale Società Tunnel Ferroviario del Brennero (TFB)

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

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

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

Aprile

Energia per trazione

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

Istituzione Dirigente Preposto

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

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

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

RFI ha provveduto in data 11 aprile 2008 a modificare il proprio statuto introducendo la figura del Dirigente Preposto e con delibera del Consiglio di Amministrazione di RFI del 26 maggio ha nominato il "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" ai sensi della L. 262/2005.

Destinazione utile esercizio 2007

L'Assemblea ordinaria della Società dell'8 aprile 2008 ha deliberato di destinare l'utile dell'esercizio 2007, pari a 16.883.258,49 euro per il 5% a riserva legale (844.162,92 euro) ed il residuo importo (16.039.095,57 euro) al socio unico con valuta 30 giugno 2008. Il versamento è stato eseguito in data 26 giugno 2008.

Maggio

Energia Elettrica media e bassa tensione (Mt/bt)

A partire dal 1° maggio 2008 sono cambiate alcune regole relative al mercato elettrico. In particolare, a seguito della procedura concorsuale prevista dalla legge 152/07, la fornitura per l'energia elettrica Mt/bt relativa alle utenze ricadenti nel mercato di salvaguardia, entro cui si muove RFI, fino al 31 dicembre 2008 è così regolata:

- ENEL Energia S.p.A si è aggiudicata la fornitura per le regioni di Toscana, Umbria, Marche, Sardegna, Lazio, Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, e Sicilia
- EXERGIA S.p.A si è aggiudicata la fornitura per le regioni Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Liguria ed Emilia Romagna.

Convenzione Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Il 21 maggio 2008 è stata firmata la convenzione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Agenzia e Gruppo FS che disciplina il trasferimento delle attribuzioni all'Agenzia e il suo funzionamento in sede di prima applicazione del Decreto 126/2007.

In tale periodo, fino a quando l'Agenzia non disporrà di un proprio organico (da individuare tramite selezioni pubbliche), il funzionamento dell'Agenzia sarà assicurato anche da personale del Gruppo FS (art. 4 comma 8 del Decreto).

La convenzione prevede che il trasferimento delle attribuzioni all'Agenzia avvenga con la ratifica da parte del Ministero di appositi verbali con i quali il personale FS viene dato in utilizzazione esclusiva al Direttore dell'Agenzia, rimanendo alle dipendenze delle società del Gruppo.

Con il verbale n.1 del 6 giugno 2008, ratificato con decreto dirigenziale n° 0002043 del 10 giugno 2008 del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sono trasferite all'Agenzia le seguenti competenze, attualmente in capo ad RFI:

- emanazione di Norme e Standard di sicurezza della circolazione;
- omologazione di materiale rotabile o di sue parti connesse con la sicurezza della circolazione;
- validazione dei sistemi di gestione della sicurezza e dei sistemi di mantenimento delle competenze delle Imprese Ferroviarie;

- rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie;
- attività di ispezione ed audit nonché di monitoraggio sull'attività delle imprese ferroviarie.

Contestualmente viene dato in utilizzo all'Agenzia il personale appartenente alle seguenti Strutture Organizzative della Direzione Tecnica di RFI:

- Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie, sede centrale.
- Sistema di gestione sicurezza circolazione treni ed esercizio ferroviario.
- Norme e standard di circolazione.

per un totale di 99 persone e relativi Dirigenti.

Società Network Terminali Siciliani SpA

Il Consiglio di Amministrazione del 26 maggio 2008 ha deliberato l'aumento del capitale sociale della società NTS S.p.A. per un importo pari a complessivi 220.000 euro ed autorizzato RFI a sottoscrivere e versare la quota di propria spettanza (50%) pari a 110.000 euro.

Fondazione Politecnico di Milano

In data 28 maggio il Consiglio di Amministrazione della Fondazione Politecnico di Milano ha espresso il proprio gradimento all'ingresso di RFI in qualità di Partecipante Istituzionale alla Fondazione Politecnico di Milano con l'obiettivo di sostenere iniziative di carattere innovativo sul territorio nazionale e di realizzare, attraverso la costituzione del *Joint Research Centre* Trasporti, un centro di eccellenza per il trasporto su ferro.

Ministro delle Infrastrutture. Presunte anomalie nell'effettuazione dei lavori di realizzazione della tratta AV/AC Torino Milano (sub tratta Torino Novara).

In data 6 maggio 2008 il Ministro pro tempore delle Infrastrutture ha trasmesso a Ferrovie dello Stato, RFI, TAV, Italferr nonché all'Autorità per la Vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture e, per conoscenza, alla Corte dei Conti, una relazione predisposta dal Servizio per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere del medesimo ministero, in ordine a presunte anomalie concernenti i contratti di subappalto affidati dal Consorzio Cavtomi alle Società Consortili Agognate e Biandrate nell'ambito della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Torino Milano, sub-tratta Torino Novara.

Con la citata nota il Ministro pro tempore, nel recepire i contenuti della relazione sopra indicata, ha invitato "le Società in indirizzo" a fornire riscontro alle relative considerazioni aventi ad oggetto i predetti contratti di subappalto ed il presunto "mancato esercizio dell'attività di verifica e di controllo da parte di TAV e di Italferr".

A tale nota, si è dato riscontro in data 9 dicembre 2008, allegando la relazione già trasmessa da TAV al Ministro delle Infrastrutture (in data 5 agosto 2008) che forniva specifici elementi volti ad accertare l'insussistenza delle presunte anomalie concernenti i suddetti contratti di subappalto ed il presunto mancato esercizio dell'attività di verifica e di controllo da parte di TAV e di Italferr.

Inoltre, facendo seguito alla suddetta lettera del Ministro delle Infrastrutture, con Delibera n. 66/08, trasmessa con nota in data 8 gennaio 2009 al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Servizio per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere ed a TAV, l'Autorità per la

Vigilanza sui contratti pubblici, pur ritenendo non sussistenti le principali presunte anomalie concernenti i suddetti contratti di subappalto, ha deliberato l'inserimento della Tratta AV/AC Torino-Milano nel monitoraggio già disposto con la propria Deliberazione n. 26 del 15 luglio 2008 (avente ad oggetto l'indagine sul Sistema AV/AC) in ordine a talune problematiche emerse.
Tale monitoraggio è stato attivato con nota in data 3 febbraio 2009 della Direzione Generale Vigilanza Lavori, con la quale sono stati chiesti specifici chiarimenti in ordine alle tre problematiche evidenziate con la sopra richiamata nota dell'8 gennaio 2009 della medesima Direzione Generale.

Giugno

Decreto Legge n. 112 del 25 giugno 2008

Per quanto attiene ai contenuti del decreto legge si rimanda a quanto descritto nella presente relazione alla sezione dei Rapporti con lo Stato e del Finanziamento del resto del Sistema AV/AC: Milano – Verona, Verona – Padova e Milano – Genova (Terzo Valico dei Giovi).

Tratta AV/AC Bologna - Firenze. Procedimento penale a carico di ex ed attuali rappresentanti e dipendenti del Consorzio Cavet.

Con riferimento al procedimento penale dinanzi al Tribunale di Firenze concernente idrogeologia e terre di scavo della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Bologna – Firenze a carico di esponenti del Consorzio Cavet e delle ditte esecutrici - procedimento che non coinvolge esponenti della Società - si segnala che con lettera del 19 giugno 2008 gli imputati dei reati nel suddetto procedimento giudiziario, hanno costituito in mora il Ministro per le Infrastrutture e Trasporti, il Ministro per l'Ambiente e la Tutela del territorio e del mare, il Presidente della Regione Toscana, il Presidente della Provincia di Firenze, il Presidente dell'Osservatorio Ambientale della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Bologna –Firenze, i legali rappresentanti di RFI, TAV, ITALFERR ed il procuratore speciale del General Contractor FIAT.
Alla lettera citata sono state allegate le domande di risarcimento avanzate nell'ambito del procedimento giudiziario nei confronti dei sottoscrittori della stessa.
In risposta alla lettera sopra menzionata ha fatto seguito uno scambio di lettere in cui la Società TAV, di intesa con le altre società del Gruppo interessate, ha fornito precisazioni ed informazioni ed ha altresì riscontrato le richieste del Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti in relazione alla lettera sopra citata del 19 giugno 2008; inoltre ha respinto fermamente l'attribuzione di responsabilità a carico delle società del Gruppo FS in relazione alle circostanze oggetto del giudizio penale.
Si segnala infine che in data 3 marzo 2009 è stata emessa dal Tribunale di Firenze la sentenza del processo di primo grado in relazione al procedimento penale sopra citato, che non coinvolge, come già indicato, esponenti della Società.
La sentenza dispone condanne in relazione ai reati concernenti l'illecito smaltimento di rifiuti e provvisionali per risarcimento danni per circa 150 milioni di euro e assoluzioni per i reati di

danneggiamento colposo di corsi d'acqua e pozzi privati.
Per il furto d'acque pubbliche, altra imputazione, il giudice ha sollevato questione di costituzionalità ed ha disposto la sospensione del procedimento giudiziario.

Luglio

Direttiva Sicurezza e Regolamento *European Railway Agency* (ERA)

Il Parlamento Europeo, ha votato il 9 luglio in seduta plenaria ed in seconda lettura, gli emendamenti alla Direttiva Sicurezza ed al Regolamento ERA sull'ampliamento delle competenze dell'Agenzia Ferroviaria Europea. Gli emendamenti, presentati sulla base di un accordo tra le istituzioni UE che dovrebbero essere ratificati dal Consiglio sono i seguenti:

- Direttiva Sicurezza: e' stata introdotta la certificazione obbligatoria dei sistemi di manutenzione dei "detentori" dei vagoni entro 2 anni dall'entrata in vigore della Direttiva ed entro 10 anni per i detentori di ogni altro materiale rotabile. Tale posizione era inizialmente sostenuta solo da Italia, Polonia e Parlamento Europeo.
- Regolamento ERA: l'ERA e' stata incaricata di raccogliere in un documento di riferimento tutte le regole nazionali relative alla messa in servizio dei rotabili ai fini di una semplificazione del processo.

Finanziamento AV/AC

In data 16 luglio 2008 è stato stipulato dalla Capogruppo un contratto di prestito con il Raggruppamento Temporaneo di Concorrenti costituito da Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. e Dexia Crediop S.p.A. per il finanziamento del Progetto Torino – Milano - Napoli del valore complessivo massimo di 800 milioni di euro, come ampiamente descritto nel paragrafo dei Fattori di rischio della presente Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando. Le prime erogazioni a valere sul suddetto contratto, di 31,5 milioni di euro a favore di RFI e di 55,5 milioni di euro a favore di TAV, sono state effettuate in data 28 luglio.

GEIE Corridoio D Valencia-Budapest

Nel corso del mese di luglio è stato formalizzato un accordo di cooperazione tra il GEIE corridoio D e il GEIE ERTMS User Group relativo alle modalità di applicazione dello standard ETCS sul Corridoio D.

Cessione partecipazione SELF

Nell'ambito delle iniziative previste dal nuovo Piano Industriale 2007-2011 del Gruppo Ferrovie dello Stato, il Consiglio di Amministrazione di RFI in data 25 luglio ha approvato la vendita dell'intera partecipazione di S.EL.F. a Ferrovie dello Stato per un corrispettivo pari al valore di iscrizione della partecipazione al 30 giugno 2008 pari a 34.846 euro. Il predetto atto di vendita è stato formalizzato tra le parti in data 4 agosto 2008.

Acquisto partecipazione Terminali Italia S.r.l.

Il Consiglio di Amministrazione di RFI in data 25 luglio ha autorizzato l'acquisto dell'85% della partecipazione della società Terminali Italia dalla società CEMAT al prezzo di 10.123.500 euro. L'atto di acquisto è stato firmato in data 31 luglio 2008. L'operazione in oggetto nasce da

un obbligo normativo e comporta la piena attuazione delle previsioni di cui all'attuale art.20 del D. Lgs. 188/2003; rispetta inoltre le prescrizioni dettate dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AS325 del 8 febbraio 2006 già riportata nei principali eventi del Bilancio 2006) evitando il rischio di apertura di un'infrazione a tale proposito. Nel mese di dicembre 2008 il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture ha emesso a favore di Terminali Italia il decreto di riconoscimento dei contributi quindicennali ex legge 166/2002, art 38, c. 2 per l'ammontare di € 1.339.119,59, riferito a investimenti residui dell'annualità 2005 e di quelli del 2006, come ampiamente descritto negli eventi di dicembre.

Convenzione tra RFI e la Scuola Superiore "Sant'Anna" di Pisa per lo sviluppo delle tecnologie

L'Amministratore Delegato, Michele Mario Elia, ed il Presidente della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa, Riccardo Varaldo, hanno siglato in data 30 luglio 2008 la Convenzione per la "*Ricerca, Sviluppo e Applicazione di strumenti, sistemi di sicurezza e servizi tecnologici avanzati*", che prevede una collaborazione di cinque anni nel settore dello sviluppo di sistemi tecnologici per la sicurezza e di strumenti all'avanguardia per la circolazione ferroviaria.
Diversi i progetti previsti per i prossimi anni, al fine di rendere più affidabili le reti tecnologiche per la gestione della via e dell'avanzamento del treno, tra cui quello dedicato alla rilevazione degli incendi in galleria: RFI e il CEIIC (Centro di Eccellenza per l'Ingegneria dell'Informazione e della Comunicazione) della Scuola Superiore Sant'Anna applicheranno, infatti, un innovativo sistema di sensori in fibra ottica termo-sensibile per la rilevazione di incendi nelle gallerie ferroviarie con lunghezza tra 1 e 10 Km.
RFI, inoltre, si avvarrà delle competenze della Scuola Superiore anche per l'elaborazione di percorsi di formazione delle Risorse Umane orientati alla manutenzione dei sistemi.

Agosto

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

La Direzione Generale - Vigilanza Contratti Pubblici dell'Autorità per la Vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture ha comunicato, con nota del 28 dicembre 2007 pervenuta in data 4 gennaio 2008 a RFI S.p.A., TAV S.p.A. ed ai *General Contractor* FIAT e Consorzio Iricav Uno, che il Consiglio dell'Autorità ha approvato un atto di risoluzione in ordine agli interventi gestiti da TAV - relativamente alle tratte Roma-Napoli e Bologna-Firenze. Tale risoluzione giunge all'esito di un'attività istruttoria avviata nel 1999 che ha rilevato alcune criticità in particolare in relazione all'aumento dei tempi e dei costi di esecuzione delle opere.
In relazione a ciò ha disposto l'avvio di uno specifico monitoraggio sugli aspetti del contenzioso con i *General Contractor* e sulle modalità di affidamento dei lavori, da parte dei *General Contractor*, dell'asse orizzontale.
Con lettera datata 1 agosto 2008, la Direzione Generale della Vigilanza Lavori ha trasmesso a RFI, TAV ed ai General Contractor FIAT e Consorzio IRICAV UNO la Deliberazione n° 26 assunta dal Consiglio dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici in data 15 luglio 2008 "preso atto del riscontro fornito dai soggetti interessati ai rilievi formulati con risoluzione del 19.12.2007" relativa agli interventi sulle tratte Roma-Napoli e Bologna-Firenze- ed ha disposto

la segnalazione alla Procura Generale della Corte dei Conti dell'asserito uso distorto dell'accordo conciliativo relativamente a tre accordi relativi alla Tratta Roma-Napoli e nonchè deliberato l'avvio di una procedura di monitoraggio sia degli interventi in fase di avanzata esecuzione, sia degli interventi relativi all'asse orizzontale, con particolare riferimento, per quanto di competenza TAV, alla definizione dei contenziosi in corso.

Tale monitoraggio è stato attivato dall'Autorità di Vigilanza con nota in data 3 febbraio 2009 della Direzione Generale Vigilanza Lavori, indirizzata a RFI e TAV, con la quale è stato chiesto alle medesime Società di fornire, per quanto di rispettiva competenza, informazioni di carattere generale ed eventuali particolari specifiche problematiche relative ai seguenti interventi AV/AC: Tratta Roma-Napoli (I° e II° Lotto Funzionale), Tratta Bologna-Firenze, Tratta Torino-Novara,Tratta Novara-Milano, Tratta Milano-Genova/Terzo Valico dei Giovi, Tratta Milano-Verona, Subtratta Verona-Padova e Nodi urbani di Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli, unitamente alla richiesta di fornire comunque un quadro generale dello stato di attuazione della rete AV/AC che comprenda la totalità delle tratte ferroviarie componenti la stessa.

Con la suddetta nota, sono stati altresì richiesti gli specifici chiarimenti in ordine alle problematiche emerse relativamente alla subtratta Torino-Novara ed oggetto della Delibera n. 66/08 assunta dal Consiglio dell'Autorità in data 23 dicembre 2008.

In considerazione della mole e della complessità delle informazioni richieste e dell'esiguo termine all'uopo assegnato dall'Autorità, in data 17 febbraio 2009 RFI e TAV hanno inoltrato all'Autorità istanza congiunta di proroga fino al 30 maggio 2009 per il riscontro, ciascuna per quanto di propria competenza, delle informazioni richieste.

Isfort SpA

La società Isfort S.p.A. è stata interessata da una operazione di ristrutturazione e riorganizzazione societaria, diretta a valorizzarne le due principali attività svolte: la formazione e la ricerca. Tale riorganizzazione si è concretizzata con un atto di scissione stipulato in data 22 luglio 2008 dalla società Isfort SpA mediante assegnazione di parte del suo patrimonio a una società beneficiaria di nuova costituzione denominata "FS Formazione SpA". La scissione è avvenuta sulla base del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2007 e ha comportato l'assegnazione alla società beneficiaria di un patrimonio netto pari a euro 822.311 suddiviso in capitale sociale per euro 637.000, riserva legale per 85.600 e riserva straordinaria per euro 99.711. Successivamente, in data 1 agosto 2008 è stata formalizzata l'operazione di trasferimento azioni (mediante girata) e contestuale riassetto delle partecipazioni detenute da Fondazione BNC e Gruppo FS (Ferrovie dello Stato SpA, RFI SpA e Trenitalia SpA) sia in Isfort SpA che in FS Formazione SpA. A seguito di tale operazione Isfort SpA è diventata una società "terza" rispetto al Gruppo Ferrovie mentre FS Formazione è una società collegata di RFI.

Il capitale sociale di Isfort SpA è attualmente pari ad euro 663.000 e la compagine della società è composta da Fondazione BNC (azioni n. 541.970); Ferrovie dello Stato SpA (azioni n. 46.930); RFI SpA (azioni n. 37.050); Trenitalia SpA (azioni n .37.050).

Il capitale sociale della FS Formazione - che ha come oggetto sociale l'attività di formazione e qualificazione tecnico-professionale di dirigenti, quadri e addetti in genere nel settore dei

trasporti per terra sia in Italia sia all'Estero - è attualmente pari a euro 637.000 e la compagine della società è composta da Fondazione BNC (azioni n. 121.030); Ferrovie dello Stato SpA (azioni n. 200.070); RFI SpA (azioni n. 157.950); Trenitalia SpA (azioni n. 157.950).

Ottobre

Procedimento AGCM: Nuovo Trasporto Viaggiatori/Rete Ferroviaria Italiana

In data 6 ottobre 2008 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha notificato a RFI e a Ferrovie dello Stato il provvedimento di avvio istruttoria, adottato alla luce di una segnalazione all'AGCM da parte della società Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV).
Secondo la denuncia, RFI avrebbe posto in essere comportamenti dilatori di fronte alla richiesta di NTV di accesso ed utilizzo del centro di manutenzione dell'IDP di Napoli.
L'istruttoria, che dovrà concludersi entro il 31 dicembre 2009, è finalizzata ad accertare se il comportamento dilatorio tenuto da RFI a fronte delle richieste presentate da NTV sia ingiustificato ed idoneo ad ostacolare l'ingresso di un nuovo concorrente di Trenitalia in un mercato liberalizzato qual è il trasporto ferroviario nazionale di passeggeri, con particolare riferimento all'alta velocità.
Durante la fase istruttoria l'AGCM, al fine di acquisire elementi conoscitivi necessari per la definizione del procedimento, ha presentato a RFI, in data 22 gennaio, una richiesta volta ad ottenere informazioni in merito agli impianti di manutenzione nella disponibilità di RFI ed eventuali contratti in essere disciplinanti l'accesso ed utilizzo degli stessi.
In riscontro a tale richiesta, in data 3 febbraio RFI ha inviato una prima risposta limitatamente agli impianti attinenti le linee interessate dai servizi che NTV intenderebbe fornire, riservandosi di presentare ulteriori informazioni qualora ritenuto necessario dall'AGCM.
Parallelamente al procedimento istruttorio RFI ha proseguito l'attività negoziale con NTV, già avviata prima dell'intervento dell'AGCM, relativamente alle richieste dell'IF aventi ad oggetto:

a) impianti idonei a soddisfare le esigenze manutentive del proprio materiale rotabile;
b) spazi per servizi commerciali in alcuni fabbricati viaggiatori.

Per quanto riguarda il punto di cui alla lett. b) si registra una fisiologica interlocuzione negoziale tra le parti.
Per quanto riguarda il punto di cui alla lett. a) rilevata la indisponibilità dell'Impianto Dinamico Polifunzionale AV (IDP) di Napoli, RFI si è attivata per individuare una serie di soluzioni alternative. In particolare, a seguito di un confronto con NTV, tale ricerca si è concretizzata nell'offerta di un'area limitrofa all'IDP, denominata "Fascia Traccia Alto".
Tale soluzione ha costituito oggetto di un impegno presentato in data 12 marzo 2009 da RFI - congiuntamente a Ferrovie dello Stato- ai sensi dell'art. 14-ter della legge n. 287/90.

Novembre

Scissione parziale di RFI in favore di FS Sistemi Urbani S.r.l.

In data 21 novembre 2008 è stato firmato l'atto di scissione parziale di RFI in favore di FS Sistemi Urbani S.r.l..

Tale operazione si inserisce tra le iniziative previste dal nuovo Piano Industriale 2007-2011 del Gruppo Ferrovie dello Stato ed è diretta all'ottimizzazione della redditività del patrimonio non strumentale all'esercizio dell'impresa attraverso una più razionale allocazione degli *asset* all'interno del Gruppo, incentrata sulla definizione di una visione unitaria in termini di gestione integrata e sviluppo del patrimonio non funzionale per l'esercizio dell'impresa.

La scissione parziale in oggetto, con efficacia dal 1° dicembre 2008, ha riguardato le aree dei parcheggi gestiti da Metropark S.p.A. ed aree di parcheggio situate in aree esterne ed interne prossime alle stazioni ferroviarie di Bologna, Torino e Milano, nonché l'integrale partecipazione detenuta da RFI in Metropark.

La scissione ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2007	FS Sistemi Urbani 1^fase	Valori netti
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)			
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
Totale I	1.044.011.376	0	1.044.011.376
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni e fabbricati	52.771.895.791	(272.828.260)	52.499.067.531
Totale II	57.616.783.023	(272.828.260)	57.343.954.763
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1) Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	3.188.253.548	(3.473.967)	3.184.779.581
Totale 1)	3.334.781.176	(3.473.967)	3.331.307.209
Totale III	5.929.622.683	(3.473.967)	5.926.148.716
Totale B) Immobilizzazioni	**64.590.417.082**	**(276.302.227)**	**64.314.114.855**
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
Totale I	143.341.071	0	143.341.071
II. CREDITI			
Totale II	4.722.488.565	0	4.722.488.565
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
Totale III	0		0
IV DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
Totale IV	2.169.115.657	0	2.169.115.657
Totale C) Attivo circolante	**7.034.945.293**	**0**	**7.034.945.293**
D) RATEI E RISCONTI			
Totale D) Ratei e risconti	**19.269.467**	**0**	**19.269.467**
TOTALE ATTIVO	**71.644.631.842**	**(276.302.227)**	**71.368.329.615**

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2007	FS Sistemi Urbani 1ª fase	Valori netti
A) PATRIMONIO NETTO			
I CAPITALE	32.853.697.107	(276.653.037)	32.577.044.070
Totale A) Patrimonio netto	33.564.878.708	(276.653.037)	33.288.225.671
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
Totale B) Fondi per rischi e oneri	27.078.272.221	0	27.078.272.221
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO	1.117.508.043	0	1.117.508.043
D) DEBITI			
14) Altri debiti			
a) verso altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	367.023.189	350.810	367.373.999
- esigibili oltre l'esercizio successivo	13.004		13.004
	367.036.193	350.810	367.387.003
Totale 14)	680.663.868	350.810	681.014.678
Totale D) Debiti	9.732.382.713	350.810	9.732.733.523
E) RATEI E RISCONTI			
Totale E) Ratei e risconti	151.590.157	0	151.590.157
TOTALE PASSIVO	71.644.631.842	(276.302.227)	71.368.329.615

Inoltre si segnala in considerazione delle previsioni dell'atto di scissione che prevedeva che eventuali variazioni nella consistenza delle attività e passività assegnate alla beneficiaria producano rapporti di debito/credito tra la società scissa e la società beneficiaria, RFI ha provveduto ad iscrivere alla data di efficacia della scissione debiti verso FS Sistemi Urbani.

Cessione azioni Ce.M.I.M. e sottoscrizione aumento di capitale sociale dell'Interporto Marche S.p.A.

In data 19 novembre è stato raggiunto un accordo preliminare con la Interporto Marche S.p.A. per la cessione delle azioni di proprietà di RFI nella Ce.M.I.M. S.c.p.A. in liquidazione al valore nominale di Euro 81.117 pari a circa il 4% del capitale sociale, previo eventuale gradimento degli altri soci. In base a tale accordo, RFI sarà tenuta indenne da eventuali oneri dovuti in conseguenza della fase di liquidazione e si impegna a sottoscrivere, per lo stesso importo, le azioni della Interporto Marche S.p.A. che risulteranno disponibili a favore degli ex soci della Ce.M.I.M, che, definiranno accordi con il citato Interporto per la partecipazione all'aumento del capitale sociale deliberato nell'ottobre.

Dicembre

Aggiornamento P.I.R.

Con Disposizione n. 36 del 12 dicembre 2008 a firma dell'Amministratore Delegato di RFI si è proceduto ad emanare l'Aggiornamento - dicembre 2008 - del Prospetto Informativo della

Rete. In particolare tale edizione, valida dal 14 dicembre 2008, completa di cartografia tematica relativa alle caratteristiche, alle prestazioni ed all'utilizzazione della rete, pubblicata nel sito web di RFI, contiene le informazioni necessarie alla gestione dell'orario valido dal 14 dicembre 2008 al 12 dicembre 2009, e dà le prime indicazioni per la programmazione dei servizi per il successivo orario 2009 - 2010, le attività di predisposizione del quale saranno svolte nel corso del 2009. Le sezioni del documento oggetto di aggiornamento sono essenzialmente riconducibili a ritorni di esperienza ed al mutamento dello scenario relativamente alla fornitura di taluni servizi di cui all'art. 20 del D.Lgs. 188/2003. In particolare è stato disciplinato il servizio obbligatorio della manovra e quello relativo all'accesso e all'utilizzo di scali e terminali merci come meglio evidenziato nel paragrafo relativo ai servizi di manovra.

Alta Velocità Milano – Bologna

Il 13 dicembre è stata inaugurata la nuova linea ad Alta Velocità Milano-Bologna. I 182 km della nuova linea sono stati percorsi in poco più di un'ora grazie ai nuovi treni. La nuova linea è dotata dei maggiori innovativi sistemi di sicurezza per la circolazione dei treni: la tecnologia ERTMS/ETCS-livello2, che consente la circolazione di treni di diversa nazionalità, in massima sicurezza, sulla base di un linguaggio comune, gestito con componenti interoperabili comuni di terra e di bordo.

Scissione parziale di RFI in favore di Ferrovie dello Stato S.p.A.

Sempre nell'ambito delle iniziative previste dal nuovo Piano Industriale 2007-2011 del Gruppo Ferrovie dello Stato, in data 23 dicembre è stato firmato l'Atto di scissione parziale di RFI in favore di Ferrovie dello Stato S.p.A..

La scissione parziale in oggetto, con efficacia dal 24 dicembre 2008, ha riguardato:

1. le aree e i fabbricati, locati, attraverso Contratto Unico Nazionale, all'associazione Nazionale Dopolavoro ferroviario;
2. altri fabbricati tra cui l'ex sede della società TAV sita in via Mantova;
3. altri alloggi e fabbricati per i quali la definizione patrimoniale consente l'alienazione immediata.

La scissione ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2007	FS	Valori netti
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)			
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
Totale I	1.044.011.376		1.044.011.376
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni e fabbricati	52.771.895.791	(57.273.737)	52.714.622.054
Totale II	57.616.783.023	(57.273.737)	57.559.509.286
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
Totale III	5.929.622.683		5.929.622.683
Totale B) Immobilizzazioni	**64.590.417.082**	**(57.273.737)**	**64.533.143.345**
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
Totale C) Attivo circolante	**7.034.945.293**	**0**	**7.034.945.293**
D) RATEI E RISCONTI			
Totale D) Ratei e risconti	**19.269.467**	**0**	**19.269.467**
TOTALE ATTIVO	**71.644.631.842**	**(57.273.737)**	**71.587.358.105**

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2007	FS	Valori netti
A) PATRIMONIO NETTO			
I CAPITALE	32.853.697.107	(3.312.121)	32.850.384.986
Totale A) Patrimonio netto	33.564.578.708	(3.312.121)	33.561.566.587
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
Totale B) Fondi per rischi e oneri	27.078.272.221	0	27.078.272.221
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO	1.117.506.045	0	1.117.506.045
D) DEBITI			
3) Debiti verso soci per finanziamenti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	69.951.976	(54.007.178)	15.944.798
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.164.685.968		1.164.685.968
	1.234.637.944	(54.007.178)	1.180.630.766
11) Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	17.666.952	45.562	17.712.514
- esigibili oltre l'esercizio successivo	948.957		948.957
	18.615.909	45.562	18.661.471
Totale D) Debiti	9.732.352.713	(53.961.616)	9.678.421.097
E) RATEI E RISCONTI			
II Altri ratei e risconti	151.590.157		151.590.157
Totale E) Ratei e risconti	151.590.157	0	151.590.157
TOTALE PASSIVO	71.644.651.542	(57.273.737)	71.587.358.105

Si segnala che tenuto conto che l'atto di scissione prevede che eventuali variazioni nella consistenza delle attività e passività assegnate alla beneficiaria producano rapporti di debito/credito tra la società scissa e la società beneficiaria, RFI ha provveduto ad iscrivere alla data di efficacia della scissione debiti verso Ferrovie dello Stato.

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, composto da Infrastruttura Ferroviaria, Interconnessioni, Opere Civili, Impianti Tecnologici Strumentali, Accessori e Funzionali, Immobili e in genere di tutte le iniziative imprenditoriali funzionali alla gestione del ramo stesso. 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 decorreranno dal 1° gennaio 2009.

Peraltro, con anticipo rispetto all'efficacia della scissione, RFI nella propria qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale in forza della concessione n. 138-T del 31 ottobre 2000,

nelle more della stipula dell'atto di scissione che avverrà decorsi i termini previsti all'art. 2503 c.c., è immessa nel possesso ed inizia a gestire direttamente ed esclusivamente il ramo d'azienda in oggetto a partire dal giorno 14 dicembre 2008 e gli effetti economici di tale gestione sono imputati ad RFI. La Società scissa e la Società beneficiaria redigeranno di comune accordo, entro e non oltre il 31 dicembre 2009, una situazione patrimoniale della Società scissa al 31 dicembre 2008 per accertare i mutamenti intervenuti tra il giorno 1° luglio 2008 e il 31 dicembre 2008 delle poste attive e passive di tutto il patrimonio assegnato alla beneficiaria, rispetto a quanto evidenziato dalla situazione patrimoniale al 30 giugno 2008, per regolare i correlati rapporti di debito e credito tra Società beneficiaria e Società scissa, nonché per operare una esatta imputazione delle varie poste contabili nel bilancio della Società beneficiaria. La scissione ha riguardato le seguenti poste patrimoniali:

RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA STATO PATRIMONIALE ATTIVO	**Situazione patrimoniale al 30 giugno 2008 ante scissione**	**Ramo scisso**	**Situazione patrimoniale al 30 giugno 2008 post scissione**
B) IMMOBILIZZAZIONI			
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni e fabbricati	52.493.908.670	1.398.979.221	53.892.887.891
Totale II	57.714.852.487	1.398.979.221	59.113.831.708
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1) Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	3.007.525.720	(673.779.638)	2.333.746.082
Totale 1)	3.153.963.349	(673.779.638)	2.480.183.711
2) Crediti:			
a) verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	130.385.930	(130.385.929)	1
- esigibili oltre l'esercizio successivo	839.613.781	(253.667.725)	585.946.056
	969.999.711	(384.053.654)	585.946.057
Totale 2)	2.983.398.489	(384.053.654)	2.599.344.835
Totale III	6.137.361.838	(1.057.833.292)	5.079.528.546
Totale B) Immobilizzazioni	**64.783.545.415**	**341.145.929**	**65.124.691.344**
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
II. CREDITI			
2) Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	43.629.613	(7.187.747)	36.441.866
- esigibili oltre l'esercizio successivo	487.194.094		487.194.094
- partita creditoria da scissione		50.144.618	50.144.618
	530.823.707	42.956.871	573.780.578
Totale II	6.122.091.282	42.956.871	6.165.048.153
Totale C) Attivo circolante	**7.696.820.238**	**42.956.871**	**7.739.777.109**
TOTALE ATTIVO	**72.504.411.340**	**384.102.800**	**72.888.514.140**

RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Situazione patrimoniale al 30giugno 2008 ante scissione	Ramo scisso	Situazione patrimoniale al 30giugno 2008 post scissione
A) PATRIMONIO NETTO			
Totale A) Patrimonio netto	**33.475.271.345**	**0**	**33.475.271.345**
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**26.844.321.028**	**0**	**26.844.321.028**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**1.135.944.208**		**1.135.944.208**
D) DEBITI			
3) Debiti verso soci per finanziamenti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	109.498.542		109.498.542
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.424.596.101	376.749.070	1.801.345.171
	1.534.094.643	376.749.070	1.910.843.713
Totale D) Debiti	**10.881.212.858**	**376.749.070**	**11.257.961.928**
E) RATEI E RISCONTI			
11. Altri ratei e risconti	167.661.901	7.353.730	175.015.631
Totale E) Ratei e risconti	**167.661.901**	**7.353.730**	**175.015.631**
TOTALE PASSIVO	**72.504.411.340**	**384.102.800**	**72.888.514.140**

Scissione parziale di RFI in favore di FS Sistemi Urbani S.r.l.

In data 30 dicembre è stato sottoscritto l'atto di scissione parziale di RFI a favore di FS Sistemi Urbani. Tale atto, in continuità strategica ed industriale con il precedente, prevede l'assegnazione a FS Sistemi Urbani di 56 compendi patrimoniali, nonché dei potenziali diritti volumetrici generati sulle aree di proprietà di RFI occupate dai binari di circolazione e sosta, compresi tra la stazione di Milano Porta Garibaldi e il cavalcavia ferrovia "Adriano Bacula" sulla linea Milano – Varese tratto Milano Porta Garibaldi-Milano Certosa, nonché della partecipazione societaria detenuta da RFI nella società Porta Sud pari al 35% del capitale sociale. Gli effetti economici e contabili decorreranno dal 31 dicembre 2008.

La scissione ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2007	FS Sistemi Urbani 2ª fase	Valori netti
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)			
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
Totale I	1.044.011.376		1.044.011.376
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni e fabbricati	52.771.895.791	(211.066.659)	52.560.829.132
Totale II	57.616.783.023	(211.066.659)	57.405.716.364
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1) Partecipazioni in:			
b) Imprese collegate	97.255.597	(283.665)	96.971.932
Totale 1)	3.334.781.176	(283.665)	3.334.497.511
Totale III	5.929.622.683	(283.665)	5.929.339.018
Totale B) Immobilizzazioni	**64.590.417.082**	**(211.350.324)**	**64.379.066.758**
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
Totale I	143.341.071	0	143.341.071
II. CREDITI			
4) Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.259.316.050	(2.000.000)	1.257.316.050
- esigibili oltre l'esercizio successivo	313.283.200		313.283.200
	1.572.599.250	(2.000.000)	1.570.599.250
Totale II	4.722.488.565	(2.000.000)	4.720.488.565
IV DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
Totale IV	2.169.115.657	0	2.169.115.657
Totale C) Attivo circolante	**7.034.945.293**	**(2.000.000)**	**7.032.945.293**
D) RATEI E RISCONTI			
Totale D) Ratei e risconti	**19.269.467**	**0**	**19.269.467**
TOTALE ATTIVO	**71.644.631.842**	**(213.350.324)**	**71.431.281.518**

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2007	FS Sistemi Urbani 2^fase	Valori netti
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	32.853.697.107	(96.744.793)	32.756.952.314
Totale A) Patrimonio netto	**33.564.878.708**	**(96.744.793)**	**33.468.133.915**
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
7) Altri	1.261.829.425	(116.702.841)	1.145.126.584
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**27.078.272.221**	**(116.702.841)**	**26.961.569.380**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**1.117.508.043**	**0**	**1.117.508.043**
D) DEBITI			
14) Altri debiti			
a) verso altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	367.023.189	97.310	367.120.499
- esigibili oltre l'esercizio successivo	13.004		13.004
	367.036.193	97.310	367.133.503
Totale 14)	680.663.868	97.310	680.761.178
Totale D) Debiti	**9.732.382.713**	**97.310**	**9.732.480.023**
E) RATEI E RISCONTI			
Totale E) Ratei e risconti	**151.590.157**	**0**	**151.590.157**
TOTALE PASSIVO	**71.644.631.842**	**(213.350.324)**	**71.431.281.518**

Inoltre si segnala che tenuto conto che l'atto di scissione prevede che eventuali variazioni nella consistenza delle attività e passività assegnate alla beneficiaria producano rapporti di debito/credito tra la società scissa e la società beneficiaria, RFI ha provveduto ad iscrivere al 31 dicembre debiti verso FS Sistemi Urbani.

Scissione parziale di RFI in favore di FS Logistica S.p.A.

In data 30 dicembre è stato sottoscritto l'atto di scissione parziale di RFI a favore di FS Logistica. Tale atto, in continuità strategica ed industriale con il precedente, prevede l'assegnazione a FS Logistica di 41 compendi immobiliari, dislocati su tutto il territorio nazionale costituiti da aree, magazzini, locali, fabbricati ed impianti utilizzabili ai fini dell'attività di logistica, nonché della partecipazione di RFI nella società SGT Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A. pari al 43,75% del capitale sociale.

Gli effetti economici e contabili decorrono dal 30 dicembre.

La scissione ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2007	FS Logistica 2ª fase	Valori netti
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)			
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
Totale I	1.044.011.376		1.044.011.376
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni e fabbricati	52.771.895.791	(151.006.107)	52.620.889.684
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	4.465.664.004	(300.000)	4.465.364.004
Totale II	57.616.783.023	(151.306.107)	57.465.476.916
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1) Partecipazioni in:			
b) Imprese collegate	97.255.597	(491.432)	96.764.165
Totale 1)	3.334.781.176	(491.432)	3.334.289.744
Totale B) Immobilizzazioni	**64.590.417.082**	**(151.797.539)**	**64.438.619.543**
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
Totale I	143.341.071	0	143.341.071
II. CREDITI			
Totale II	4.722.488.565	0	4.722.488.565
IV DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
Totale IV	2.169.115.657	0	2.169.115.657
Totale C) Attivo circolante	**7.034.945.293**	**0**	**7.034.945.293**
D) RATEI E RISCONTI			
Totale D) Ratei e risconti	**19.269.467**	**0**	**19.269.467**
TOTALE ATTIVO	**71.644.631.842**	**(151.797.539)**	**71.492.834.303**

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2007	FS Logistica 2°FASE	Valori netti
A) PATRIMONIO NETTO			
I CAPITALE	32.853.697.107	(117.086.267)	32.736.610.840
Totale A) Patrimonio netto	33.564.558.708	(117.086.267)	33.447.472.441
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
5) Integrazione fondo di ristrutturazione ex Lege n.448/1998	4.195.847.744	(35.000.000)	4.160.847.744
Totale B) Fondi per rischi e oneri	27.078.272.221	(35.000.000)	27.043.272.221
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO	1.117.508.043	0	1.117.508.043
D) DEBITI			
14) Altri debiti			
a) verso altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	367.023.189	288.728	367.311.917
- esigibili oltre l'esercizio successivo	13.004		13.004
	367.036.193	288.728	367.324.921
Totale 14)	680.663.868	288.728	680.952.596
Totale D) Debiti	9.752.382.713	288.728	9.752.671.441
E) RATEI E RISCONTI			
Totale E) Ratei e risconti	0	0	0
TOTALE PASSIVO	71.493.041.685	(151.797.539)	71.341.244.146

Inoltre si segnala che tenuto conto che l'atto di scissione prevede che eventuali variazioni nella consistenza delle attività e passività assegnate alla beneficiaria producano rapporti di debito/credito tra la società scissa e la società beneficiaria, RFI ha provveduto ad iscrivere alla data di efficacia della scissione debiti verso FS Logistica.

Interventi sul capitale sociale

A seguito dell'atto di scissione parziale di RFI a favore di FS Sistemi Urbani stipulato in data 16 novembre il capitale sociale di RFI dal 1° dicembre 2008 è diminuito di 276.653.037 euro. A fronte di ciò sono state annullate n. 276.653.037 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna di proprietà dell'unico socio Ferrovie dello Stato S.p.A.

Inoltre, per effetto dell'atto di scissione parziale di RFI a favore di Ferrovie dello Stato, sottoscritto in data 23 dicembre 2007, il capitale sociale di RFI con effetto 24 dicembre 2008, è diminuito di 3.312.121 euro. A fronte di ciò sono state annullate n. 3.312.121 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna di proprietà dell'unico socio Ferrovie dello Stato S.p.A. Infine, per effetto degli atti di scissione parziale di RFI a favore di FS Sistemi Urbani e FS Logistica, sottoscritti in data 30 dicembre 2007, il capitale sociale di RFI con effetto 30 dicembre 2008, è diminuito di 117.086.267 euro per l'effetto della seconda fase della

scissione verso FS Logistica e si è ridotto di 96.744.793 euro a seguito della seconda fase della scissione verso FS Sistemi Urbani con effetto dal 31 dicembre 2008. A fronte di ciò sono state annullate n. 117.086.267 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna di proprietà dell'unico socio Ferrovie dello Stato S.p.A. in data 30 dicembre e n. 96.744.793 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna di proprietà dell'unico socio Ferrovie dello Stato S.p.A. in data 31 dicembre 2008.
Pertanto il capitale sociale sottoscritto e versato al 31 dicembre 2008 è pari ad 32.341.275.131 euro.

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti decreto di riconoscimento contributi ex legge 166/2002

Nel mese di dicembre 2008 il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture ha emesso a favore di Terminali Italia il decreto di riconoscimento dei contributi quindicennali ex legge 166/2002, art 38, c. 6 per l'ammontare di euro 1.339.119,59 riferito a investimenti residui dell'annualità 2005 e di quelli del 2006.
Tali contributi si aggiungono a quelli già riconosciuti negli anni 2004 e 2005 il cui credito è stato ceduto con il conferimento da Cemat a Terminali Italia.
L'emissione del decreto ministeriale attiva quanto previsto dall'art. 6.4 del contratto di cessione della partecipazione di Terminali Italia da Cemat a RFI che prevede, qualora Terminali Italia risultasse destinataria di ulteriori decreti di assegnazione di contributi per gli investimenti realizzati da Cemat per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia, la corresponsione da parte di RFI a CEMAT di una quota del valore dei contributi effettivamente incassati da Terminali Italia.

RISORSE UMANE

Nel corso dell'anno 2008 è proseguita l'opera di contenimento degli organici in esito alle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro rivolta all'incremento della produttività.
E' stata anche completata l'assunzione delle risorse tecniche (operatori specializzati manutenzione e capi tecnici) necessarie all'attivazione della linea AV Milano-Bologna, avvenuta il 14 dicembre 2008.
Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1 gennaio 2008 – 31 dicembre 2008:

- consistenza del personale al 1 gennaio 2008: pari a n° 32.980 unità (di cui 351 Dirigenti e 32.629 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale al 31 dicembre 2008: pari a n° 32.896 unità (di cui 321 Dirigenti e 32.575 tra Addetti e Quadri)

Si sottolinea che da 1° gennaio 2008 si è realizzata la scissione parziale delle attività di manovra in precedenza effettuate da Trenitalia, per effetto della quale RFI ha acquisito circa 1.570 risorse provenienti dalla citata Società.
Il saldo netto deriva da ingressi per 2.010 unità ed uscite per 2.094 unità.

Il costo del lavoro

Come già indicato nel bilancio 2007, in data 24 gennaio 2008 è stato firmato l'accordo con le Organizzazioni Sindacali per il rinnovo contrattuale, che ha prorogato per l'anno 2007 il CCNL scaduto il 31 dicembre 2006, in attesa del successivo rinnovo del 2008, con l'obiettivo di pervenire ad un contratto unico del Settore Trasporto.

Ciò ha comportato dal 1° gennaio 2008 un aumento del costo unitario del lavoro pari a 57 euro non comprensivi degli oneri sociali.

La formazione

Il piano formativo 2008 ha interessato i macro obiettivi già definiti nel 2007 e stabiliti dal Gestore dell'Infrastruttura in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario già ampiamente descritti nelle Relazione sulla Gestione del Bilancio d'esercizio 2007 a cui si fa rinvio.

La sicurezza sul lavoro

Nel corso dell'anno, RFI in coerenza con i suoi indirizzi strategici, ha proseguito le azioni e le iniziative di diversa natura relative alle tematiche della sicurezza sui luoghi di lavoro e della tutela ambientale, già avviate nel corso del 2007 ed ampiamente descritte nella Relazione sulla Gestione del Bilancio d'esercizio 2007 a cui si fa rinvio.

Sul versante dei rapporti istituzionali, RFI ha partecipato ai gruppi di lavoro istituiti presso Confindustria, a seguito della pubblicazione del D.Lgs. 4/2008 (modificativo del c.d. Testo Unico Ambientale) finalizzati all'elaborazione di proposte per la redazione dei decreti attuativi relativi al Registro di Carico e Scarico dei rifiuti, al Formulario di Identificazione dei rifiuti ed alla gestione in regime semplificato delle terre e rocce da scavo.

Nell'ambito della collaborazione con il CNR, relativamente al progetto finalizzato alla realizzazione di un processo industriale per la realizzazione di pietrisco sintetico (utilizzando materiali di risulta dei processi di produzione dell'acciaio o scorie dei processi di termovalorizzazione dei rifiuti), sono state concluse tutte le attività preliminari necessarie alla realizzazione di un prototipo industriale su cui fare i necessari test per valutarne l'idoneità all'utilizzo in ambito ferroviario.

In materia di Sicurezza su Lavoro, sono state realizzate le attività, programmate per il 2008, stabilite nell'accordo quadro stipulato con l'ISPESL (Istituto Superiore Prevenzione E Sicurezza sul Lavoro) in particolare quelle finalizzate:

- alla realizzazione di manuali tecnici, linee guida e altri strumenti di supporto, per gli operatori incaricati delle attività di verifica sulle apparecchiature e gli impianti di RFI;
- allo svolgimento da parte dell'ISPSEL, di attività di monitoraggio ambientale sugli impianti di RFI;
- all'attività di supporto tecnico in relazione alle modalità di effettuazione dei controlli, su macchine ed attrezzature, disciplinati da specifiche normative; in particolare è stato definito il programma per un corso abilitativo per il personale dedicato ad effettuare i controlli sui recipienti in pressione;
- alla realizzazione di attività formativa sulle tematiche legate alla sicurezza sul lavoro.

POLITICA AMBIENTALE

Inquinamento acustico, elettromagnetico e dell'aria

Nel corso del 2008 si sono eseguite numerose campagne di misura rumore e campi elettromagnetici, con attività di monitoraggio dell'inquinamento acustico finalizzata alla progettazione delle barriere antirumore sulle principali linee ferroviarie.

La Società gestisce un programma teso alla progettazione ed alla realizzazione di interventi di mitigazione acustica lungo le linee ferroviarie. Attualmente, i principali interventi in corso sono relativi alla realizzazione di barriere antirumore nel territorio della Provincia Autonoma di Trento, nel Comune di Pescara, nonché alla manutenzione ed aggiornamento del Piano di interventi di risanamento acustico per l'anno 2008.

E' inoltre proseguita la campagna di misure e prove per la qualità dell'aria, nell'ambito dell'annuale manifestazione itinerante del Treno Verde nelle otto città attraversate.

Inoltre nell'esercizio 2008 è stata riscontrata la presenza di pietrisco costituito dalle cosiddette "Rocce verdi" (litotipi contenenti amianto in varie forme), che potrebbero costituire pericolo per la salute e per l'ambiente. Pertanto, si ipotizza che in futuro possano intervenire fattori esterni (normativi, decisioni delle autorità competenti, ecc.) che pongano RFI nella condizione di dover adottare tutti i provvedimenti necessari per la rimozione dei suddetti materiali in tempi molto più rapidi rispetto ai normali cicli di rinnovo. A tal riguardo la Società ha ritenuto ragionevole accantonare un fondo rischi per finanziare le attività finalizzate alla bonifica di siti contaminati su alcuni tratti della linea ferroviaria di Torino, come anche riferito nello Stato Patrimoniale della Nota Integrativa a cui si fa rimando.

QUADRO MACROECONOMICO

La crisi del mercato del credito, delle banche e dei mercati finanziari ha determinato nel 2008 un simultaneo arresto delle aspettative di crescita dell'economia mondiale dando avvio ad una fase recessiva dai contorni e dalla durata non ancora certi.
Le Banche Centrali, nel corso del 2008, hanno intensificato l'attività di sostegno al sistema finanziario al fine di scongiurarne il rischio liquidità con forte incremento delle disponibilità e riduzione dei tassi di interesse.
Tali interventi monetari espansivi sono stati possibili anche grazie al rientro delle pressioni inflazionistiche, guidate dal progressivo calo dei prezzi delle materie prime e del petrolio in particolare.
In contemporanea, i Governi dei maggiori paesi industrializzati e dei paesi emergenti hanno approvato interventi di nazionalizzazione del rischio del credito, al fine di scongiurarne il fallimento (rischio di controparte) dei maggiori istituti finanziari, oltre ad interventi di sostegno dell'economia reale i cui effetti si sostanzieranno presumibilmente nella seconda metà del 2009.
Gli "effetti ricchezza" negativi legati alla caduta degli indici di borsa, al calo dei prezzi degli immobili ed un peggioramento delle condizioni nel mercato del lavoro hanno deteriorato il clima di fiducia delle famiglie e delle imprese generando una forte contrazione dei consumi e degli investimenti.
Il tasso di crescita del PIL mondiale risulta in diminuzione rispetto al dato 2007 di circa 1,5 punti percentuali (+3,9 per cento del 2008 contro +5,4 per cento dell'anno precedente). La contrazione della domanda interna dei paesi industrializzati non è più compensata dalla crescita della domanda estera dei paesi emergenti nei quali, al contrario, si evidenzia una contrazione degli investimenti.

Le stesse dinamiche di forte rallentamento del ciclo economico hanno caratterizzato le economie dei paesi dell'area euro che, nel corso del 2008, hanno registrato la caduta dei consumi delle famiglie ed un robusto segnale di frenata degli investimenti. Il tasso medio annuo di crescita del PIL, nonostante l'attuazione di politiche di bilancio a sostegno dell'economia, si è attestato su un modesto +0,8 per cento, con una contrazione di circa due punti percentuali rispetto al 2007.

Per l'Italia tutti gli indicatori hanno evidenziato un drastico peggioramento dell'attività economica, una pronunciata caduta degli indici di fiducia e dei consumi delle famiglie e delle imprese ed una pesante flessione della produzione industriale.
In particolare, il PIL ha segnato una contrazione del -1 per cento, in netta decelerazione rispetto al +1,4 per cento nel 2007, generata principalmente dalla flessione dei consumi nazionali (-0,9 per cento), sui quali pesano, in particolare, la spesa delle famiglie (-0,5 per cento, di cui: Alimentari – 2,5 per cento, Durevoli -6,2 per cento e Servizi - compreso di trasporto - +1,5 per cento) e gli investimenti (-2,7 per cento, di cui: -3,2 per cento per Macchinari e Mezzi di trasporto, -0,6 per cento per Costruzioni). E' inoltre proseguita la

tendenza alla riduzione delle immatricolazioni di autovetture (-20 per cento nel quarto trimestre, - 13,4 per cento su base annua 2008).
L'andamento dei prezzi al consumo ha consentito di attutire, in parte, l'effetto della compressione del potere d'acquisto per le famiglie e per le imprese. La caduta del prezzo del petrolio, passato nel volgere di quattro mesi da 147 a 40 dollari per barile, ha velocemente limitato i rischi di inflazione. La crescita dei prezzi alla produzione è passata dal 8,7 per cento di luglio al 2,3 per cento di novembre, così come i prezzi al consumo hanno registrato una variazione complessiva annua del 3,3 per cento, in contrazione rispetto al 4,1 per cento di luglio.
Inoltre, i primi indicatori del 2009 evidenziano chiaramente che la recessione in corso per l'Italia ha un'ampiezza tale da potersi considerare la più profonda dal dopoguerra ad oggi, sia per intensità sia per durata attesa.

Andamento del mercato di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Gli effetti "depressivi" della crisi economica sulla domanda di mobilità complessiva hanno comportato, sul settore dei trasporti, un calo dei volumi sia del traffico passeggeri che del traffico merci.
In particolare, i dati per il settore merci hanno evidenziato una flessione generalizzata di tutte le modalità di trasporto, riflettendo così il brusco calo della produzione industriale (-3,8 per cento nel 2008) e la contrazione degli scambi commerciali. Il trasporto aereo ha realizzato volumi in contrazione del 6,6 per cento in termini di tonnellate movimentate, anche in considerazione della crisi del "vettore di bandiera". Forti segnali di debolezza sono emersi anche dal trasporto marittimo con variazioni nulle di traffico, nonostante una dinamica ancora positiva del traffico container realizzata nei primi 11 mesi del 2008. Il trasporto autostradale, dopo aver realizzato una crescita complessiva del 20% nel periodo 2000-2007, presenta, per la prima volta, una diminuzione dell'1,8 per cento in termini di veicoli km pesanti ed una diminuzione dell'8,7 per cento delle immatricolazioni dei veicoli commerciali.
Nel settore passeggeri si sono evidenziati risultati differenti, sia per modalità di traffico sia per tipologia di percorrenza. Il trasporto aereo ha realizzato un calo complessivo dell'1,8 per cento in termini di passeggeri trasportati, con una flessione del -3,5 per cento per i viaggi con origine e destinazione nazionale e una diminuzione del -0,5 per cento per quelli internazionali. Il trasporto stradale ha riscontrato forti difficoltà legate sia all'incremento del prezzo del carburante del primo semestre che alla crisi economica emersa nel secondo semestre. Le percorrenze (km) dei veicoli leggeri sulla rete autostradale nazionale, dopo una crescita complessiva del 18,4 per cento realizzata negli ultimi sette anni, per la prima volta sono diminuite dello 0,3 per cento. La mobilità nei grandi centri urbani ha registrato un sensibile incremento, pari allo 0,8 per cento della quota modale del trasporto collettivo (ferrovia e autobus) ed una riduzione della quota modale dei mezzi privati. Il trasporto marittimo, distinguendosi dalle altre modalità, ha realizzato tassi di crescita di circa il 4 per cento in termini di viaggiatori trasportati.

In Italia il grado di liberalizzazione del trasporto ferroviario è tra i più elevati fra i paesi europei. Al 31 dicembre 2008 le imprese che hanno ottenuto la licenza ferroviaria rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono 56. Di queste, 27 sono munite di *certificato di sicurezza* e 20 hanno contratti attivi di utilizzo tracce.
Gli operatori terzi hanno realizzato complessivamente 10 milioni di treni km con un tasso di crescita di circa il 25 per cento rispetto al 2007; dei volumi sopra richiamati, circa 7,2 milioni sono realizzati nel trasporto merci portando la quota di mercato dei cosiddetti "new comers" al 12% su scala nazionale.

I risultati del traffico delle principali imprese ferroviarie europee

Nel corso dei primi sei mesi del 2008 le imprese di trasporto ferroviario europeo, sia ex monopolisti nazionali che operatori terzi, hanno realizzato risultati estremamente positivi in termini di mobilità soddisfatta. Il rallentamento della crescita che ha contraddistinto il terzo trimestre si è successivamente trasformato in una pesante flessione dei volumi negli ultimi mesi dell'anno. Complessivamente la domanda di trasporto ferroviario in Europa, paesi UE con l'aggiunta della Svizzera e della Norvegia, è cresciuta rispetto all'anno precedente di circa il 4 per cento in termini di viaggiatori km e del 4 per cento in termini di tonnellate km.
Per il settore viaggiatori la Spagna e la Francia hanno registrato i tassi di crescita più rilevanti pari rispettivamente al 10,4 per cento di RENFE, realizzato soprattutto nel trasporto pubblico locale, ed al 6,3 per cento di SNCF, conseguito grazie al successo modale del TGV Est Europeo. La Germania (DB AG) ha evidenziato un tasso di crescita del 3,6 per cento, coerente con la media europea.
Il crollo della produzione industriale europea ha fortemente influenzato i risultati di tutti gli operatori del trasporto merci. Nello specifico, l'intensa riduzione degli scambi internazionali, evidenziata da una flessione complessiva delle relative tonnellate km del -4,8 per cento, è stata affrontata dalle imprese ferroviarie attraverso una politica commerciale aggressiva incentrata sull'utilizzo della leva prezzo. I risultati della principale impresa ferroviaria europea nel settore merci, la DB AG, hanno evidenziato una crescita significativa, seppur non costante, dei volumi del 16 per cento (nei primi mesi del 2008 il tasso di crescita tendenziale era pari al 18 per cento) realizzata anche con importanti acquisizioni di operatori sia logistici sia di trazione e contraddistinta, comunque, da una sostanziale stabilità negli scambi internazionali. L'ampiezza della crescita e le dimensioni complessive raggiunte dall'operatore, che da solo gestisce il 31 per cento dei volumi europei, hanno sostenuto l'incremento dei volumi del traffico merci in Europa, compensando la flessione realizzata dagli altri principali player. Complessivamente sia SNCF, l'impresa ferroviaria francese, che RENFE, l'impresa ferroviaria spagnola, hanno registrato tassi di decremento dei traffici pari rispettivamente al 11,6 per cento e al 7,3 per cento. La pesante congiuntura internazionale ha colpito duramente anche le economie emergenti dei paesi dell'est europeo che, dopo anni di forte crescita in termini di volumi, hanno registrato flessioni anche superiori al 10 per cento (come, ad esempio, PKP in Polonia e CFR in Romania) rispetto al 2007.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Conto economico riclassificato

(in migliaia di euro)

	2008	2007	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**1.466.658**	**1.394.673**	**71.985**
- Ricavi da traffico	1.140.232	1.070.167	70.065
- Altri ricavi	326.426	324.506	1.920
Ricavi da Stato e da altri Enti	**1.040.755**	**1.154.093**	**(113.338)**
- Contratto di programma	1.040.629	1.154.093	(113.464)
- Altri contributi in c/esercizio	126	0	126
Ricavi operativi	**2.507.413**	**2.548.766**	**(41.353)**
Costo del lavoro	**(1.610.770)**	**(1.590.055)**	**(20.715)**
Altri costi	**(1.274.626)**	**(1.233.525)**	**(41.101)**
Capitalizzazioni - variazione rimanenze	**431.717**	**396.987**	**34.730**
Costi operativi	**(2.453.679)**	**(2.426.593)**	**(27.086)**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**53.734**	**122.173**	**(68.439)**
Ammortamenti netti e svalutazioni cespiti	**(466.870)**	**(486.278)**	**19.408**
Utilizzo fondi rettifica ammortamenti	**447.132**	**462.517**	**(15.385)**
Accantonamenti netti e svalutazioni crediti attivo circolante			
- Accantonamenti netti	(240.336)	(301.091)	60.755
- Svalutazione attivo circolante	(11.820)	(10.735)	(1.085)
Saldo proventi/oneri diversi	**98.921**	**38.196**	**60.725**
RISULTATO OPERATIVO	**(119.239)**	**(175.218)**	**55.979**
Saldo gestione finanziaria	**(1.563)**	**(8.350)**	**6.787**
Componenti straordinarie nette	**186.709**	**232.415**	**(45.706)**
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**65.907**	**48.847**	**17.060**
Imposte sul reddito	**(26.980)**	**(31.964)**	**4.984**
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	**38.927**	**16.883**	**22.044**

Dall'analisi del conto economico riclassificato, si segnalano i seguenti fenomeni maggiormente significativi.

La posta dei ricavi da traffico registra un incremento netto di 70.065 mila euro derivante principalmente:

- ✓ dall'incremento dei servizi di manovra di 76.549 mila euro a seguito della scissione parziale del ramo d'azienda denominato "Servizi di manovra" dalla società scissa Trenitalia S.p.A. alla società beneficiaria RFI S.p.A. con decorrenza 1 gennaio 2008;
- ✓ dal decremento dei servizi di traghettamento di 6.558 mila euro riferito alla fortissima riduzione della domanda di traghettamento con la Sardegna che, nella seconda metà dell'anno, si è attestata su circa due coppie di corse al mese.

I contributi in conto esercizio (cap. 1541) sono stati iscritti per un importo complessivo di competenza al 31 dicembre 2008 pari a 1.040.629 mila euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2008 n. 244 del 24 dicembre 2007, ridotto delle quote rese indisponibili dalla Legge Finanziaria 2007 (ex comma 507 pari a 125.040 mila euro e 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007 pari a 74.410 mila euro). Il suddetto stanziamento è stato anche ridotto di € 11.900 mila a seguito del 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*", che ha previsto il trasferimento di tale importo all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Il costo del lavoro registra complessivamente un incremento, pari a 20.715 mila euro, determinato principalmente da:

- ✓ aumento complessivo delle voci "Salari e stipendi" e "Oneri sociali" (41.737 mila euro) sia in forza dell'Accordo con le OO.SS. del 24 gennaio 2008 che ha stabilito l'incremento del costo medio unitario di euro 57 più oneri sociali dal 1° gennaio 2008 sia per l'aumento della consistenza media dell'organico a seguito della scissione parziale delle attività di manovra in precedenza effettuate da Trenitalia, avvenuta con decorrenza 1° gennaio 2008, per effetto della quale RFI ha acquisito circa n. 1.570 risorse provenienti dalla citata società, come meglio descritto nella Relazione sulla Gestione;
- ✓ decremento della posta relativa al "Trattamento di fine rapporto" (4.069 mila euro) derivante principalmente dalla diminuzione dei costi per indennità di buonuscita;
- ✓ decremento degli "Altri costi" (16.953 mila euro) dovuto principalmente alla scadenza al 31.12.2007 della Legge 243/2004 "superbonus" che aveva previsto un incentivo al rinvio del prepensionamento per coloro che ne avessero fatto richiesta e di cui si era avvalso un discreto numero di risorse.

L'incremento di 41.101 mila euro degli "Altri costi" è dovuto principalmente all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- incremento di 52.061 mila euro dei costi per acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci al netto dell'incremento dei contributi sostitutivi del regime tariffario speciale riferiti all'energia elettrica di 82.805 mila euro;
- decremento di euro 15.015 mila degli oneri diversi di gestione al netto delle sopravvenienze passive della gestione caratteristica;
- incremento di 9.652 mila euro delle perdite su crediti rispetto all'esercizio 2007;
- decremento dei costi per servizi pari a 5.399 mila euro;
- decremento dei costi per godimento beni di terzi pari a 1.582 mila euro.

Le capitalizzazioni dei costi interni registrano un incremento di 34.730 mila euro rispetto all'esercizio 2007 dovuto sia al complessivo aumento delle quantità di materiali utilizzati accompagnato da un corrispondente amento dei prezzi di alcuni di questi tra cui rotaie ed apparati tecnologici sia all'aumento dei costi interni derivante dal maggior numero di ore lavorate per effetto del significativo numero di attivazioni di investimenti del 2008 sia dal maggior costo della manodopera.

La posta "Ammortamenti netti e svalutazioni cespiti" è diminuita di 19.408 mila euro dovuta alla diminuzione delle percentuali di utilizzo dell'infrastruttura correlate alla riduzione della domanda di traffico.

La variazione negativa della posta "Accantonamenti netti e svalutazioni" rispetto all'esercizio 2007 pari a 59.670 mila euro, al netto dell'incremento del fondo svalutazione crediti pari a 1.085 mila euro, è principalmente dovuta al decremento degli accantonamenti per contenziosi nei confronti del personale e terzi a seguito della chiusura di alcune rilevanti cause instaurate negli anni passati nei confronti di RFI.

I principali accantonamenti al fondo rischi e oneri sono di seguito riportati:

- ✓ 102.400 mila euro relativo all'accantonamento per ENEL e riduzione per 137.000 mila euro relativa allo stesso fondo, come meglio riferito nel Passivo della Nota Integrativa a cui si fa rimando;
- ✓ incremento del fondo relativo al contenzioso verso il personale (81.365 mila euro) al fine di far fronte alla prevedibile copertura delle spese e degli oneri contributivi presunti relativi a vertenze nei confronti del personale e riduzione dello stesso per 116.703 mila euro a seguito della seconda fase della scissione a favore di FS Sistemi Urbani che ha avuto effetto dal 30 dicembre 2008 con la quale quest'ultima è subentrata nel contenzioso in essere e in tutti i rapporti processuali connessi, pendenti definiti ed instaurandi in dipendenza della Convenzione del 17 maggio 1986;
- ✓ 41.000 mila euro per l'adeguamento del fondo valorizzazioni;
- ✓ 3.311 mila euro per *Performance Regime* a fronte di crediti per penali attive nei confronti delle Imprese Ferroviarie a titolo di sistema incentivante;
- ✓ 2.113 mila euro relativi a cause in corso con i fornitori e Gruppo per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori;
- ✓ 804 mila euro per gli interessi sul contenzioso INPS Cooperativa Garibaldi.

L'incremento del saldo proventi ed oneri diversi pari a 60.725 mila euro è determinato principalmente dall'effetto combinato di:

- ✓ iscrizione di residui passivi per 45.720 mila euro relativi alla quota C (comma 758) disaccantonata con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11.9.2008;
- ✓ decremento pari a 9.652 mila euro delle perdite su crediti rispetto all'esercizio precedente;
- ✓ incremento delle plusvalenze ordinarie di 5.697 mila euro da ricondurre principalmente ai maggiori introiti ricevuti nel 2008 a seguito della vendita di complessi immobiliari presso la città di Genova e di decreti di esproprio delle Ferrovie del Gargano.

L'aumento di 6.787 mila euro della gestione finanziaria è da considerare al netto delle rettifiche di valore dell'attività finanziaria pari a 2.125 mila euro riferito al ripianamento delle perdite di alcune società partecipate tra cui Stretto di Messina (1.636 mila euro).

La variazione negativa della posta "Gestione finanziaria" invece deriva dall'effetto combinato tra:

- ✓ aumento dei proventi verso la Controllante (11.418 mila euro) determinato sia dall'incremento degli interessi attivi sul conto corrente intersocietario (1.689 mila euro) conseguente alle maggiori giacenze, sia dall'incremento degli interessi sul credito IVA

richiesta a rimborso (9.729 mila euro) che al 31 dicembre 2008 ammontano ad 13.888 mila euro;

- ✓ riduzione degli "oneri finanziari verso la controllante" di 2.054 mila euro rispetto al 2007 a seguito di una diminuzione di interessi passivi verso la Capogruppo maturati sul conto corrente intersocietario;
- ✓ aumento degli "oneri finanziari su debiti verso istituti finanziari" di 3.525 mila euro dovuto all'aumento dei tassi di riferimento dei prestiti a tasso variabile (Banca OPI e Unicredit Banca di Roma).

Il saldo delle componenti straordinarie nette evidenzia un decremento di 45.706 mila euro.

In particolare le sopravvenienze attive ammontano a 222.467 mila euro e riguardano principalmente per:

- ✓ 137.000 mila euro il rilascio del fondo per rischi ed oneri inerenti la vertenza con l'ENEL;
- ✓ 17.600 mila euro il rilascio del fondo per rischi ed oneri inerenti la vertenza con Cassa Conguaglio;
- ✓ 16.685 mila euro relative ad indennizzi assicurativi a seguito di sinistri o furti, avarie, e tra cui è stato iscritto l'indennizzo ottenuto a seguito della radiazione della nave Segesta intervenuta nel corso del 2008;
- ✓ 10.530 mila euro relativi al rilascio del fondo effettuato nel corso del 2008 a seguito della revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi e la definitiva conclusione favorevole per RFI di alcune rilevanti vertenze;
- ✓ 10.016 mila euro relative alla rettifica della stima dell'IRAP 2007;
- ✓ 6.417 mila euro per lavori conto terzi relativi ad anni precedenti;
- ✓ 5.629 mila euro per addebito di una penale alla società IRICAV uno per mancato adempimento contrattuale;
- ✓ 955 mila euro derivante dall'incasso da parte di RFI del risarcimento a seguito della sentenza della Corte d'Appello con cui è stata definita la causa in essere con Alstom Ferroviaria SpA.

Tra le Sopravvenienze passive pari a 37.160 mila euro si segnalano:

- 16.641 mila euro relativi principalmente ai maggiori costi registrati a titolo di conguaglio di consumi per utenze a seguito dell'adeguamento delle tariffe;
- 3.020 mila euro per adeguamento risconto registrato nell'esercizio 2007 per ricavi su amplificazione gallerie verso *Vodafone*;
- 1.733 mila euro per il conguaglio effettuato dall'ENEL per i consumi di energia elettrica di trazione dell'anno 2005, il cui ritardo è giustificato dalle difficoltà registrate nella quantificazione dei consumi a seguito della sostituzione di tutti i contatori installati sulla rete;
- 782 mila euro di maggiori ricavi registrati in chiusura 2007 verso la società controllata TAV a titolo di spese di impianto;

- 440 mila euro di maggiori costi verso Grandi Stazioni per attività di presidio e vigilanza svolti da ITALPOL nell'esercizio 2007;
- 255 mila euro di maggiori costi verso Trenitalia per attività di sfalcio erba svolta nel corso dell'esercizio 2005;
- 232 mila euro di maggiori costi verso Omnia Express per attività di servizio di trasporto.

Stato patrimoniale riclassificato

(in migliaia di euro)

	31.12.2008	31.12.2007	Differenze
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	(1.627.995)	(1.611.154)	(16.841)
Altre attività nette	1.298.168	183.045	1.115.123
Capitale circolante	**(329.827)**	**(1.428.109)**	**1.098.282**
Immobilizzazioni tecniche	58.007.368	58.626.818	(619.450)
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	3.291.036	3.470.909	(179.873)
Fondo ristrutturazione e rettifica cespiti	(22.977.538)	(23.472.897)	495.359
Capitale immobilizzato netto	**38.320.866**	**38.624.830**	**(303.964)**
TFR	(1.078.017)	(1.117.508)	39.491
Altri fondi	(3.460.650)	(3.605.375)	144.725
TFR e Altri fondi	**(4.538.667)**	**(4.722.883)**	**184.216**
CAPITALE INVESTITO NETTO	**33.452.372**	**32.473.838**	**978.534**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(1.128.074)	(2.397.667)	1.269.593
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	1.505.102	1.306.626	198.476
Posizione finanziaria netta	**377.028**	**(1.091.041)**	**1.468.069**
Mezzi propri	**33.075.344**	**33.564.879**	**(489.535)**
COPERTURE	**33.452.372**	**32.473.838**	**978.534**

Dall'analisi dello Stato Patrimoniale riclassificato si segnalano le variazioni del Capitale Investito Netto (CIN) e delle Coperture.

La variazione in aumento del Capitale Investito Netto di 978.534 mila euro risulta dall'effetto combinato dell'incremento del Capitale circolante di 1.098.282 mila euro, del decremento del Capitale immobilizzato netto di 303.964 mila euro e dal decremento del TFR ed Altri fondi di 184.216 mila euro.

L'incremento del Capitale circolante è determinato dalle seguenti variazioni:

- decremento del Capitale circolante netto gestionale (16.841 mila euro) per effetto di:
  - maggiori debiti commerciali (63.786 mila euro);
  - maggiori crediti commerciali (49.771 mila euro);
  - minori rimanenze (2.826 mila euro) per l'effetto combinato della riduzione delle giacenze di materiale destinato alla navigazione, dei lavori in corso presso le officine in conto scorte, del materiale rotabile e dall'incremento del materiale d'armamento, del materiale destinato agli investimenti, materiale di uso comune ed impianti elettrici;

- incremento delle Altre attività nette (1.115.123 mila euro) principalmente per effetto di:
  - maggiori crediti iscritti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (707.944 mila euro) derivanti dall'effetto combinato delle seguenti componenti:
    - ✓ iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto impianti pari agli stanziamenti dell'anno 2008 relativi ai capp. 7122 – 7123 – 7124 (2.445.787 mila euro) ed alla quota C (ex comma 758 art.1 Legge Finanziaria 2007) disaccantonata con Decreto del Presidente del Consiglio per il cap. 7122 (287.680 mila euro) e per il cap. 7124 (71.920 mila euro);
    - ✓ minori crediti per contributi in conto esercizio (156.078 mila euro) a fronte di maggiori incassi di contributi rispetto allo stanziamento dell'anno, come dettagliato nella posta Crediti verso altri della Nota Integrativa cui si fa rimando;
    - ✓ riduzione dei crediti per contributi in conto impianti capp. 7122 – 7123 – 7124 relativi a seguito degli incassi (2.969.993 mila euro);
    - ✓ incremento dei crediti per riliquidazione Indennità di Buonuscita L. 87/94 (32 mila euro);
    - ✓ decremento degli anticipi per contributi in conto impianti (1.028.596 mila euro);

  - e dall'effetto di:
    - ✓ incremento del credito IVA verso la Controllante (370.444 mila euro);
    - ✓ incremento degli altri crediti (232.789 mila euro);
    - ✓ incremento degli altri debiti (191.377 mila euro);
    - ✓ incremento dei ratei e risconti passivi (3.488 mila euro);
    - ✓ decremento dei ratei e risconti attivi (1.189 mila euro).

Il decremento del Capitale immobilizzato netto di 303.964 mila euro è determinato dalle seguenti variazioni:

- decremento netto delle Immobilizzazioni tecniche (619.450 mila euro), dovuto al decremento di 711.581 mila euro delle immobilizzazioni immateriali e all'incremento di 92.131 mila euro delle immobilizzazioni materiali derivante principalmente dall'effetto delle scissioni avvenute nel corso 2008, come

ampiamente descritto nell'apposito paragrafo di Nota Integrativa a cui si fa rimando;

- decremento della posta Partecipazioni (179.873 mila euro) principalmente in conseguenza della riduzione della partecipazione in TAV per effetto delle scissioni dei Nodi di Roma, Napoli e Bologna e della ulteriore porzione funzionale del 2° lotto della Modena est – Bologna (180.710 mila euro) e da altre variazioni dettagliate nell'Attivo Patrimoniale della Nota Integrativa a cui si fa rimando;
- riduzione del Fondo di ristrutturazione (495.359 mila euro) per gli ammortamenti della Rete Tradizionale (447.132 mila euro) e per le minusvalenze ordinarie e straordinarie (13.227 mila euro) e per 35.000 mila euro a seguito della seconda fase della scissione a favore di FS Logistica S.p.A. che ha avuto effetto dal 30 dicembre 2008.

Il decremento della voce "TFR ed Altri fondi" di 184.216 mila euro è determinato principalmente dall'effetto combinato di:

- riduzione del TFR (39.491 mila euro);
- riduzione del fondo imposte (165 mila euro);
- riduzione di 144.560 mila euro del fondo rischi ed oneri per effetto principalmente della chiusura di alcuni contenziosi civili che hanno determinato minori accantonamenti rispetto al 2008; c'è inoltre da evidenziare che il fondo contenzioso civile ha subito una riduzione a seguito della scissione a favore di FS Logistica S.p.A. che ha avuto effetto dal 30 dicembre 2008, come ampiamente commentato nella presente Relazione sulla Gestione.

Le Coperture aumentano di 978.534 mila euro per l'effetto combinato dell'incremento della Posizione finanziaria netta a breve (1.269.593 mila euro), dell'incremento della posizione finanziaria a medio/lungo (198.476 mila euro) e del decremento dei Mezzi propri pari a 489.535 mila euro.

L'incremento della Posizione finanziaria netta è determinato dai seguenti fattori:

- incremento della Posizione finanziaria netta a breve (1.269.593 mila euro) principalmente per effetto delle seguenti componenti:
  - decremento del conto corrente intersocietario fruttifero (234.117 mila euro) e di quello infruttifero (950.620 mila euro);
  - decremento dei debiti verso banche (53.116 mila euro) relativi alla parte a breve;
  - incremento dei debiti verso Soci per finanziamenti ricevuti (138.272 mila euro) relativi ai prestiti infragruppo Cassa Depositi e Prestiti, BEI ed il raggruppamento temporaneo di concorrenti costituito da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop al netto delle variazioni da scissione, riferiti alla parte a breve;
  - incremento dei crediti verso il MEF per contributi quindicennali riferiti alla parte a breve (669 mila euro);
  - variazione dei depositi bancari e postali per la parte residua;

- aumento della Posizione finanziaria netta a medio/lungo (198.476 mila euro) per effetto delle seguenti componenti:
  - incremento del debito verso Soci per finanziamenti ricevuti (259.910 mila euro) a valere sui prestiti infragruppo Cassa Depositi e Prestiti, BEI ed il raggruppamento temporaneo di concorrenti costituito da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop al netto delle variazioni da scissione, riferiti alla parte a medio/lungo;
  - dalla riduzione del debito verso banche (49.132 mila euro);
  - aumento degli anticipi per contributi in conto impianti MEF relativi alle opere TAV comprensivi di interessi (751.066 mila euro);
  - decremento dei crediti verso il MEF (118.637 mila euro) per la quota dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 delle Legge Finanziaria 2006;
  - aumento dei crediti verso la controllata TAV (882.005 mila euro) per la parte di contributi erogati.

Il decremento dei Mezzi propri deriva dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- riduzione del capitale sociale (512.422 mila euro) per effetto delle variazioni descritte nel Passivo Patrimoniale della Nota Integrativa a cui si fa rimando per maggiori dettagli;
- incremento delle riserve (844 mila euro);
- incremento dell'utile d'esercizio rispetto all'anno precedente (22.043 mila euro).

GESTIONE FINANZIARIA

La gestione finanziaria di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato, viene eseguita dalla Direzione Finanza della Capogruppo tramite lo strumento del conto corrente intersocietario.

RFI intrattiene un conto corrente intersocietario con la Capogruppo, dedicato alle partite commerciali con le altre Società del gruppo, titolari anch'esse di un conto corrente intersocietario, nonché agli incassi ed ai pagamenti nei confronti di terzi, gestiti con la procedura di "*cash pooling*", che prevede il riversamento giornaliero dei saldi valuta, positivi e negativi, dei conti correnti intestati a RFI sui conti correnti della Capogruppo.

Per maggior chiarezza, si riportano in sintesi i principali movimenti dell'anno 2008:

CONTO CORRENTE INTERSOCIETARIO
DETTAGLIO
MOVIMENTI PRINCIPALI ANNO 2008

(valori in migliaia di euro)

SALDO C/C			**215.643**	**01/01/2008**

	INCASSI	**PAGAMENTI**	**Netto**
F S	87.586	(66.631)	**20.955**
TRENITALIA	1.352.397	(58.737)	**1.293.660**
FERSERVIZI	4.123	(101.292)	**(97.169)**
GRANDI STAZIONI	9.267	(35.404)	**(26.137)**
CENTOSTAZIONI (1)	18.330	(33.231)	**(14.901)**
TSF		(80.373)	**(80.373)**
ITALFERR	1.472	(152.890)	**(151.418)**
TAV	37.699	(877.639)	**(839.940)**
FERCREDIT (2)		(919.654)	**(919.654)**
FS LOGISTICA		(27.127)	**(27.127)**
METROPARK	2.165		**2.165**
Finanziamenti e rimborsi	325.961	(131.496)	**194.465**
Tiraggi su aumenti di CS	250.000		**250.000**
TERZI E ALTRI MINORI (3)	803.731	(5.769.425)	**(4.965.694)**
Contributi c/impianti	3.688.445		**3.688.445**
Contratto di programma c/esercizio	1.503.617		**1.503.617**
Totale Flusso	**8.084.793**	**(8.253.899)**	**(169.106)**

SALDO C/C			**46.537**	**31/12/2008**

(*) compreso il personale.

Il conto corrente intersocietario subisce nel corso del 2008 un decremento determinato principalmente da minori incassi per finanziamenti rispetto all'anno precedente parzialmente compensato da maggiori contributi erogati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per la parte corrente e per le attività di investimento previste dalla Legge Finanziaria 2007.
In particolare i contributi conto impianti incassati nel corso del 2008 sono relativi ai seguenti versamenti effettuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze:

- cap. 7122 *"Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"* complessivamente pari a 2.532.719 mila euro, di cui 693.844

mila euro per l'incasso di contributi di competenza 2008, 103.875 mila euro per residui anno 2007 e 1.735.000 mila euro per contributi incassati a fine anno 2007 e transitati sull'intersocietario nel 2008;

- cap. *7123 "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche"* pari a 110.606 mila euro quale incasso di residui 2006 - 2007;
- cap. 7124 "*Contributi quindicennali concessi a Ferrovie dello Stato per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC, nonché per il finanziamento delle attività preliminari per la realizzazione delle linee AV/AC Milano - Genova e Milano – Verona, incluso il Nodo di Verona.*" pari a 1.045.120 mila euro.

Nel conto corrente intersocietario sono confluiti € 35.937 mila derivanti dalla scissione Trenitalia "Servizi di Manovra" che ha avuto efficacia dal 1° gennaio 2008 come descritto nel paragrafo dei "Principali eventi dell'anno" della presente Relazione sulla Gestione a cui si fa rinvio.

Gli incassi relativi ai finanziamenti pari a 325.961 mila euro si riferiscono ai finanziamenti con la Capogruppo dalla stessa sottoscritti con la BEI (178.250 mila euro), e con il Raggruppamento temporaneo di concorrenti in essere tra Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop (134.500 mila euro) e agli interessi attivi su IRS (13.211 mila euro).
I pagamenti si riferiscono al servizio del debito relativo ai finanziamenti con la Banca BEI e dei connessi contratti di copertura (110.671 mila euro), al finanziamento UniCredit Banca di Roma (18.108 mila euro) e a quello con Banca OPI/BIIS (2.717 mila euro).
Nel corso dell'anno 2008 sono stati incassati 1.503.617 mila euro per contributi da contratto di programma parte corrente "*Indennizzi ed oneri di gestione della circolazione e di mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti, compresi i contributi per l'obbligo del collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole della Sicilia e della Sardegna*", relativi in parte a crediti di competenza dell'anno 2008 (987.838 mila euro), residui dell'anno 2000 (45.130 mila euro), residui dell'anno 2001 (154.870 mila euro) e per 315.779 mila euro alla quota B e all'ottanta per cento della quota C dello stanziamento dell'anno 2007.
Gli incassi relativi ai "tiraggi su aumenti di capitale sociale" si riferiscono all'aumento del capitale sociale sottoscritto e versato da FS in data 31 gennaio 2008, deliberato dall'Assemblea del 23 giugno 2006.
RFI inoltre è titolare di un conto corrente infruttifero verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze compreso tra le disponibilità al fine di garantire la correlazione tra le erogazioni dello Stato per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di RFI e l'avanzamento degli investimenti.
Nell'anno 2008 sono stati incassati e contabilizzati nel suddetto conto corrente contributi in conto impianti, che transiteranno sul conto corrente intersocietario nel 2009 secondo i fabbisogni di cassa della Società.

INVESTIMENTI

LO SVILUPPO DELLA RETE

Attività progettuale

Nel corso del 2008 le principali attività progettuali hanno riguardato l'avvio della progettazione esecutiva del raddoppio della tratta Castelplanio – Montecarotto sulla linea Orte – Falconara, del quadruplicamento della tratta Voltri – Sampierdarena nell'ambito del potenziamento Voltri – Brignole e delle opere tecnologiche del raddoppio San Lorenzo – Andora sulla linea Genova – Ventimiglia.

Sono state, inoltre, avviate la progettazione definitiva dell'SCC sulla linea Bari – Lecce, nonché le progettazioni preliminari della variante di Acerra e dello Shunt di Maddaloni sull'itinerario Napoli – Bari e del Passante ferroviario merci del Nodo di Novara.

Attività negoziale

Nel corso dell'anno, le principali attività negoziali condotte hanno riguardato:

- la realizzazione dell'Apparato Centrale Elettrico a Itinerari (ACEI) nella stazione di Biella;
- la realizzazione delle opere civili, dell'armamento e degli impianti tecnologici a Milano Martesana;
- la riconfigurazione degli impianti di Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) di Milano Rogoredo;
- la realizzazione delle opere civili e gli impianti di segnalamento e sicurezza dello scalo di Voltri Mare;
- la realizzazione delle modifiche al Blocco Automatico Banalizzato (BAB) 3/2 sulla tratta Forlì-Cesena;
- la realizzazione del Posto Periferico del Sistema di Comando e Controllo (SCC) nella stazione di Villa Selva;
- la realizzazione dell'armamento e degli impianti di Trazione Elettrica sulla linea Spoleto-Campello;
- la realizzazione della galleria Coreca sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria;
- la realizzazione dell'attrezzaggio tecnologico del raddoppio fra la fermata di Catania Ognina e la stazione di Catania Centrale;
- la realizzazione del nuovo collegamento Arcisate-Stabio;
- la realizzazione del raddoppio Bari S.Andrea-Bitetto;
- la realizzazione del nuovo Scalo ferroviario di Treviso;
- la realizzazione del sottopasso pedonale La tisana;
- la modifica del Dote di Pisa;
- la realizzazione del potenziamento infrastrutturale Genova Voltri-Genova Brignole.

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

- di realizzazione del Sistema controllo Marcia Treno(SCMT) nella tratta Torino Porta Susa – Stura;
- di completamento dei lavori agli impianti di Trazione Elettrica nello Scalo Merci di Ravenna;
- di realizzazione di interventi di adeguamento degli impianti di Trazione Elettrica della linea storica Bologna-Milano a 83,3 Hz per l'integrazione con la linea AV;
- di adeguamento del Piano Regolatore Generale (PRG) della stazione di Fabriano;
- di riconfigurazione del Sistema controllo Marcia Treno(SCMT) nella stazione di Capitini;
- di realizzazione dell'Apparato Centrale Elettrico a Itinerari (ACEI) nella stazione di Empoli;
- di realizzazione del Blocco Automatico Banalizzato (BaB) all'ingresso della linea AV nel Nodo di Roma;
- di adeguamento a peso assiale categoria 4 della linea Roma Casilina-Ciampino;
- di realizzazione della galleria Coreca sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria;
- di realizzazione del Posto Periferico del Sistema di Comando e Controllo (SCC) nella stazione di Villa Selva;
- di adeguamento della sagoma Gabarit C della galleria Cattolica;
- di realizzazione del potenziamento infrastrutturale della linea Firenze-Empoli;
- di realizzazione di barriere antirumore sulla nuova linea a monte del Vesuvio;
- di realizzazione di un impalcato a Roma Portuense;
- di adeguamento del peso assiale della cintura di Bologna;
- di realizzazione dei sottopassaggi nelle stazioni di Sibari e Cirò.

Rete Convenzionale/AC - avanzamento economico

Nel corso del 2008, gli investimenti infrastrutturali per la Rete Convenzionale/AC, nella articolazione del nuovo Contratto di Programma 2007-2011, sono stati pari a 3.068 milioni di euro, di cui 12 a committenza TAV, con un decremento di 240 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del precedente esercizio.

In particolare, il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 1.235 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 114 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.833 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura ed a interventi diffusi sul territorio (di cui 369 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Torino – Milano – Napoli - avanzamento economico

L'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2008 risulta pari a 1.692 milioni di euro, con una minore produzione di 513 milioni di euro (-23 %) rispetto all'esercizio precedente.

La minore produzione è sostanzialmente dovuta alla naturale evoluzione delle realizzazioni sui progetti dell'asse TO-MI–NA, il cui avanzamento complessivo è pari a circa l' 83 %.

Si evidenzia tuttavia, per i progetti a committenza RFI, una produzione dell'anno pari a 336 milioni di euro, con un incremento di 106 milioni di euro, pari al 46 % , rispetto all'esercizio precedente.

Tale incremento, a fronte di una diminuzione delle attività di completamento sulle tratte AV/AC oggetto di scissione già attivate all'esercizio, è dovuto in particolare alla produzione registrata sui nodi di Bologna, Roma e Napoli, trasferiti dalla committenza TAV ad RFI a seguito della scissione efficace dal 1 gennaio 2008.

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

Si riportano di seguito le principali attivazioni/potenziamenti con il dettaglio delle opere consegnate all'esercizio ferroviario nel corso del 2008:

Nuove linee

attivati 211 km di linea a doppio binario: 4 Km Milano P. Vittoria - Milano Rogoredo, 1 Km PM Trecca - Milano Rogoredo (cintura) - Km 201 S.Viola - Bivio p.c. Melegnano e interconnessioni, Km 1 Roma Tiburtina - Roma Prenestina (interc. DD-AC/AV), Km 3 Napoli Gianturco - Doppio Bivio Cassino, Km 1 Napoli Gianturco - Napoli Centrale (Traversata)

attivati 4 km di linea a Semplice binario : Km 3 Bari Parco Nord - Bari S.Andrea, Km 1 Napoli Gianturco - Napoli Centrale semplice binario

Elettrificazione

attivati 211 km di linea a doppio binario: 4 Km Milano P. Vittoria - Milano Rogoredo, 1 Km PM Trecca - Milano Rogoredo (cintura) - Km 201 S.Viola - Bivio p.c. Melegnano e interconnessioni, Km 1 Roma Tiburtina - Roma Prenestina (interc. DD-AC/AV), Km 3 Napoli Gianturco - Doppio Bivio Cassino, Km 1 Napoli Gianturco - Napoli Centrale (Traversata)

attivati 4 km di linea a Semplice binario : Km 3 Bari Parco Nord - Bari S.Andrea, Km 1 Napoli Gianturco - Napoli Centrale semplice binario

Raddoppi

attivati 67 km: 3 Km Olgiate – Cernusco, 2 Km Villafranca T. – Rometta, 8 Km Palagianello - Palagiano Mottola, 9 Km Maerne - G.S. Mestre St (storica) - Km 24 Nogara – Poggiorusco, Km 17 Poggio Rusco - S. Felice sul Panaro, Km 4 Airuno - Olgiate-Calco-Brivio

DCO/SCC (Sistema Comando Controllo): attivati 196 km.

DCO/CTC (Comando Traffico Centralizzato): attivati 113 km.

Blocco Automatico: attivati 73 km.

Blocco conta assi: attivati 40 km

Banalizzazione : attivati 264 km.

Linea Codificata : attivati 125 km

Passaggi a livello : soppressi 98 passaggi a livello e ne sono stati automatizzati 11.

ACEI (Apparati Centrali Elettrici a pulsanti di Itinerario): attivati 33 ACEI.

ACC (Progetto Apparato Centrale a Calcolatore): attivato 10 ACC (Bari S. Spirito).

SCMT (Sistema Controllo Marcia treno): attivati 965 km

SSC (Sistema Supporto Condotta): attivati 1.416 Km

Sistema Comando e Controllo (SCC-ACC Multistazione): attivati 201 Km

Blocco Conta Assi: attivati 40 Km

TECNOLOGIE INTEGRATE AV

Le attività connesse con la realizzazione della rete AV/AC secondo le esigenze di certificazione europea dei componenti e dei sottosistemi e delle direttive sull'interoperabilità della rete transeuropea ad Alta Velocità hanno riguardato i seguenti progetti.

EUROPEAN RAILWAY TRAFFIC MANAGEMENT SYSTEM/EUROPEAN TRAIN CONTROL SYSTEM LIVELLO 2 (ERTMS/ETCS)

ERTMS è il sistema ATC (*Automatic Train Control*) introdotto per ottenere l'interoperabilità sulla rete ferroviaria europea.

Il sistema è composto da ETCS (*European Train Control System*), il nuovo sistema di controllo e comando che utilizza il sistema GSM-R per la trasmissione terra-treno.

Si rimanda a quanto descritto nella Relazione sulla Gestione del Bilancio d'Esercizio 2006 per quanto attiene ai livelli applicativi sviluppati.

Sono state completate le attività di sviluppo e omologazione per l'attivazione all'esercizio della tratta Milano–Bologna avvenuta in data 14 Dicembre 2008.

Sono state effettuate attività di specificazione dei requisiti in ambito europeo per ERTMS/ETCS e attività di sviluppo e realizzazione del laboratorio ETCS presso l'Istituto Sperimentale di RFI. In tale ambito, sono state avviate le attività di omologazione dei Sottosistema di Bordo SCMT, le attività di laboratorio e di *assessment* dei Sottosistemi di Bordo e le attività di sviluppo del prototipo di Caronte (rotabile per la diagnostica dei sistemi di segnalamento).

Sono proseguite le attività per l'implementazione, come protezione della marcia del treno, del Sottosistema di Bordo SSC - *Baseline* 3 e si sono iniziate le attività per l'integrazione delle funzioni di diagnostica con le tecnologie SSC e GSM-R.

È stato emesso il Certificato di Accettazione Preliminare e del Nulla Osta Messo in Esercizio (NOME) per 5 SSB Alstom e per 4 SSB Ansaldo, sia per linea storica sia per le tratte AV/AC.

Sviluppo ETCS Livello 1 con radio *infill* su tecnologia SCMT su corridoi interoperabili

Sono state definite le specifiche di sovrapposizione del sistema ETCS livello 1 su linee SCMT in esercizio e dell'organizzazione contrattuale di sviluppo e realizzazione del corridoio A Rotterdam-Genova, incluse le attività di sperimentazione su tratte del corridoio A e del Corridoio D Valencia-Budapest.

È stata presidiata la partecipazione ai gruppi di lavoro europei per l'armonizzazione delle scelte tecniche del sistema ERTMS/ECTS Livello 1 con radio *infill* nell'ambito del corridoio

A (Rotterdam – Genova) e Corridoio D (Valencia – Budapest) e partecipazione al gruppo di lavoro Track-Design del EEIG ERTMS Users Group.

Telecomunicazioni e Supervisione

Nel corso del 2008 sono state completate ulteriori installazioni relative alle rete radio GSM-R, che hanno consentito di estendere la copertura radio ad un totale di 9.000 km.

Per quanto riguarda la radio-copertura delle gallerie, sono proseguite le attività di realizzazione dei nuovi impianti, in linea con le esigenze fissate dal Piano di Impresa; sono stati rilasciati nuovi servizi sulla rete GSM-R basati sull'integrazione con la Piattaforma Integrata di Circolazione e sono in fase di rilascio i nuovi servizi di supporto alla chiamata di emergenza e di chiamata diretta in funzione della posizione del treno.

Con riferimento al progetto Alta Velocità, sono state ultimate le attività di integrazione degli impianti GSM-R della linea AC/AV Milano-Bologna nella rete GSM-R nazionale, nonché per la sistemazione definitiva del "*test plant GSM-R*" presso i laboratori dell'Istituto Sperimentale.

Inoltre, sono state avviate le attività per l'integrazione, nella rete GSM-R nazionale, degli impianti GSM-R delle linee AC/AV Novara - Milano, Bologna - Firenze e delle penetrazioni urbane di Roma e Napoli.

Il progetto GRIDES – GSM-R *Integrity DEtection System,* finanziato al 70% dalla Comunità Europea nell'ambito del programma di protezione delle infrastrutture critiche, ha come obiettivo la realizzazione di un sistema di monitoraggio della rete radio GSM-R tramite l'utilizzo della tecnologia denominata Software Defined Radio (SDR).

Tale progetto ha visto lo sviluppo prototipale di un sistema di rilevamento a bordo treno e lungo linea per l'analisi del segnale GSM-R, la rilevazione di possibili interferenze e/o attacchi alla rete con processi di archiviazione dei dati e la generazione di allarmi ad un posto centrale.

I risultati della sperimentazione, oltre che confluire nel *set* documentale necessario ad impostare il processo di realizzazione di una possibile rete di monitoraggio sulle linee AV, sono stati condivisi con le maggiori ferrovie europee e con l'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) attraverso l'organizzazione il 18 dicembre di un workshop dedicato presso l'Istituto Sperimentale di Roma.

FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI

Generalità

RFI SpA è beneficiaria finale di contributi comunitari erogati dalla Commissione Europea, principalmente a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) ed a carico del Bilancio della Rete TransEuropea dei Trasporti (TEN-T). Entrambe le suddette linee di cofinanziamento si configurano come risorse addizionali rispetto a quelle nazionali messe a disposizione dal vigente Contratto di Programma per la copertura degli investimenti infrastrutturali.

Di seguito si riporta una descrizione delle principali caratteristiche dei fondi ed i relativi dati dimensionali.

Risorse FESR – PON TRASPORTI 2000-2006

A valere sulle risorse rese disponibili dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, con Decisione C(2001) 2162 del 14 settembre 2001 modificata dalla Decisione C(2004) 5190 del 15 dicembre 2004, la Commissione Europea ha approvato il Programma Operativo Nazionale "Trasporti" che si integra nel Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) per gli interventi strutturali nelle regioni interessate dall'Obiettivo 1 in Italia per il periodo 2000-2006.
Le risorse complessivamente attribuite ad RFI, considerate anche le modifiche ai piani finanziari approvate dal Comitato di Sorveglianza del PON Trasporti in ultimo in data 3 marzo 2008, e alla conseguente modifica della selezione di progetti ammessi a cofinanziamento, possono essere così rappresentate (importi in milioni di euro):

PON –T 00-06	Costo totale cofinanziato	Partecipazione comunitaria	Incassato al 31.12.2007	Incassi anno 2008	Incassato al 31.12.2008
Misura I.1 (*Direttrici*)	1.104,3	485,1	328,3	83,3	411,6
Misura II.1 (*Nodi*)	317,4	115,7	85	-	85
Misura II.1 (*Nodo AV/AC Napoli*)	110	33	-	-	-
Misura III.3 (*Intermodalità*)	10,2	3,06	-	2,6	2,6
Totale	**1.541,9**	**636,86**	**413,3**	**85,9**	**499,2**

La partecipazione comunitaria ai progetti di RFI sui fondi FESR si è incrementata nel corso dell'anno 2008 per effetto della scissione del progetto AV/AC del Nodo di Napoli e a seguito dell'incremento della dotazione finanziaria sulla Misura I.1 per 4,2 milioni di Euro e sulla Misura II.1 per 29,5 milioni di euro.
Nell'ambito del quadro finanziario del PON-T, RFI beneficia inoltre di finanziamenti previsti a valere del Fondo di Rotazione Legge 183/87, di seguito riassunti (importi in milioni di euro):

PON –T 00-06	Costo totale cofinanziato	Contributo nazionale Fondo di Rotazione L. 183/87	*Incassato al 31.12.2007*	*Incassi anno 2008*	*Incassato al 31.12.2008*
Misura I.1 (*Direttrici*)	1.104,3	4,6	-	-	-
Misura II.1 (*Nodi*)	317,4	14,8	3	-	3,4
Misura II.1 (*Nodo AV/AC Napoli*)	110	12,7	-	-	-
Totale	**1.531,7**	**32,1**	**3,4**	**0**	**3,4**

L'entità del contributo nazionale a valere sulla L. 183/87 sui progetti di RFI si è incrementata nel corso del 2008 per effetto della scissione del progetto AV/AC del Nodo di Napoli e a seguito dell'incremento della dotazione finanziaria per 4,6 milioni di euro sulla Misura I.1 e per 11,4 milioni di euro, relativamente alla Misura II.1.
Inoltre, a valere del finanziamento previsto dal Fondo di Rotazione per la realizzazione della tratta AV/AC Roma-Napoli in territorio campano (Misura I.1), RFI ha incassato 19,3 milioni di euro, di cui 11,4 nel 2008, trasferiti a TAV in quanto società realizzatrice dell'opera, sotto forma di anticipazione finanziaria.

Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013

Sulla base del nuovo Regolamento generale dei Fondi strutturali – Regolamento (CE) 1083/2006 del Consiglio del 11 luglio 2006 - e quindi del Quadro Strategico Nazionale, approvato dal CIPE il 22 dicembre 2006, la Commissione Europea ha approvato, con

decisione C(2007) 6318 del 7 dicembre 2007, il Programma Operativo Nazionale (PON) "Reti e Mobilità" per l'obiettivo "Convergenza" della politica di coesione Europea.
Tale Programma interviene nelle aree "Convergenza" (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) e riserva ampio spazio agli interventi infrastrutturali ferroviari ed in particolare a quelli di RFI, che vede inseriti in questo Programma investimenti per 1.649 milioni di euro, esposti anche nell'ambito del Contratto di Programma 2007-2011 fra il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (aggiornamento 2008).
Sono in corso le attività per l'avvio del Programma, il cui Comitato di Sorveglianza si è insediato il 18 aprile 2008.

Risorse TEN –T
Programmazioni 1986-1999 e 2000-2006

Il Regolamento n. 2236/95 e la successiva modifica al Regolamento n. 1655/1999 del Parlamento Europeo e del Consiglio stabiliscono i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità Europea nel settore delle Reti Transeuropee.
In particolare, possono beneficiare del contributo comunitario i progetti di interesse comune individuati nell'ambito degli orientamenti di cui all'art. 129 C del Trattato che istituisce la Comunità Europea e delle Linee Guida emanate con la Decisione 1692/96/EC del 23 luglio 1996 e successive modifiche.
In tale contesto, RFI riceve contributi finanziari su studi e lavori relativi ad interventi infrastrutturali e tecnologici situati sulla rete ferroviaria che risponda agli obiettivi ed alle priorità stabilite nelle suddette linee guida, quali la coesione tra gli Stati Membri, l'interoperabilità delle reti, la sostenibilità ambientale.
Il contributo finanziario massimo erogabile ammonta ad una percentuale del 50% del costo ammissibile nel caso di studi e del 10% del costo ammissibile nel caso di lavori; tale percentuale di cofinanziamento può poi raggiungere il 20% nel caso di realizzazione di lavori lungo i progetti prioritari identificati nell'allegato III della Decisione 1692/96/EC di cui sopra.
Tali contributi vengono erogati dalla Commissione Europea sulla base della emissione di Decisioni finanziarie che possono rientrare in un programma di finanziamento:

- pluriennale ("*Multiannual Indicative Programme*", MIP), qualora l'intervento oggetto di finanziamento venga realizzato durante l'arco dell'intera programmazione e il valore dell'opera sia elevato;
- annuale ("*Extra MIP*"), qualora l'intervento da cofinanziare sia limitato nei costi e nella tempistica di realizzazione;

Le Decisioni finanziarie emesse dalla Commissione Europea impegnano definitivamente i fondi a favore dei beneficiari finali e dettagliano i tempi e le modalità di erogazione dei contributi sulla base della rendicontazione delle spese sostenute nell'ambito di ciascun progetto cofinanziato.
Complessivamente, le risorse TEN attribuite ad RFI dal 1993 al 2008 nell'ambito dei Regolamenti finanziari sopraccitati possono essere così rappresentate (valori in milioni di euro):

Decisioni Finanziarie TEN: contributi stanziati ed incassati (importi in milioni di euro).

Tipologia di decisioni	Stanziamento	Incassato al 31.12.2007	Incassato al 31.12.2008	Incassato nel 2008
MIP (Programma 2001-2006)	81,66	64,25	78,65	14,40
Extra MIP*	219,59	202,34	208,34	6,00
TOTALE	**301,25**	**266,58**	**286,98**	**20,40**

* di cui 49,5 milioni di euro relativi a quota parte di decisioni emesse ante 1993 ma incassate post 1993.

** Al netto della differenza tra valore delle decisioni al momento della emissione e valore delle stesse al momento della loro chiusura che in alcuni casi può essere inferiore al valore inizialmente stanziato.

Programmazione 2007-2013

Per il periodo di programmazione 2007-2013, la Commissione Europea con il Regolamento n. 680/2007 del Parlamento e del Consiglio del 20 giugno 2007 ha stanziato una ammontare di fondi pari a 8.013 milioni di euro per la realizzazione dei progetti di comune interesse nell'ambito delle reti transeuropee di trasporto. Tali fondi sono assegnati ai beneficiari finali nell'ambito di un Programma Multiannuale 2007-2013 e di Programmi annuali.

Secondo tale regolamento, il cofinanziamento europeo può giungere fino alla copertura del 50% dei costi nel caso di Progettazioni e del 20% nel caso di Realizzazioni per i progetti Infrastrutturali (percentuale che può giungere fino al 30% nel caso dei progetti *cross-border*), e del 50% relativamente al progetto ERTMS.

Nell'ambito del *Multi-annual Work Programme* varato con la Decisione C(2007)2158 del 23 maggio 2007, RFI ha partecipato nel 2007 al bando di gara per l'assegnazione dei finanziamenti messi a disposizione per un ammontare che oscillava tra 6.410 milioni di euro e 6.811 milioni di euro.

In data 19 febbraio 2008 la Commissione Europea ha emesso la Decisione quadro n. C(2008)602 che ha stabilito i progetti cofinanziati ed i relativi contributi nell'ambito del suddetto programma multi annuale.

In data 5 dicembre 2008 la Commissione Europea ha emesso le Decisioni finanziarie che hanno definitivamente assegnato i contributi ai progetti nell'ambito del suddetto programma multiannuale.

In particolare, il valore complessivo dei finanziamenti stanziati a favore di RFI è pari a 146,98 milioni di Euro, riepilogato nella seguente tabella (valori in milioni di euro):

Decisioni finanziarie TEN Multiannual Programme 2007-2013

Programma	DECISIONE	COD. PROGETTO TEN	Descrizione progetto	Progetto Prioritario	Contributo concesso
MAP	C(2008) 7728	EU-06030-S	Linea ferroviaria transfrontaliera Trieste/Divaca: studio e progettazione della linea transfrontaliera Trieste-Divaca-Ljubljana-Budapest-Frontiera Ucraina	PP6	22,00
MAP	C(2008) 7726	IT-01030-M	Linea di Accesso Meridionale al Brennero	PP1	58,81
MAP	C(2008) 7731	IT-06020-S	Tratta Ronchi sud - Trieste: Progetto Prioritario 6 - sezione Nazionale	PP6	24,00
MAP	C(2008) 7732	IT-24010-S	Nodo di Genova studio per il potenziamento della tratta Genova Voltri - Genova Brignole	PP24	5,05
ERTMS	C(2008)	IT-60360	ERTMS. Implementation on the Railway Corridor A Rotterdam - Genoa / Italian Part	Corridor A	33,00
ERTMS	C(2008) 7579	EU-60410-S	Ufficio di gestione del programma (UGP) per l'installazione del sistema di ERTMS sul corridoio da Rotterdam a Genova"	Corridor A	0,38
ERTMS	C(2008) 7888	EU-60120-P	"Installazione del sistema ERTMS sul corridoio ferroviario D (Valencia-Budapest)	Corridor D	3,75
			TOTALE		146,98

Inoltre, RFI ha partecipato al bando di gara previsto nell'ambito *dell'Annual Work Programme* 2008 inviando alla Commissione Europea per il tramite del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti le richieste di finanziamento su alcuni progetti infrastrutturali individuati in coerenza

con gli obiettivi fissati dalla Commissione per tale bando. La Commissione Europea, lo scorso 3 novembre 2008, ha selezionato i seguenti progetti di pertinenza di RFI:

Decisione COM(2008)1564: Annual Work Programme 2008: progetti selezionati

Codice TEN	GLOBAL PROJECT	ACTION	Contributo concesso
IT-9053-W	Adeguamento a Gabarit C Gallerie Adriatica	Removing bottleneck of "Cattolica" tunnel to allow transit of "high-cube" container trains along Adriatic Corridor	3,12
IT-9037-S	Treviglio Brescia AV/AC	Completion of final design of Treviglio – Brescia Section of Milano – Verona high speed/high capacity Line.	6,05
IT-9077-S	Feasibility Study and Preliminary Design of an Integrated Multi-Modal Transport System for the Improvement of the Rome-Fiumicino Airport Accessibility		0,73
		TOTALE	9,91

Il progetto "*Feasibility Study and Preliminary Design of an Integrated Multi-Modal Transport System for the Improvement of the Rome-Fiumicino Airport Accessibility*" è stato presentato da un gruppo di lavoro congiunto, composto, oltre che da RFI, anche da ANAS, ATAC e Aeroporti di Roma, con quest'ultima come capofila.
L'adozione delle relative Decisioni finanziarie è prevista nel corso del 2009.

Ulteriori contributi comunitari

Nel corso del 2008 RFI ha incassato circa 195 mila euro relativi al prefinanziamento del contributo finanziario concesso dalla Commissione Europea a seguito della stipulazione del *General Agreement* n. JLS/2007/EPCIP/005 che ha stanziato l'importo massimo di circa 326 mila euro per il progetto "GRIDES: GSM-R *Integrity Detection System*".

INFRASTRUTTURA

Generalità

La rete ferroviaria italiana è classificata, sotto il profilo della circolazione, in Fondamentale, Complementare ed AV/AC. Per le caratteristiche si rimanda al medesimo punto illustrato nella Relazione sulla Gestione del Bilancio 2006.

Evoluzione dell'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31 dicembre 2008 è di km. 16.529.
La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km 11.727 pari al 70,9% del totale. L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è di km. 7306 pari al 44,2% del totale.
La rete fondamentale, composta da linee e da nodi, è di km. 7194 pari al 43,5 % del totale.

Indicatori di produttività

L'evoluzione infrastrutturale viene monitorata attraverso due principali indicatori di produttività che sono km di linea/agenti e % di linee telecomandate, che vengono di seguito rappresentati a confronto con il dato dell'anno precedente:

Indicatori di produttività	Anno 2007	Anno 2008
a) KM di linea/agenti (manovra inclusa)	-	1,29
b) KM di linea/agenti (manovra esclusa)	1,32	1,51
c) % di linee telecomandate	63,2%	65%

L'indicatore a) rapporta i chilometri totali di linea in esercizio con la consistenza di tutti gli agenti che operano nel settore movimento di RFI, compresi gli agenti della manovra acquisiti dal 1 gennaio 2008 a seguito della scissione del ramo d'azienda manovra da Trenitalia come commentato nei principali eventi dell'anno.
Il valore dell'indicatore b) si è incrementato di 0,019 km/agente dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- attivazione di 215 Km di nuove linee a doppio binario;
- riduzione di 912 agenti nel 2008 che combinato all'acquisizione degli agenti della manovra da Trenitalia, evidenzia rispetto al 2007 un incremento netto di 575 agenti.

L'indicatore c) riporta il valore percentuale delle linee telecomandabili (CTC, SCC, SCC/M, SCC-AV) e nell'anno 2008 ha raggiunto il valore del 65% in seguito all'attivazione del telecomando su 510 Km di linea (v. dettaglio CTC, SCC, SCC/M).

Indisponibilità dell'infrastruttura

A seguito della costruzione degli indicatori di performance dell'infrastruttura ferroviaria che valutano la durata delle anormalità responsabili del ritardo treni rispetto agli oggetti di manutenzione che compongono l'infrastruttura stessa, divisi per importanza di linea (Linea A, B, C, D), sono riportati di seguito i dati relativi all'anno 2008 rispetto al precedente anno 2007:

LINEA	INDICATORI Anno 2007	INDICATORI Anno 2008
A	35,68	35,52
B	30,63	30,29
C	26,60	25,54
D	14,83	12,69

Il gruppo A è riferito a tratte significative viaggiatori e merci di grande intensità e rilevanza commerciale, il gruppo B è riferito a linee interessate al traffico internazionale e nazionale a lunga percorrenza, il gruppo C è riferito alle restanti linee elettrificate ed il gruppo D è riferito alla rete non elettrificata.

L'andamento degli indicatori relativi all'anno 2008, in miglioramento rispetto all'anno 2007, è dovuto essenzialmente a due fattori:

- una più mirata e specifica pianificazione delle attività manutentive cicliche;
- il perfezionamento del sistema di reperibilità con conseguente miglioramento del pronto intervento in caso di avaria.

Logistica e magazzini

Il valore complessivo delle scorte di RFI al 31 dicembre 2008 si è attestato a circa 140,2 milioni di euro (valutazione a prezzo standard 2008) con un incremento rispetto al 31 dicembre 2007 di circa 8 milioni di euro.

In particolare, il valore delle scorte dei materiali per infrastrutture (armamento e tecnologici) al 31 dicembre 2008 è pari a 131,1 milioni di euro, in aumento di 4,4 milioni rispetto al valore del 31 dicembre 2007 pari a 126,7 milioni.

L'indice di copertura si è attestato a 5,2 mesi ed è pari a quello dell'anno precedente.

Nel corso del 2008, a seguito dell'analisi tecnico/economica/gestionale delle scorte giacenti presso i Magazzini Nazionali e gli impianti di Ancona, sono stati assunti specifici provvedimenti di radiazione per materiali obsoleti a lenta movimentazione ed in *overstock* a livello intera rete, per i materiali deteriorati (dichiarati tali a seguito dell'inventario 2007) per un valore complessivo di circa 0,6 milioni di euro.

Inoltre, con l'approvazione della Delibera 265/AD, sono stati svalutati tutti i materiali usati servibili per un valore complessivo di circa 3,8 milioni di euro.

Attualmente le scorte di RFI sono concentrate esclusivamente nel magazzino di Bologna ed in misura residua e limitatamente a certe tipologie di materiali nel magazzino di Messina, formalmente chiuso alla data del 31 dicembre 2007.

Nel 2008 è proseguita positivamente l'analisi approfondita delle quantità e tipologie presenti nelle scorte al fine di consentire il loro reinserimento nel ciclo produttivo aziendale oppure la definitiva fuoriuscita dal ciclo produttivo della società. A tal riguardo si evidenzia che sono stati recuperati e ridistribuiti, direttamente o previo arretramento nel Magazzino Nazionale, circa 1.400.000 di euro di materiali per infrastruttura.

E' proseguita inoltre anche l'attività di razionalizzazione e di risoluzione di alcune problematiche di obsolescenza, già incisivamente attivata negli anni precedenti, che ha permesso di liberare ulteriori spazi e volumetrie economiche da destinare alla gestione di materiali in quantità e tipologie congruenti e in linea con le effettive attuali necessità di utilizzo.

Officine nazionali

Gli impianti produttivi di RFI sono attualmente così organizzati:

1. Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche (ONAE Bologna)
   Presso l'Impianto sono state sviluppate complessivamente n. 104.813 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 74 agenti.
   Nel corso dell'esercizio sono state immesse alle scorte a seguito di ordini di produzione materiali ed apparecchiature per un valore a prezzo standard di euro 8.256.181; inoltre sono stati effettuati interventi di riclassamento e manutenzione (straordinaria ed ordinaria) di sottostazioni elettriche, mezzi d'opera RFI, apparecchiature ed impianti di segnalamento.
2. Officina Nazionale Armamento (ONA Pontassieve)
   Presso l'Impianto sono state sviluppate complessivamente n. 111.589 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 76 agenti.

Nel corso dell'esercizio sono state immesse alle scorte a seguito di ordini di produzione materiali ed apparecchiature del settore armamento per un valore a prezzo standard di euro 37.293.265.

3. Officina Nazionale Mezzi d'Opera (ONMO di Catanzaro Lido)
   Presso l'Impianto sono state sviluppate complessivamente n. 69.737 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 51 agenti.
   Nel corso dell'esercizio l'attività produttiva dell'Impianto è stata rivolta all'esecuzione di interventi di riclassamento e manutenzione (straordinaria ed ordinaria) di Mezzi d'opera RFI, per un valore annuo a prezzo standard pari ad euro 6.566.657 di cui euro 5.049.438 per ordini in conto investimenti ed euro 517.219 per ordini in conto esercizio.

LE STAZIONI

La Carta dei Servizi

La "Carta dei Servizi (CdS) di RFI" riporta gli impegni assunti dal Gestore dell'Infrastruttura in merito ai livelli di qualità offerti e riguardanti l'attività caratteristica svolta. A tale riguardo è definito un sistema di Indicatori di Qualità, precisi e misurabili, che sintetizzano i Livelli di Servizio resi dall'azienda.

Le *performance* aziendali, misurate da tali indicatori, sono tenute sistematicamente sotto controllo anche attraverso:

- monitoraggi interni (svolti da personale RFI) volti alla valutazione della qualità erogata;
- monitoraggi esterni (svolti da imprese terze, specializzate nel settore, individuate con procedure di evidenza pubblica) volti alla valutazione della qualità percepita dai clienti delle stazioni (*Customer Satisfaction*).

Le stazioni monitorate appartengono alle seguenti categorie:

- Grandi Stazioni per le 13 grandi stazioni del network di competenza;
- Stazioni Intermedie per un totale di 135 stazioni comprese le 103 del *network* di Centostazioni;
- Altre Stazioni per un totale di 744 impianti con frequentazione superiore a 200 viaggiatori al giorno.

I rilevamenti di *Customer Satisfaction* tengono anche conto della nuova classificazione delle stazioni[1] nelle seguenti categorie: *Platinum* n° 15, *Gold* n° 99, *Silver* n° 823. Le stazioni scelte riguardano circa il 95% del traffico nazionale passeggeri.

L'impegno sempre più incisivo di RFI volto al miglioramento di tutti gli aspetti relativi ai servizi erogati nelle stazioni, ha determinato un ottimo risultato nel giudizio complessivo che i clienti hanno dell'immagine del Gruppo FS nonché della gamma dei servizi disponibili presso tutte le stazioni della rete. Ciò è evidenziato nel miglioramento graduale e continuo della *Customer Satisfaction* che nel corso del 2008 è aumentata di circa 8 punti percentuali passando da 71,6% a 79,4%.

[1] La nuova classificazione prevede le seguenti 4 tipologie di stazioni: *Platinum, Gold, Silver* e *Bronze*.

In particolare dalle rilevazioni di *Customer Satisfaction* eseguite per RFI nel corso del 2008 da una Società che opera nell'ambito dell'Osservatorio di Mercato, emerge un progressivo miglioramento, rispetto al 2007, dei risultati ottenuti in tutti i settori connessi con l'informazione alla clientela. Gli indicatori di qualità che mensilmente vengono indagati per le stazioni, che rientrano nel monitoraggio previsto dalla Carta dei Servizi di RFI, sono relativi a:

- informazione di orientamento, dislocazione segnaletica;
- qualità informazioni cartacee – quadri orario M53;
- completezza, chiarezza e tempestività informazioni sonore;
- chiarezza e tempestività informazioni visive ed efficienza impianti;
- informazioni nel complesso.

L'analisi statistica dei risultati aggregati a livello nazionale per l'indicatore "informazioni nel complesso" per tutte le categorie di impianti previsti dalla Carta dei Servizi, evidenzia un andamento per il 2008 attestato su valori soddisfacenti sempre superiori all'80% con punte fino all'82,5%.

Il *network* Grandi Stazioni (GS)

Nell'ambito delle stazioni gestite da Grandi Stazioni, RFI contribuisce al miglioramento dei livelli di qualità dei servizi di pulizia attraverso la definizione di specifiche azioni correttive (quando necessarie) individuate sulla base di sistematiche attività di controllo della qualità erogata e sistematiche indagini della qualità percepita dai clienti delle stazioni.

Le azioni messe in atto nell'anno sono state rivolte a garantire il mantenimento dei livelli di qualità (*Customer Satisfaction*) a valori adeguati. In alcuni casi, le "azioni correttive" sono state necessarie per recuperare andamenti in ribasso delle performance di pulizia in particolari aree individuate come carenti. Particolare attenzione è stata rivolta alla pulizie dei servizi igienici e degli spazi per l'attesa, in relazione ai minori valori di *Customer Satisfaction* registrati nel 2008.

Tali azioni hanno determinato un recupero della qualità a dicembre 2008 a 72,9.

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti, nel 2008 si è registrato un sostanziale rallentamento delle attività imputabile alla riorganizzazione aziendale di Grandi Stazioni e ad una mancata prevista performance delle attività in corso nelle stazioni di Milano, Napoli e Torino. L'attuale avanzamento è di circa il 61% sull'importo complessivo di Contratto.

Il *network* Centostazioni

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Centostazioni, si registra un avanzamento di circa il 50% sull'importo complessivo di Contratto.

In particolare, nel corso del 2008, sono stati completati i lavori nelle stazioni di: Alessandria, Assisi, Barletta, Brindisi, Cagliari, Cuneo, Ferrara, Formia, Gallarate, Lecce, Padova, Taranto.

Le azioni messe in atto nel corso del 2008 hanno determinato un miglioramento della *Customer Satisfaction* che è passata, dal valore di 75,4 del 2007 al valore di 78,7 del 2008. Sono inoltre stati recuperati periodi di flessione di specifiche aree critiche relative ai "servizi igienici" ed ai "sottopassi" di accesso ai binari. Il miglioramento nel corso del 2008 si è attestato pari a circa 4 punti percentuali.

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 sopraccitate 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 l'AV/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

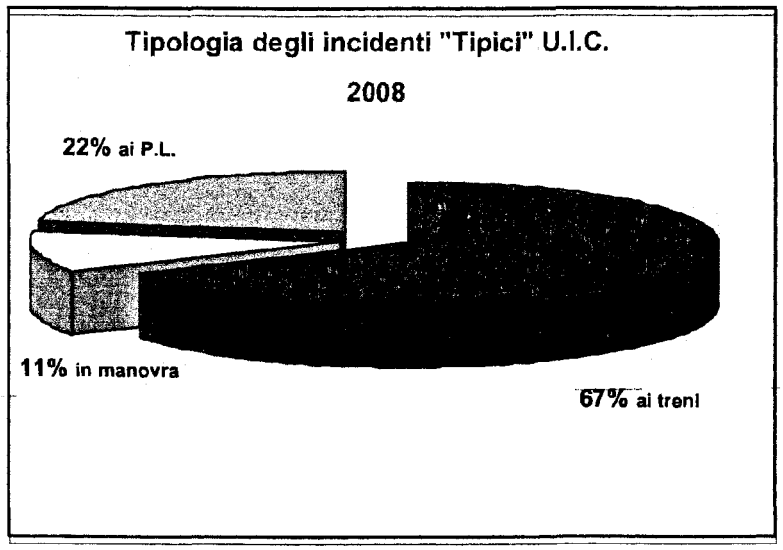
I livelli di sicurezza registrati nel 2008 risultano nettamente più alti rispetto a quelli misurati nel 2007. La sicurezza nell'esercizio ferroviario viene misurata utilizzando il *Coefficiente Internazionale di Incidentalità*, i cui dettagli sono illustrati nel medesimo punto delle Informazioni Generali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

Ricerca e Sviluppo	*Anno 2008*	*Anno 2007*
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
TOTALE	**28,97**	**64,43**

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 anormalità 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
Imprese controllate		
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".	
Imprese collegate		
Italcertifer S.c.p.A.		Realizzazione di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari
LTF S.a.s.	Progettazione, studi, ricognizioni linea Torino-Lione	
Quadrante Europa S.p.A.	Gerstione 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.	
Controllanti		
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.

Altre imprese consociate		
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.ELF. 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.

Rapporti commerciali e diversi

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2008				2008				
						Costi		Ricavi	
	Crediti	Ratei e Risconti attivi	Debiti	Ratei e Risconti passivi	Acquisti per investimenti	Costi della produzione	Oneri straordinari	Valore della produzione	Proventi straordinari
Imprese controllate	**541.510**	**-**	**57.327**	**-**	**86.188**	**43**	**782**	**49.628**	**567**
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	
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA									
Tunnel Ferroviario del Brennero									
Imprese collegate	**2.517**	**-**	**13.022**	**-**	**1.741**	**3.772**	**-**	**1.502**	**13**
Italcertifer ScpA	2.016		2.927		1.741	2.834		643	11
LTF 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	
Controllanti	**1.666.679**	**-**	**13.856**	**3.199**	**68.400**	**35.575**	**-**	**2.743**	**-**
Ferrovie dello Stato SpA	1.666.679		13.856	3.199	68.400	35.575		2.743	
Altre imprese consociate	**453.618**	**-**	**369.164**	**1.694**	**275.371**	**201.486**	**2.329**	**1.205.815**	**1.387**
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	
Tx Ligostik	162							140	
Tevere Tpl	11							19	
Italia Logistica	303			1				95	
FS Sistemi Urbani Srl	57		718					57	
SELF SpA	3.672							7.002	
Collegate di controllate	**314**	**-**	**149**	**9**	**-**	**38**	**-**	**924**	**164**
BBT SpA	314		149	9		38		924	164
TOTALE	**2.664.638**	**-**	**453.518**	**4.902**	**431.700**	**240.914**	**3.111**	**1.260.612**	**2.131**

Rapporti finanziari

(in migliaia di euro)

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

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.

Contenziosi, indagini e procedimenti giudiziari in corso

Indagini e procedimenti penali

Per quanto riguarda l'evoluzione del contenzioso di natura penale, fermo restando quanto esposto nel Bilancio 2007, si segnalano i seguenti aggiornamenti.

In relazione al procedimento pendente innanzi al Tribunale di Perugia per fatti corruttivi a carico, tra gli altri, di un ex Amministratore della Società e di alcuni Amministratori del Gruppo (nel quale la Società, RFI - subentrata ad FS - ed Italferr si sono costituite parti civili), si informa che, all'esito della sentenza di non doversi procedere nei confronti di quasi tutti gli imputati (compreso l'ex Amministratore della Società) con la quale, nel mese di gennaio 2007, è stata dichiarata l'estinzione per intervenuta prescrizione della maggior parte dei reati contestati, la Società, in linea con la posizione assunta dal Gruppo, ha proseguito la costituzione di parte civile in ordine alle ipotesi delittuose sopravvissute (riciclaggio, ricettazione e favoreggiamento, contestate a soggetti estranei alla Società). Il processo è proseguito nel 2008 con l'audizione dei testi del Pubblico Ministero.

In relazione alla pendenza di una indagine presso la Procura della Repubblica di Frosinone a carico di un ex Amministratore nonché di esponenti del *General Contractor* (in seguito GC) IRICAV UNO, della consorziata Italstrade e della Ditta Pegaso, concernente un'ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Roma - Napoli, si è appreso che il PM ha disposto la citazione diretta a giudizio dell'ex Amministratore e che risulta fissata udienza per il 25 marzo 2009.

Con riferimento al procedimento relativo a presunte ipotesi di danno erariale connesse alla realizzazione della linea ferroviaria Alta Velocità Milano-Genova, i militari della Guardia di Finanza – Nucleo Polizia Tributaria di Roma, giusta delega del Pubblico Ministero contabile, hanno invitato la scrivente a provvedere alla costituzione in mora di un ex Amministratore della Società, nonché a trasmettere all'Autorità Giudiziaria contabile i relativi atti con la prova dell'avvenuta ricezione da parte del destinatario. In relazione al suddetto invito, la Società ha provveduto alla costituzione in mora dell'ex Amministratore della Società.

Per quanto attiene all'indagine concernente il disastro verificatosi a seguito dello scoppio di una tubatura del gas in località San Benedetto del Querceto (Comune di Monterenzio), si informa che la Società - individuata quale soggetto che potrebbe assumere la qualità di responsabile civile qualora dagli accertamenti tecnici disposti in loco dovesse emergere una interferenza tra l'evento ed i vicini cantieri del Consorzio Cavet - ha tempestivamente provveduto alla nomina di un difensore e - d'intesa con il Gruppo - di un consulente tecnico che ha preso parte agli accertamenti peritali. Da informazioni acquisite dallo Studio Legale incaricato, l'esito degli accertamenti tecnici consente di escludere che i lavori per l'alta velocità possano avere concorso a cagionare l'evento delittuoso. Inoltre, al fine di fornire utili contributi all'indagine per le conseguenti valutazioni sul piano delle eventuali responsabilità civili in ordine all'evento, la Società assistita dal difensore si è spontaneamente presentata presso il Pubblico Ministero titolare dell'indagine per evidenziare i rapporti contrattuali vigenti, i ruoli e le competenze del committente TAV, del GC FIAT e del Consorzio Cavet.

Relativamente alle aree di cantiere Alta Velocità/Alta Capacità in località Casoria ed Afragola, nel corso del mese di settembre 2007 sono stati operati due sequestri preventivi in esecuzione di decreto del Giudice per le Indagini Preliminari. presso il Tribunale di Napoli, notificato alla

Società nella qualità di proprietaria delle aree. Per quanto si è potuto apprendere dagli atti notificati alla Società, tale provvedimento è stato emesso nell'ambito di un procedimento penale in corso a carico di esponenti di alcune Ditte esercenti attività illecite di traffico e smaltimento di rifiuti in siti di discarica non autorizzati. Operato il sequestro, le aree di cantiere Alta Velocità/Alta Capacità sono state affidate in giudiziale custodia alla Società Condotte D'Acqua S.p.A. appaltatore dei lavori in loco. Successivamente il Consorzio Iricav Uno ha comunicato a TAV che, a seguito di istanze presentate dalla Società Italiana per Condotte D' Acqua S.p.A. inerenti l'accesso ed il transito sulle aree in oggetto per la regolare ripresa dei lavori, il Pubblico Ministero ha autorizzato Condotte d'Acqua all'accesso sui cantieri TAV in sequestro al fine di effettuare le opere edili indispensabili al completamento dei lavori. Eseguiti i lavori, le aree sono state consegnate dal GC Iricav Uno alla TAV - e contestualmente da questa ad RFI - per l'attivazione e messa in esercizio della linea "Monte del Vesuvio".

In relazione al cantiere di Casoria, Via Lucrano, in data 21 novembre 2008 la Polizia Provinciale di Napoli ha notificato a TAV il "Verbale di dissequestro e restituzione di area", fermo restando il sequestro delle particelle ingombre di rifiuti.

Con riferimento al verbale di identificazione, elezione di domicilio e nomina di difensore ad un ex Amministratore Delegato della Società, quale persona indagata per il reato di abuso di ufficio di cui all'art. 323 c.p., notificato nel mese di ottobre 2007 dalla Guardia di Finanza – Nucleo Polizia Tributaria di Roma in relazione ad un procedimento avanti la Procura della Repubblica di Roma ed avente ad oggetto il subentro di Baldassini-Tognozzi alla Pontello S.p.A. nell'appalto relativo al Lotto 9 del Nodo di Bologna, si segnala che l'impresa querelante ha presentato opposizione con atto del 7 febbraio 2008 alla richiesta di archiviazione formulata al Giudice per le Indagini Preliminari dal Pubblico Ministero con atto del 10 dicembre 2007 e che il Giudice stesso, all'esito della discussione in udienza, ha disposto l'archiviazione con decreto datato 30 giugno 2008.

Nel corso dell'esercizio 2008 sono inoltre intervenuti i seguenti eventi.

Con riferimento alle indagini disposte dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Napoli, il Corpo di Polizia Provinciale di Napoli, ha richiesto alla Società di produrre la documentazione relativa al cantiere TAV sito in Afragola – "Galleria Santa Chiara" –, richiesta prontamente riscontrata.

Con riferimento al procedimento penale dinanzi al Tribunale di Firenze concernente idrogeologia e terre di scavo della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Bologna – Firenze a carico di esponenti del Consorzio Cavet e delle ditte esecutrici - procedimento che non coinvolge esponenti della Società - si segnala che con lettera del 19 giugno 2008 gli imputati dei reati nel suddetto procedimento giudiziario, hanno costituito in mora il Ministro per le Infrastrutture e Trasporti, il Ministro per l'Ambiente e la Tutela del territorio e del mare, il Presidente della Regione Toscana, il Presidente della Provincia di Firenze, il Presidente dell'Osservatorio Ambientale della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Bologna –Firenze, i legali rappresentanti di RFI, TAV, ITALFERR ed il procuratore speciale del GC FIAT.

Alla lettera citata sono state allegate le domande di risarcimento avanzate nell'ambito del procedimento giudiziario nei confronti dei sottoscrittori della stessa.

In risposta alle lettera sopra menzionata ha fatto seguito uno scambio di lettere in cui la

Società, di intesa con le altre società del Gruppo interessate, ha fornito precisazioni ed informazioni ed ha altresì riscontrato le richieste del Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti in relazione alla lettera sopra citata del 19 giugno 2008; inoltre ha respinto fermamente l'attribuzione di responsabilità a carico delle società del Gruppo FS in relazione alle circostanze oggetto del giudizio penale.

Si segnala infine che in data 3 marzo 2009 è stata emessa dal Tribunale di Firenze la sentenza del processo di primo grado in relazione al procedimento penale sopra citato, che non coinvolge, come già indicato, esponenti della Società.

La sentenza dispone: condanne in relazione ai reati concernenti l'illecito smaltimento di rifiuti e provvisionali per risarcimento danni per circa 150 milioni di euro; assoluzioni per i reati di danneggiamento colposo di corsi d'acqua e pozzi privati.

Per il furto d'acque pubbliche, altra imputazione, il giudice ha sollevato questione di costituzionalità ed ha disposto la sospensione del procedimento giudiziario.

In data 16 gennaio 2009 è stato redatto presso la sede legale di TAV il "Verbale di Polizia Giudiziaria" dalla Guardia di Finanza, I Gruppo Roma. In tale Verbale si evidenzia che, a seguito del sequestro da parte della Guardia di Finanza di Capua di un'area in località San Tammaro (CE) di circa 3.168 mq per violazione all'art. 256 (attività di gestione di rifiuti non autorizzata), comma 3 del D.Lgs nr. 152/2006, è stato acceso presso la Procura della Repubblica di Santa Maria Capua Vetere un procedimento penale e che da successivi accertamenti della Polizia Giudiziaria è stato appurato che tale area include due particelle di cui la TAV risulta proprietaria.

Premesso quanto sopra, la Guardia di Finanza ha proceduto alla notifica nei confronti del legale rappresentante della società del Decreto di sequestro preventivo emesso in data 13 ottobre 2008 dal G.I.P. del Tribunale di Santa Maria Capua Vetere, dell'informazione di garanzia ex art. 369 c.p.p. emessa in data 21 ottobre 2008 dal P.M. e del Verbale di sequestro ex art 354 redatto in data 03 ottobre 2008 dalla Guardia di Finanza di Capua.

Con separato atto si è proceduto a redigere nei confronti del legale rappresentante di TAV Verbale di identificazione, elezione domicilio e nomina del difensore di fiducia, in quanto persona indagata nel predetto procedimento penale.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti.

Per quanto riguarda i contenziosi arbitrali instaurati dai *GC* si rimanda a quanto illustrato nel paragrafo relativo al Sistema Alta velocità/Alta Capacità inerentemente alla Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo valico dei Giovi della presente Relazione sulla Gestione. Circa le attività di difesa della Società, stante la estrema complessità e gli elevati ammontari coinvolti, d'intesa con la Controllante, per il contenzioso in oggetto sono stati selezionati quali professionisti di fiducia – in linea con l'impostazione seguita al riguardo anche a livello di Gruppo – legali dotati di particolare competenza ed esperienza nelle fattispecie specifiche. Gli oneri maturati relativi a tale attività di difesa, con corrispettivi – ancorché significativi – ridotti rispetto ai minimi tariffari, sono stati inseriti nel bilancio 2008 unitamente alle spese derivanti dal funzionamento dei Collegi Arbitrali.

TERMINALI ITALIA S.R.L. (85%)

La società è stata costituita in data 16 maggio 2008 dalla consociata CEMAT con capitale sociale di euro 10 mila.

La società ha per oggetto le seguenti attività:

- la gestione e l'esercizio di centri attrezzati per i trasporti intermodali anche a servizio di interporti o infrastrutture similari nazionali ed internazionali, e l'esecuzione di servizi terminali, nonché la gestione e l'esercizio di scali ferroviari per trasporti nazionali ed internazionali;
- la costruzione, l'acquisto, il noleggio, l'impiego, la riparazione e la manutenzione di mezzi e delle attrezzature di ogni tipo e tecnica, funzionali ai trasporti intermodali anche per conto terzi.

In data 26 giugno 2008 è stato ampliato l'oggetto sociale e contestualmente è stato aumentato il Capitale Sociale a pagamento fino ad euro 110 mila con sovrapprezzo di euro 11.800 mila attuato mediante conferimento da parte della consociata CEMAT del ramo di azienda rappresentato dai beni organizzati per la gestione e l'esercizio dei centri attrezzati per i trasporti intermodali. Il ramo d'azienda è stato trasferito unitamente a tutti i rapporti contrattuali attivi e passivi, ai sensi dell'art. 2558 c.c., ivi compresi i quelli relativi ai rapporti di lavoro subordinato intercorrenti con il personale addetto al ramo aziendale conferito; il conferimento ha avuto efficacia dal 1 luglio 2008.

Tale conferimento è stato effettuato sulla base della relazione di stima asseverata ai sensi dell'art. 2465 c.c. dell'esperto nominato e riferita alla data del 30 aprile 2008.

In tale relazione di stima il complesso aziendale è stato valutato euro 11.958 mila rispetto ad un patrimonio netto contabile di euro 7.400 mila con una differenza di euro 4.558 mila dovuta sostanzialmente al maggiore valore riconosciuto agli impianti e macchinari costituiti dalle gru (semoventi ed a portale) al netto dell'effetto fiscale latente.

L'operazione di conferimento dell'attività terminalistica da parte della Cemat deriva dall'esigenza:

- di dare attuazione a quanto previsto dal Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188 che prevede "*il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente sul piano giuridico, organizzativo o decisionale dalle imprese operanti nel settore dei trasporti*";
- di adempiere all'impegno di FS Cargo (controllata di Trenitalia) nei confronti dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che FS Cargo-Trenitalia e Cemat avessero cessato le prestazioni dei servizi terminalistici nei terminali intermodali di RFI al massimo entro 12 mesi dalla formalizzazione dell'operazione di acquisizione del controllo di diritto di Cemat.

In data 31 luglio 2008 è avvenuta la cessione da parte CEMAT a RFI, di una quota di partecipazione di Terminali Italia S.r.l., del valore nominale di euro 93,5 mila pari all'85% del Capitale Sociale.

Il prezzo corrisposto da RFI a CEMAT è stato pari a euro 10.123 mila di cui euro 93,5 mila a titolo di Capitale Sociale ed euro 10.030 mila a titolo di sovrapprezzo derivante dal conferimento suindicato.

La Società ha operato a partire dal secondo semestre 2008 ed ha gestito complessivamente 17 terminali di proprietà RFI ed uno di proprietà privata. A ottobre 2008 ha cessato l'attività il

terminal di Sassari quale conseguenza dell'interruzione del servizio di traghettamento da e per il continente.

Complessivamente, nel corso del secondo semestre dell'anno si è registrata una flessione nell'attività svolta nei terminali concentrata negli ultimi due mesi del 2008 quasi esclusivamente imputabile alla situazione generale dell'economia mondiale ed europea e alla fase recessiva dell'economia italiana. Le attività complessive dei terminal nel corso del 2008 hanno registrato una flessione del 4,5% , su base annua, rispetto alle movimentazioni prodotte nel 2007 negli stessi impianti della divisione terminal di CEMAT.

La maggiore flessione si è registrata nei servizi ad operatori intermodali sul traffico nazionale (-10,9%) mentre stabili sono risultate le attività verso gli operatori in traffico internazionale (+0,1%).

La Società chiude l'esercizio 2008 con una perdita pari ad euro 677 mila.

Le voci che compongono la situazione economica della Società sono rappresentate dal valore della produzione pari ad euro 9.352 mila derivante sostanzialmente dall'attività terminialistica e dai costi della produzione pari ad euro 10.083 mila che determinano un risultato operativo negativo per euro 731 mila, a cui vanno aggiunti proventi finanziari pari ad euro 198 mila ed imposte pari ad euro 144 mila.

TUNNEL FERROVIARIO DEL BRENNERO – TFB (83,77%)

L'oggetto della Società consiste nella "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".

In data 28 marzo l'Assemblea dei Soci ha deliberato un aumento del capitale sociale da effettuarsi in una o più tranche fino ad un massimo di € 70.000 mila e fino ad un ammontare del capitale sociale di € 133.791 mila; l'aumento del capitale dovrà essere sottoscritto e liberato dai Soci entro il 31 dicembre 2009 e le tranche saranno richieste dal Consiglio di Amministrazione di TFB in funzione degli effettivi fabbisogni finanziari connessi allo stato di avanzamento delle attività della Fase IIa (realizzazione del cunicolo pilota) della galleria di base del Brennero.

Nel corso dell'esercizio sono state eseguite tre tranche di aumento di capitale sociale per un valore complessivo di € 18.000 mila versato interamente alla collegata BBT.

Il capitale sociale ammonta a 81.790.910 euro e la composizione azionaria risulta così composta:

- RFI 83,77% del capitale sociale;
- Provincia Autonoma di Bolzano 6,13% del capitale sociale;
- Provincia Autonoma di Trento 6,13% del capitale sociale;
- Provincia di Verona 3,97% del capitale sociale.

Le principali voci del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 evidenziano, la quota di partecipazione (50%) di 76,2 milioni di euro nella Collegata BBT, disponibilità liquide per 6,1 milioni di euro e proventi finanziari per euro 351,4 mila.

Il Comitato Inter Governativo ha condiviso l'integrazione dell'oggetto sociale della collegata

BBT. Tale integrazione prevede che BBT sarà il soggetto promotore della realizzazione della galleria di base del Brennero, c.d. Fase III.

NORD-EST TERMINAL S.p.A. (51%)

La partecipazione azionaria di RFI nella Nord-Est-Terminal (NET) pari al 51% del capitale sociale, è stata acquistata dalla Società FS Cargo con effetto 18 novembre 2005.

La società opera nel settore del trasporto intermodale e, più in particolare, gestisce sei *terminal* situati nel centro-nord Italia: Livorno, Parma, Padova, Bologna, Brescia, Verona.

Le aree e le relative strutture su cui opera sono di proprietà di RFI, salvo il *terminal* di Padova che, in quota parte, è anche di proprietà del socio Interporto di Padova.

Nel suo complesso la Società, oltre ad effettuare rilevanti investimenti negli impianti caratteristici del settore, opera essenzialmente con quattro grandi clienti (tra cui le società consociate CEMAT., Italcontainer e TX Logistic) e con tre grossi fornitori che, di fatto, effettuano i servizi terminalistici.

L'esercizio 2008 presenta una riduzione in termini assoluti dei ricavi operativi di 364 mila euro (da euro 11.681 mila a euro 11.317 mila), correlata in parte ai problemi nel traffico dei container nel porto di Genova nel primo periodo dell'esercizio e in parte alla riduzione dei traffici conseguente alla crisi economica in atto a partire da ottobre.

La contrazione dei ricavi è stata accompagnata da una riduzione dei costi correlati, proporzionalmente minore (da euro 9.461 mila a euro 9.455 mila), per il consistente aumento del costo del carburante, che ha influito negativamente sui costi di handling acquistati dalla Società. Inoltre, sono stati effettuati maggiori interventi di manutenzione dei piazzali e degli impianti.

Ciò ha determinato una contrazione del margine operativo lordo di euro 358 mila.

Il risultato operativo risente della mancanza delle plusvalenze realizzate nel 2007 con la vendita di gru, solo in parte sostituite dal contributo in conto investimenti da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e pertanto il risultato operativo si riduce di euro 374 mila.

Migliora tuttavia la gestione finanziaria dell'esercizio 2008, con un saldo netto di proventi finanziari di euro 159 mila principalmente relativi ad interessi attivi da consolidato fiscale (euro 29 mila) ed interessi attivi su conti correnti bancari (euro 124 mila).

Il bilancio chiude con un utile netto di euro1.256 mila dopo aver scontato imposte per euro 603 mila.

AZIONI PROPRIE

La società non è in possesso di azioni proprie o della controllante, né direttamente né tramite società fiduciaria o interposta persona, ai sensi dell'art. 2357 del Codice Civile.

ALTRE INFORMAZIONI

Indagini e procedimenti giudiziari in corso

Indagini e procedimenti penali

In relazione al procedimento penale n. 1988/96 R.G.N.R. – n. 1726 GIP, pendente innanzi il Tribunale di Perugia, all'udienza del 20 ottobre 2008 sono stati sentiti alcuni testi. Pende ancora dibattimento ed il processo è stato rinviato per l'esame di un teste e degli imputati, dapprima al 17 novembre e 15 dicembre 2008 e da ultimo al 16 febbraio 2009, a causa della irreperibilità del teste e della mancata comparizione degli imputati.

In riferimento ai procedimenti penali n. 3042/98 già 282/97 R.G.N.R., n. 1363/03 già 282/97 R.G.N.R. e n. 8191/01 RGNR si segnala che non ci sono state variazioni rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2006.

Nell'ambito dei procedimenti penali n. 20027/99 R.G.N.R. e 18891/99 R.G.N.R., pendenti innanzi al Tribunale di Bologna per esposizione ad amianto nelle Officine Grandi Riparazioni, coinvolgenti diversi ex dipendenti e dirigenti di RFI, sono stati conclusi accordi transattivi con alcune delle parti offese.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti nel bilancio al 31 dicembre 2008.

In data 2 ottobre 2008 si è verificato un incidente presso la stazione di Firenze Castello nel cantiere di posa in opera dell'armamento e della relativa elettrificazione dei nuovi binari AV/AC per la tratta Firenze Bologna, nell'ambito dei lavori "linea ferroviaria Milano-Napoli-Nodi di Firenze – penetrazione urbana Linea AV Appalto 14 – 2^ fase Castello". Un convoglio dell'impresa Elettrifer, esecutrice dei lavori, ha investito tre agenti di RFI del Tronco Lavori di Prato, provocando la morte di un agente e ferendo gravemente altri due. I dipendenti di RFI erano intervenuti sul posto per coadiuvare gli operatori della Elettrifer ed in particolare per effettuare le operazioni di rimozione di fermascambi, propedeutiche alle successive attività di tesatura della linea di contatto.
La società Elettrifer è stata iscritta nel registro degli indagati.
In merito alla posizione di RFI si procederà all'immediata individuazione di un legale esterno che si costituisca nel procedimento in nome e per conto della Società, svolgendo ogni attività difensiva finalizzata a richiedere ed ottenere l'archiviazione della posizione anche attraverso la richiesta di applicazione della scriminante di esonero da responsabilità prevista dal D.lvo 231/2001 e consistente nell'intervenuta adozione da parte di RFI di un adeguato sistema di controllo atto a prevenire episodi del tipo di quelli in concreto verificatisi (nel caso di specie: infortuni sul lavoro). Relativamente a tale procedimento la società è coperta dagli eventuali oneri che potrebbero manifestarsi da idonee polizze assicurative.

Evoluzione del contenzioso fiscale

A seguito del PVC n. 1218 del 31.7.1989 in data 9 giugno 2006 l'Agenzia delle Dogane – Ufficio di Napoli – ha notificato a RFI l'"Invito a pagamento" prot. n.. 32878 in materia di

diritti doganali. Avverso tale atto RFI, in data 28 settembre 2006 ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Napoli. Poiché in data 29 gennaio 2007 è stata notificata la cartella di pagamento al fine di evitare l'avvio delle procedure esecutive, nelle more del giudizio, si è provveduto a disporre il pagamento dell'importo iscritto a ruolo.
In data 26 giugno 2008 è stata depositata la sentenza n. 498/17/08 con la quale i Giudici di prime cure hanno accolto il ricorso della Società.

In data 23 gennaio 2006, l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Sulmona – ha notificato alla ricorrente Società avviso di rettifica e liquidazione in materia di imposta di registro n. 20021V000540000, avverso il quale in data 03 aprile 2006, RFI ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale de L'Aquila, tuttora pendente. Questa società nei termini di legge ha provveduto, ai sensi dell'art. 56, comma 1, lett. A) del DPR 26 aprile 1986, n. 131, al versamento di 1/3 dell'imposta complementare per il maggior valore accertato e relativi interessi moratori. In data 22 dicembre 2008 è stata depositata la sentenza n. 112/05/08 con la quale la Commissione Tributaria Regionale ha respinto l'appello proposto dall'Agenzia delle Entrate, Ufficio di Sulmona, avverso la sentenza n. 600/01/07 con la quale i giudici di prime cure avevano accolto le tesi prospettate da RFI. Si ritiene che l'importo di euro 6.873,35 debba restare iscritto al Fondo Imposte fino al passaggio in giudicato della sentenza di secondo grado il cui termine lungo scadrà in data 07.02.2010.

Come detto nel bilancio 2006, in data 21 aprile 2006 l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 1 – ha notificato alla ricorrente Società avviso di rettifica e liquidazione in materia di imposta di registro n. 20021V006765000, avverso il quale in data 20 gennaio 2006 RFI ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma. In data 6 ottobre 2008 è stata depositata la sentenza n. 257/28/08 con la quale la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha accolto le tesi prospettate dalla ricorrente Società nel ricorso proposto. Si ritiene che il residuo importo (pari ad euro 12.672,99) debba restare iscritto al Fondo Imposte fino al passaggio ingiudicato della sentenza il cui termine lungo scadrà in data 22.11.2009.

Relativamente alla controversia avente ad oggetto l'avviso di accertamento n. RCE 3000178, relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1994 (Mod. 760/95), la Commissione Tributaria Regionale di Roma (Sez. n. 21) con la sentenza n. 85/21/07 – pronunciata il 17 aprile 2007 e depositata il 27 settembre 2007 – ha respinto l'Appello proposto dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, confermando la sentenza di primo grado favorevole alla Società.

In data 13 novembre 2006 è stato notificato alla Società un avviso di accertamento relativo all'anno d'imposta 2002, con il quale l'Ufficio dell'Agenzia delle Entrate di Roma 4 ha rettificato la perdita dichiarata ai fini IRPEG, recuperando un minor credito IRAP spettante pari a 1.257.054,78 euro, più relativi interessi pari ad 118.025,41 euro, irrogando la sanzione amministrativa pecuniaria di 1.257.055 euro. Tale avviso di accertamento recepisce integralmente il contenuto del Processo Verbale di Constatazione redatto dalla Guardia di Finanza in data 18 dicembre 2003. Ritenendo alcuni dei rilievi infondati la Società ha presentato in data 12 gennaio 2007 istanza di accertamento con adesione con la quale intende accogliere soltanto parzialmente la contestazione. In data 22 febbraio 2008 è stata notificata la cartella di pagamento relativa all'iscrizione a ruolo del 50% dell'imposta (oltre agli interessi maturati, ai compensi di riscossione e spese di notifica) per l'importo di euro 739.793,97. Al fine di evitare l'avvio delle procedure esecutive, nelle more del giudizio, si è provveduto a

disporre il pagamento del suddetto importo. In attesa di giudicato, il restante importo – pari a euro 1.892.341,22 – si ritiene debba restare iscritto al Fondo Imposte.

Con riferimento all'avviso di accertamento, che recepisce integralmente il contenuto del Processo Verbale di Constatazione redatto dalla Guardia di Finanza, con cui viene contestata alla Società la deducibilità, ai fini Ires ed Irap, dei canoni passivi per utilizzo marchio FS, per un importo pari a 9.182.000,00 euro; il costo delle carte di libera circolazione (CLC), per un importo pari a 15.889.182,00 euro; oneri per aggiornamento stime esercizi precedenti, per un importo pari a 783.713,16 euro; oneri per interventi a seguito di calamità naturali, per un importo pari a 2.385.140,29 euro; costi di acquisto software, per un importo pari a 1.337.724,089 euro, ritenendo i rilievi infondati, la società ha presentato in data 11 aprile 07 ricorso avverso il suddetto avviso di accertamento.

Relativamente alla controversia contro il Comune di Siena per ICI relativa alle annualità dal 1998 al 2000, si segnala che avverso la Sentenza n. 13/33/07 del 14 marzo 07, con la quale la Commissione Tributaria Regionale di Firenze (Sez. 33) ha accolto l'appello proposto dal Comune di Siena la Società ha tempestivamente presentato appello presso la Corte di Cassazione. In data 3 aprile 2008 è stata notificata la cartella di pagamento relativa all'iscrizione a ruolo del 100% dell'imposta per gli anni 98 e 99 e il 50% dell'imposta per l'anno 2000 (oltre agli interessi maturati, alle sanzioni, ai compensi di riscossione e spese di notifica) per l'importo complessivo di euro 6.843,07. Al fine di evitare l'avvio delle procedure esecutive si è provveduto a disporre il pagamento del suddetto importo. Nelle more del pronunciamento del giudizio di legittimità, il restante importo – pari a euro 8.588,28 – si ritiene debba restare iscritto al Fondo Imposte.

In data 2 gennaio e 17 dicembre 2007, il Comune di Siena ha notificato a RFI quattro avvisi di accertamento e irrogazione di sanzioni in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI) uno relativo all'annualità 2001 e tre relativi alle annualità 2002/2003/2004 per l'importo complessivo (comprensivo di sanzioni e interessi) di 32.507.26 euro. Avverso tali atti la Società ha presentato/presenterà tempestivi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente. In data 22 Novembre 2007 si è tenuta presso la Commissione Tributaria Provinciale di Siena l'udienza di trattazione al ricorso avente ad oggetto l'avviso di accertamento n. 1000222 del 27 Dicembre 2006 relativo all'annualità 2001. In data 3 aprile 2008 è stata notificata la cartella di pagamento relativa all'iscrizione a ruolo del 100% dell'imposta (oltre agli interessi maturati, ai compensi di riscossione e spese di notifica) per l'importo di euro 6.901,66. Al fine di evitare l'avvio delle procedure esecutive, nelle more del giudizio, si è provveduto a disporre il pagamento del suddetto importo. In data 10 aprile 2008 è stata, inoltre, depositata la sentenza n. 183/01/07 con la quale il Giudice di prime cure ha parzialmente accolto il ricorso presentato dalla Società ritenendo dovuta parte dell'imposta accertata. In attesa di valutare l'opportunità di proporre eventuale ricorso in appello contro la suddetta sentenza si ritiene che il restante importo – pari a euro 4.523, 44 – debba restare iscritto al fondo.

Con riferimento al ricorso presentato da Ferrovie dello Stato contro l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, per l'annullamento dell'avviso di accertamento n. 5323010105 relativo a

Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1992 (Mod. 760/93di cui si è fornito il dettaglio nella medesima sezione del Bilancio 2006 a cui si rimanda, avverso la sentenza n.2006/36/06 non è stato proposto da parte dell'Ufficio, nei termini di legge, ricorso per Cassazione; la predetta sentenza è pertanto passata in giudicato.

Con riferimento al ricorso presentato da Ferrovie dello Stato contro l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, per l'annullamento dell'avviso di accertamento n. 5323011650, relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1993 (Mod. 760/94 di cui si è fornito il dettaglio nella medesima sezione del Bilancio 2006 a cui si rimanda, Avverso la sentenza n. 87/48/02 non è stato proposto da parte dell'Ufficio, nei termini di legge, ricorso per Cassazione e, pertanto, la predetta sentenza deve ritenersi passata in giudicato.

Con riferimento agli avvisi di accertamento e irrogazione di sanzioni in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI) – relativi alle annualità 2002/2003/2004 in data 30 ottobre 2008 sono state depositate le sentenze nn. 48/02/08, 49/02/08 e 50/02/08 con le quali i Giudici di prime cure hanno parzialmente accolto i ricorsi presentati dalla Società (in data 14 Febbraio 08) ritenendo dovute parte delle imposte accertate. In attesa di valutare l'opportunità di proporre eventuale ricorso in appello delle suddette sentenze si ritiene che il relativo importo (pari ad euro 21.082,16) debba restare iscritto al fondo.

Relativamente ai ricorsi presentati contro il Comune di Villadossola, per l'annullamento degli avvisi di accertamento nn. 7975, 7976, 7977, 7978, 7991, 7992, 7993, rispettivamente per ICI 1998, 1999, 2000, acconto 2001, saldo 2001, 2002, 2003, in data 10 Gennaio 2006 è stata depositata la relativa sentenza. La Società per ora non ha ritenuto di notificare all'Ente impositore la sentenza n. 57/02/05, emessa in data 12 Novembre 2005, con la quale la Commissione Tributaria Provinciale di Verbania ha accolto i ricorsi presentati dalla Società annullando i citati avvisi di accertamento. In data 28 Febbraio 2007 alla Società è stato notificato l'Appello che il Comune di Villadossola ha proposto avverso la sentenza n. 57/02/05. Con sentenza n. 51/30/07, emessa il 19 novembre 2007 e depositata il 03 dicembre 2007 la Commissione Tributaria di Torino (Sez. n 30) ha annullato l'appello proposto dal Comune e confermato la sentenza di primo grado favorevole alla Società.

In relazione all'avviso di classamento per il frazionamento e riaccatastamento d'ufficio di unità immobiliari sedi della stazione ferroviaria di Lucca, notificato in data 17 Dicembre 2005 dall'Agenzia del territorio – Ufficio di Lucca, avverso il quale la società Ferservizi ha proposto ricorso in nome proprio e per conto di RFI la Commissione Provinciale di Lucca ha dichiarato lo stesso ricorso inammissibile e quindi il giudizio deve considerarsi estinto.

Con riferimento al contenzioso IVA relativo agli anni 1976, 1977, 1980 e 1981, in relazione al quale la Commissione Tributaria Centrale in data 20 Dicembre 2004 aveva emesso la sentenza nn. 10845, si segnala che l'Ufficio ha impugnato la sentenza (relativa all'avviso di rettifica n. 3777/81), che accoglieva parzialmente il ricorso.

In data 18 febbraio 2005 e 11 aprile 2005 erano stati presentati n. 10 ricorsi giurisdizionali presso la Commissione Tributaria Provinciale di Roma (con richiesta di sospensione giudiziale), avverso altrettante cartelle di pagamento in materia di "interessi su omesso o ritardato versamento di ritenute alla fonte" per gli anni d'imposta 1993 – 1994 – 1995 – 1996

– 2000. Con riferimento al ricorso pendente presso la Commissione Tributaria nei confronti del quale risulta ancora iscritto al Fondo Imposte il corrispondente importo (pari ad euro 145.823,62), in data 21 maggio 2008 è stata depositata la sentenza n. 169/24/08 con la quale i Giudici di prime cure hanno formalmente dichiarato la cessata la materia del contendere. Si ritiene possa procedersi al rilascio dal Fondo Imposte dell'importo su indicato.

In data 19 settembre 2006 la sezione 33 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma – riuniti 4 ricorsi – ha emesso una sentenza con la quale, prendendo atto di quanto riconosciuto anche dall'Agenzia delle Entrate e già oggetto di provvedimenti di sgravio, ha accolto le tesi prospettate dalla ricorrente. Pur in attesa del passaggio in giudicato della sentenza suddetta (che andrà a scadere in data 5.11.2007) può ritenersi estinta per l'importo di 4.905.805,52 euro.

Sempre in data 19 settembre 2006 la sezione 33 della CTP di Roma ha emesso 4 sentenze con la quale ha dichiarato cessata la materia del contendere in relazione ad altri 4 ricorsi la cui pretesa erariale corrisponde a 3.410.565,14 euro. La restante somma pari ad 145.823,62 euro è relativa ad una cartella di pagamento il cui ricorso pende ancora in giudizio.

Relativamente agli 85 atti di accertamento per violazione e irrogazione sanzione in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari anno 2000, con riferimento alle udienze di trattazione tenutesi nel corso dell'anno 2008 in merito ai ricorsi presentati in materia tasse di concessione governative sui telefoni cellulari per l'anno 2000, a seguito delle quali è stata formalmente dichiarata la cessata materia del contendere, si ritiene possa procedersi al rilascio dal Fondo Imposte del corrispondente importo di euro 3.076,47. Sempre nell'anno 2008 sono state depositate le sentenze (nn. 65/26/08, 72/26/08, 101/20/08, 36/03/08 e 102/20/08) con le quali la Commissione Tributaria Regionale ha respinto alcuni degli appelli proposti da RFI, il cui corrispondente importo pari ad euro 6.893,80 residua iscritto al Fondo Imposte. Considerato che la Società, di concerto con la competente S.O. Fiscale di capogruppo, tenuto conto degli importi oggetto di causa, ha valutato non economicamente vantaggioso proseguire il giudizio in Cassazione, si ritiene che il suddetto importo possa essere stralciato dal Fondo Imposte.

Con riferimento ai 6 atti di accertamento per violazione ed irrogazione di sanzioni in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari e radiomobili per l'anno 2001, si fa presente che, con le udienze di trattazione tenutesi il 5 febbraio 2008, i Giudici di prime cure hanno, con le sentenze nn. 55/12/08 e 56/12/08, formalmente dichiarata la cessata la materia del contendere. Si ritiene possa procedersi al rilascio dal Fondo Imposte del corrispondente importo di euro 941,22.

Con riferimento all'atto di accertamento per violazione ed irrogazione di sanzioni in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari e radiomobili per l'anno 2002 al fine di evitare l'avvio delle procedure esecutive, nelle more del giudizio, si è provveduto a disporre il pagamento dell'importo dovuto.

Per alcune controversie, peraltro di importo assai poco significativo, la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha respinto il ricorso presentato dalla Società, la quale rimane in attesa di conoscere le motivazioni della decisione avversa al fine di valutare l'opportunità di proporre eventuale appello. In relazione a tali atti, pertanto, la fattispecie non può considerarsi estinta. Inoltre, nelle more del giudizio davanti alla Commissione Tributaria Provinciale, si è

provveduto a disporre il versamento di tutti gli importi non interessati dagli atti di annullamento in via di autotutela.

In data 11 novembre 2005, il Comune di Albisola Superiore ha notificato, a questa società, tre atti di accertamento relativi agli anni 2003, 2004 e 2005, in materia di Tassa Occupazione Spazi e Aree Pubbliche (TOSAP), per omessa denuncia e omesso versamento del tributo. I predetti atti sono stati impugnati in data 09 gennaio 2006. In data 07 dicembre 2007 sono stata depositate le sentenze nn. 297/01/07, 298/01/07 e 299/01/07 con le quali i giudici della Commissione Tributaria Provinciale di Savona di prime cure hanno accolto le tesi prospettate dalla Società ricorrente.

In data 26 giugno 2007, l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Prato – ha notificato alla ricorrente Società sette avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro prot. nn. 43082 – 43083 – 43084 – 43085 – 43086 – 43088 e 43287, avverso i quali in data 09 ottobre 2007, RFI ha presentato i relativi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente, tuttora pendente. Questa Società nei termini di legge ha provveduto, ai sensi dell'art. 56, comma 1, lett. a) del DPR 26/04/1986, n. 131, al versamento corrispondente all'imposta complementare per il maggior valore accertato e relativi interessi moratori. In data 19 novembre 2008 si è tenuta l'udienza di trattazione degli stessi. Al momento non si conosce l'esito della predetta controversia pertanto l'importo di euro 34.898,49 iscritto al Fondo Imposte si ritiene debba restare accantonato.

In data 24 settembre 2007, la Provincia di Genova – ha notificato alla ricorrente Società sei atti di accertamento d'ufficio in materia di canone occupazione aree pubbliche (Cosap), nn. 13 – 14 – 15 – 16 – 17 e 18, avverso i quali in data 07 dicembre 2007, RFI ha presentato i relativi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente. In data 22 ottobre 2008 sono state depositate le sentenze n. 259/01/08, 260/01/08, 261/01/08, 262/01/08, 263/01/08 e 264/01/08 con le quali – a seguito di una recentissima sentenza della Corte Costituzionale – la Commissione Tributaria Provinciale di Genova ha dichiarato il proprio difetto di giurisdizione assegnando il termine di quattro mesi per riassumere il giudizio davanti alla competente autorità giudiziaria ordinaria. L'importo di euro 149.295,20 iscritto al Fondo Imposte si ritiene debba restare accantonato. La Società procederà a riassumere il giudizio davanti al Giudice Ordinario.

In data 11 marzo 2008, il Comune di Bologna ha notificato a RFI 2 avvisi di accertamento e irrogazione delle sanzioni in materia di "tassa smaltimento rifiuti solidi urbani" (TARSU) – uno relativo alle annualità 2002/2003/2004/2005/2006 (n. 2166) e uno relativo all'annualità 2007 (n. 2165) – per l'importo complessivo (comprensivo di sanzioni e addizionali) di euro 645.361,62. Avverso tali atti la Società ha presentato tempestivi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente. Si ritiene opportuno accantonare il suddetto importo al Fondo Imposte.

In data 01 agosto 2008, il Comune di Chiusi ha notificato alla ricorrente Società un avviso di accertamento/rettifica e invito a pagamento in materia di imposta di pubblicità (n. 154) per l'importo di euro 153,00, avverso il quale, il data 04 novembre 2008, RFI ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria competente. Si ritiene opportuno accantonare il suddetto importo al Fondo Imposte.

In data 25 agosto 2008, l'Agenzia delle Dogane – Ufficio di Napoli ha notificato alla ricorrente Società un avviso di pagamento in materia di oli minerali (n. 4/2008) per l'importo di euro 46.133,87, avverso il quale, il data 14 novembre 2008, RFI ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria competente. Si ritiene opportuno accantonare il suddetto importo al Fondo Imposte.

Con riferimento a tali contenziosi sono stati previsti accantonamenti in bilancio, per la cui quantificazione si rimanda alla Nota Integrativa dello Stato patrimoniale e del Conto economico.

D.Lgs 231/2001

In relazione all'evoluzione del contesto esterno a RFI (modifiche della normativa) e interno (cambiamenti organizzativi), l'Organismo di Vigilanza ha proceduto ad individuare le modifiche/integrazioni da apportare al Modello di Organizzazione, gestione e controllo. In particolare, è stata effettuato l'aggiornamento del Modello ai nuovi reati relativi alla salute e sicurezza sul lavoro (Legge 123/2007) e alla criminalità informatica (Legge 48/2008) introdotti nel D.Lgs. 231/2001.

Inoltre, in attuazione del Piano annuale ex D.Lgs. 231/2001, sono state eseguite attività di audit sui processi aziendali con la finalità di valutare l'adeguatezza ed il funzionamento dei controlli interni per la prevenzione dei reati di cui al citato decreto.

Le attività hanno interessato in diversa misura i principali macroprocessi considerati a rischio e hanno consentito di verificare l'adeguatezza e il funzionamento dei controlli interni rispetto ai seguenti potenziali rischi di reato ex D.Lgs. 231/2001:

- la corruzione e la concussione, ravvisate principalmente nell'attività negoziale;
- le false comunicazioni sociali (anche in forma di concorso), in termini di non corretta rappresentazione in bilancio della situazione economico-patrimoniale della Società;
- la malversazione e la truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche e indebita percezione di erogazioni a danno dello Stato, in particolare nella stima dei costi degli investimenti e nella pianificazione finalizzata al finanziamento dei progetti;
- l'omicidio colposo e lesioni personali colpose gravi o gravissime commesse a seguito di violazione delle norme antinfortunistiche, nonché sulla tutela dell'igiene e della salute sul lavoro (mancata adozione/attuazione delle misure di sicurezza).

Il monitoraggio delle azioni correttive e/o migliorative rilevanti nell'ottica dei potenziali rischi di reato di cui D.Lgs. 231/2001, curato dall'Organismo di Vigilanza, evidenzia che nel corso dell'anno 2008 sono stati conclusi n. 12 Piani di Azione e n. 7 sono in corso o da ricevere a fronte di attività eseguite anche in anni precedenti.

Le risultanze delle attività svolte hanno evidenziato un quadro di complessiva adeguatezza e funzionamento del Modello di prevenzione adottato dalla Società.

D.Lgs 196/2003

In relazione a quanto previsto dalla normativa relativa al trattamento dei dati personali effettuati con strumenti elettronici, è stato redatto il Documento Programmatico per la Sicurezza del trattamento dei dati personali.

Il provvedimento di emanazione dell'Amministratore Delegato è stato formalizzato in data 24 gennaio 2005 con Comunicazione Operativa n. 196.

Nel corso dell'anno 2008 sono state avviate attività di *audit* finalizzate alla verifica dell'osservanza, da parte dei Responsabili incaricati, del trattamento dei dati personali e degli adempimenti di legge previsti.

Informativa relativa all'articolo 2497 ter

La Società, nell'esercizio 2008, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 *ter* del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato S.p.A..

FATTORI DI RISCHIO

Attività di *Audit* e Progetto di *Risk Management*

Attività di *Audit*

Le attività di *audit* eseguite in attuazione dello specifico piano e per soddisfare le specifiche richieste del Vertice societario hanno interessato, in diversa misura, i principali macroprocessi di RFI: in particolare si è concentrata sui processi della gestione amministrativa e fiscale, negoziale e approvvigionamenti, produzione dei servizi, investimenti, manutenzione.

Le attività eseguite sono state articolate in una pluralità di interventi presso le Strutture Organizzative della Società per una visione significativa dell'architettura del sistema dei controlli interni e del loro funzionamento, ottenendo una copertura territoriale pressoché completa.

Le attività eseguite nel 2008 hanno consentito di valutare i controlli interni rispetto ai principali rischi attraverso un approccio "*risk - based*". I rischi maggiormente considerati sono quelli connessi ai processi (conformità a norme esterne e disposizioni interne, efficienza - in termini di costi, tempi e qualità - disponibilità delle risorse umane in termini qualitativi e quantitativi), i rischi di informativa gestionale e direzionale.

Nel corso del 2008 sono stati monitorati i Piani di Azione emessi dalle Direzioni centrali in qualità di *Process Owner* a fronte di aree di miglioramento emerse a seguito delle attività di *audit* eseguite nel 2008 e in anni precedenti

Sono stati completati n. 22 piani ed altri 22 sono ancora in corso.

I Piani di azione più significativi "non completati" relativi ad anni precedenti risultano in corso o sospesi a causa di una radicale riorganizzazione dei relativi processi (Istituto Sperimentale, nuovo modello di gestione dei cespiti) o di una loro ridefinizione a seguito della costituzione di nuove società (Sistemi Urbani).

Progetto di *Risk Management*

La funzione di *Risk Management* di RFI è esercitata dal Comitato Guida del Progetto *Risk Management* che si avvale del contributo operativo della Direzione *Audit* per lo sviluppo del progetto, il coordinamento delle attività di *Control Risk Self Assessment* (CRSA) ed il supporto alle Direzioni per facilitare le attività di autovalutazione.

Le attività di CRSA sono state pianificate e condotte fino a tutto il primo semestre 2008 con la finalità prevalente di mettere a punto la metodologia prescelta, basata sull'adozione di un glossario dei rischi societari, sulla definizione del modello "processi - rischi - controlli" delle Direzioni Centrali e territoriali della Società, sull'utilizzo di metriche predefinite per orientare le valutazioni soggettive dei *Process Owner* e sull'utilizzo di un sistema applicativo di supporto alla gestione del processo.

A partire da luglio 2008 è stato definito uno *standard* di relazione di CRSA con la finalità di individuare indicatori (distribuzione dei rischi per processo/categoria di rischio, esposizione al rischio inerente/controllato/residuo, efficacia dei controlli esistenti) e modalità di aggregazione e rappresentazione per fornire un'efficace informativa direzionale.

Le risultanze delle valutazioni espresse dalle Direzioni coinvolte sui principali macro-processi (Servizi di circolazione, Manutenzione, Investimenti, Risorse umane organizzazione, Amministrazione e fiscale) sono state rappresentate a livello aggregato in apposite relazioni finali di CRSA che hanno evidenziato un livello sostanzialmente basso di esposizione al rischio ~~tenendo conto dei controlli esistenti.~~

Tuttavia, con riferimento a potenziali aree di miglioramento ancora presenti, i Direttori interessati definiranno nei primi mesi del 2009 adeguati Piani di azione (di processo) finalizzati a rafforzare ulteriormente l'architettura del sistema dei controlli interni.

Valutazione sintetica del Sistema di Controllo Interno della Società

Il quadro cognitivo della Direzione *Audit* sul Sistema di Controllo Interno di RFI deriva, principalmente, dalle conoscenze acquisite direttamente mediante l'azione di *Internal Auditing* sui processi esaminati.

Nel 2008 sono state anche considerate le autovalutazioni dei rischi e dei controlli espresse nell'ambito delle attività di *Control Risk Self assessment* da parte delle Direzioni centrali (Commerciale, Manutenzione, Movimento, Investimenti, Personale e Organizzazione, Amministrazione Finanza Controllo e Patrimonio, Strategie e Pianificazione) e di un campione ristretto di Direzioni compartimentali.

Sulla base delle conoscenze di cui sopra, relativamente ai processi esaminati nel corso dell'anno, si conferma la valutazione di sostanziale adeguatezza del Sistema di Controllo Interno (SCI) al perseguimento di una buona *Governance* e al raggiungimento degli scopi societari.

Tra le leve principali del SCI va citata la profonda cultura organizzativa del *management* e la sensibilità verso i temi della sicurezza e dell'ambiente, la diffusione dei sistemi di gestione e l'utilizzo dei sistemi informatici a supporto dei processi, la comunicazione interna e la formazione.

Le politiche seguite sono state orientate al miglioramento continuo, attraverso la definizione di processi e procedure, nonché l'indicazione di regole di comportamento basate su *standard* di riferimento e misurazione dei risultati.

Nel 2008, in attuazione degli adempimenti conseguenti alla nomina del Dirigente Preposto ex Legge 262/2005, è stato avviato un piano di emissione delle procedure amministrativo contabili (PAC) e delle corrispondenti procedure gestionali sarà completato nel 2009, per i cui

dettagli si fa rimando al paragrafo relativo agli eventi dell'anno mese di Aprile della presente Relazione sulla Gestione.

RISCHI FINANZIARI

Canali di provvista

Gli strumenti finanziari del Gruppo FS, diversi dai derivati, comprendono mutui e prestiti obbligazionari e sono utilizzati per reperire le risorse necessarie agli investimenti ed allo sviluppo del Gruppo.

Nel mese di luglio 2008 il Gruppo FS, a seguito di procedura ha stipulato un contratto di prestito per un importo massimo di 800 milioni di euro con la Riunione Temporanea di Concorrenti composta da Cassa Depositi Prestiti e Dexia Crediop. La struttura del prestito ha previsto l'utilizzo progressivo del credito attraverso erogazioni su base mensile fino a febbraio 2009, un ammortamento a rata trimestrale costante a partire dal 31 marzo 2009 e scadenza finale al 29 dicembre 2009. Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate da FS per la concessione di prestiti *intercompany*, rispettivamente ad RFI e TAV, finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al "Sistema Alta Velocità / Alta Capacità" della linea TO-MI-NA.

Al 31 dicembre 2008 FS ha utilizzato il finanziamento per complessivi 550 milioni di euro ripartiti attraverso i suddetti prestiti *intercompany* tra RFI (euro 134,5 milioni) e TAV (euro 415,5 milioni). Si informa che il 2 febbraio 2009 la somma delle erogazioni mensili richieste da Ferrovie dello Stato ha raggiunto l'ammontare massimo di 800 milioni di euro.

Il prestito in oggetto è assistito da cessione del credito derivante a FS dai suddetti prestiti *intercompany* a favore della suddetta Riunione Temporanea di Concorrenti e privilegio in forma di pegno su c/c su una quota parte delle somme di volta in volta disponibili su apposito conto corrente di FS.

Strumenti derivati

Il Gruppo FS fa uso di strumenti derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate alla gestione del rischio di tasso di interesse; in particolare, l'obiettivo è la limitazione delle variazioni di flussi di cassa relativi ad operazioni di finanziamento in essere (cd. Cash Flow Hedge).

Interest Rate Swap

Gli strumenti finanziari derivati attualmente presenti in RFI si riferiscono principalmente ad operazioni di copertura delle operazioni di provvista a lungo termine necessarie al finanziamento del Programma Alta Velocità e realizzate nel corso dell'esercizio 2002 direttamente dalla società operativa TAV. La stipula di tali contratti è avvenuta, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, al fine di predefinire e stabilizzare (in un'ottica di lungo periodo) l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Capacità/Alta Velocità in misura fissa e con l'obiettivo anche di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative.

A seguito della scissione del ramo d'azienda da parte di TAV della tratta Roma-Gricignano, RFI ha ereditato un contratto di *Interest Rate Swap*, che replica il nozionale, il piano di

ammortamento e la durata dell'operazione coperta ed ha la finalità di trasformare sinteticamente debiti originariamente accesi 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 alcune 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 le 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 stanziate 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 nel 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 Dlgs 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:

ATTIVITA'		
Immobilizzazioni nette	Euro	64.520.131.254
Attivo circolante	Euro	6.214.366.061
Ratei e risconti attivi	Euro	18.080.282
Totale attività	Euro	70.752.577.597
PASSIVITA'		
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	Euro	155.078.632
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:

CONTO ECONOMICO		
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

PRICEWATERHOUSECOOPERS

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409-TER DEL CODICE CIVILE

RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2008

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409-TER DEL CODICE CIVILE

All'Azionista di
Rete Ferroviaria Italiana SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA chiuso al 31 dicembre 2008. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli amministratori della Rete Ferroviaria Italiana SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla Legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 14 marzo 2008.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2008 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società.

4 Portiamo alla Vostra attenzione i seguenti aspetti:

4.1 Gli amministratori, a seguito di quanto già delineato nei precedenti bilanci, hanno evidenziato la necessità di una costante attenzione da parte delle autorità competenti in merito ai temi del trasporto ferroviario con particolare riguardo i) alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma – Lato Servizi per il triennio 2009-2011 ii)

alla necessità da parte dello Stato di assicurare non solo la certezza delle risorse finanziarie contrattualizzate nel Contratto di Programma, ma anche la sincronia finanziaria tra lo stanziamento e l'erogazione dei contributi necessari per la realizzazione degli investimenti impegnati e da impegnare, nonché iii) al periodico adeguamento del canone di accesso all'infrastruttura nel rispetto dell'equilibrio economico sancito dal DLgs 188/2003. Gli amministratori hanno anche fornito gli aggiornamenti riguardanti i) le interlocuzioni in corso sulle suddette tematiche con i Ministeri competenti, ii) le modalità di ottenimento degli ulteriori mezzi finanziari occorrenti per il progetto Alta Velocità/Alta Capacità.

4.2 Come indicato dagli amministratori nella nota integrativa, il bilancio al 31 dicembre 2008 riflette gli effetti discendenti dalla perizia di valutazione ex articolo 2343 del Codice Civile effettuata nel 2002 nell'ambito del conferimento di Rete Ferroviaria Italiana SpA dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA; in particolare, tra l'altro, nel passivo al 31 dicembre 2008 sono iscritti i) il Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 (comprensivo della relativa integrazione effettuata in sede peritale) per 23 miliardi di Euro (23,5 miliardi di Euro al 31 dicembre 2007), il cui utilizzo a fronte degli ammortamenti e delle minusvalenze della rete Convenzionale è destinato a consentire, nell'ottica di quanto previsto dal DLgs 188 dell'8 luglio 2003, che i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria presentino un tendenziale equilibrio tra i ricavi tipici ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura, al netto appunto degli ammortamenti e ii) il Fondo oneri manutenzione ordinaria per 2,3 miliardi di Euro (2,3 miliardi di Euro al 31 dicembre 2007) destinato, nell'attuale contesto regolamentare di riferimento, a fronteggiare sia oneri manutentivi che connessi all'avvio del Sistema dell'Alta Velocità/Alta Capacità non altrimenti ristorati da contributi in conto esercizio.

Gli amministratori hanno indicato i) di avere utilizzato complessivamente il Fondo di ristrutturazione, come consentito dal DLgs 188/2003, per ammortamenti e minusvalenze per circa 0,5 miliardi di Euro (0,5 miliardi di Euro al 31 dicembre 2007), e ii) che la consistenza di questo Fondo al 31 dicembre 2008 (23 miliardi di Euro) è sufficiente a neutralizzare il costo prospettico degli ammortamenti anche in un'ottica di lungo periodo.

4.3 Come indicato nella relazione sulla gestione, sono in corso alcune indagini e procedimenti penali a fronte dei quali gli amministratori, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la società sia esposta a significative passività, non hanno ritenuto di effettuare, al riguardo, alcuno stanziamento in bilancio.

5 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori della Rete Ferroviaria Italiana SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dall'articolo 2409-ter, comma 2, lettera e), del Codice Civile. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2008.

Roma, 21 aprile 2009

PricewaterhouseCoopers SpA

Luciano Festa
(Revisore contabile)

BILANCIO CONSUNTIVO

PAGINA BIANCA

PROSPETTI CONTABILI

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2008	31.12.2007	Differenze
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)			
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	27.562.497	27.546.296	16.201
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	197.739.687	197.313.144	426.543
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	822.176.380	729.254.806	92.921.574
7) Altre	88.663.544	89.897.130	(1.233.586)
Totale I	1.136.142.108	1.044.011.376	92.130.732
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni e fabbricati	51.543.855.907	52.768.969.374	(1.225.113.467)
2) Impianti e macchinario	136.116.793	124.102.965	12.013.828
3) Attrezzature industriali e commerciali	172.362.596	157.883.357	14.479.239
4) Altri beni	115.714.491	97.236.906	18.477.585
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	4.903.176.525	4.434.614.470	468.562.055
Totale II	56.871.226.312	57.582.807.072	(711.580.760)
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1) Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	3.014.921.247	3.188.253.548	(173.332.301)
b) Imprese collegate	96.741.856	97.255.597	(513.741)
d) Altre imprese	48.987.362	49.272.031	(284.669)
Totale 1)	3.160.650.465	3.334.781.176	(174.130.711)
2) Crediti:			
a) verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	130.385.930	136.127.392	(5.741.462)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.269.780.794	387.775.042	882.005.752
	1.400.166.724	523.902.434	876.264.290
d) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	122.900.522	122.100.455	800.067
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.829.045.123	1.948.838.618	(119.793.495)
	1.951.945.645	2.070.939.073	(118.993.428)
Totale 2)	3.352.112.369	2.594.841.507	757.270.862
Totale III	6.512.762.834	5.929.622.683	583.140.151
Totale B) Immobilizzazioni	**64.520.131.254**	**64.556.441.131**	**(36.309.877)**
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	140.344.695	143.147.096	(2.802.401)
3) Lavori in corso su ordinazione	33.975.951	33.975.951	0
5) Acconti	169.214	169.214	0
6) Cespiti radiati da alienare	628	24.761	(24.133)
Totale I	174.490.488	177.317.022	(2.826.534)

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2008	31.12.2007	Differenze
II. CREDITI			
1) Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	267.356.771	270.527.009	(3.170.238)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	6.251.365	13.020.689	(6.769.324)
	273.608.136	283.547.698	(9.939.562)
2) Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	32.922.147	45.430.226	(12.508.079)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	508.587.681	486.777.882	21.809.799
	541.509.828	532.208.108	9.301.720
3) Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.517.179	2.508.710	8.469
4) Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.080.489.362	1.259.316.050	(178.826.688)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	630.727.031	313.283.200	317.443.831
	1.711.216.393	1.572.599.250	138.617.143
4 b Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.029.885	2.142.229	(112.344)
5) Verso altri			
a) altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	453.616.488	387.665.493	65.950.995
b) altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.837.147.273	1.941.714.010	(104.566.737)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	103.067	103.067	0
	1.837.250.340	1.941.817.077	(104.566.737)
Totale 5)	2.290.866.828	2.329.482.570	(38.615.742)
Totale II	4.821.748.249	4.722.488.565	99.259.684
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1) Depositi bancari e postali	2.116.110	2.054.869	61.241
2) Assegni	34.631	10.349	24.282
3) Denaro e valori in cassa	628.765	1.082.605	(453.840)
4) Conti correnti di tesoreria	1.215.347.818	2.165.967.834	(950.620.016)
Totale IV	1.218.127.324	2.169.115.657	(950.988.333)
Totale C) Attivo circolante	**6.214.366.061**	**7.068.921.244**	**(854.555.183)**
D RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	18.080.282	19.269.467	(1.189.185)
Totale D) Ratei e risconti	**18.080.282**	**19.269.467**	**(1.189.185)**
TOTALE ATTIVO	**70.752.577.597**	**71.644.631.842**	**(892.054.245)**

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2008	31.12.2007	Differenze
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	32.341.275.131	32.853.697.107	(512.421.976)
II. RISERVA DA SOPRAPPREZZO DELLE AZIONI	0	0	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE			
1. Variazione 2002 D.M. 4 febbraio 2003 valutazione definitiva patrimoniale	887.352.096	887.352.096	0
IV. RISERVA LEGALE	1.041.323	197.160	844.163
V. RISERVE STATUTARIE	0	0	0
VI. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGL	0	0	0
VII. ALTRE RISERVE			
1. Riserva straordinaria	0	0	0
2. Versamenti in conto futuri aumenti di capitale	0	0	0
3. Versamenti in conto capitale	0	0	0
4. Riserva da utili su cambi	0	0	0
Totale VII	0	0	0
VIII UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	(193.250.913)	(193.250.913)	0
IX UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	38.926.728	16.883.258	22.043.470
Totale A) Patrimonio netto	**33.075.344.365**	**33.564.878.708**	**(489.534.343)**
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
2) Per imposte, anche differite	20.381.396	20.546.040	(164.644)
4) Fondo ristrutturazione ex Lege n.448/1998	19.277.049.012	19.277.049.012	0
5) Integrazione fondo di ristrutturazione ex Lege n.448/199	3.700.488.854	4.195.847.744	(495.358.890)
6) Fondo per manutenzione ordinaria	2.323.000.000	2.323.000.000	0
7) Altri	1.117.268.229	1.261.829.425	(144.561.196)
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**26.438.187.491**	**27.078.272.221**	**(640.084.730)**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**1.078.017.165**	**1.117.508.043**	**(39.490.878)**
D) DEBITI			
3) Debiti verso soci per finanziamenti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	208.224.002	69.951.976	138.272.026
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.424.596.100	1.164.685.968	259.910.132
	1.632.820.102	1.234.637.944	398.182.158
4) Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	49.131.931	102.248.071	(53.116.140)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.166.799.263	1.215.931.194	(49.131.931)
	1.215.931.194	1.318.179.265	(102.248.071)
5) Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	0	0	0

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2008	31.12.2007	Differenze
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.200.420.749	2.900.397.743	(699.976.994)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.895.262.786	1.258.425.594	636.837.192
	4.095.683.535	4.158.823.337	(63.139.802)
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.944.920.004	1.869.061.638	75.858.366
- esigibili oltre l'esercizio successivo	19.959.083	12.416.513	7.542.570
	1.964.879.087	1.881.478.151	83.400.936
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	137.478.481	142.270.757	(4.792.276)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.555.283	0	1.555.283
	139.033.764	142.270.757	(3.236.993)
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	13.022.290	1.170.455	11.851.835
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	13.022.290	1.170.455	11.851.835
11) Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	12.905.808	17.666.952	(4.761.144)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	950.302	948.957	1.345
	13.856.110	18.615.909	(4.759.799)
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	46.250.485	55.247.244	(8.996.759)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	46.250.485	55.247.244	(8.996.759)
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	143.700.707	144.890.842	(1.190.135)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	90.379.611	96.404.941	(6.025.330)
	234.080.318	241.295.783	(7.215.465)
14) Altri debiti			
a) verso altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	368.343.169	367.023.189	1.319.980
- esigibili oltre l'esercizio successivo	793.456	13.004	780.452
	369.136.625	367.036.193	2.100.432
b) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	279.780.519	311.663.974	(31.883.455)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.475.915	1.963.701	(487.786)
	281.256.434	313.627.675	(32.371.241)
Totale 14)	650.393.059	680.663.868	(30.270.809)
Totale D) Debiti	**10.005.949.944**	**9.732.382.713**	**273.567.231**
E) RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	155.078.632	151.590.157	3.488.475
Totale E) Ratei e risconti	**155.078.632**	**151.590.157**	**3.488.475**
TOTALE PASSIVO	**70.752.577.597**	**71.644.631.842**	**(892.054.245)**

(importi in euro)

CONTI D'ORDINE	31.12.2008	31.12.2007	Differenze
1. RISCHI			
1.1 Fidejussioni			
- a favore di altri	97.027.422	55.051.462	41.975.960
	97.027.422	55.051.462	41.975.960
1.2 Avalli			
- a favore di altre imprese consociate	0	5.164.569	(5.164.569)
	0	5.164.569	(5.164.569)
1.3 Altre garanzie personali			
- a favore di imprese controllate	1.928.878.794	1.986.937.787	(58.058.993)
	1.928.878.794	1.986.937.787	(58.058.993)
Totale 1	2.025.906.216	2.047.153.818	(21.247.602)
2. IMPEGNI			
2.2 Altri impegni	72.997		72.997
Totale 2	72.997	0	72.997
3. BENI DI TERZI IN CONSEGNA			
3.3 Altri beni di terzi	220.728	220.728	0
Totale 3	220.728	220.728	0
4. ALTRI CONTI D'ORDINE			
4.1 Fonti di finanziamento per aumento di capitale sociale e contributi diversi per investimenti da realizzare			
4.1.1 Somme da ricevere dallo Stato e dalla UE	27.293.367.000	28.311.262.000	(1.017.895.000)
4.1.2 Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	4.356.636.000	4.846.184.000	(489.548.000)
4.1.3 Somme da ricevere dalla Capogruppo	250.000.000	427.380.826	(177.380.826)
Totale 4	31.900.003.000	33.584.826.826	(1.684.823.826)
TOTALE CONTI D'ORDINE	**33.926.202.941**	**35.632.201.371**	**(1.705.998.430)**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2008	2007	Differenze
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) prodotti del traffico viaggiatori - marittimo	20.676.709	19.855.513	821.196
b) pedaggio e prestazioni infrastrutturali	1.119.556.126	1.050.311.167	69.244.959
c) altri ricavi delle vendite e prestazioni	139.363.741	147.108.120	(7.744.379)
Totale 1)	1.279.596.576	1.217.274.800	62.321.776
4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTE	431.716.717	396.987.182	34.729.535
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio	1.086.474.649	1.154.093.124	(67.618.475)
- Contratto di Programma	1.086.348.427	1.154.093.124	(67.744.697)
- Altri	126.222	0	126.222
b) utilizzo integrazione fondo di ristrutturazione	448.197.268	464.201.731	(16.004.463)
c) altri	703.360.181	605.590.746	97.769.435
Totale 5)	2.238.032.098	2.223.885.601	14.146.497
Totale A) Valore della produzione	**3.949.345.391**	**3.838.147.583**	**111.197.808**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E DI M	936.673.582	801.807.569	134.866.013
7) PER SERVIZI	705.085.002	710.483.755	(5.398.753)
8) PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI	38.222.364	39.805.096	(1.582.732)
9) PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	1.195.429.695	1.176.715.338	18.714.357
b) oneri sociali	301.407.988	278.385.043	23.022.945
c) trattamento di fine rapporto	112.137.791	116.207.324	(4.069.533)
e) altri costi	1.794.373	18.746.910	(16.952.537)
Totale 9)	1.610.769.847	1.590.054.615	20.715.232
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	3.828.569	4.019.895	(191.326)
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	463.041.889	482.258.364	(19.216.475)
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	11.819.873	10.735.096	1.084.777
Totale 10)	478.690.331	497.013.355	(18.323.024)

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2008	2007	Differenze
11) VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	(1.558.291)	(2.270.661)	712.370
12) ACCANTONAMENTI PER RISCHI	238.335.770	284.732.663	(46.396.893)
13) ALTRI ACCANTONAMENTI	1.999.884	16.358.460	(14.358.576)
14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE	60.365.030	75.379.992	(15.014.962)
Totale B) Costi della produzione	**4.068.583.519**	**4.013.364.844**	**55.218.675**
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	**(119.238.128)**	**(175.217.261)**	**55.979.133**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15) PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
- in imprese controllate	0	0	0
Totale 15)	0	0	0
16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da altri	306.924	179.154	127.770
totale a)	306.924	179.154	127.770
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate		7.710	(7.710)
- da imprese collegate		0	0
- da contollanti	22.016.117	10.597.838	11.418.279
- da altri	5.988.287	7.447.217	(1.458.930)
totale d)	28.004.404	18.052.765	9.951.639
Totale 16)	28.311.328	18.231.919	10.079.409
17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
- verso imprese controllate		14	(14)
- verso imprese collegate		0	0
- verso controllanti	964.022	3.017.960	(2.053.938)
- verso altri	26.782.090	23.383.038	3.399.052
Totale 17)	27.746.112	26.401.012	1.345.100
17 bis) UTILI E (PERDITE) SU CAMBI	146.134	(29.979)	176.113
Totale C) Proventi e oneri finanziari	**711.350**	**(8.199.072)**	**8.910.422**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2008	2007	Differenze
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18) RIVALUTAZIONI			
Totale 18)	0	0	0
19) SVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	2.275.135	150.904	2.124.231
Totale 19)	2.275.135	150.904	2.124.231
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	**(2.275.135)**	**(150.904)**	**(2.124.231)**
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) PROVENTI STRAORDINARI			
a) plusvalenze da alienazioni	700.239	1.351.702	(651.463)
b) contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)		0	0
c) sopravvenienze attive	222.838.295	270.536.984	(47.698.689)
d) utilizzo fondo integrazione ex Lege n.448/1998	12.161.621	3.497.419	8.664.202
e) altri proventi	9.467.220	23.563.942	(14.096.722)
Totale 20)	245.167.375	298.950.047	(53.782.672)
21) ONERI STRAORDINARI			
a) minusvalenze da alienazioni	12.161.621	3.511.446	8.650.175
b) imposte relative ad esercizi precedenti	4.308.401	4.262.550	45.851
c) oneri per esodi anticipati	0	0	0
d) sopravvenienze passive	37.160.277	57.439.905	(20.279.628)
e) altri oneri	4.828.435	1.321.527	3.506.908
Totale 21)	58.458.734	66.535.428	(8.076.694)
Totale E) Proventi e oneri straordinari	**186.708.641**	**232.414.619**	**(45.705.978)**
Risultato prima delle imposte (A-B+ /-C+ /-D+ /-E)	**65.906.728**	**48.847.382**	**17.059.346**
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE			
a) imposte correnti	26.980.000	31.964.124	(4.984.124)
b) imposte differite e anticipate	0	0	0
Totale 22)	26.980.000	31.964.124	(4.984.124)
Utile (perdita) dell'esercizio	**38.926.728**	**16.883.258**	**22.043.470**

PAGINA BIANCA

NOTA INTEGRATIVA

SEZIONE 1

Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 è costituito da: Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto finanziario.
Non si è proceduto alla redazione di un bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto al 3°comma dell'art. 27 del D.Lgs. 127/1991, in quanto tale bilancio verrà redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1.
Per quanto riguarda l'attività della società ed i fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rinvia alla Relazione sulla Gestione. Ad essa si rinvia anche per le informazioni di dettaglio sui rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte al controllo di queste ultime, altre parti correlate e collegate di controllate, nonché sui rapporti con la società che esercita l'attività di direzione e coordinamento e con le altre società che vi sono soggette.
I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.
Si informa che la società PricewaterhouseCoopers S.p.A. esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 bis Codice civile.
Si informa, inoltre, che la società è soggetta alla direzione e coordinamento della controllante diretta Ferrovie dello Stato S.p.A.

SEZIONE 2

Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

Il bilancio di esercizio è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali ed, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IFRS), senza adottare alcuna deroga.

Le diverse classificazioni operate al 31 dicembre 2008 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dei periodi di raffronto ai sensi dell'art. 2423 ter, comma 5, Codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi dei periodi di confronto.

Nel corso del 2008 non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui all'art. 2423, comma 4, Codice civile.

I criteri di valutazione sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio precedente ed a quelli adottati dalla Capogruppo, con eccezione, con riferimento ai criteri adottati dalla Capogruppo, dei criteri di valutazione applicati per le immobilizzazioni materiali ed immateriali come di seguito riportato.

Immobilizzazioni materiali e immateriali

Le immobilizzazioni materiali ed immateriali al 31 dicembre 2008 sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e sono esposte in bilancio al netto del fondo ammortamento al 31 dicembre 2008 calcolato fino al 31 dicembre 2005 sulla base di ammortamento a quote costanti in funzione della residua possibilità di utilizzo del bene ed a partire dal 31 dicembre 2006 sulla base di un ammortamento a quote variabili in base ai volumi di produzione sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione.

Il criterio di ammortamento a quote variabili ha titolo nel disposto dell'articolo 1, comma 87, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Legge Finanziaria per il 2006) che recita: *"Il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa nonché, per il periodo di durata dell'investimento e secondo il medesimo profilo di ammortamento dei costi diretti, degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura medesima, è ammortizzato con il metodo "a quote variabili in base ai volumi di produzione", sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nell'ipotesi di preesercizio, l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del preesercizio. Ai fini fiscali, le quote di ammortamento sono determinate con il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86".*

La suddetta Legge, pertanto, ha stabilito che:

1) l'ammortamento dell'infrastruttura ferroviaria, dal punto di vista civilistico e fiscale, è effettuato con un criterio a quote variabili in base ai volumi di produzione;

2) gli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura lungo l'intera durata della Concessione sono una componente del costo complessivo dell'investimento ammortizzabile.

Nell'applicazione di tale metodo l'articolo 1, comma 87, della Legge n. 266/2005, prevede che oggetto di ammortamento non è il costo dei singoli cespiti costituenti l'infrastruttura ferroviaria bensì "*il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura*" medesima. Non si tratta, pertanto, di un ammortamento "economico-tecnico" da calcolarsi in funzione del deperimento dei singoli cespiti, ma, piuttosto, di un ammortamento dell'investimento complessivo.

Poiché il costo da ammortizzare non è già il costo del singolo cespite, bensì il costo complessivo dell'investimento, deve prescindersi dal momento in cui il costo è sostenuto per fare riferimento invece, ai fini del calcolo degli ammortamenti, al costo dell'investimento "a vita intera", cioè al costo previsto lungo l'intera durata del progetto che la stessa norma indica nella durata della Concessione.

Il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti e non ancora ammortizzati e di quelli da sostenere al netto dei contributi in conto impianti coerentemente con la capacità di produzione degli investimenti stessi lungo la durata della Concessione, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

La Concessione pubblica rilasciata a RFI S.p.A. con Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione (oggi Ministro delle Infrastrutture) numero 138T del 31 ottobre 2000 – in forza della quale RFI svolge le funzioni di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale – non ha ad oggetto beni gratuitamente devolvibili alla relativa scadenza; infatti, in forza dell'articolo 43 della Legge 23 dicembre 1998, n. 448, i beni immobili che risultano iscritti nel Bilancio della Ferrovie dello Stato S.p.A. (oggi RFI S.p.A.) – al 31 dicembre 1997, quale è stato certificato dalla società di revisione ed approvato dall'assemblea dei soci, devono intendersi acquisiti, attribuiti e devoluti a titolo di piena proprietà.

In relazione alla suddetta norma (Legge Finanziaria per il 2006) le immobilizzazioni materiali e immateriali che compongono l'infrastruttura ferroviaria sono, a tale fine, articolate in 7 direttrici separando la Rete AV/AC e la Rete Convenzionale (fondamentale e complementare) come da Decreto del Ministero dei Trasporti del 18 agosto 2006 (G.U. n°227 del 29.09.2006) recante "Aggiornamento del canone di utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale" secondo la seguente ripartizione:

- ✓ Rete AV/AC;
- ✓ Rete Convenzionale - rete fondamentale Trasversale padana e transiti internazionali;
- ✓ Rete Convenzionale - rete fondamentale Tirrenica Nord ed affluenze;
- ✓ Rete Convenzionale - rete fondamentale Dorsale ed affluenze;
- ✓ Rete Convenzionale - rete fondamentale Tirrenica Sud;
- ✓ Rete Convenzionale - rete fondamentale Adriatica e trasversali appenniniche;
- ✓ Rete Convenzionale - rete complementare, considerata come un'unica direttrice comprendente tutte le porzioni della rete che non fanno parte della rete fondamentale.

La rete AV/AC potrà a sua volta essere articolata in ulteriori direttrici e le direttrici della rete convenzionale potranno subire modifiche in conseguenza degli aggiornamenti del decreto del Pedaggio.

Per l'adozione del metodo di ammortamento introdotto dalla norma "*a quote variabili in base ai volumi di produzione», sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totali previste durante il periodo di concessione*" l'unità di prodotto è individuata nel "treno*km" sia per la Rete AV/AC sia per la Rete Convenzionale: il treno*km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressi in milioni/anno.

Per ogni direttrice la Società utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, cui il Bilancio di esercizio è riferito, il numero dei treni*km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della Società.

A partire dal Bilancio d'esercizio 2006, per ogni direttrice la Società effettua la previsione dei treni*km che saranno venduti a partire dall'anno successivo a quello cui il Bilancio d'esercizio è riferito fino all'ultimo anno di vita della Concessione, su base di stima fino ad un massimo di dieci anni successivi a quello del Bilancio di riferimento e con un profilo costante, rispetto ai livelli del decimo anno, dall'undicesimo anno fino all'ultimo anno di vita della Concessione.

Per l'esercizio 2008 il volume di treni*km è indicato nella tabella che segue:

(valori in milioni)

DIRETTRICE	Volumi treni*km anno 2008 Consuntivi	Volumi treno*km dal 2008 al 2060
Alta Capicità Alta Velocità	**2,37**	1.583
Trasversale padana e transiti internazionali	**59,2**	3.257
Tirrenica Nord ed affluenze	**43,8**	2.336
Dorsale ed affluenze	**93,7**	4.919
Tirrenico Sud	**15,5**	897
Adriatica e trasversali appenniniche	**28,8**	1.627
Rete Complementare	**93,6**	5.194
Totale	**337**	**19.810**

Per ogni direttrice la percentuale di utilizzo nell'esercizio, ai sensi dell'articolo 1 comma 87, è determinata dal rapporto tra i treni*km effettivamente venduti nell'esercizio ed i treni*km previsti dall'anno successivo di redazione dello stesso Bilancio di esercizio fino al termine della Concessione, sommati a quelli effettivamente venduti nell'anno e pari per l'esercizio 2008 ai seguenti valori:

Direttrice	Indicatore di produzione
Rete AV/AC	0,15%
Rete Convenzionale – rete fondamentale	
Traversale padana e transiti internazionali	1,82%
Tirrenica Nord e affluenze	1,87%
Dorsale ed affluenze	1,90%
Tirrenico Sud	1,73%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,77%
Rete Convenzionale – rete complementare	
Rete complementare	1,80%

Il costo complessivo degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria della rete convenzionale oggetto di ammortamento è composto:

1. dal valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, costituenti l'Infrastruttura ferroviaria risultanti dal Bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2005, al netto:
   - dei contributi in conto impianti ottenuti alla stessa data;
   - del relativo fondo di ammortamento alla stessa data;

   escluse le immobilizzazioni in corso per investimenti che ancora non concorrano alla produzione complessiva;
2. dal costo complessivo degli investimenti entrati in esercizio nell'anno 2006, nell'anno 2007 e nell'anno 2008 al netto dei contributi in conto impianti e delle dismissioni effettuate nel periodo;
3. dalle spese incrementative che concorrono alla produzione complessivamente prevista e di quella relativa ai rinnovi dell'Infrastruttura ferroviaria esistente effettuate nell'esercizio 2006, 2007, 2008 non ancora entrate in esercizio e pertanto non ritentanti nel precedente punto 2, e previste da effettuare lungo l'intera durata della Concessione, al netto dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti che garantiscono il mantenimento dei livelli di produzione totali stimati lungo la vita della Concessione; la stima delle spese incrementative e dei rinnovi previste da effettuare lungo la durata della Concessione è stata posta pari a quelle medie effettivamente sostenute e contabilizzate negli ultimi 5 anni, compreso l'esercizio 2008, dalla Società per tali attività;
4. dagli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura, sostenuti nell'esercizio 2006, 2007 e 2008 e previsti da sostenere lungo l'intera durata della Concessione, relativi alla realizzazione degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria, comprensivi degli

oneri relativi a eventuali contratti di copertura, al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti.

Gli importi di cui ai precedenti punti si intendono al netto dei relativi fondi al 31 dicembre 2007.

I volumi di produzione stimati per la Rete AV/AC, a partire dal 2008 e fino al termine della Concessione sono, coerentemente, quelli relativi all'intero Asse Torino-Milano-Napoli, secondo una curva previsionale, contenuta del *Dossier* di Valutazione aggiornato approvato a luglio 2008 dal Consiglio di Amministrazione della Società, che tiene conto del fatto che nei primi anni di utilizzo di tale Rete AV/AC (2007-2012) non è operativo l'intero sistema. Tale curva previsionale, in coerenza con quanto già descritto per le direttrici della rete convenzionale, è stata stimata nei primi dieci anni a partire dal presente esercizio, e mantenuta costante ai livelli stimati nel decimo anno dall'undicesimo anno fino al termine della Concessione

Il costo complessivo degli investimenti da ammortizzare, afferenti la Rete AV/AC, è dato dai costi sostenuti fino a tutto l'esercizio 2008, di quelli da sostenere relativamente ai costi di realizzazione delle opere, alle spese incrementative, ai rinnovi ed agli oneri connessi ai finanziamenti contratti e da contrarre per la realizzazione degli investimenti stessi lungo la durata della concessione al netto dei contributi conto impianti ricevuti e attesi. Per la previsione delle spese incrementative e dei rinnovi lungo la vita della Concessione è stata utilizzata la valutazione a tale titolo effettuata ed inserita all'interno del dossier di valutazione sopra citato.

Il principio enunciato dall'articolo 1 comma 87, nell'introdurre il criterio di ammortamento in base ai volumi di produzione, stabilisce che i volumi di produzione sono quelli che l'infrastruttura sviluppa lungo il periodo di durata della Concessione.

Viene quindi posto, ai fini del calcolo dell'ammortamento, un orizzonte "temporale" nell'utilizzo dell'infrastruttura.

La previsione di tale orizzonte temporale comporta la necessità di determinare il presumibile valore dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione; presumibile valore che, in quanto tale, non deve essere oggetto di ammortamento durante il periodo di Concessione.

Il valore residuo dell'infrastruttura è dato dall'insieme dei seguenti valori:

a. costo originario dei terreni iscritti in bilancio al 31 dicembre 2005, incrementato del valore dei sedimi ricompreso nel valore dei fabbricati e di quelli acquisiti nel corso dell'anno 2006, 2007 e 2008 relativamente ad investimenti entrati in funzione nei predetti anni che, in quanto non soggetti a deperimento e consumo, non vengono ammortizzati lungo la vita della Concessione;

b. valore delle immobilizzazioni materiali al 31 dicembre 2005 e di quelle entrate in funzione nell'anno 2006, 2007 e 2008 che hanno vita tecnico-economica residua superiore a quella di termine della concessione; tale valore è definito come:

- differenza tra il Valore netto contabile al 31 dicembre 2005 e il valore del deperimento tecnico-economico dal 2006 al 2060, valutato attraverso l'applicazione al costo originario dell'aliquota corrispondente alla vita tecnico-economica, per quanto attiene alle immobilizzazioni materiali già in esercizio all'1 gennaio 2006;
- differenza tra il costo di acquisto o di costruzione interna delle immobilizzazioni materiali e il valore del deperimento tecnico-economico dal 2006/07 al 2060, valutato attraverso l'applicazione al costo di acquisto o di costruzione interna dell'aliquota corrispondente alla vita tecnico-economica, per quanto attiene alle immobilizzazioni materiali entrate in funzione negli anni 2006, 2007 e 2008 al netto dei contributi in conto impianti.

Il costo complessivo degli investimenti di ogni direttrice oggetto di ammortamento è determinato dalla differenza tra la somma dei costi di cui ai precedenti punti da 1 a 4 ed il valore residuo dell'infrastruttura al 2060.

Si precisa che il valore residuo viene ricalcolato ogni anno per tener conto degli incrementi e decrementi del perimetro dei cespiti afferenti l'infrastruttura ferroviaria.

Considerato che le spese per gli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria e le spese incrementative e quelle relative ai rinnovi – previste (da sostenere) lungo la vita della Concessione (fino al 2060) con riferimento sia alla Rete Convenzionale sia alla Rete AV/AC – sono finanziate dallo Stato mediante la concessione di contributi in conto impianti, le stesse non hanno impatto sul costo complessivo delle immobilizzazioni materiali e immateriali ai fini della determinazione delle quote di ammortamento civilistico.

Al riguardo, infatti:

- l'articolo 1, comma 86, della Legge n. 266/2005 (Finanziaria per il 2006) stabilisce che "*Il finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per manutenzione straordinaria, avviene, a partire dalle somme erogate dal 1° gennaio 2006, a titolo di contributo in conto impianti*";
- l'articolo 1, comma 84, della stessa Legge n. 266/2005 [come sostituito dall'articolo 1, comma 975, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Finanziaria per il 2007)], richiamato dal suddetto comma 86, stabilisce che sono effettuati a titolo di contributi in conto impianti i finanziamenti concessi sia *per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli* sia *a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale (convenzionale) dell'infrastruttura ferroviaria.*

Annualmente, in occasione della redazione del Bilancio d'esercizio, la Società provvede ad aggiornare la previsione del costo complessivo dell'investimento ammortizzabile imputabile a ciascuna direttrice ed i corrispondenti volumi complessivi di produzione, tenendo anche conto dei nuovi investimenti entrati in esercizio nel corso dell'anno cui il Bilancio d'esercizio è riferito, al netto dei relativi contributi pubblici in conto impianti ottenuti e degli ammortamenti effettuati e di eventuali cessioni o dismissioni.

Ai fini fiscali, le quote di ammortamento annue del costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria sono determinate con Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, in coerenza con le quote di ammortamento annuo come determinate, in conformità a quanto previsto, ai fini civilistici, dall'articolo 1, comma 87, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266, secondo i criteri sopra indicati, integrati da quanto previsto dall'articolo 1, comma 86, della stessa Legge n. 266/2005 nella parte in cui stabilisce che i contributi in conto impianti da parte dello Stato si considerano fiscalmente irrilevanti e, quindi, non riducono il valore fiscale del bene.

Il Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze è stato emanato in data 23 luglio 2007 ed è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 233 del 6 ottobre 2007.

L'articolo 1 del Decreto, nel fornire valenza fiscale agli ammortamenti civilistici determinati ed iscritti nei relativi Bilanci della Società, stabilisce altresì che i finanziamenti effettuati dallo Stato a titolo di contributi in conto impianti si considerano fiscalmente irrilevanti e, quindi, non riducono il valore fiscale del bene finanziato, consentendo così alla Società di integrare fiscalmente, mediante apposite variazioni extracontabili, le quote di ammortamento annue stanziate a conto economico, per la parte di esse riferibile ai contributi in conto impianti.

In coerenza con quanto sopra, l'integrazione delle quote di ammortamento annue civilistiche riferite ai beni finanziati con contributi in conto impianti da parte dello Stato è calcolata considerando nel costo complessivo ammortizzabile degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria:

- per quanto riguarda la Rete Convenzionale, il valore indicato nei precedenti punti da 1 a 4, al lordo dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti,
- per quanto riguarda la Rete AV/AC, i costi sostenuti fino a tutto l'esercizio 2008, quelli da sostenere relativamente ai costi di realizzazione delle opere, le spese incrementative, i rinnovi e gli oneri connessi ai finanziamenti contratti e da contrarre per la realizzazione degli investimenti stessi lungo la durata della concessione, al lordo dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti.

Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa che vengono capitalizzate.

La società non dispone di beni in leasing finanziario.

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni

Sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato ove necessario per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi ed oneri.

Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Rimanenze

Le giacenze di magazzino, costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione e per gli interventi di potenziamento e rinnovo dell'infrastruttura, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Al passivo è iscritto un fondo cautelativo a fronte delle presumibili perdite di valore del materiale a lenta movimentazione nel loro complesso.

Le rimanenze sono iscritte al netto del fondo svalutazione.

I cespiti radiati da alienare sono iscritti al minore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo di svalutazione portato a diretta diminuzione degli stessi.

I debiti sono esposti al loro valore nominale.

I debiti per ferie maturate e non godute dal personale alla chiusura dell'esercizio riflettono una stima di quanto da erogarsi a titolo di emolumenti ed oneri riflessi nel periodo di godimento delle ferie.

Si segnala, infine, che la classificazione temporale dei crediti e debiti (entro e oltre l'esercizio) fa riferimento al 31 dicembre 2009.

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale; quelle in valuta dei Paesi non aderenti all'Euro sono adeguate al cambio al 31 dicembre 2008.

Ratei e risconti attivi e passivi

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza. In particolare il Fondo rischi per contenzioso giudiziale ed il fondo rischi per contenzioso

stragiudiziale accolgono rispettivamente gli accantonamenti sui contenziosi in essere per appalti ed opere civili e gli accantonamenti relativi a quota parte delle riserve richieste dagli appaltatori in merito ai lavori in corso sulla rete tradizionale ed AV/AC, per le quali non risultano procedimenti giudiziali. Gli importi accantonati sono considerati al netto della quota capitalizzabile; tale quota è stimata sulla base di specifiche analisi effettuate dai referenti di progetto sui contenziosi più rilevanti, ed è applicata a tutti i contenziosi della medesima fattispecie.

Fondo imposte

Il fondo per imposte accoglie gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Fondo di ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n. 448 e relativo fondo integrativo

Il Fondo di ristrutturazione fu costituito, per la rete Convenzionale in applicazione dell'art. 43, comma 5, della Legge 448/1998 e, fino al 31 dicembre 2001, è stato utilizzato, previa autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura Convenzionale e di altri oneri di ristrutturazione.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI. Lo stesso è stato utilizzato dall'esercizio 2002 al 2008 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti relativi alla rete Convenzionale.

Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art.5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art.15 del D.Lgs 8/7/03 n.188 che dispone: *"i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro";*
- all'attuale definizione tariffaria concepita "*ex lege*" come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di recuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, tali fondi sono destinati e sufficienti anche in un'ottica di lungo periodo, a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile.

Fondo oneri per manutenzione ordinaria

Il fondo oneri di manutenzione ordinaria ed interessi intercalari è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali.

In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione dell'infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio; mentre, per la parte relativa agli interessi intercalari, era destinato a far fronte alla copertura degli interessi (cosiddetti intercalari) da erogare a TAV nel periodo di costruzione dell'AV/AC.

In proposito, si ricorda che:

- per l'esercizio 2003, la Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge finanziaria 2003) ha previsto che non venissero erogati contributi in conto esercizio;
- con Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 "interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" (convertito in data 29 luglio 2004) all'art. 1, comma 6, è stata disposta la riduzione dell'autorizzazione di spesa per 75 milioni di euro relativa al cap. 1541 "somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato S.p.A. o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'Infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via nave tra terminali ferroviari" (tab. 1);
- con legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005), l'art. 1, comma 299, è stata disposta un'ulteriore riduzione di 90 milioni di euro relativamente al cap. 1541 per l'esercizio 2005;
- l'evoluzione del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC unitamente al disposto dell'articolo 1 comma 87 della citata legge 266/2005 nella parte in cui stabilisce che gli oneri finanziari connessi a prestiti contratti per realizzare l'infrastruttura ferroviaria sono compresi nel costo dell'investimento e pertanto capitalizzabili a diretto incremento dell'investimento ammortizzabile determinando il cessare di possibili impatti sul Conto Economico della Società degli oneri finanziari hanno comportato già dall'anno 2006 la riclassifica della quota del fondo relativa agli interessi intercalari pari a 1.920.192 mila euro nel fondo Integrativo *ex Lege* 448/98;
- l'evoluzione continua del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC non può far escludere che in futuro potranno essere sostenuti altri oneri comunque connessi all'avvio delle linee AV/AC (quali ad esempio gli oneri manutentivi) e pertanto non si può escludere l'utilizzo del fondo anche a tale titolo.

Altri fondi

Accolgono stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare oneri e rischi di diversa natura, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamento di fine rapporto e Fondo indennità di buonuscita

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge ed ai vigenti contratti di lavoro.

A partire dal 1° gennaio 2007, alle aziende che hanno una consistenza media di almeno 50 dipendenti, si applica il nuovo regime del TFR, che prevede che il TFR maturando, in relazione alle scelte operate dal personale, debba essere versato all'INPS o ai Fondi Complementari. Pertanto in bilancio il TFR viene incrementato solo per la quota relativa alla rivalutazione dell'esercizio.

Oltre al fondo per trattamento di fine rapporto dovuto, a partire dall'1 gennaio 1996, a tutto il personale FS (legge n. 297/1982), la voce include anche il fondo per Indennità di buonuscita.

Il Fondo indennità di buonuscita, costituito a seguito della soppressione dell'OPAFS, riflette il debito maturato nei confronti del personale per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente dell'art. 2120, commi 4 e 5, Codice Civile.

Conti d'ordine

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito.

I beni di terzi presso l'impresa sono iscritti al valore nominale, in caso di titoli a reddito fisso non quotati; al valore corrente di mercato, in caso di beni, azioni o titoli a reddito fisso quotati; al valore desumibile dalla documentazione esistente negli altri casi.

Partite in moneta estera

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

L'eventuale utile non realizzato, al netto delle perdite non realizzate, generato dalla conversione in euro dei crediti e debiti in valuta estera al 31 dicembre 2008 verrà accantonato, in sede di destinazione dell'utile, alla riserva di allineamento cambi non distribuibile fino all'effettivo realizzo.

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

Ricavi e costi

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi, nonché delle imposte connesse alla vendita di beni e prestazione di servizi. Anche i costi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi.

Contributi

Contributi in conto esercizio

Sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici e dalla UE vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con ragionevole certezza il diritto di erogazione con contropartita degli Acconti. Coerentemente all'avanzamento dei lavori gli Acconti vengono ridotti in contropartita alla voce dell'attivo Contributi in conto impianti, portato in riduzione del valore dell'immobilizzazione in corso. Al momento del passaggio in esercizio del cespite i contributi suddetti sono portati in riduzione del valore del cespite.

Dividendi

Sono iscritti nell'esercizio in cui ne è stata deliberata la distribuzione.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Non sono stati rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite a nuovo in mancanza dei necessari requisiti di certezza circa il loro realizzo previsti dall'OIC n.25.

SEZIONE 3

ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

Gli investimenti del 2008, relativi principalmente alla ristrutturazione della infrastruttura ferroviaria, ammontano a € 3.483.171 mila , di cui:

- ✓ € 131.360 mila pari all'incremento delle immobilizzazioni immateriali in corso pari ad € 93.468 mila a cui vanno aggiunti i contributi conto impianti per € 37.892 mila;
- ✓ € 3.351.811 mila pari all'incremento delle immobilizzazioni materiali ed in corso pari ad € 549.697 di a cui vanno aggiuntivi contributi in conto impianti per € 84.160 mila per le immobilizzazioni materiali e € 2.717.954 mila per le immobilizzazioni in corso materiali.

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a €1.136.142 mila con una variazione in aumento di € 92.131 mila rispetto al 31 dicembre 2007.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario " (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTO ORIGINARIO					
	Valori al 31.12.2007	Increm.ti	Scissioni	Decrementi per dismissioni	Trasf.ti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2008
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- Spese di ricerca e sviluppo						
- Costo storico	101.807				358	102.165
- Contributi c/impianti	(2.288)	0	0	0	0	(2.288)
	99.519	0	0	0	358	99.877
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili						
- Costo storico	274.607				5.563	280.170
- Contributi c/impianti	(15.265)		0	0	(2.612)	(17.877)
	259.342	0	0	0	2.951	262.293
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Costo storico	734.071	131.360	266	(1.879)	1.480	865.298
- Contributi c/impianti	(4.816)	(37.892)	0	0	(414)	(43.122)
	729.255	93.468	266	(1.879)	1.066	822.176
Altre						
- Costo storico	207.373		1.762		(356)	208.779
- Contributi c/impianti	(26.155)		0	0	(1.213)	(27.368)
	181.218	0	1.762	0	(1.569)	181.411
TOTALE	**1.269.334**	**93.468**	**2.028**	**(1.879)**	**2.806**	**1.365.757**

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI					
	Valori al 31.12.2007	Increm.ti	Scissioni	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	Valori al 31.12.2008
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- ammortamenti	71.973	342				72.315
- svalutazioni	0					0
	71.973	342	0	0	0	72.315
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili						
- ammortamenti	62.029	2.524				64.553
- svalutazioni	0					0
	62.029	2.524	0	0	0	64.553
Altre						
- ammortamenti	91.321	962	518		(54)	92.747
- svalutazioni	0					0
	91.321	962	518	0	(54)	92.747
TOTALE	**225.323**	**3.828**	**518**	**0**	**(54)**	**229.615**

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2007			31.12.2008		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	99.519	71.973	27.546	99.877	72.315	27.562
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	259.342	62.029	197.313	262.293	64.553	197.740
Immobilizzazioni in corso e accont	729.255		729.255	822.176	0	822.176
Altre	181.218	91.321	89.897	181.411	92.747	88.664
TOTALE	**1.269.334**	**225.323**	**1.044.011**	**1.365.757**	**229.615**	**1.136.142**

I valori iscritti nella voce "Costi di ricerca e sviluppo" si riferiscono essenzialmente a studi e progetti con utilità pluriennale.

Le immobilizzazioni in corso e acconti sono relativi a progetti, studi e software in corso di realizzazione.

Per effetto della scissione parziale di Trenitalia con acquisizione del ramo d'azienda "Manovra" si sono incrementate le voci "Immobilizzazioni in corso e acconti" per € 266 mila e "Altre" per un importo netto di € 1.244 mila costituito da € 1.762 mila di costo storico e da € 518 mila di fondo ammortamento, come anche meglio descritto nella presente Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando.

Nella voce "Altre immobilizzazioni" sono ricompresi i costi per migliorie su beni di terzi relative ad opere realizzate su beni comunali o del demanio.

L'incremento dei contributi in conto impianti iscritti tra le "Immobilizzazioni in corso e acconti" si riferisce per € 37.892 mila a quelli ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze come illustrato più avanti nella voce "Immobilizzazioni materiali".

Al fine di una migliore esposizione dei dati si è provveduto ad effettuare una diversa allocazione nelle immobilizzazioni immateriali di alcune partite che precedentemente erano ricomprese tra le immobilizzazioni materiali riportata nella colonna riclassifiche per un importo netto pari ad € 2.860 mila.

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a € 56.871.226 mila con una variazione in diminuzione di € 711.581 mila rispetto al 31 dicembre 2007.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	COSTO ORIGINARIO					
	Valori al 31.12.2007	Incrementi	Scissioni	Decrementi per dismissioni	Trasferimenti da LIC + riclassifiche	Valori al 31.12.2008
Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale						
- costo storico	83.011.988	57.995	(1.256.046)	(39.228)	734.314	82.509.023
- contributi in conto impianti	(8.845.466)	(84.160)	(20.137)	904	(513.033)	(9.461.892)
	74.166.522	(26.165)	(1.276.183)	(38.324)	221.281	73.047.131
Impianti e macchinario						
- costo storico	416.253		24.930	(6.803)	12.808	447.188
- contributi in conto impianti	(3.794)			0	(5.248)	(9.042)
	412.459	0	24.930	(6.803)	7.560	438.146
Attrezzature industriali e commerciali						
- costo storico	500.970	39	647	(2.742)	23.915	522.829
- contributi in conto impianti	(12.952)				(7.579)	(20.531)
	488.018	39	647	(2.742)	16.336	502.298
Altri beni						
- costo storico	326.094	775	355	(5.189)	19.991	342.026
- contributi in conto impianti	(11.237)			10	(1.107)	(12.334)
	314.857	775	355	(5.179)	18.884	329.692
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- costo storico	7.744.082	3.293.002	1.195.752		(781.468)	11.451.368
- contributi in conto impianti	(3.298.163)	(2.717.954)	(736.987)		216.218	(6.536.886)
	4.445.919	575.048	458.765	0	(565.250)	4.914.482
TOTALE	[illegible]	549.697	[illegible]	(55.045)	(501.159)	[illegible]

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI					
	Valori al 31.12.2007	Increm.ti	Scissioni	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	Valori al 31.12.2008
Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale						
- ammortamenti	21.397.552	457.721	(345.005)	(12.219)	5.227	21.503.276
- svalutazioni	0					0
	21.397.552	457.721	(345.005)	(12.219)	5.227	21.503.276
Impianti e macchinario						
- ammortamenti	288.356	1.698	14.716	(2.740)		302.030
- svalutazioni	0					0
	288.356	1.698	14.716	(2.740)	0	302.030
Attrezzature industriali e commerciali						
- ammortamenti	330.135	2.168	108	(2.641)	166	329.936
- svalutazioni	0					0
	330.135	2.168	108	(2.641)	166	329.936
Altri beni						
- ammortamenti	217.620	1.455	202	(5.134)	(166)	213.977
- svalutazioni	0					0
	217.620	1.455	202	(5.134)	(166)	213.977
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- svalutazioni	11.304					11.304
TOTALE	**22.244.967**	**463.042**	**(329.979)**	**(22.734)**	**5.227**	**22.360.523**

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2007			31.12.2008		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Terreni, fabbricati, infrastruttura ferr. e portuale	74.166.522	21.397.552	52.768.970	73.047.131	21.503.276	51.543.855
Impianti e macchinario	412.459	288.356	124.103	438.146	302.030	136.116
Attrezzature industriali e commerciali	488.018	330.135	157.883	502.298	329.936	172.362
Altri beni	314.857	217.620	97.237	329.692	213.977	115.715
Immobilizzazioni in corso e acconti	4.445.919	11.304	4.434.615	4.914.482	11.304	4.903.178
TOTALE	79.827.775	22.244.967	57.582.808	79.231.749	22.360.523	56.871.226

La voce immobilizzazioni in corso ed acconti comprende anche le anticipazioni versate per la realizzazione di opere ferroviarie.

La voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" comprende gli effetti derivanti dalle scissioni di seguito evidenziate:

- ✓ scissione TAV con acquisizione della "tratta Modena est - Bologna 2° lotto funzionale" per un importo netto di € 29.568 mila, di cui costo storico pari ad € 50.755 mila e contributi conto impianti pari ad € 21.188 mila;
- ✓ scissione parziale di aree non strumentali a favore di FS Logistica prima fase per un importo netto di € 268.666 mila, di cui costo storico pari ad € 453.222 mila e fondo ammortamento pari ad € 184.556 mila;
- ✓ scissione parziale di aree non strumentali a favore di FS Logistica seconda fase per un importo netto di € 151.006 mila, di cui costo storico pari ad € 175.727 mila, contributi conto impianti pari ad € 171 mila e fondo ammortamento pari ad € 24.550 mila;
- ✓ scissione parziale di aree non strumentali a favore di FS Sistemi Urbani prima fase per un importo netto di € 272.828 mila, di cui costo storico pari ad € 331.834 mila, contributi conto impianti pari ad € 433 mila e fondo ammortamento pari ad € 58.573 mila;
- ✓ scissione parziale di aree non strumentali a favore di FS Sistemi Urbani seconda fase per un importo netto di € 211.067 mila, di cui costo storico pari ad € 271.649 mila, contributi conto impianti pari ad € 441 mila e fondo ammortamento pari ad € 60.141 mila;
- ✓ scissione parziale di aree non strumentali a favore di FS per un importo netto di € 57.274 mila, di cui costo storico pari ad € 74.481 mila, contributi conto impianti pari ad € 7 mila e fondo ammortamento pari ad € 17.201 mila;
- ✓ scissione parziale di Trenitalia con acquisizione del ramo d'azienda "Manovra per un importo netto di €95 mila, di cui costo storico pari ad € 112 mila e fondo ammortamento pari ad € 17 mila

Inoltre per effetto della scissione parziale di Trenitalia con acquisizione del ramo d'azienda "Manovra" si sono incrementate le voci "Impianti e macchinari" per un importo netto di € 10.214 mila (di cui costo storico pari ad € 24.930 mila e fondo ammortamento pari ad € 14.716 mila), Attrezzature industriali" per un importo netto di € 539 mila (di cui costo storico pari ad € 647 mila e fondo ammortamento pari ad € 108 mila) e "Altri beni" per € 153 mila (di cui costo storico pari ad € 356 mila e fondo ammortamento pari ad € 202 mila).

La voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" comprende gli effetti derivanti dalle scissioni di seguito evidenziate:

- ✓ scissione TAV per acquisizione del "Nodo di Roma" per un importo netto di € 16.678 mila, di cui costo storico pari ad € 58.848 mila e contributi conto impianti pari ad € 42.170 mila ;

- ✓ scissione TAV per acquisizione del "Nodo di Napoli" per un importo netto di € 131.709 mila, di cui costo storico pari ad € 227.930 mila e contributi conto impianti pari ad € 96.221 mila ;
- ✓ scissione TAV per acquisizione del "Nodo di Bologna" per un importo netto di € 308.672 mila, di cui costo storico pari ad € 907.269 mila e contributi conto impianti pari ad € 598.597 mila;
- ✓ scissione parziale di Trenitalia con acquisizione del ramo d'azienda "Manovra" per un valore di € 2.004 mila;
- ✓ scissione parziale a favore di FS Logistica seconda fase per un valore di € 300 mila.

Nella voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" sono ricompresi gli incrementi dei contributi in conto impianti pari ad € 23.782 mila a seguito della restituzione delle anticipazioni finanziarie concesse a TAV che per effetto delle scissioni del Nodo di Napoli (€ 3.701 mila), Nodo di Roma (€ 1.694 mila), Nodo di Bologna (€ 12.885 mila) e Tratta Modena-Bologna (€ 5.502 mila) risultano trasferite ad RFI in qualità di committente delle opere dal 1° gennaio 2008. Tali anticipazioni, secondo le disposizioni emanate dalla Capogruppo, vengono riclassificate dagli acconti in contributi in conto impianti opere TAV a contributi in conto impianti, come anche dettagliato tra i decrementi della voce Acconti della presente Nota Integrativa a cui si fa rimando.

Secondo quanto stabilito dalla Legge Finanziaria nel 2008 sono stati iscritti crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi in conto impianti comprensivo anche della quota C (ex comma 758 art. Legge Finanziaria 2007) disaccantonata con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11.9.2008, per un importo pari agli stanziamenti per RFI e TAV dell'anno 2008 (€ 2.891.540 mila), destinati agli investimenti infrastrutturali anche relativi al Sistema AV/AC e, quindi, di pertinenza di RFI nella sua qualità di Gestore dell'infrastruttura nazionale, secondo quanto segue:

- ➢ cap. 7122 Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, pari ad € 1.675.368 mila;
- ➢ cap. 7123 *Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche*, pari ad € 28.099 mila;
- ➢ cap. 7124 *Contributi in conto impianti per AV/AC*, pari a € 1.101.920 mila;
- ➢ il valore dei contributi a fronte degli interessi maturati sul mutuo Cassa Depositi e Prestiti e BEI contratto da FS pari ad € 86.153 mila.

Nel corso dell'esercizio 2008, inoltre, sono stati incassati € 255.660 mila di nuovi contributi relativi a diverse fonti di finanziamento di cui:

- ➢ € 85.932 mila di nuovi contributi relativi a contributi FESR;
- ➢ € 22.188 mila per la fonte di finanziamento TEN;
- ➢ € 147.540 mila erogati da Enti pubblici.

L'incremento del "costo storico" della voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" pari a € 57.995 mila è da ricondurre alla capitalizzazione degli oneri finanziari per i

prestiti ex Lege 78/94 (€ 48.794 mila), al prestito FS a valere sul mutuo Cassa Depositi e Prestiti (€ 8.026 mila) e al prestito FS a valere sul mutuo BEI (€ 957 mila).

L'incremento dei contributi in conto impianti iscritto tra "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" (€ 84.160 mila) comprende oneri finanziari relativi al mutuo FS a valere sul mutuo CDP per € 8.025 mila, al prestito FS a valere sul mutuo BEI per € 1.767 mila e per L78/94 per € 74.367 mila. Inoltre si segnala che nella colonna riclassifiche sono stati ricompresi € 295.856 mila per contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, € 6.286 mila dall'Unione Europea ed € 2.456 mila da Enti pubblici territoriali, portati a diretta riduzione dalla voce Acconti del passivo.

L'incremento del "costo storico" della voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" comprende la capitalizzazione degli oneri finanziari per il prestito FS a valere sul mutuo Cassa Depositi e Prestiti (€ 42.797 mila), per il prestito FS a valere sul mutuo BEI (€ 14.782 mila) e per il prestito FS a valere sul mutuo con il Raggruppamento temporaneo di concorrenti costituito da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop (€ 2.597 mila)

L'incremento dei contributi in conto impianti iscritti tra le "Immobilizzazioni in corso e acconti" pari a € 2.717.954 mila è determinato dall'incremento per i contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Come già indicato, al fine di una migliore esposizione dei dati si è provveduto ad effettuare una diversa allocazione nelle immobilizzazioni immateriali di alcune partite che precedentemente erano ricomprese tra le immobilizzazioni materiali riportata nella colonna riclassifiche per un importo netto pari a € 2.860 mila.

Per una più corretta esposizione in bilancio è stata effettuata una riclassifica complessiva pari a € 33.976 mila di cui della voce Immobilizzazioni in corso ed acconti di € 31.049 mila e della voce Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale di € 2.926 mila che ha riguardato anche l'esercizio precedente.

Il valore del costo ammortizzato nel 2008, che ha tenuto conto del valore residuo dell'infrastruttura pari a circa € 28 miliardi (di cui € 3,4 miliardi relativo all'AV/AC), è pari a circa € 37 miliardi (di cui € 12,8 miliardi relativo all'AV/AC).

Nella tabella che segue viene presentato nel dettaglio delle sette direttrici il costo dell'investimento ammortizzabile, il valore residuo e la quota di ammortamento 2008.

Macrodirettrici	Valore residuo infrastruttura	Costo ammortizzabile civilistico	% Aliq.Amm.	Quota Amm.Civilistico
A	3.771.432	3.351.856	1,82%	61.210
B	2.821.842	3.134.050	1,88%	58.840
C	7.179.671	7.062.461	1,90%	134.919
D	1.342.895	1.256.887	1,73%	21.730
E	2.283.673	2.328.480	1,77%	41.260
F	7.134.623	7.155.773	1,80%	129.173
Totale Rete Conv.	**24.534.135**	**24.289.507**		**447.132**
G	3.430.000	12.757.531	0,15%	19.739
Totale AV/AC	**3.430.000**	**12.757.531**		**19.739**
Totale Complessivo	**27.964.135**	**37.047.038**		**466.870**

Nella tabella che segue si rappresenta la determinazione della quota di ammortamento fiscale integrata rispetto a quella civilistica, sulla base dei criteri presentati nella sezione 1 della presente nota integrativa.

Macrodirettrici	Costo ammortizzabile civilistico	Contributi in conto impianti da Stato fino a 2008	Contributi in conto impianti da Stato su Manutenzione Straordinaria 2008	Contributi in conto impianti da Stato previsti fino al 2060	Costo ammortizzabile fiscale	% Aliq.Amm.	Quota Amm. Fiscale
A	3.351.856	314.323	183.939	7.171.836	11.091.236	1,82%	201.863
B	3.134.050	249.401	124.863	4.683.145	8.227.387	1,88%	153.681
C	7.062.461	362.241	260.136	9.504.763	17.283.181	1,90%	329.615
D	1.256.887	101.047	43.718	2.332.050	3.754.799	1,73%	64.904
E	2.328.480	159.694	20.696	2.730.581	5.262.316	1,77%	93.194
F	7.155.773	684.858	213.985	14.479.267	22.663.317	1,80%	408.776
Totale Rete Conv.	**24.289.507**	**1.871.563**	**847.338**	**40.901.642**	**68.282.236**		**1.252.033**
		-					
G	12.757.531	16.187.531	-	9.878.111	38.823.173	0,15%	60.068
Totale AV/AC	**12.757.531**	**16.187.531**		**9.878.111**	**38.823.173**		**60.068**
		-					
Totale Complessivo	**37.047.038**	**18.059.094**	**847.338**	**50.779.753**	**107.105.409**		**1.312.101**

In particolare:

- nella colonna Contributi in conto impianti da Stato fino al 2008 sono indicati i contributi conto impianti relativi alle opere di competenza fino al 2008;
- nella colonna Contributi in conto impianti da Stato per la Manutenzione straordinaria 2008 sono indicati i contributi conto impianti relativi alle Immobilizzazioni in corso;

- nella colonna Contributi in conto impianti da Stato previsti fino al 2060 sono indicati i contributi per le spese incrementative ed i rinnovi dall'anno 2009 al 2060 valutate sulla media degli ultimi 5 anni.

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a € 6.512.763 mila con una variazione in aumento di € 583.140 mila rispetto al 31 dicembre 2007.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a € 3.160.650 mila con una variazione in diminuzione di € 174.131 mila rispetto al 31 dicembre 2007.

Il valore di carico delle partecipazioni in società controllate e collegate, come esposto nelle tabelle successive di confronto col patrimonio netto, non sarebbe risultato diverso per valori significativi qualora fosse stato determinato in base al metodo del patrimonio netto.

Nelle pagine che seguono sono riportate le tabelle contenenti l'analisi delle partecipazioni e le variazioni intervenute nell'esercizio 2008; i valori esposti in tali tabelle sono al netto delle svalutazioni operate direttamente o attraverso accantonamenti al Fondo rettificativo.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a € 3.014.921 mila e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese controllate	Valori al 31.12.2007	MOVIMENTI DEL PERIODO			Valori al 31.12.2008
		Incrementi	Decrementi	Variazioni da scissione	
Costo originario					
TAV SpA	3.134.522	0	0	(180.710)	2.953.812
SELF SpA	53	0	(53)	0	0
Metropark SpA	3.474	0		(3.474)	0
Nord Est Terminal SpA	1.630	0	0	0	1.630
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	120	45	0	0	165
Tunnel Ferroviario del Brennero	52.816	15.702	0	0	68.518
Terminali Italia S.r.l.	0	10.904	0	0	10.904
Totale (a)	3.192.615	26.651	(53)	(184.184)	3.035.029
Svalutazioni dirette					
SELF SpA	0	(19)	(19)		(38)
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	0	(45)	0	0	(45)
Totale (b)	0	(64)	(19)	0	(83)
Contributi conto impianti					
Tunnel Ferroviario del Brennero	(4.361)	(15.702)	0	0	(20.063)
Totale (c)	(4.361)	(15.702)	0	0	(20.063)
Valore netto					

TAV Sp.A	3.134.522	0	0	(180.710)	2.953.812
SELF Sp.A	53	(19)	(34)	0	0
Metropark Sp.A	3.474	0	0	(3.474)	0
Nord Est Terminal Sp.A	1.630	0	0	0	1.630
Tiburtina Sviluppo Immobiliare Sp.A	120	0	0	0	120
Tunnel Ferroviario del Brennero	48.455	0	0	0	48.455
Terminali Italia S.r.l.	0	10.904	0	0	10.904
TOTALE (a - b - c)	**3.188.254**	**10.885**	**(34)**	**(184.184)**	**3.014.921**

La variazione netta in diminuzione della posta, pari a € 173.333 mila, è dovuta all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- riduzione per € 180.710 mila della partecipazione in TAV per effetto della scissione dei Nodi di Roma, Napoli e Bologna e della ulteriore porzione funzionale del 2° lotto della Modena est – Bologna, come ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo relativo ai "Principali eventi dell'anno";
- riduzione per la scissione a FS Sistemi Urbani con effetto dal 1° dicembre 2008 della partecipazione Metropark di € 3.474 mila, come meglio descritto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Principali eventi dell'anno";
- decremento di € 53 mila per la vendita dell'intera partecipazione di SELF a Ferrovie dello Stato, come meglio descritto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Principali eventi dell'anno";
- incremento di € 10.904 mila della partecipazione della società Terminali Italia per euro 10.123 mila per l'acquisto dell'85% della partecipazione della società Terminali Italia dalla società CEMAT e per € 781 mila a seguito del riconoscimento dei contributi quindicennali ex art. 38 T, Legge 166/2002 (comma 2) a Terminali Italia, come anche descritto nel paragrafo relativo ai principali eventi dell'anno della Relazione sulla Gestione.
- incremento della partecipazione TFB pari ad € 15.702 mila (di cui € 14.968 mila relativi alla sottoscrizione di aumento del capitale sociale ed € 734 mila relativi all'esercizio del diritto di prelazione per il valore delle azioni inoptate del socio Provincia di Verona che non ha esercitato il proprio diritto d'opzione), interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari - di cui € 15.604 mila relativi al cap. 7122 ed € 98 mila al cap. 7123.

Inoltre, nel corso dell'anno 2008, si è proceduto al ripianamento delle perdite della società Tiburtina Sviluppo Immobiliare (pari a € 45 mila) mediante riduzione del capitale sociale e contestuale aumento dello stesso e alla svalutazione per perdite della partecipazione della società SELF (€ 19 mila).

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

La voce ammonta a € 96.741 mila e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese collegate	Valori al 31.12.2007	MOVIMENTI DEL PERIODO		Valori al 31.12.2008
		Incrementi	Variazioni da scissione	
Costo originario				
Italcertifer ScpA	160	0	0	160
LTF Sas	138.670	28.900	0	167.570
Porta Sud SpA	284	270	(554)	0
Quadrante Europa SpA	750	150	0	900
Network Terminali Siciliani SpA	150	120	0	270
Terminal Tremestieri Srl	300	0	0	300
SGT SpA	491	0	(491)	0
FS Formazione S.p.A.	0	204	0	204
Totale (a)	**140.805**	**29.644**	**(1.045)**	**169.404**
Svalutazioni dirette				
Porta Sud SpA	0	(270)	270	0
Network Terminali Siciliani SpA	0	(213)		(213)
Totale (b)	0	(483)	270	(213)
Contributi conto impianti				
LTF Sas	(43.550)	(28.900)	0	(72.450)
Totale (c)	**(43.550)**	**(28.900)**	**0**	**(72.450)**
Valore netto				
Italcertifer ScpA	160	0	0	160
LTF Sas	95.120	0	0	95.120
Porta Sud SpA	284	0	(284)	0
Quadrante Europa SpA	750	150	0	900
Network Terminali Siciliani SpA	150	(93)	0	57
Terminal Tremestieri Srl	300	0	0	300
SGT SpA	491	0	(491)	0
FS Formazione S.p.A.	0	204	0	204
TOTALE (a - b - c)	**97.255**	**261**	**(775)**	**96.741**

La variazione netta in diminuzione della posta, pari ad € 514 mila, è dovuta all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- incremento di € 150 mila per l'aumento del capitale sociale di Quadrante Europa Terminal Gate;

- incremento di € 120 mila per l'aumento del capitale sociale di Network Terminali Siciliani;
- incremento di € 204 mila per l'acquisto della partecipazione FS Formazione a seguito dell'assegnazione di parte del patrimonio di Isfort avvenuta ad agosto 2008, come anche meglio descritto nella Relazione sulla Gestione nel paragrafo "Principali eventi dell'anno";
- decremento della partecipazione Porta Sud di € 284 mila a seguito della scissione verso FS Sistemi Urbani e della partecipazione SGT di € 491 mila a seguito della scissione verso FS Logistica entrambe avvenute il 30 dicembre 2008, come ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo relativo ai "Principali eventi dell'anno";
- incremento della partecipazione LTF pari ad € 28.900 mila a seguito del versamento della quota parte del fabbisogno di competenza relativo alle sovvenzioni erogate per studi, ricognizioni e lavori preliminari della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari - di cui € 28.270 mila relativi al cap. 7122 ed € 630 mila al cap. 7123.

Nel corso dell'anno 2008 si è inoltre proceduto al ripianamento delle perdite mediante riduzione del capitale sociale e contestuale aumento dello stesso per un importo analogo della società Porta Sud per € 270 mila. La svalutazione contabilizzata per le perdite della società Network Terminali Siciliani ammonta a € 213 mila, di cui € 131 mila relativa a perdite del 2008.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

La voce ammonta a € 48.988 mila e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in altre imprese	Valori al 31.12.2007	MOVIMENTI DEL PERIODO		Valori al 31.12.2008
		Incrementi	Decrementi	
Costo originario				
Isfort Sp.A	344	0	(204)	140
Cemim	82	0	0	82
Stretto di Messina	48.928	1.636	0	50.564
Consorzio Metromare dello Stretto	0	12	0	12
Totale (a)	49.354	1.648	(204)	50.798
Svalutazioni dirette				
Isfort Sp.A	0	(92)	0	(92)
Stretto di Messina	0	(1.636)		(1.636)

Totale (b)	0	(1.728)	0	(1.728)
Fondo svalutazione				
Cemim	(82)	0	0	(82)
Totale (c)	(82)	0	0	(82)
Valore netto				
Isfort Sp.A	344	(92)	(204)	48
Cemim	0	0	0	0
Stretto di Messina	48.928	0	0	48.928
Consorzio Metromare dello Stretto	0	12	0	12
TOTALE (a - b - c)	**49.272**	**(80)**	**(204)**	**48.988**

La variazione netta in diminuzione di € 284 mila è dovuta all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- riduzione per € 92 mila a seguito della svalutazione della partecipazione in Isfort per ripianamento delle perdite al 31 dicembre 2007 e di per € 204 mila a seguito del riassetto societario della società Isfort e relativa assegnazione di parte del patrimonio nella collegata FS Formazione avvenuta ad agosto 2008, come anche meglio descritto nella Relazione sulla Gestione nel paragrafo "Principali eventi dell'anno";
- aumento di € 12 mila per la costituzione avvenuta il 1° ottobre 2008 del Consorzio Metromare dello Stretto, come anche meglio descritto nella Relazione sulla Gestione nel paragrafo "Principali eventi dell'anno";

Nel corso dell'anno 2008 si è inoltre proceduto al ripianamento delle perdite della società Stretto di Messina per € 1.636 mila tramite riclassifica del credito immobilizzato a partecipazione e contestuale abbattimento del capitale sociale per perdite.

La valutazione al *fair value* non è stata determinata per mancanza degli elementi necessari alla valutazione medesima così come previsto all'art. 2427 bis comma 4 del codice civile.
Di seguito viene evidenziato il confronto tra i valori di carico delle partecipazioni e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

Società partecipate	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2008	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2008 (b)	Differenza (b) - (a)
Controllate:							
TAV SpA	2.945.212	0	3.084.198	100%	3.084.198	2.953.812	(130.386)
Nord Est Terminal SpA	1.560	1.256	7.020	51%	3.580	1.630	(1.950)
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	120	(48)	72	100%	72	120	48
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	81.791	204	82.242	83,77%	68.894	48.455	(20.439)
Terminali Italia S.r.l.	110	(677)	11.233	85,00%	9.548	10.904	1.356
Totale	3.028.793	735	3.184.765		3.166.292	3.014.921	(151.371)
Collegate:							
Italcertifer ScpA	480	207	976	33,33%	325	160	(165)
LTF Sas	1.000	0	486.741	50%	243.371	95.120	(148.251)
Porta Sud SpA	709			35%			0
Quadrante Europa SpA	1.800	(369)	1.041	50%	521	900	380
Network Terminali Siciliani SpA	340	(262)	115	50%	57	57	0
Terminal Tremestieri Srl	900	9	895	33,33%	298	300	2
FS Formazione S.p.A.	637	187	849	24,80%	211	204	(7)
Totale	5.157	(228)	490.617		244.782	96.741	(148.041)
TOTALE	**3.033.950**	**507**	**3.675.382**		**3.411.075**	**3.111.662**	**(299.413)**

La differenza positiva tra il patrimonio netto di pertinenza e il valore di carico della partecipazione della controllata Tiburtina Sviluppo Immobiliare (€ 48 mila) è riconducibile alla perdita del 2008.
La differenza positiva tra il patrimonio netto di pertinenza e il valore di carico della partecipazione della controllata Terminali Italia (€ 1.356 mila) è riconducibili alla perdita del 2008 nonché per € 781 mila ai contributi ex art. 38 Legge 166/2002 (comma 6).
La differenza positiva di Quadrante Europa Terminal Gate (€ 380 mila) è riconducibile alla perdita del periodo ed a quelle degli esercizi precedenti, mentre la differenza positiva della società Terminal Tremestieri (€ 2 mila) è imputabile alle perdite degli esercizi precedenti.

Per le suddette perdite di periodo delle società controllate e collegate non è stata operata alcuna svalutazione in quanto non ritenute durevoli.

In particolare la differenza negativa tra il patrimonio netto di pertinenza e il valore di carico della partecipazione LTF (€ 148.251 mila) è ascrivibile ai contributi provenienti dall'Unione Europea erogati da RFI.

Si segnala, inoltre, che la differenza tra il valore di carico della società TAV con la corrispondente frazione del patrimonio netto (€ 130.386 mila) è da ricondurre esclusivamente ai versamenti in conto futuro aumenti di capitale sociale effettuati a favore della stessa ed iscritti tra i crediti immobilizzati verso imprese controllate.

Si riporta di seguito l'elenco delle sedi legali delle società controllate e collegate.

Denominazione della società	Sede legale
Controllate:	
TAV SpA	Via Marsala, 51 - 00185 Roma
Nord Est Terminal SpA	Galleria Spagna, 35 - 35127 Padova
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Terminali Italia S.r.l.	Via Valtellina, 5 e 7 - 20159 Milano
Collegate:	
Italcertifer ScpA	Viale Spartaco Lavagnini, 58 - 50129 Firenze
LTF Sas	1091 Avenue de la Boisse - 73006 Chambery Cedex (France)
Quadrante Europa SpA	Via Sommacampagna, 61 - 37137 Verona
Network Terminali Siciliani SpA	Zona Industriale VIII Strada 29 - Catania
Terminal Tremestieri Srl	Approdo Tremestieri - 98100 Messina
FS Formazione S.p.A.	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La voce ammonta a € 3.352.112 mila con una variazione in aumento di € 757.270 mila rispetto al 31 dicembre 2007.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese controllate

La voce ammonta a € 1.400.167 mila ed è così dettagliata:

Impresa	31.12.2007	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2008
Versamenti conto futuri aumenti di capitale sociale:				
TAV SpA	136.127	(5.741)	0	130.386
Anticipazioni finanziarie:				
TAV SpA	387.775	(23.782)	905.788	1.269.781
TOTALE	**523.902**	**(29.523)**	**905.788**	**1.400.167**

L'incremento netto della posta, pari a € 876.265 mila, si riferisce per € 905.788 alle anticipazioni finanziarie concesse nel corso dell'anno 2008 alla controllata TAV nell'ambito del finanziamento del progetto AV/AC e più in particolare:

- per € 78.334 mila ai contributi concessi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a RFI e utilizzati dalla controllata TAV per il pagamento del servizio

del debito alla Capogruppo a valere sugli impegni derivanti dal contratto sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti;

- per € 6.093 mila all'erogazione a favore di TAV della quota degli interessi attivi di pertinenza di TAV maturati sulle giacenze del netto ricavo derivante dai contratti di ribaltamento del mutuo con Cassa Depositi e Prestiti e di quello con la Banca Europea per gli Investimenti erogati ad RFI dalla Capogruppo;
- per € 577.500 mila all'ammontare concesso a TAV della quota del contributo da 900 milioni di euro da Legge Finanziaria 2007, annualità 2008 per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC;
- per € 218.015 mila all'ammontare concesso a TAV della quota del contributo da 400 milioni di euro da Legge Finanziaria 2007, annualità 2008 per copertura servizio del debito;
- per € 14.476 mila alla copertura dei costi sostenuti da TAV sulle tratte AV/AC Milano-Verona, Verona-Padova, Milano-Genova-Terzo Valico dei Giovi;
- per € 11.370 mila al contributo PON 00-06 (L. 183/87).

Il credito complessivo verso TAV per versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale, pari a € 130.386 mila è destinato Tali crediti che si ridurrà interamente per effetto della scissione TAV della tratta AV/AC MI-BO con efficacia 1 gennaio 2009 come più ampiamente descritto nel paragrafo "Principali eventi dell'anno" della Relazione sulla Gestione.
a ridursi.

La variazione da scissione complessivamente di € 23.782 mila è dovuta alla scissione dei Nodi di Roma, Napoli e Bologna e della ulteriore porzione funzionale del 2° lotto della Modena est – Bologna, come ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo relativo ai "Principali eventi del anno".

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri

La voce ammonta a € 1.951.946 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2008
Esigibili entro l'esercizio successivo:				
Ministero dell'Economia e delle Finanze Mutuo CDP	122.097		669	122.766
Crediti verso il personale:				
Depositi cauzionali	3		132	135
Totale	***122.100***	***0***	***801***	***122.901***
Esigibili oltre l'esercizio successivo:				
Crediti verso il personale:				
- Mutui ex OPAFS	111		(2)	109
Crediti verso altri:				
Ministero dell'Economia e delle Finanze Mutuo CDP	1.944.641		(118.637)	1.826.004
- Depositi cauzionali	1.479	130	646	2.255

- Crediti diversi	2.607		(1.930)	677
Totale	*1.948.838*	*130*	*(119.923)*	***1.829.045***
TOTALE	**2.070.938**	**130**	**(119.122)**	**1.951.946**

Il decremento della posta nell'esercizio 2008 è dovuto principalmente alla riduzione netta del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) che complessivamente è pari a € 117.968 mila a seguito dell'erogazione della quota per l'anno 2008, indicata in tabella relativa ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 anticipata dalla Capogruppo mediante operazione di attualizzazione e ribaltata a RFI e TAV mediante la sottoscrizione di contratti *intercompany*.
In particolare l'aumento del credito verso il MEF entro l'esercizio successivo di € 669 mila è determinato da una riclassifica in diminuzione della quota in scadenza oltre l'esercizio successivo pari a € 4.128 mila e dall'incremento netto di € 4.797 mila del credito in scadenza entro l'esercizio successivo rispetto all'esercizio precedente.
La riduzione del credito verso il MEF oltre l'esercizio successivo è determinato dall'effetto combinato dell'incremento della suddetta riclassifica di € 4.128 mila e dalla riduzione della rata di ammortamento dell' anno 2008 pari a € 122.767 mila.
La quota parte del credito verso il MEF esigibile oltre l'esercizio successivo ammonta ad € 1.826.004 mila, la quota esigibile oltre i cinque anni è pari ad € 1.282.946 mila.

I mutui ex OPAFS relativi a crediti nei confronti del personale FS per mutui e prestiti concessi dal suddetto Ente e successivamente trasferiti alla Società per effetto della soppressione dello stesso sono ancora da riscuotere per un saldo residuo di € 109 mila.

Nei "Crediti esigibili oltre l'esercizio successivo" sono compresi anche depositi cauzionali per € 130 mila acquisiti con la scissione TAV Nodo di Bologna che ha avuto efficacia dal 1° Gennaio 2008.

Nella posta "Crediti diversi" è compreso un conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso la Banca Intesa San Paolo per € 190 mila destinato alla realizzazione di opere infrastrutturali finanziate dalla ex Cassa per il Mezzogiorno.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 174.491 mila con una variazione in diminuzione di € 2.826 mila rispetto al 31 dicembre 2007. Esse sono così composte:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	146.345	149.147	(2.802)
Fondo svalutazione	(6.000)	(6.000)	0
Valore netto	140.345	143.147	(2.802)
Lavori in corso su ordinazione	33.976	33.976	0
Fondo svalutazione	0	0	0
Valore netto	33.976	33.976	0
Acconti	169	169	0
Fondo svalutazione	0	0	0
Valore netto	169	169	0
Cespiti radiati da alienare	1	25	(24)
Fondo svalutazione	0	0	0
Valore netto	1	25	(24)
TOTALE	**174.491**	**177.317**	**(2.826)**

Materie prime sussidiarie e di consumo

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 140.345 mila con una variazione in diminuzione rispetto al 31 dicembre 2007 pari a € 2.802 mila.

Le singole voci sono di seguito analizzate:

	31.12.2008	31.12.2007	Differenza
Uso comune	1.622	1.395	227
Navigazione	4.965	9.327	(4.362)
Armamento	51.999	50.006	1.993
Impianti elettrici	76.157	76.014	143
Materiale rotabile	48	60	(12)
Materiali destinati agli investimenti	4.515	3.503	1.012
Lavori in corso presso le officine in conto scorte	7.039	8.842	(1.803)
Fondo Svalutazione	(6.000)	(6.000)	0
TOTALE	**140.345**	**143.147**	**(2.802)**

Il decremento della voce è attribuibile principalmente alla riduzione delle giacenze di materiale destinato alla navigazione, dei lavori in corso presso le officine in conto scorte, del materiale rotabile parzialmente compensato dall'incremento del materiale d'armamento, del materiale destinato agli investimenti, materiale di uso comune e impianti elettrici.
Le rimanenze dei lavori in corso presso le officine in conto scorte sono relative alle lavorazioni in corso presso l'Officina di Pontassieve, finalizzate alla produzione di scambi ferroviari. Nel corso dell'esercizio 2008 a cura delle Officine Nazionali di Pontassieve e Bologna sono stati immessi alle scorte materiali per un valore complessivo di circa € 43.600 mila, costituiti principalmente da deviatoi, giunti isolanti incollati e apparecchiature per sottostazioni elettriche (SSE) e per impianti di segnalamento e sicurezza (IS).

Per una più corretta esposizione in bilancio è stata effettuata una riclassifica della voce Lavori in corso su ordinazione di € 33.976 mila dalla voce Immobilizzazioni in corso – Immobilizzazioni materiali, che ha riguardato anche l'esercizio precedente.

In apposito fondo del passivo sono iscritti accantonamenti ritenuti congrui per far fronte alle svalutazioni delle rimanenze a lenta movimentazione rispetto al valore di mercato e al 31 dicembre 2008 tale fondo rischi è stato riclassificato sul fondo svalutazione rimanenze per € 4.361 mila. Il fondo svalutazione rimanenze al 31 dicembre 2008 è pari a € 6.000 mila.

Fondo svalutazione rimanenze	Saldo al 31.12.2007	Utilizzi	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2008
Materie prime, sussidiarie e di consumo	6.000	(4.361)	4.361	6.000
TOTALE	**6.000**	**(4.361)**	**4.361**	**6.000**

Nel corso dell'anno, a fronte di specifici provvedimenti, sono stati radiati materiali di scorta (obsoleti, deteriorati, danneggiati, scaduti, *overstock*) per un valore pari a circa € 4.361 mila e, pertanto, per lo stesso importo, è stato utilizzato lo specifico fondo svalutazione appostato tra le scorte.

Cespiti radiati da alienare

	31.12.2008	31.12.2007	Variazione
Materiale rotabile	1	25	(24)
Fondo Svalutazione	0	0	0
TOTALE	**1**	**25**	**(24)**

Trattasi di immobilizzazioni materiali che, a seguito di radiazione, sono state riclassificate tra le rimanenze, in attesa della vendita o in alternativa della rottamazione.

Crediti

La posta ammonta a € 4.821.748 mila con una variazione in aumento di € 99.260 mila rispetto al 31 dicembre 2007.

Crediti: Verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 273.608 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2007	Variazioni da scissione	Altre Variazioni	31.12.2008
Clienti ordinari	389.641	2.614	(24.572)	367.683
Fondo svalutazione	(109.130)	(2.397)	(6.467)	(117.994)
Valore netto	280.511	217	(31.039)	249.689
Amministrazioni dello Stato	21.234	0	20.220	41.454
Fondo svalutazione	(18.658)	0	333	(18.325)
Valore netto	2.576	0	20.553	23.129
Ferrovie, agenzie e altre aziende di trasporto	334	0	173	507
Fondo svalutazione	(119)	0	0	(119)
Valore netto	215	0	173	388
Collegate di Gruppo	245	0	157	402
Fondo svalutazione	0	0	0	0
Valore netto	245	0	157	402
TOTALE	**283.547**	**217**	**(10.156)**	**273.608**

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni ammonta a 3.049 mila euro ed è riferito per € 1.444 mila a crediti verso Clienti Ordinari e per la rimanente parte a crediti verso Pubbliche Amministrazioni.

Il decremento della posta "Clienti ordinari" (€ 21.958 mila) rispetto all'esercizio precedente, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato da:

- decremento dei crediti per fatture da emettere (€ 64.248 mila);
- incremento dei crediti per fatture emesse (€ 49.057 mila);
- decremento dei crediti esigibili oltre l'esercizio successivo (€ 6.767 mila).

L'incremento dei crediti per fatture emesse è determinato principalmente dall'iscrizione di nuovi crediti verso i principali gestori di servizi elettrici e telefonici come ad esempio Vodafone (€13.150 mila), Basictel (€ 4.355 mila), Terna (€ 4.201 mila), ecc.

La posta "Crediti verso Clienti Ordinari" comprende anche il credito verso IRTI pari a € 2.397 mila, completamente svalutato, acquisito con la scissione TAV Nodo di Roma ed il credito di € 217 mila acquisito con la scissione TAV Nodo di Bologna: entrambe le scissioni hanno avuto efficacia dal 1° gennaio 2008 per i cui dettagli si rinvia a quanto indicato nella Relazione sulla gestione.
Per una più corretta esposizione in bilancio i crediti per fatture da emettere verso Cassa Conguaglio Settore Elettrico per contributi energia elettrica sono stati riclassificati tra gli "Altri crediti non commerciali".

L'incremento della posta "Crediti verso le Amministrazioni dello Stato" (€ 20.220 mila) rispetto al 31 dicembre 2007 è dovuto principalmente all'incremento del credito verso il Comune di Torino (€ 11.402 mila) in relazione alla Convenzione quadruplicamento linea Porta Susa – Porta Dora e verso il Ministero dell'Interno (€ 4.538 mila).

La posta relativa ai crediti verso "Collegate di Gruppo" subisce un incremento di € 157 mila dovuto:

- alle prestazioni svolte dal personale dirigente ed esperti qualificati verso la società collegata BBT SE (€ 95 mila);
- dalla riclassifica dei crediti commerciali verso la società Porta Sud da collegate a collegate di gruppo (€ 62 mila) a seguito della scissione a favore di FS Sistemi Urbani avente efficacia 31 dicembre come anche descritto nel commento dei Crediti verso imprese collegate.

Si riporta nella tabella seguente la movimentazione del periodo del fondo svalutazione crediti verso clienti.

Fondo svalutazione crediti verso clienti	Saldo al 31.12.2007	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	Variazioni da scissione	Saldo al 31.12.2008
Clienti ordinari	109.131	7.023	(890)	332	2.397	117.993
Amministrazioni dello Stato	18.659		(1)	(332)		18.326
Ferrovie estere	119					119
TOTALE	**127.909**	**7.023**	**(891)**	**0**	**2.397**	**136.438**

Il Fondo svalutazione crediti verso clienti ordinari registra un incremento netto rispetto all'esercizio precedente pari ad € 8.862 mila, comprensivo degli accantonamenti di € 7.023 mila, degli utilizzi di € 890 mila, delle riclassifichi di € 332 mila e dell'incremento da scissione per € 2.397 mila relativo alla svalutazione del credito verso IRTI acquisito con la scissione TAV Nodo di Roma come già sopra indicato.

L'accantonamento di € 7.023 mila è così composto:

- accantonamento al fondo per interessi di mora maturati ma non ancora liquidati per € 3.992 mila a fronte del rischio di inesigibilità dei correlati crediti iscritti in bilancio;
- accantonamento al fondo svalutazione crediti commerciali peri € 3.031 mila, in gran parte determinato (€ 914 mila) da un'ulteriore svalutazione del credito verso Impresa Ferroviaria Italiana.

Il Fondo svalutazione crediti verso amministrazioni dello Stato registra un decremento netto rispetto all'esercizio precedente pari a € 333 mila comprensivo degli utilizzi di € 1 mila e delle riclassifiche per € 332 mila.

Crediti: Verso imprese controllate

La voce ammonta a € 541.510 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2007	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2008
Commerciali				
TAV SpA	37.895	(20.358)	14.711	32.248
Metropark	1.835		(1.835)	-
Nord Est Terminal SpA	1	0	237	238
Terminali Italia Srl	0	0	372	372
SELF SpA	5.620		(5.620)	-
Altri				
TAV SpA	486.857	21.526	269	508.652
TOTALE	**532.208**	**1.168**	**8.134**	**541.510**

Il decremento dei crediti commerciali verso la controllata TAV (€ 5.647 mila) è determinato dall'effetto combinato delle seguenti variazioni patrimoniali:

- decremento dei crediti commerciali per € 20.358 mila per effetto delle scissioni parziali dei Nodi di Bologna, Roma, Napoli e della ulteriore porzione funzionale del 2° lotto della tratta Modena est – Bologna, per i cui dettagli si rimanda al paragrafo relativo ai "Principali eventi dell'anno" della Relazione sulla Gestione;
- incremento dei crediti per € 14.711 per effetto principalmente dell'incremento dei lavori svolti sulle tratte/nodi AV/AC nonché alla stipula degli *addenda* al Contratto di *service* per i servizi patrimoniali avvenuta nel corso dell'esercizio 2008.

In particolare la variazione da scissione pari a € 21.526 mila accoglie l'acquisizione dei saldi contabili creditori delle scissioni parziali dei Nodi di Bologna, Roma, Napoli e della ulteriore porzione funzionale del 2° lotto della tratta Modena est – Bologna per i cui dettagli si rimanda al paragrafo relativo ai "Principali eventi dell'anno" della Relazione sulla Gestione.

Gli Altri crediti verso TAV per € 508.588 mila sono esigibili oltre l'esercizio successivo e si riferiscono al credito per le scissioni effettuate e rappresentano prevalentemente l'importo relativo ai crediti IVA sulle prestazioni rese dai fornitori, che non sono comprese nel ramo d'azienda oggetto di scissione.

I crediti commerciali verso la controllata SELF pari a € 5.620 mila sono stati riclassificati tra i crediti commerciali verso consociate a seguito della vendita della partecipazione alla controllante Ferrovie dello Stato il 4 agosto 2008, come descritto nel paragrafo relativo ai "Principali eventi dell'anno" della Relazione sulla gestione.

I crediti verso la controllata Metropark pari ad € 1.835 mila sono stati riclassificati tra i crediti verso consociate per effetto della scissione verso FS Sistemi Urbani con efficacia dal 1° dicembre 2008, come descritto nel paragrafo "Crediti:crediti verso altri".

Crediti: Verso imprese collegate

La voce ammonta a € 2.517 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2008	31.12.2007	Variazione
Commerciali			
Italcertifer ScpA	2.016	1.783	233
LTF Sas	457	108	349
Porta Sud SpA	0	62	(62)
SGT SpA	0	292	(292)
Quadrante Europa SpA	11	10	1
Terminal Tremestieri Srl	20	243	(223)
Network Terminali Siciliani	13	11	2
TOTALE	**2.517**	**2.509**	**8**

I crediti commerciali verso imprese collegate risultano sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio 2007 registrando un incremento di € 8 mila principalmente dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento dei crediti verso Italcertifer (€ 233 mila) per le attività di *service* diagnostico ai treni utilizzati per le corse prova sulla nuova linea AV;
- incremento dei crediti verso la società LTF (€ 349 mila) principalmente dovuto alla quota LTF dei lavori per il confronto delle alternative di tracciato da Confine di Stato a Settimo Torinese come da Protocollo d'Intesa del 15 marzo 07 e relativo *Addendum* del maggio 2007;
- decremento dei crediti verso la società Terminal Tremestieri (€ 223 mila) a seguito degli incassi dei canoni previsti per l'utilizzo del molo di Tremestieri.

Inoltre si segnala che la variazione dei crediti commerciali risente delle seguenti riclassifiche:

- dei crediti commerciali verso Porta Sud (€ 62 mila) da collegate a crediti verso collegate di gruppo a seguito della scissione a favore di FS Sistemi Urbani avente efficacia 31 dicembre come anche evidenziato nel paragrafo "Crediti:crediti verso clienti";
- dei crediti commerciali verso SGT (€ 292 mila) da collegate a consociate a seguito della scissione verso FS Logistica avente efficacia 30 dicembre come anche evidenziato nel paragrafo "Crediti: crediti verso altri".

Crediti: Verso controllante

La voce ammonta a € 1.711.216 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2007	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2008
Commerciali	10.849		(712)	10.137
Finanziari:				
- c/c intersocietario	215.643	35.937	(205.043)	46.537
- altri	63.012	(2.000)	(63.012)	(2.000)
Altri				
- trasferimento IVA	1.260.636		370.707	1.631.343
- diversi	22.459		2.740	25.199
TOTALE	**1.572.599**	**33.937**	**104.680**	**1.711.216**

La posta, univocamente riferita a Ferrovie dello Stato S.p.A., registra un incremento rispetto all'esercizio 2007 di € 138.617 mila principalmente riferito all'incremento del credito IVA pari a € 370.707 mila parzialmente compensato dalla riduzione del conto corrente intersocietario pari a € 205.043 mila.

Nel conto corrente intersocietario sono confluiti € 35.937 mila derivanti dalla scissione Trenitalia "Servizi di Manovra" che ha avuto effetto dal 1° gennaio 2008 come già descritto nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rinvio.

Nel corso dell'anno 2008 gli altri crediti finanziari presentano una variazione in diminuzione di € 63.012 mila determinata dalla corretta conclusione delle operazioni di *netting* rispetto all'anno precedente. Gli altri crediti finanziari verso la Controllante si riducono, inoltre, per € 2.000 mila a seguito della seconda fase della scissione a favore di FS Sistemi Urbani S.r.l. con effetto 31 dicembre 2008.

Per i dettagli relativi alla movimentazione del conto corrente intersocietario dell'anno si rimanda alla Relazione sulla Gestione – Gestione Finanziaria.

Nel ricordare che RFI partecipa all'IVA di Gruppo, si rileva un incremento del credito per IVA verso la controllante rispetto al 31 dicembre 2007 di € 370.707 mila, comprensivo anche degli interessi maturati sullo stesso nell'anno 2008 pari a € 13.889 mila. Tale incremento è dovuto per € 356.818 mila al maggior volume delle operazioni passive rispetto alle operazioni attive che caratterizzano l'attività di RFI, indirizzata principalmente agli investimenti sull'infrastruttura.
Si segnala, inoltre, che nel mese di giugno 2008 è stato rettificato in diminuzione il credito IVA verso la Controllante (€ 6.253 mila), corrispondente alla maggiore "IVA indetraibile da pro-rata" emersa in sede di redazione del Modello IVA 2008 rispetto a quanto già contabilizzato nell'anno 2007.
L'incremento dei crediti diversi verso la controllante pari a € 2.739 mila è dovuto principalmente all'effetto combinato di maggiori crediti derivanti dalla regolazione contabile effettuata su cespiti oggetto della scissione Ferrovie *Real Estate* dell'anno 2003 (€ 7.823 mila) successivamente incorporata parzialmente in FS e minori crediti dovuti all'incasso di interessi attivi maturati sulla giacenza del prestito Cassa Depositi e Prestiti.

Crediti: Crediti tributari

I crediti tributari ammontano a € 2.030 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazione
IVA	433	695	(262)
IRES	1.422	1.422	0
Altre	175	25	150
TOTALE	**2.030**	**2.142**	**(112)**

Nel complesso la posta rimane sostanzialmente invariata rispetto all'esercizio precedente.

L'incremento di € 150 mila della voce "Altre" rispetto all'esercizio precedente è determinato dall'iscrizione del credito verso Equitalia a fronte di cartelle esattoriali già pagate da RFI relative a debiti INPS in contestazione.

Crediti: Verso altri

I crediti verso altri, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 2.290.867 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2007	Variazioni da scissione	Altre variazioni	31.12.2008
Altre imprese consociate	387.666	0	65.951	453.617
Altri				
- Personale	15.559	142	(530)	15.171

- Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.835.202	0	(320.652)	1.514.550
- Altre amministrazioni dello Stato	1.071	0	196	1.267
- Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari	15.624	0	56.739	72.363
- Istituti previdenziali	5.774	0	(2.585)	3.189
- Debitori diversi	79.324	(5.138)	166.920	241.106
	1.952.554	(4.996)	(99.912)	1.847.646
Valore lordo	**2.340.220**	**(4.996)**	**(33.961)**	**2.301.263**
Fondo svalutazione	(10.738)	5.138	(4.796)	(10.396)
TOTALE	**2.329.482**	**142**	**(38.757)**	**2.290.867**

I crediti verso il personale si incrementano di € 142 mila per effetto della scissione da Trenitalia "Servizi di Manovra" che ha avuto efficacia a partire dal 1° gennaio 2008, come ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione tra i Principali eventi dell'anno. L'ulteriore variazione di € 530 mila è dovuta principalmente al recupero delle anticipazioni, in particolare TFR, concesse al personale.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze sono di seguito analizzati:

Descrizione	Saldo 31.12.2007	Incrementi	Decrementi	Saldo 31.12.2008
Contributi in c/esercizio:				
- Somme dovute in forza del CdP	1.417.375	1.086.348	(1.242.427)	1.261.296
Contributi in c/impianti:				
- capp. 7122-7123-7242-7124	417.772	2.805.387	(2.969.993)	253.166
Legge 87/94	55	63	(30)	88
TOTALE	**1.835.202**	**3.891.798**	**(4.212.450)**	**1.514.550**

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per le somme dovute in forza del Contratto di Programma riguardano:

- i crediti relativi all'esercizio 2000 pari a € 1.204.565 mila;
- i crediti relativi all'esercizio 2001 pari a € 67 mila;
- i crediti dell'esercizio 2007, pari a € 45.720 mila, relativi alla quota C (ex comma 758 art.1 Legge Finanziaria 2007) disaccantonata con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 settembre 2008;
- i crediti relativi all'anno 2008 pari a € 10.944 mila.

Si segnala che nel corso dell'esercizio 2008 sono stati compensati debiti per conguaglio anno 2004-2005 per € 139 mila e sono stati incassati i crediti in conto esercizio relativi a:

- crediti residui anno 2000 per € 45.130 mila;
- crediti residui anno 2001 per € 154.870 mila;

- crediti residui anni 2004-2005 per € 1.659 mila;
- crediti residui anno 2007 per € 10.944 mila;
- crediti competenza 2008 per € 1.029.685 mila.

I contributi in conto esercizio (cap. 1541) sono stati iscritti per un importo complessivo di competenza al 31 dicembre 2008 pari a € 1.040.629 mila, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2008 n. 244 del 24 dicembre 2007, ridotto delle quote rese indisponibili dalla Legge Finanziaria 2007 (ex comma 507 pari a € 125.040 mila e 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007 pari a € 74.410 mila). Il suddetto stanziamento è stato anche ridotto di € 11.900 mila a seguito del 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*", che prevede il trasferimento di tale importo all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. Sono stati, inoltre, iscritti anche i residui passivi per € 45.720 mila, relativi alla quota C (ex comma comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007) disaccantonata con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 settembre 2008.

Nell'esercizio 2008 sono stati iscritti crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi in conto impianti per un importo pari agli stanziamenti per RFI e TAV dell'anno 2008 (€ 2.445.787 mila), destinati agli investimenti infrastrutturali anche relativi al Sistema AV/AC e, quindi, di pertinenza di RFI nella sua qualità di gestore dell'infrastruttura nazionale. E' stata, inoltre, iscritta quale incremento dei crediti dell'anno 2008 anche la quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007) disaccantonata con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 settembre 2008, pari a € 287.680 mila per il cap. 7122 e a € 71.920 mila per il cap. 7124.

Pertanto i crediti per contributi conto impianti al 31.12.2008 distinti per capitolo sono:

- cap. 7122 *Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie*, pari ad € 49.876 mila. Tale importo rappresenta il residuo credito dello stanziamento previsto per l'anno 2008 dalla Legge Finanziaria 2007, ridotto del 30% sulla base dell'art. 3 D.L. 1° ottobre 2007, n. 159, convertito in Legge n. 222 del 29 novembre 07 (€ 1.387.688 mila), a cui sono stati detratti gli incassi di competenza dell'anno 2008 (€ 1.337.812 mila). Nell'anno 2008 sono stati anche incassati € 391.556 mila a valere sul credito residuo al 31 dicembre 2007 di pari importo, comprensivo anche della quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007) disaccantonata con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 settembre 2008, pari a € 287.680 mila iscritta quale incremento dei crediti dell'anno 2008;
- cap. 7123 *Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche*, pari ad € 177.467 mila. Tale importo è costituito dal credito residuo al 31 dicembre 2007 (€ 149.368 mila) già al netto degli incassi dell'esercizio 2008 (€ 57.257 mila) e dallo stanziamento per l'anno 2008 (€ 28.099 mila).

Nell'anno 2008 sono stati anche incassati € 81.448 mila a valere sul credito residuo al 31 dicembre 2006 di pari importo;

- cap. 7242 *Sovvenzioni Straordinarie a FS per l'attuazione di varie disposizioni legislative*, pari ad € 25.823 mila, già iscritti in sede di Bilancio 2006;
- cap. 7124 *Contributi quindicennali concessi a Ferrovie dello Stato per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC, nonché per il finanziamento delle attività preliminari per la realizzazione delle linee AV/AC Milano - Genova e Milano – Verona, incluso il Nodo di Verona*, al 31 dicembre 2008 risultano interamente incassati per lo stanziamento 2008 (€ 1.030.000 mila) del contributo quindicennale previsto all'art. 1, comma 964 della Legge Finanziaria 2007 già ridotto del 30% per la parte legata al TFR, destinato alla prosecuzione degli interventi relativi al Sistema AV/AC della linea Torino – Milano – Napoli e per la parte dei residui 2007 (€ 71.920 mila) relativi alla quota C (ex comma comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007) disaccantonata con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 settembre 2008, iscritta quale incremento dei crediti dell'anno 2008.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze Legge 87/1994 riguardano le somme anticipate dalla Società per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita ai dipendenti in quiescenza dal 1984 al 1994. In data 3 dicembre 2008 sono stati incassati € 30 mila, relativi al rimborso degli oneri per l'anno 2006.

La posta "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" accoglie i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altre società. L'incremento di € 56.739 mila è dovuto principalmente all'iscrizione del credito verso il Comune di Torino (€ 39.328 mila) in relazione alla Convenzione R.C.U. 5945 del 19 novembre 2007 per il quadruplicamento linea Porta Susa – Porta Dora.

I crediti verso gli Istituti Previdenziali riguardano principalmente i crediti verso l'INAIL (€ 2.251 mila) e verso l'IPSEMA (€ 664 mila). Il decremento di € 2.585 mila registrato nell'esercizio 2008 è dovuto al decremento del credito verso l'INAIL per il versamento effettuato per l'anno 2008.

La voce Debitori diversi si articola come segue:

Debitori diversi	**31.12.2007**	**Variazioni da scissione**	**Altre variazioni**	**31.12.2008**
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	3.340	0	15.958	19.298
IVA c/acquisti in sospensione	1.561	0	0	1.561
Crediti verso Compagnie assicurazione per indennizzi liq.	2.188	0	(246)	1.942
Ricavi non fatturati	762	0	0	762
Crediti in corso di recupero	191	0	0	191
Altri crediti non commerciali	71.282	(5.138)	151.208	217.352
Totale Debitori diversi	**79.324**	**(5.138)**	**166.920**	**241.106**

L'incremento degli "Altri crediti non commerciali" è determinato dall'incremento dei Debitori diversi (€ 143.105 mila) dovuto principalmente alla riclassifica per una più corretta esposizione in bilancio dei crediti verso Cassa Conguaglio Settore Elettrico per contributi energia elettrica per trazione pari a € 128.517 mila dalla voce Clienti Ordinari,
parzialmente compensato dall'incasso di altri crediti.

La variazione della posta risente anche della riduzione di € 5.138 mila per effetto del trasferimento dei crediti relativi alla Convenzione del 17 maggio 1986 nella seconda fase di scissione a favore di FS Sistemi Urbani S.r.l. che ha avuto efficacia dal 31 dicembre 2008.

Negli Altri crediti non commerciali risultano ancora iscritti e da incassare dall'anno 2006 i crediti per contributi in conto impianti verso il Ministero delle Infrastrutture, relativi a:

- cap. 7060 Legge obiettivo anno 2004 – 2005 – 2006, pari a € 10.884 mila;
- cap. 8123 Spese per il finanziamento degli interventi a favore di FS nelle aree depresse, pari a € 13.450 mila.

Infine si precisa che negli Altri crediti non commerciali è compresa anche la maggiorazione dell'1% sui canoni di accesso alla rete ferroviaria (€ 215 mila) che RFI a partire dal 23 ottobre 2007 ha applicato alle Imprese Ferroviarie e che riverserà all'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie, come ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando.

L'incremento degli "Acconti a fornitori per prestazioni correnti" di € 15.958 mila è dovuto principalmente alla corresponsione di pagamenti parziali all'ENEL a fronte di somme in contestazione.

Si evidenzia di seguito il dettaglio degli altri crediti verso consociate:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazione
Commerciali			
Italcontainer Sp.A	24	16	8
SGT Sp.A	477	0	477
FS Logistica Sp.A	409	484	(75)
Serfer Srl	3.422	2.040	1.382
Ferport Srl	17	6	11
Ferport Napoli	2	0	2
Ferservizi Sp.A	2.702	3.054	(352)
Metropark Sp.A	1.432	0	1.432
Cemat Sp.A	1.754	2.098	(344)
Grandi Stazioni Sp.A	12.853	10.542	2.311
Centro Stazioni Sp.A	2.357	4.510	(2.153)
Fercredit Sp.A	22	31	(9)
Italferr Sp.A	360	1.034	(674)

Sogin Srl	89	89	0
Tevere TPL Scarl	11	29	(18)
Sita SpA	174	172	2
Trenitalia SpA	393.298	342.474	50.824
Tx Logistic AG	162	67	95
SELF SpA	3.672	0	3.672
FS Sistemi Urbani Srl	57	0	57
Italia Logistica	303	0	303
	423.596	**366.646**	**56.950**
Altri			
Trenitalia SpA	29.783	20.777	9.006
Serfer Srl	125	51	74
FS Logistica SpA	13	0	13
Sogin Srl	2	2	(0)
Italferr SpA	23	0	23
Ferservizi SpA	72	187	(115)
Cento Stazioni SpA	2	2	0
	30.020	**21.019**	**9.001**
TOTALE	**453.616**	**387.665**	**65.951**

La posta ammonta a € 453.616 mila e riguarda prevalentemente rapporti di natura commerciale verso le società consociate e registra un incremento di € 65.951 mila rispetto al 31 dicembre 2007 dovuto principalmente all'incremento dei crediti commerciali verso la società Trenitalia (€ 50.824 mila) per effetto sia del rallentamento dei pagamenti relativi al pedaggio sia all'incremento delle attività relative ai servizi di manovra.

Si segnala inoltre che la variazione dei crediti commerciali risente delle seguenti riclassifiche:

- dei crediti commerciali verso SELF pari a € 3.672 mila dai crediti commerciali verso controllate a seguito della vendita della partecipazione alla controllante Ferrovie dello Stato il 4 agosto 2008, come anche descritto nel paragrafo relativo ai "Principali eventi dell'anno" della Relazione sulla gestione;
- dei crediti commerciali verso Metropark pari ad € 1.432 mila dai crediti verso controllate per effetto della scissione verso FS Sistemi Urbani con efficacia dal 1° dicembre 2008, come descritto nel paragrafo "Crediti:crediti verso controllate";
- dei crediti commerciali verso SGT (€ 477 mila) dai crediti verso collegate a seguito della scissione verso FS Logistica avente efficacia 30 dicembre come anche evidenziato nel paragrafo "Crediti: crediti verso collegate".

L'aumento di € 9.001 mila degli Altri crediti verso consociate è dovuto principalmente alla maggiorazione dell'1% sui canoni di accesso alla rete ferroviaria che RFI a partire dal 23 ottobre 2007 ha applicato alle IF tra cui anche Trenitalia (€ 2.561 mila) e Serfer (€ 23 mila) e che contestualmente riversa all'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie, come ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando, nonché all'incremento delle penali

attive nei confronti delle società Trenitalia (€ 6.185 mila) e Serfer (€ 51 mila) a titolo di sistema incentivante *European Performance Regime* (EPR).

Si riporta nella tabella seguente la movimentazione del periodo del fondo svalutazione crediti verso altri.

Fondo svalutazione crediti verso altri	Saldo al 31.12.2007	Accantonamenti	Variazioni da scissione	Saldo al 31.12.2008
Fondo svalutazione crediti verso altri	10.738	4.796	(5.138)	10.396
TOTALE	**10.738**	**4.796**	**(5.138)**	**10.396**

L'accantonamento al fondo è dovuto alla svalutazione dei crediti verso Cassa Conguaglio Settore Elettrico relativi all'energia elettrica fornita dalle Ferrovie Federali Svizzere e all'applicazione del cd "punto unico di fornitura" per tutta l'energia utilizzata per la trazione elettrica ferroviaria, in attesa di un provvedimento formale dell'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas che renda il credito immediatamente esigibile e chiuda il contenzioso esistente.

La posta risente anche della variazione di € 5.138 mila relativa al trasferimento del fondo svalutazione dei crediti relativi alla Convenzione del 17 maggio 1986 nella seconda fase di scissione a favore di FS Sistemi Urbani S.r.l. che ha avuto efficacia dal 31 dicembre 2008.

I Fondi svalutazione crediti, nel loro complesso, hanno avuto la seguente movimentazione:

Fondi al 31.12.2007	**138.646**
Utilizzi	(891)
Scissioni	(2.741)
Accantonamenti	11.820
Fondi al 31.12.2008	**146.834**

Crediti in valuta estera

Si espongono di seguito i crediti in moneta estera:

Crediti*	Sterlina Inglese (GBP)	Franco Svizzero (CHF)
Crediti verso clienti	368	2.428.285
TOTALE	**368**	**2.428.285**

* importi nella valuta originaria

I crediti in valuta estera derivano da operazioni di natura commerciale intrattenute con la Gran Bretagna e la Svizzera ed hanno generato esigue differenze di cambio (utili per € 219 mila e perdite per € 82 mila).

Disponibilità liquide

La voce ammonta a € 1.218.127 mila con una variazione in diminuzione di € 950.988 mila rispetto al 31 dicembre 2007. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Differenza
Depositi bancari e postali	2.116	2.055	61
Assegni	35	10	25
Denaro e valori in cassa	629	1.083	(454)
Conti correnti di tesoreria	1.215.348	2.165.968	(950.620)
TOTALE	**1.218.128**	**2.169.116**	**(950.988)**

Il decremento complessivo della posta è dovuto essenzialmente al decremento del conto corrente di Tesoreria che rappresenta nel complesso il valore dei versamenti effettuati nell'anno dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al Contratto di Programma ed ai versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea successivamente trasferiti sul conto corrente intersocietario secondo le esigenze di cassa.

Nell'anno 2008 sono stati incassati e contabilizzati nel suddetto conto corrente contributi in conto impianti inerenti il cap. 7122 (€ 931.648 mila), il cap. 7123 (€ 28.099 mila) e contributi in conto esercizio cap. 1541 (€ 54.450 mila), che transiteranno sul conto corrente intersocietario nel 2009.

La gestione della finanza e della tesoreria è affidata alla Capogruppo tramite conti correnti intersocietari ad eccezione di alcuni conti correnti bancari intestati ad RFI.

Nei depositi bancari e postali sono compresi fondi vincolati destinati a particolari destinazioni che per € 1.260 mila sono a fronte di pignoramenti disposti dall'Autorità Giudiziaria per contenziosi di natura giuslavoristica e per € 18.300 mila sono relativi a pignoramenti notificati alle banche che non hanno generato vincoli di indisponibilità.

RATEI E RISCONTI

La voce ammonta a € 18.080 mila con una variazione in diminuzione di € 1.190 mila rispetto al 31 dicembre 2007. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Differenza
Ratei			
Interessi attivi	778	1.305	(527)
	778	1.305	(527)
Risconti			
- Affitti passivi	61	71	(10)
- Altri	17.241	17.894	(653)
	17.302	17.965	(663)
TOTALE	**18.080**	**19.270**	**(1.190)**

Il decremento dei ratei per interessi attivi di € 527 mila è da collegarsi ad una diminuzione dei tassi di riferimento a dicembre 2008 per la componente variabile del contratto di *swap* con UBS relativo alla copertura del finanziamento BEI.

La voce Altri risconti attivi pari a € 17.241 mila è relativa principalmente a canoni Wind (€ 9.710 mila) e Vodafone (€ 7.328 mila), ed in parte residuale a canoni demaniali, locazioni, abbonamenti, ecc.

STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

PATRIMONIO NETTO

La posta ammonta a € 33.075.344 mila, con una variazione in diminuzione di € 489.534 mila rispetto al 31 dicembre 2007.

Nelle tabella seguente è riportata la movimentazione del patrimonio netto nel 2008.

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2007	Risultato d'esercizio precedente		Altre variazioni		Risultato d'esercizio	Saldo al 31.12.2008
		Distrib.ne dividendi	Altre destinazioni	Incrementi	Variazioni da scissione		
Capitale	32.853.697			250.000	(762.422)		32.341.275
Riserva da soprapprezzo delle azioni	0						0
Riserve di rivalutazione*	0						0
Riserva legale	197		844				1.041
Riserve statutarie**	0						0
Riserva per azioni proprie in portafoglio	0						0
Altre riserve:	0						0
Riserva Straordinaria	0						0
Det. Min. 4.2.03 valut.def. Patrimonio	887.352						887.352
Versamenti in conto futuro aumento di capitale	0						0
Versamenti a copertura perdite	0						0
Riserva da utili netti su cambi	0						0
Utili (perdite) portati a nuovo	(193.251)						(193.251)
Utile dell'esercizio 2007	16.883	(16.039)	(844)				0
Utile (perdita) di periodo						38.927	38.927
TOTALE	**33.564.878**	**(16.039)**	**0**	**250.000**	**(762.422)**	**38.927**	**33.075.344**

Il capitale sociale è composto da n° 32.341.275.131 azioni del valore nominale di € 1 ciascuna, detenute per il 100% da Ferrovie dello Stato S.p.A.

L'analisi della movimentazione del Patrimonio Netto nell'esercizio 2008 è la seguente:

- riduzione del capitale sociale per € 268.674 mila a seguito della scissione parziale a favore della FS Logistica S.p.A., in data 21 dicembre 2007 con effetto dal 1° gennaio 2008;
- incremento del capitale sociale per € 48 mila a seguito della scissione parziale di Trenitalia S.p.A. "Servizi di Manovra" a favore di RFI, in data 28 dicembre 2007 con effetto dal 1° gennaio 2008;

- aumento del capitale sociale pari a € 250.000 mila, deliberato dall'Assemblea del 23 giugno 2006, sottoscritto e versato in data 31 gennaio 2008 ed iscritto al Registro delle Imprese in C.C.I.A.A. di Roma in data 12 febbraio 2008;
- riduzione del capitale sociale per € 276.653 mila a seguito della scissione a favore di FS Sistemi Urbani S.r.l. con effetto dal 1° dicembre 2008;
- riduzione del capitale sociale per € 3.312 mila a seguito della scissione a favore di Ferrovie dello Stato S.p.A. con effetto dal 24 dicembre 2008;
- riduzione del capitale sociale per € 117.086 mila a seguito della seconda fase della scissione a favore di FS Logistica S.p.A. con effetto dal 30 dicembre 2008;
- riduzione del capitale sociale per € 96.745 mila a seguito della seconda fase della scissione a favore di FS Sistemi Urbani S.r.l. con effetto dal 31 dicembre 2008;
- utile dell'esercizio.

Inoltre l'Assemblea ordinaria della Società dell'8 aprile 2008 ha deliberato di destinare l'utile dell'esercizio 2007, pari a € 16.883.258,49 come segue:

- il 5% a riserva legale pari a € 844.162,92;
- il residuo importo pari a € 16.039.095,57 al socio unico con valuta 30 giugno 2008.

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di patrimonio netto, nonché la loro utilizzazione nei tre precedenti esercizi.

Origine	Importi al 31.12.2008 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di b	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti*			
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro (Scissione FRE)
Capitale Sociale	32.341.275	32.341.275						(70.000)
Riserve di capitale:								
- Det. Min. 4.2.03 valut. def. Patrimonio	887.352		887.352					
Riserve di utili:								
Riserva legale	1.041	1.041						
Utili portati a nuovo								
Altre Riserve:								
Riserva da utili su cambi	0							
TOTALE	**33.229.668**	**32.342.316**	**887.352**	**0**	**0**	**0**	**0**	**(70.000)**

* 2005-2006-2007

L'utilizzo effettuato è relativo alla riduzione del capitale per effetto della scissione Ferrovie Real Estate del 7 agosto 2006 (€ 70.000 mila).

FONDI PER RISCHI ED ONERI

La posta ammonta a € 26.438.187 mila con una variazione in diminuzione di € 640.085 mila rispetto al 31 dicembre 2007.

Si riporta di seguito la composizione e movimentazione del periodo.

Descrizione	Saldo al 31.12.2007	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Scissioni	Saldo al 31.12.2008
Fondo per imposte, anche differite	20.546	745	(753)	(157)			20.381
Fondo di ristrutturazione ex lege 448/1998	19.277.049						19.277.049
Integrazione fondo di ristrutturazione ex lege 448/1998	4.195.848		(460.359)			(35.000)	3.700.489
Fondo per manutenzione ord. e interessi intercalari	2.323.000						2.323.000
Altri	1.261.829	240.371	(99.292)	(165.130)	(3.813)	(116.697)	1.117.268
TOTALE	**27.078.272**	**241.116**	**(560.404)**	**(165.287)**	**(3.813)**	**(151.697)**	**26.438.187**

Si evidenzia il dettaglio del fondo imposte.

Descrizione	Saldo al 31.12.2007	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Saldo al 31.12.2008
Contenzioso	2.699	46	(740)	(11)	1.994
I.C.I.	17.478		(13)		17.465
Ritenute alla fonte	146			(146)	0
TOSAP/COSAP/TARSU	223	699			922
TOTALE	**20.546**	**745**	**(753)**	**(157)**	**20.381**

Contenzioso

La variazione netta del fondo del contenzioso fiscale, pari ad € 705 mila, è dovuta all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- accantonamenti per € 46 mila dovuti ad avviso di pagamento in materia di oli minerali notificato in data 25 agosto 2008 dall'Agenzia delle Dogane – Ufficio di Napoli e per imposta di pubblicità notificato in data 1 agosto 2008 dal Comune di Chiusi;

- utilizzi di € 740 mila a seguito del pagamento dell'imposta e spese accessorie in materia di IRAP il cui avviso di accertamento è stato notificato dall'Agenzia delle Entrate di Roma 4 nell'anno 2002;

- rilascio del fondo per € 11 mila relativo a tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari e radiomobili.

ICI

La riduzione di € 13 mila del fondo ICI è dovuta per € 7 mila al pagamento effettuato nell'anno 2008 dell'ICI relativa all'annualità 2001 notificata dal Comune di Siena e per € 6 mila dell'ICI relativa agli anni 1998-2000 notificata dal Comune di Siena.

Ritenute alla fonte

In data 21 maggio 2008 è stata depositata la sentenza n. 169/24/08 con la quale i Giudici di prime cure hanno dichiarato formalmente cessata la materia del contendere in merito agli interessi su omesso o ritardato versamento di ritenute alla fonte e, pertanto, il fondo è stato rilasciato.

TOSAP/COSAP/TARSU

L'incremento del fondo è relativo ai seguenti accantonamenti:

- € 645 mila ad un avviso di accertamento e irrogazione di sanzioni in materia di "tassa smaltimento rifiuti solidi urbani" (TARSU) comune di Bologna, relativo alle annualità dal 2002 al 2007 notificato in data 11 marzo 2008;
- € 48 mila per avvisi di accertamento TARSU comune di Lucca anni dal 1998 al 2002;
- € 6 mila per avvisi di accertamento TARSU comune di Viareggio anni dal 2002 al 2005.

Fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo Fondo integrativo

Il fondo di ristrutturazione fu costituito in attuazione dell'art. 43 della Legge 448/98, per € 26.038.086 mila, di cui € 9.188.941 mila, già riflessi nel bilancio al 31 dicembre 1998, nei limiti delle riserve esistenti e € 16.849.145 mila stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere rispettivamente sugli esercizi 1998, 1999, 2000 e 2001 tale Fondo è stato utilizzato, come consentito dal DPR 277/98, per complessive € 3.909.014 mila, a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda infrastruttura.

È stato inoltre utilizzato nel 2000 per la copertura della minusvalenza di € 2.742.386 mila derivanti dalla cessione del compendio aziendale costituente l'Azienda "trasporto" alla Società Trenitalia.

Nel 2001 è stato altresì utilizzato per la copertura di costi per esodi incentivati non coperti dal fondo di ristrutturazione industriale ora azzerato.

Tali utilizzi del fondo sono stati effettuati in conformità alle modalità di utilizzo stabilite dall'Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e successive e previa specifica autorizzazione dell'azionista in sede assembleare.

Al 31 dicembre 2008, il fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 è pari a € 19.277.049 mila.

Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art.5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art.15 del D.Lgs 8/7/03 n.188 che dispone: *"i conti del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro";*
- all'attuale definizione tariffaria concepita "*ex lege*" come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di recuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, tali fondi sono destinati e sufficienti anche in un'ottica di lungo periodo, a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI.

Il fondo integrativo è stato utilizzato, a partire dal 2002, a fronte degli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni e minusvalenze dei cespiti.

Descrizione	Saldo al 31.12.2007	Scissione FS Logistica	Utilizzi	Saldo al 31.12.2008
Integrazione Fondo di ristrutturazione 448/98	4.195.848	(35.000)	(460.359)	3.700.489
TOTALE	**4.195.848**	**(35.000)**	**(460.359)**	**3.700.489**

Il fondo è stato ridotto di € 35.000 mila a seguito della seconda fase della scissione a favore di FS Logistica S.p.A. che ha avuto effetto dal 30 dicembre 2008.

Il fondo, inoltre, nell'anno 2008 è stato utilizzato per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi come di seguito riportato:

- € 3.828 mila per gli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali della Rete Tradizionale;
- € 443.304 mila per gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali della Rete Tradizionale;
- € 13.227 mila per la copertura delle minusvalenze ordinarie (€ 1.065 mila) e straordinarie (€ 12.162 mila). Al riguardo si precisa che dall'utilizzo del fondo per le minusvalenze straordinarie sono state escluse quelle derivanti dalla radiazione della Nave Segesta *Jet* (€ 4.062 mila), in quanto già coperte da indennizzo assicurativo come ampiamente commentato nella voce di Conto Economico "Sopravvenienze Attive" della presente nota integrativa a cui si fa rimando.

Gli ammortamenti sulla rete AV/AC nell'anno 2008 pari ad € 19.738 mila non sono stati neutralizzati dall'utilizzo dell'Integrazione Fondo ristrutturazione.

Fondo oneri per manutenzione ordinaria

Il fondo oneri di manutenzione ordinaria ed interessi intercalari è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali.

In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione dell'infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio.

Per il dettaglio connesso all'utilizzo si rimanda alla Sezione 2 della presente Nota Integrativa.

Nel corso dell'anno 2008 il fondo non è stato movimentato e il saldo al 31 dicembre 2008 è di seguito riportato:

Fondo per manutenzione ordinaria	
Saldo 31.12.2007	2.323.000
Utilizzi	0
Saldo 31.12.2008	**2.323.000**

Si evidenzia il dettaglio degli altri fondi.

Descrizione	Saldo al 31.12.2007	Accantonamenti (*)	Utilizzi	Riclassifiche	Rilascio fondi eccedenti	Scissioni	Saldo al 31.12.2008
Competenze al personale da definire	30	1	(7)	(3)		6	27
T.F.R. medici fiduciari	463	35	(69)	27			456
Adeguamento Valore scorte	16.000			(4.361)			11.639
Contenzioso nei confronti							
- del personale	229.740	82.170	(36.201)				

							275.709
- dei terzi	662.983	2.113	(5.198)		(10.530)	(116.703)	532.665
Fondo oneri per esodi anticipati	63.677		(50.294)				13.383
ENEL	143.519	102.400			(137.000)		108.919
Valorizzazioni e bonifica	34.049	41.000	(6.883)				68.166
Oneri demolizione aree edificabili Roma Tiburtina	3.293						3.293
Altri rischi	108.075	12.652	(640)	524	(17.600)		103.011
TOTALE	**1.261.829**	**240.371**	**(99.292)**	**(3.813)**	**(165.130)**	**(116.697)**	**1.117.268**

* di cui € 36 mila in altre voci di conto economico.

Tale posta si riferisce alle seguenti fattispecie:

Competenze al personale da definire

La parte di fondo relativa all'"Integrazione Polizza INA addetti ai servizi" è stata movimentata per gli utilizzi e gli accantonamenti dell'anno di esiguo importo ed è stata incrementata per € 6 mila a seguito della scissione Trenitalia "Servizi di Manovra, che ha avuto efficacia dal 1° Gennaio 2008, come riportato nella Relazione sulla Gestione.

Nelle riclassifiche sono compresi gli oneri per trasferimenti di personale che trovano contropartita nella posta Debiti verso il Personale.

TFR Medici Fiduciari

Il Fondo trattamento di fine rapporto, detto premio di operosità, è previsto dall'art. 25 del regolamento dei medici fiduciari delle Ferrovie dello Stato. Tali medici presidiano gli impianti e svolgono attività di consulenza medica, di aiuto medico e compiti relativi al Servizio Sanitario Nazionale. Essi emettono fattura mensile e, ove previsto, calcolano il premio di operosità che sarà erogato alla fine del rapporto del medico con la società. Durante il periodo il conto si incrementa con gli accantonamenti fatti a seguito delle fatture emesse e si decrementa con le uscite dei medici ed il termine del loro rapporto contrattuale con RFI.

Fondo adeguamento valore scorte

Il fondo riflette quanto ritenuto necessario per far fronte alle presumibili perdite di valore dei materiali in giacenza a lenta movimentazione nel loro complesso. Il fondo nell'anno 2008 è stato parzialmente "utilizzato/riclassificato" per le svalutazioni e radiazioni effettuate nel corso dell'anno 2008 per € 4.361 mila, come commentato nella posta dell'Attivo Circolante. Al 31 dicembre 2008 la consistenza è pari a € 11.639 mila.

Fondi relativi al contenzioso nei confronti del personale e dei terzi

Il fondo relativo al contenzioso verso il personale, costituito dall'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le

competenti preture del lavoro riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali.

I fondi sono a copertura anche degli oneri che si dovessero manifestare per cause imputabili alla gestione pregressa, per il personale trasferito alla Società Trenitalia, Ferrovie dello Stato, Ferservizi ed Italferr.

Il fondo relativo al contenzioso verso il personale è stato incrementato (€ 81.365 mila) al fine di far fronte alla prevedibile copertura delle spese e degli oneri contributivi presunti relativi a vertenze nei confronti del personale. Si è proceduto anche all'accantonamento degli interessi sulla defiscalizzazione INPS Cooperativa Garibaldi (€ 804 mila).

Per quanto riguarda i terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori. Nell'esercizio 2008 la revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi e la definitiva conclusione favorevole per RFI di alcune rilevanti vertenze hanno dato luogo complessivamente ad un rilascio del fondo pari a € 10.530 mila.

Il fondo, inoltre, è stato ridotto di € 116.703 mila a seguito della seconda fase della scissione a favore di FS Sistemi Urbani che ha avuto effetto dal 30 dicembre 2008 con la quale quest'ultima è subentrata nel contenzioso in essere e in tutti i rapporti processuali connessi, pendenti definiti ed instaurandi in dipendenza della Convenzione del 17 maggio 1986.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti: per maggiori dettagli si rinvia a quanto riportato nel paragrafo relativo alle "Indagini e procedimenti penali" della Relazione sulla Gestione.

Fondo oneri per esodi anticipati

Il fondo, già costituito in sede di recepimento della perizia nel bilancio 2002 sulla base degli esodi incentivati previsti dal piano d'impresa 2001-2005, nell'anno 2006 è stato incrementato per € 100.000 mila secondo quanto previsto dal Piano Industriale 2007-2011: nell'esercizio 2008 è stato utilizzato per € 50.294 mila a fronte degli oneri sostenuti a tale titolo.

ENEL

Il fondo è relativo ad un contenzioso con l'ENEL. Nel 1992 l'ENEL applicò ad FS per i consumi elettrici un'addizionale tariffaria denominata "sovrapprezzo nuovi impianti". Ne è scaturito un contenzioso giudiziario con l'ENEL, risoltosi favorevolmente per FS nel 1999 in Corte di Appello e, successivamente, nel 2003 anche in Cassazione.

L'ENEL dal 2000 ha sospeso la fatturazione della citata addizionale, a seguito del contrario giudizio della Corte d'Appello, ma non ha annullato le fatture pregresse, in quanto rimanevano (e rimangono tuttora) formalmente in vigore le norme dell'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas che fanno obbligo ad RFI del pagamento del citato sovrapprezzo. Per questi motivi RFI ha da tempo impugnato le suddette norme dell'A.E.E.G., dapprima nel 1997 dinanzi al TAR di Lombardia e, successivamente, nel 2000 ha proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica. La situazione è ancora in attesa di definitiva soluzione e necessita di provvedimenti regolamentari da parte dell' A.E.E.G.

Peraltro l'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas ha recentemente chiarito, con le delibere 47/08 e 63/08, le modalità applicative di talune componenti delle tariffe elettriche ai consumi di energia per l'esercizio ferroviario, riconoscendo l'unitarietà a livello nazionale dell'utenza di trazione ferroviaria. Per tale ragione si è ritenuto di dover rilasciare la quota parte di fondo precedentemente accantonata per le componenti di rischio sull'energia elettrica per € 137.000 mila ad eccezione della quota parte riferita alla vertenza giudiziaria (sovrapprezzo nuovi impianti/componente A3), il cui rischio è complessivamente valutato al 31 dicembre 2008 pari ad € 28.200 mila di cui € 12.300 mila ricompresi nel contenzioso nei confronti dei terzi per debiti in contestazione.

Inoltre si è provveduto ad accantonare € 93.000 mila a copertura del rischio dell'eventuale retrocessione alle IF della parte di maggior costo dalle stesse sostenuto negli anni passati a titolo di energia per trazione, in pendenza delle intervenute determinazioni citate dell'Autorità.

Fondo per valorizzazioni e bonifica

E' stato istituito a copertura di oneri connessi alla valorizzazione delle opere da dismettere al fine di consentirne la proficua collocazione sul mercato e, dall'esercizio 2008, di oneri connessi alla bonifica di siti inquinati. Nella determinazione di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale.

Nel corso dell'esercizio 2008 il fondo è stato "utilizzato" per € 6.884 mila per far fronte agli oneri sostenuti nel periodo ed è stato adeguato per € 41.000 mila per tener conto dei rischi connessi alla bonifica di siti contaminati su alcuni tratti della linea ferroviaria di Torino, che potrebbero costituire pericolo per la salute e l'ambiente.

Oneri demolizione aree edificabili Roma Tiburtina

Fondo istituito in sede di bilancio 2005 a copertura degli oneri di demolizione dei fabbricati esistenti sulle aree edificabili oggetto della Convenzione stipulata con il Comune di Roma per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della Stazione di Roma Tiburtina.

Altri Rischi

Trattasi di fondi per altri rischi ed oneri principalmente relativi a:

Cassa Conguaglio Settore Elettrico (CCSE)

Tale fondo è stato istituito in sede di Bilancio 2005 ed incrementato nel 2006 e nel 2007 a copertura degli oneri derivanti dal mancato riconoscimento da parte della Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico (CCSE) di parte dei contributi inerenti il regime tariffario speciale che regolamenta il costo dell'energia elettrica per RFI secondo la delibera dell'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas n. 148 del 9 agosto 2004. RFI ha da tempo intrapreso le necessarie azioni per il riconoscimento degli importi dovuti, fra cui uno specifico ricorso al TAR del Lazio, iscrivendo contestualmente il corrispondente credito verso la CCSE.

Gli importi accertati per i crediti non riscossi dalla CCSE per le annualità 2004 – 2007 ammontano complessivamente a € 17.600 mila. Poiché l'Autorità, nell'ambito dell'istruttoria in corso per l'adeguamento del sistema tariffario speciale in vigore per le Ferrovie dello Stato, si è espressa favorevolmente circa il riconoscimento dei suddetti rimborsi si è ritenuto ragionevole poter rilasciare tale fondo.

Performance Regime

Tale fondo, pari al 31 dicembre 2008 a € 8.501 mila, istituito in sede di Bilancio 2006, nel corso dell'anno 2007 e 2008 è stato incrementato a fronte di crediti per penali attive nei confronti delle Imprese Ferroviarie a titolo di sistema incentivante.

Altri Fondi minori

Trattasi essenzialmente di rischi collegati a oneri per la realizzazione di partite creditorie, ad oneri relativi alla prosecuzione e/o abbandono di investimenti non adeguatamente coperti dai fondi già presenti in bilancio e ad oneri per sussidi ex Opafs.

L'attività di rivisitazione della procedura di quantificazione dei fondi rischi, già iniziata nel 2005 e proseguita anche nel corso dell'esercizio 2008, come ampiamente detto nei precedenti bilanci, comportando una stima sempre più puntuale del contenzioso, potrebbe far emergere situazioni di miglioramento con conseguenti rilasci di fondi.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO

La posta ammonta a € 1.078.017 mila con una variazione in diminuzione di € 39.491 mila rispetto al 31 dicembre 2007.

L'introduzione dal 1° gennaio 2007 del nuovo regime del TFR, che si applica alle aziende che hanno una consistenza media di almeno 50 dipendenti, prevede che il TFR maturando, in relazione alle scelte operate dal personale, debba essere versato:

- all'INPS qualora i dipendenti abbiano optato di lasciarlo in azienda;
- ai Fondi Complementari Assicurativi con effetto dalla data di opzione.

Il TFR si compone di due fondi distinti: il Fondo "Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato" e il Fondo "Indennità di Buonuscita".

Nell'anno essi hanno avuto la seguente movimentazione.

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato	
Consistenza del fondo al 31.12.2007	**640.174**
Incrementi:	
Accantonamenti e Rivalutazioni	20.074

Trasferimenti da altre società del Gruppo	30.002
	50.076
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(44.424)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(2.695)
Altri	(7.931)
	(55.050)
Consistenza del fondo al 31.12.2008	**635.200**

Il fondo TFR è stato incrementato per € 28.722 mila per la parte relativa al personale trasferito per effetto della scissione Trenitalia "Servizi di manovra", che ha avuto efficacia dal 1° gennaio 2008, come riportato nella Relazione sulla Gestione.

Fondo indennità di buonuscita	
Consistenza del fondo al 31.12.2007	**477.334**
Incrementi:	
Rivalutazioni	14.059
Trasferimenti da altre società del Gruppo	15.804
	29.863
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(52.132)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(1.746)
Altri	(10.502)
	(64.380)
Consistenza del fondo al 31.12.2008	**442.817**

Si tratta del fondo derivante dalla chiusura dell'OPAFS (comma 43 dell'articolo 1 della Legge 24 dicembre 1993, n. 537), l'Ente pubblico preposto al pagamento della «indennità di buonuscita» in favore del personale ferroviario. Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995. Con il passaggio del personale al regime TFR il suddetto fondo è soggetto alla sola rivalutazione

calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR ed in base agli accordi con le Organizzazioni Sindacali.

Il fondo Indennità di Buonuscita è stato incrementato per € 15.461 mila per la parte relativa al personale trasferito per effetto della scissione Trenitalia "Servizi di manovra", che ha avuto efficacia dal 1° Gennaio 2008, come riportato nella Relazione sulla Gestione.

DEBITI

La posta ammonta a € 10.005.950 mila con una variazione in aumento di € 273.567 mila rispetto al 31 dicembre 2007.

Debiti: Debiti verso soci per finanziamenti

La voce ammonta a € 1.632.820 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	Variazioni da scissione	Altre variazioni	31.12.2008
Finanziamenti:				
- entro l'esercizio	69.952	(43.763)	182.035	208.224
- oltre esercizio	1.164.686	146.032	113.878	1.424.596
TOTALE	**1.234.638**	**102.269**	**295.913**	**1.632.820**

Tali debiti si riferiscono all'ammontare delle erogazioni ricevute dalla Capogruppo al 31 dicembre 2008 a valere sui tre contratti *intercompany* siglati per il ribaltamento dei contratti sottoscritti a sua volta dalla Capogruppo rispettivamente con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDP), Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e il raggruppamento temporaneo di concorrenti costituito da Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. e Dexia Crediop S.p.A.

Il debito verso Capogruppo a valere sul contratto con CDP è pari ad € 1.209.058 mila ed è costituito dal montante alla data di sottoscrizione del debito pari ad € 1.259.201 mila, diminuito delle quote capitale restituite al 31 dicembre 2008 pari ad € 133.956 mila (di cui € 70.843 mila relative al rimborso della quota capitale 2008) ed incrementato del debito acquisito da TAV a seguito della scissione dei nodi AV/AC di Roma, Bologna e Napoli e della tratta Modena est – Bologna pari ad € 83.814 mila: di tale debito, l'importo esigibile entro l'esercizio successivo ammonta a € 73.724 mila e l'importo esigibile oltre i 5 anni ammonta a € 809.214 mila.

Il debito verso Capogruppo a valere sul contratto con BEI ammonta a € 289.262 mila ed è costituito dal debito residuo al 31 dicembre 2007 pari a € 38.550 mila, aumentato di € 178.250 mila a seguito delle erogazioni ottenute da FS nell'esercizio 2008 ed incrementato del debito acquisito da TAV a seguito della scissione dei nodi AV/AC di Roma, Bologna e Napoli e della tratta Modena est – Bologna pari a € 72.462 mila: tale debito è interamente esigibile oltre l'esercizio successivo e l'importo esigibile oltre i cinque anni ammonta a € 209.867 mila.

Il debito verso Capogruppo a valere sul contratto con il raggruppamento temporaneo di concorrenti ammonta a € 134.500 mila ed è interamente esigibile entro l'esercizio successivo.

Le variazioni da scissione entro l'esercizio successivo sono riconducibili all'effetto combinato della riduzione dei finanziamenti verso la Capogruppo di € 54.007 mila per effetto della scissione a favore della stessa che ha avuto efficacia dal 24 dicembre 2008 e dell'incremento dei finanziamenti verso la Capogruppo di € 10.244 mila per effetto della scissione TAV con

efficacia 1° gennaio 2008, relativa al nodo di Roma, Napoli, Bologna ed alla tratta Modena – Bologna.

Le variazioni da scissione oltre l'esercizio successivo comprendono l'incremento dei finanziamenti verso la Capogruppo per effetto della scissione TAV, con efficacia 1° gennaio 2008, a valere sul contratto CDP (€ 73.570 mila) relativa al nodo di Roma, Napoli, Bologna ed alla tratta Modena - Bologna ed a valere sul contratto BEI (€ 72.462 mila) relativa al nodo di Roma, Napoli, Bologna ed alla tratta Modena - Bologna.

Le altre variazioni entro l'esercizio successivo sono riconducibili a quanto segue:

- all'incremento del debito di € 54.007 mila successivamente chiuso con la scissione a favore della Capogruppo con effetto 24 dicembre 2008;
- all'incremento per € 134.500 mila dell'indebitamento a valere sul finanziamento con il raggruppamento temporaneo di concorrenti;
- al decremento per rimborsi effettuati nell'esercizio per € 70.843 mila;
- ad una riclassifica in aumento di € 64.371 mila dei finanziamenti dalla quota oltre l'esercizio successivo per una più corretta esposizione di bilancio.

Le altre variazioni oltre l'esercizio successivo sono riconducibili all'effetto combinato dell'incremento per € 178.250 mila dell'indebitamento a valere sul finanziamento con la BEI e della riclassifica in diminuzione di € 64.371 mila dei finanziamenti nella quota entro l'esercizio successivo per una più corretta esposizione di bilancio.

Si riporta nella tabella seguente la ripartizione dei debiti verso soci per finanziamenti secondo la scadenza e con indicazione della clausola di postergazione.

Socio	Importo	Data di scadenza	Di cui con clausola di postergazione
Ferrovie dello Stato S.p.A. (ex BEI)	289.262	15/12/2021	0
Ferrovie dello Stato S.p.A. (ex CDP)	1.209.058	31/12/2021	0
Ferrovie dello Stato S.p.A. (ex CDP)	134.500	29/12/2009	0
TOTALE	**1.632.820**		**0**

Debiti: Debiti verso banche

La voce ammonta a € 1.215.931 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazione
Finanziamenti:			
- entro l'esercizio	49.132	102.248	(53.116)
- oltre esercizio	1.166.799	1.215.931	(49.132)
TOTALE	**1.215.931**	**1.318.179**	**(102.248)**

I debiti verso banche al 31 dicembre 2008 si riferiscono per € 865.931 mila ai debiti verso la Banca Europea degli Investimenti (BEI) contratti da TAV S.p.A. e trasferiti a RFI con la scissione della tratta Roma – Gricignano e per € 350.000 mila alle erogazioni ricevute a dicembre 2006 e a marzo 2007 a valere sul debito con Banca di Roma stipulato il 3 agosto 2006.

Nel corso dell'anno 2008 sono state rimborsate quote capitali per un importo complessivo di € 102.248 mila, relativamente ai tre prestiti con BEI.

Le voci sono così composte:

			Saldi fine periodo scadenti		
Istituto finanziatore	**Saldo inizio esercizio**	**Incrementi e Rimborsi**	**entro l'esercizio successivo**	**oltre l'esercizio successivo**	**di cui scadenti oltre i 5 anni**
Banca OPI SpA (ora BIIS S.p.A.)	54.007	(54.007)	-	-	-
BEI	277.934	(11.809)	12.460	253.665	196.565
BEI	109.387	(4.502)	4.741	100.144	78.513
BEI	526.851	(31.930)	31.930	462.991	335.269
Unicredit Banca di Roma S.p.A.	350.000	-	-	350.000	-
TOTALE	**1.318.179**	**(102.248)**	**49.132**	**1.166.799**	**610.347**

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni ammonta a € 610.347 mila ed è riferito a debiti verso banche in scadenza a partire dall'anno 2014.

Le caratteristiche qualitative dei finanziamenti esistenti sono le seguenti:

Istituto finanziatore	Data accensione finanziamento	Data acquisizione debito	Ammontare del finanziamento	Ammontare di competenza di RFI (1)	Tasso	Inizio rimborso (1ª rata) quota capitale	Inizio pre-ammortamento (solo interessi)	Data estinzione finanziamento
Banca OPI SpA (ora BIIS S.p.A	23/10/2003	24/01/2006	1.000.000	54.007	Variabile	Da definire (3)	30/01/2004	30/10/2008
BEI	09/04/1998	01/01/2006	361.520	299.733	Fisso al 5,44%	30/09/2005	30/09/1998	31/03/2023
BEI	20/07/1998	01/01/2006	258.228	117.718	Fisso al 5,26%	20/07/2005	20/01/1999	20/07/2023
BEI	17/06/1999	01/01/2006	1.000.000	574.747	Variabile (2)	15/12/2006	15/09/1999	15/03/2024
Unicredit Banca di Roma S.p.A.	03/08/2006	29/12/2006	1.000.000	350.000	Variabile	03/08/2013	29/03/2007	03/08/2013
Totale			***3.619.748***	***1.396.205***				

(1) Gli importi della colonna relativi ai prestiti BEI fanno riferimento alla parte dei finanziamenti ceduti da TAV a seguito delle scissioni della Roma-Gricignano del 1 gennaio 2006. L'importo relativo alla Banca OPI fa riferimento alla parte del finanziamento ceduto da FRI con la scissione del 21 gennaio 2006.

(2) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso mediante contratto di swap a copertura del rischio di tasso

(3) Il capitale può essere rimborsato anche prima della data di estinzione del finanziamento.

Il prestito complessivo di € 1.000.000 mila stipulato con BEI ed acquisito in RFI con la scissione della Roma-Gricignano per un importo di € 574.747 mila è coperto da un contratto di *Interest Rate Swap* finalizzato a trasformare il debito originariamente a tasso variabile in debito a tasso fisso. Per maggiori informazioni si rinvia al paragrafo "Altre Informazioni" di Conto Economico della presente Nota Integrativa.

Debiti: Acconti

La voce ammonta a € 4.095.684 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	Variazioni da scissione	Decrementi a contributi	Incrementi	Altre variazioni	31.12.20008
Acconti						
Terzi:	4.129.687	12.498	(3.188.138)	3.147.201	(23.884)	4.077.364
- FESR	*403.527*		*0*	*85.932*		*489.459*
- TEN	*902*		*(6.286)*	*22.188*		*16.804*
- Contributi MEF	*3.549.700*	*0*	*(3.180.440)*	*2.891.540*		*3.260.800*
- Altri	*175.558*	*12.498*	*(1.412)*	*147.540*	*(23.884)*	*310.301*
Gruppo	29.136				(10.816)	18.320
TOTALE	**4.158.823**	**12.498**	**(3.188.138)**	**3.147.201**	**(34.700)**	**4.095.684**

Al 31 dicembre 2008 l'ammontare degli Acconti per i contributi a valere sul Fondo FESR ricevuti dalla Commissione Europea è pari a € 489.459 mila. Rispetto al 31 dicembre 2007 tale voce si è incrementata di € 85.932 mila per incassi ricevuti a seguito di certificazione di spese alla Commissione Europea a valere sul PON Trasporti 2000-2006.

L'ammontare degli Acconti per i contributi TEN è pari ad € 16.804 mila con un incremento netto determinato dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento di € 22.188 mila per incassi ricevuti a seguito di certificazione di spese alla Commissione Europea nell'ambito delle Decisioni Finanziarie TEN delle programmazioni rientranti nel periodo 1986 - 2006;
- riduzione di € 6.286 mila per passaggi a contributi in conto impianti delle Immobilizzazioni Materiali.

Gli anticipi iscritti nell'esercizio 2008 di competenza dell'intero anno verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi in conto impianti per € 2.856.209 mila sono relativi a:

- cap. 7122 per € 1.675.367 mila (di cui € 14.476 mila erogate a TAV) e € 42.191 mila per interessi passivi;
- cap. 7123 per € 28.099 mila;
- cap. 7124 per € 1.101.920 mila (di cui € 795.515 mila versate a TAV sotto forma di anticipazioni finanziarie non onerose) e € 8.632 mila per interessi passivi.

Ulteriori anticipi iscritti nell'anno 2008 riguardano gli interessi maturati dalla Capogruppo sulle giacenze derivanti dai contratti di mutuo dalla stessa stipulati con Cassa Depositi e Prestiti e BEI e messi a disposizione di RFI e TAV per la prosecuzione dei lavori pari a € 35.331 mila.

I contributi di cui sopra sono già stati parzialmente portati a riduzione del valore delle Immobilizzazioni in corso ed acconti per € 2.839.982 mila (di cui immateriali € 37.892 mila),

delle Immobilizzazioni materiali per € 295.856 mila, della partecipazione LTF per € 28.900 mila (cap. 7122), della partecipazione TFB per € 15.702 mila.

Si precisa inoltre che nei decrementi per contributi è compreso anche l'importo di € 23.782 mila relativo alle anticipazioni finanziarie erogate a TAV che per effetto delle scissioni del Nodo di Napoli, Nodo di Roma, Nodo di Bologna e Tratta Modena-Bologna risultano trasferite ad RFI in qualità di committente delle opere dal 1° gennaio 2008. Tale variazione trova corrispondenza nelle variazioni da scissione delle anticipazioni finanziarie erogate a TAV nella posta Immobilizzazioni finanziarie – Crediti immobilizzati.

La voce "Altri", pari ad € 310.301 mila, accoglie contributi in conto impianti erogati da Enti Locali (Regioni, Province e Comuni), dalla Commissione Europea (diversi da TEN e FESR), il Fondo di Rotazione – Legge 183/87 erogato dal Ministero dell'Economia e da terzi, oltre che anticipi ricevuti dalla pubblica amministrazione e da terzi per lavori in conto terzi.

Le variazioni intervenute nel corso del 2008 hanno riguardato:

- ✓ incremento di € 147.540 mila per nuove contabilizzazioni nell'anno 2008 relativamente a contributi in conto impianti erogati da Enti Locali e Commissione Europea (diversi da TEN e FESR) di cui € 11.370 mila relativi a contributi relativi al Fondo di Rotazione – L. 183/87 incassati da RFI ed erogati a TAV;
- ✓ incremento di € 12.498 mila relativi al Fondo di Rotazione – L. 183/87 acquisiti a seguito della scissione TAV del nodo di Napoli di cui al punto sopra
- ✓ riduzione di € 1.412 per passaggi a contributi in conto impianti delle Immobilizzazioni Materiali;
- ✓ decremento di € 23.884 mila dovuto principalmente alla contabilizzazione a ricavo degli anticipi ricevuti dai terzi.

La voce "Acconti verso gruppo", pari a € 18.320 mila, accoglie gli anticipi contrattualmente previsti e fatturati per la realizzazione delle linee ed altre opere al netto dei recuperi effettuati con l'avanzamento dei lavori. La voce subisce un decremento di € 10.816 mila dovuto alla contabilizzazione a ricavo degli anticipi ricevuti da TAV per lavori effettuati.

Debiti: Debiti verso fornitori

La voce ammonta a € 1.964.879 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2008
Fornitori ordinari	1.815.214	62.912	29.924	1.908.050
Amministrazioni dello Stato	17.941		(661)	17.280
Collegate di Gruppo	47.226		(8.774)	38.452
Altre aziende di trasporto	1.097		0	1.097
TOTALE	**1.881.478**	**62.912**	**20.489**	**1.964.879**

I debiti verso fornitori esigibili entro l'esercizio successivo sono pari ad € 1.888.091 mila, quelli esigibili oltre l'esercizio successivo sono pari a € 19.959 mila e di questi € 10.653 mila sono esigibili oltre i 5 anni.

La voce comprende € 62.912 mila relative alle scissioni TAV Nodo di Roma, Napoli e Bologna, che hanno avuto efficacia dal 1° gennaio 2008 come già descritto nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando.

I debiti verso fornitori ordinari riguardano principalmente attività commerciali ed esprimono le rilevazioni contabili relative a fatture ricevute e da ricevere e ritenute a garanzia: queste ultime ammontano a € 45.309 mila e sono pari al 5% del valore dei contratti in corso verso fornitori ordinari e verso Pubbliche Amministrazioni.

L'incremento dei debiti verso fornitori ordinari di € 29.924 mila è determinato principalmente dall'incremento dei rapporti commerciali derivanti anche dall'acquisizione delle partite oggetto di scissione e da un rallentamento dei pagamenti ai fornitori in particolare di energia elettrica, causato temporaneamente dall'attività di verticalizzazione dei sistemi contabili.

Il decremento dei debiti verso le Amministrazioni dello Stato (€ 661 mila) è riconducibile principalmente a pagamenti di tasse (TARSU) effettuati nel mese di gennaio 2008.

I debiti verso le società del gruppo subiscono un decremento di € 8.744 mila principalmente riconducibile al correlato decremento dei costi di outsourcing verso TSF come ampiamente commentato nella voce dei Costi per servizi della presente Nota Integrativa a cui si fa rimando.

Debiti: Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a € 139.034 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2007	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2008
Commerciali				
TAV SpA	141.812		(4.339)	137.473
Metropark SpA	458		(458)	0
Nord Est Terminal SpA	0		1	1
Altri:				
TAV SpA	0	14.683	(13.123)	1.560
TOTALE	**142.270**	**14.683**	**(17.919)**	**139.034**

I debiti commerciali verso la società TAV subiscono un decremento di € 4.339 mila determinato dalla liquidazione dei lavori per migliorie sul lotto funzionale Roma – Gricignano, la sub tratta Torino- Novara, sulla porzione del lotto funzionale Modena- Bologna e sul Nodo di Roma relativi al 31.12.2007.

I debiti commerciali verso Metropark sono stati riclassificati per € 458 mila tra i debiti verso le consociate per effetto della scissione di RFI verso FS Sistemi Urbani avente efficacia 1° dicembre 2008, come descritto nel paragrafo "Debiti: debiti verso altri".

Gli altri debiti verso la società TAV subiscono una variazione netta rispetto al 31 dicembre 2007 di € 1.560 mila dovuta ai seguenti fattori:

- per € 14.683 mila all'iscrizione del debito da scissione relativo ai rami d'azienda Nodo di Napoli, Nodo di Roma, Nodo di Bologna e Tratta Modena-Bologna con effetto 1° gennaio 2008, come ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione tra i "Principali eventi dell'anno".
- per € 13.123 mila dalla riduzione dei debiti da scissione di cui sopra con gli anticipi già erogati alla TAV.

Tali debiti sono totalmente esigibili oltre l'esercizio successivo.

Debiti: Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a € 13.022 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2008	31.12.2007	Variazione
Commerciali			
Italcertifer Scp.A	2.815	562	2.253
Terminal Tremestieri Srl	76	74	2
LTF Sas	9.242	273	8.969
FS Formazione	545	0	545
Altri:			
Italcertifer Scp.A	112	112	0
Network Terminali Siciliani	83	0	83
Terminal Tremestieri Srl	150	150	0
TOTALE	**13.022**	**1.171**	**11.851**

La posta registra un incremento di € 11.851 mila rispetto al 31.12.2007 principalmente per effetto dell'incremento dei debiti verso la società LTF dovuto all'incasso dei contributi ricevuti dalla Comunità Economica Europea (€ 9.000 mila) per il finanziamento del progetto relativo al nuovo collegamento ferroviario transalpino Lione-Torino quale soggetto realizzatore delle opere e dei debiti verso la società Italcertifer di € 2.253 mila relativi principalmente alle attività svolte per le corse prova di specifici elettrotreni sulla rete AV/AC.

I debiti verso la società FS Formazione (€ 545 mila) sono relativi all'attività di formazione al personale svolta nel corso del secondo semestre dell'anno dalla nuova società costituita a seguito della scissione e del conseguente riassetto societario della società Isfort avvenuto nel

mese di agosto come ampiamente illustrato nel paragrafo relativo ai Principali eventi dell'anno della Relazione sulla gestione.

Gli incrementi degli altri debiti verso Network Terminali Siciliani (€ 83 mila) sono relativi ai decimi ancora non richiamati per la sottoscrizione di aumenti di capitale sociale effettuata nel corso del 2008, come anche descritto nei principali eventi dell'anno della Relazione sulla gestione.

Debiti: Debiti verso controllanti

La voce ammonta a € 13.856 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2007	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2008
Commerciali	17.154		(4.975)	12.179
Altri:				
- diversi	1.462	45	170	1.677
TOTALE	**18.616**	**45**	**(4.805)**	**13.856**

I debiti commerciali verso Ferrovie dello Stato registrano un decremento di € 4.975 mila dovuto principalmente alla gestione diretta in capo a RFI dei rapporti con la Polfer, fino all'anno precedente intrattenuti dalla Controllante, a seguito della Disposizione di Gruppo "Regole di Gruppo in materia di presidio delle esigenze connesse al servizio Polizia ferroviaria" n. 104/AD del 3 aprile 2007.

Gli altri debiti verso la controllante Ferrovie dello Stato si incrementano complessivamente per € 170 mila principalmente per effetto del trasferimento delle ritenute previdenziali ed altri oneri contributivi a seguito del passaggio di dirigenti a FS.

Nei debiti diversi sono compresi anche € 45 mila derivanti dalla scissione a favore di Ferrovie dello Stato S.p.A. che ha avuto effetto dal 24 dicembre 2008.

Debiti: Debiti tributari

La voce ammonta a € 46.250 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	31.12.2007	Variazione
IRAP	5.031	13.761	(8.730)
Ritenute alla fonte	41.187	40.241	946
Altri	32	1.245	(1.213)
TOTALE	**46.250**	**55.247**	**(8.997)**

I debiti di natura tributaria riguardano prevalentemente le ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi.

Il debito per IRAP è stato stimato in € 26.980 mila ed è stato parzialmente compensato con gli acconti versati nell'anno in corso (€ 21.949 mila) e pertanto al 31 dicembre 2008 presenta un saldo pari a 5.031 mila.

Gli altri debiti tributari pari a € 32 mila riguardano principalmente l'imposta sostitutiva dell'IRPEF dell'11% applicata sulla rivalutazione annua del Fondo TFR.

Debiti: Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a € 234.080 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2008
INPS:	25.813	101	3.716	29.630
- Per contributi	*17.050*		*3.772*	*20.822*
- Fondo di tesoreria - TFR	*8.763*	*101*	*(56)*	*8.808*
INPS - FONDO SPECIALE	52.041		(3.561)	48.480
INPS - FONDO SPECIALE Legge 141/90	74		(31)	43
ENPAM	78		(46)	32
FONDI INTEGRATIVI - TFR:	140		67	207
PREVINDAI	1.171		(112)	1.059
INAIL	108.461		(5.295)	103.166
EUROFER	3.472		142	3.614
Debiti per contributi su competenze da liquidare	50.040	1.263	(3.995)	47.308
IPSEMA	0		538	538
Altri	6		(3)	3
TOTALE	**241.296**	**1.364**	**(8.580)**	**234.080**

La voce accoglie il debito per ritenute previdenziali a carico del personale e del datore di lavoro rimaste da versare e l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate ma non ancora liquidate.

I debiti Fondo di Tesoreria – TFR accolgono la variazione da scissione pari a € 101 mila ed i Debiti per contributi su competenze da liquidare registrano un incremento di € 1.263 mila relativi entrambi alla scissione Trenitalia Servizi di Manovra che ha avuto efficacia dal 1° gennaio 2008, come già descritto nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rinvio.

Il nuovo regime del TFR, applicato dal 1° gennaio 2007 alle aziende che hanno una consistenza media di almeno 50 dipendenti, prevede che il TFR maturando, in relazione alle scelte operate dal personale, debba essere versato all'INPS o ai Fondi Complementari.

Nel corso dell'esercizio 2008 è stato effettuato mensilmente l'accantonamento ed il trasferimento dal TFR a Fondi Integrativi (Fondo di Tesoreria–TFR, Fondi Integrativi TFR, Eurofer, Previndai) per un importo complessivo di competenza di € 78.004 mila. Il saldo ancora presente sui fondi integrativi rappresenta il debito relativo al mese di dicembre 2008 che viene versato a gennaio 2009.

Il debito INPS–Fondo speciale ha subito nel complesso una riduzione di €3.561 mila per effetto dell'applicazione della circolare INPS n. 124 del 2004 (MSG 3365 INPS del 19 dicembre 2006) che ha stabilito che il personale assunto dal 1° luglio 2001 nella società RFI deve essere iscritto al Fondo INPS e non al Fondo Speciale: conseguentemente il debito INPS ha subito un aumento mentre il debito INPS–Fondo speciale un decremento derivante dalle regolarizzazioni e riclassifiche dei relativi saldi contabili.

I debiti nei confronti dell'INAIL, in scadenza entro e oltre l'esercizio successivo, rappresentano i debiti residui per la riserva matematica relativa alle prestazioni antecedenti il trasferimento delle competenze assicurative (1° gennaio 1996); mantengono per la quota esigibile entro l'esercizio successivo sostanzialmente la stessa consistenza del precedente esercizio, la quota oltre registra un notevole decremento (€ 5.295 mila) a causa del consistente ammontare di versamenti effettuati.

Infine il debito verso il Fondo di previdenza complementare "Eurofer", istituito nel 2001 e sottoscritto con verbale di accordo il 20 dicembre 2002, che accoglie le direttive del nuovo regime del TFR (DL n. 252/2005), risulta aumentato di € 142 per effetto della scelta effettuata dal personale in materia di fondi integrativi pensionistici. Al Fondo contribuiscono i lavoratori che hanno effettuato questa scelta di previdenza complementare, ed il datore di lavoro in misura pari all'1% di alcune voci stipendiali (minimo tabellare, classi ed aumenti periodici, indennità integrativa speciale) viene altresì versata al Fondo anche una quota o tutto il TFR maturato annualmente.

Debiti: Altri debiti

La voce ammonta a € 650.393 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2008
Altre imprese consociate	367.036	31.299	(29.198)	369.137
Altri				
- Personale per competenze maturate e non liquidate	189.331	3.321	(36.370)	156.282
- Personale per ferie non godute	53.433	1.673	(846)	54.260
- Ministero Economia e Finanze	11.426		(11.426)	0
- Depositi cauzionali	22.982	1	1.948	24.931
- Pubbliche Amministrazioni	2.142		8.432	10.574
- Collegate di Gruppo	15.977		0	15.977
- Creditori diversi	18.337		895	19.232
	313.628	4.995	(37.367)	281.256
TOTALE	**680.664**	**36.294**	**(66.565)**	**650.393**

La posta Altri debiti verso Altri è quasi totalmente riferita a debiti esigibili entro l'esercizio successivo.

La diminuzione di € 36.370 mila della voce Debiti verso il personale per competenze maturate e non liquidate è dovuta principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- riduzione per liquidazione del premio risultato 2005 e 2006 effettuata nel mese di febbraio 2008 (€ 25.959 mila);
- incremento per accantonamento del premio risultato dell'anno 2008 (€ 13.670 mila);
- riduzione degli oneri per rinnovo CCNL (€ 10.020 mila);
- decremento dei debiti per TFR (€ 6.258 mila) e per Indennità di Buonuscita (€ 7.797 mila) maturata ma non ancora liquidata per effetto della diminuzione del personale cessato e non ancora liquidato.

I debiti verso il personale per "Competenze maturate e non liquidate" e "Ferie non godute" sono stati incrementati nell'esercizio 2008 rispettivamente per € 3.321 mila e € 1.673 mila a seguito della scissione da Trenitalia denominata "Servizi di Manovra" che ha avuto efficacia dal 1° gennaio 2008, come già indicato nella Relazione sulla Gestione.

I debiti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, pari ad € 11.426 mila, nell'anno 2008 sono stati completamente estinti, secondo quanto segue:

- € 139 mila inerenti il conguaglio negativo relativo all'anno 2005 per minor sconto (K2) riconosciuto rispetto a quanto previsto dal Contratto di Programma parte corrente, sono stati compensati con gli incassi di residui di contributi in conto esercizio in data 13 giugno 2008;
- € 11.287 mila inerenti gli interessi maturati sulle somme versate dal Ministero per il ripristino delle opere danneggiate dall'alluvione del 1994 sono stati restituiti nel mese di Gennaio 2008 al Ministero dell'Economia e delle Finanze, in quanto "*le somme risparmiate e frutti delle somme versate in conti bancari devono essere avocati alla mano pubblica*" (parere dell'Avvocatura Generale dello Stato del 26 marzo 1997 ribadito dal Ministero dell'Economia e delle Finanze con nota n. 32255 del 28 marzo 2007).

L'incremento dei debiti verso le Pubbliche Amministrazioni è riconducibile al debito iscritto verso l'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie per la maggiorazione dell'1% sui canoni di accesso alla rete ferroviaria che RFI ha applicato alle Imprese Ferroviarie a partire dal 23 ottobre 2007, come già indicato nella Relazione sulla Gestione.

I debiti verso Creditori diversi rimangono sostanzialmente invariati ed il lieve incremento registrato rispetto al 31 dicembre 2007 è dovuto principalmente all'incremento dei debiti per *Performance Regime* per € 396 mila, all'aumento dei debiti verso le assicurazioni e verso terzi, ed alla variazione dei debiti per ritenute sindacali.

Si indica di seguito il dettaglio dei debiti verso altre imprese consociate per natura.

Natura	31.12.2007	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2008
Commerciali				
FS Logistica	10.911		(803)	10.108
Serfer Srl	66		639	705
Ferservizi SpA	36.379		(3.285)	33.094
Metropark	0		176	176
Grandi Stazioni SpA	17.171		(1.484)	15.687
Cento Stazioni SpA	9.223		1.299	10.522
Fercredit SpA	180.408	30.521	(46.260)	164.669
Italferr SpA	76.861		5.550	82.411
Sogin Srl	32		5	37
Sita SpA	4		27	31
Cemat SpA	355		(76)	279
Trenitalia SpA	26.384	34	11.286	37.703
	357.794	30.555	(32.928)	355.421

Altri:				
FS Logistica	0	296	0	296
Ferservizi Sp.A	103		(62)	41
Italcontainer Sp.A	1		(0)	1
Grandi Stazioni Sp.A	12		0	12
Fercredit Sp.A	419		(419)	0
Italferr Sp.A	84		(38)	46
Cemat Sp.A	0		781	781
Sita S.P.A.	2		0	2
Serfer Srl	32		21	53
FS Sistemi Urbani Srl	0	448	270	718
Trenitalia Sp.A	8.589		3.177	11.766
	9.242	744	3.730	13.716
TOTALE	**367.036**	**31.299**	**(29.197)**	**369.137**

La posta ammonta a € 369.137 mila e riguarda soprattutto rapporti di natura commerciale verso le società consociate registrando un incremento netto di € 2.102 mila dovuta principalmente:

- alla riduzione dei debiti commerciali verso Grandi Stazioni (€ 1.484 mila) e Ferservizi (€ 3.285 mila) riconducibile al pagamento di quanto dovuto per gli anni precedenti, come si può anche riscontrare nell'analisi del conto corrente intersocietario nel paragrafo della "Gestione finanziaria" della Relazione sulla Gestione;
- alla riduzione dei debiti verso Fercredit (€ 46.679 mila) da iscriversi sia alle minori cessioni effettuate sia ai pagamenti effettuati nel corso dell'anno, in parte compensata dall'incremento dei debiti commerciali (€ 30.521 mila) per le scissioni relative ai rami d'azienda Nodo di Napoli, Nodo di Roma, Nodo di Bologna e Tratta Modena-Bologna con effetto 1° gennaio 2008, come ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione tra i "Principali eventi del anno";
- all'incremento dei debiti commerciali verso Italferr (€ 5.550 mila) per l'incremento delle attività di progettazione e direzione lavori;
- all'incremento dei debiti commerciali verso Trenitalia (€ 11.286 mila) sia per i servizi di manovra sia per il maggior numero di biglietti di servizio emessi nel corso del 2008;
- all'incremento dei debiti commerciali verso Serfer per € 639 mila per i servizi di manovra;

- all'incremento dei debiti commerciali verso Cento Stazioni (€ 1.299 mila) sia per le maggiori manutenzioni dei fabbricati effettuate nell'anno 2008 sia per le volturazione delle utenze idriche e elettriche;
- all'incremento dei debiti commerciali verso Trenitalia (€ 34 mila) per la scissione relativo ai rami d'azienda Nodo di Napoli, Nodo di Roma, Nodo di Bologna e Tratta Modena-Bologna con effetto 1° gennaio 2008, come ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione tra i "Principali eventi del anno".

Inoltre si segnala che la riduzione netta dei debiti commerciali (€ 3.086 mila) risente anche della riclassifica per una più corretta esposizione di bilancio di € 458 mila dei debiti commerciali verso la società Metropark dai debiti verso controllate a quelli verso consociate a seguito della scissione di RFI a favore di FS Sistemi Urbani con efficacia 1° dicembre, come anche descritto nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando per maggiori approfondimenti.

L'incremento della voce altri debiti deriva principalmente dall'incremento dei debiti verso Trenitalia inerente il sistema di controllo delle prestazioni ferroviarie *European Performance Regime* (EPR), come anche descritto nella Relazione sulla Gestione nel paragrafo "rapporto con i clienti".
La variazione da scissione degli altri debiti (€ 744 mila) è relativa ai debiti da scissione verso le seguenti società beneficiarie:

- FS Logistica per effetto degli atti di scissione sottoscritti in data 21 dicembre 2007 (€ 7 mila) e 30 dicembre 2008 (€ 289 mila) per i cui dettagli si rinvia al paragrafo relativo ai principali eventi della Relazione sulla gestione;
- FS Sistemi Urbani per effetto degli atti di scissione sottoscritti in data 21 novembre 2008 (€ 351 mila) e 30 dicembre 2008 (€ 97 mila) per i cui dettagli si rinvia al paragrafo relativo ai principali eventi della Relazione sulla gestione.

Inoltre si segnala l'incremento degli altri debiti (€ 781 mila) verso la società CEMAT a seguito del riconoscimento dei contributi quindicennali ex art. 38 T, Legge 166/2002 (comma 2) a Terminali Italia, come anche descritto nel paragrafo relativo ai principali eventi dell'anno della Relazione sulla Gestione. L'emissione del decreto ministeriale attiva quanto previsto dall'art. 6.4 del contratto di cessione della partecipazione di Terminali Italia da Cemat a RFI che prevede, qualora Terminali Italia risultasse destinataria di ulteriori decreti di assegnazione di contributi per gli investimenti realizzati da Cemat per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia, la corresponsione da parte di RFI a CEMAT di una quota del valore dei contributi effettivamente incassati da Terminali Italia.

Per le diverse tipologie di debito verso le società consociate si rinvia a quanto detto nel paragrafo "Rapporti con le parti correlate" della Relazione sulla Gestione.

Debiti in valuta

Si espongono di seguito i debiti in moneta estera:

Debiti*	Sterlina Inglese (GBP)	Franco Svizzero (CHF)
Commerciali		
- Terzi	60.250	777.881
TOTALE	**60.250**	**777.881**

* importi nella valuta originaria

I debiti in valuta estera sono relativi a rapporti di natura commerciale intrattenuti con terzi in Svizzera e Gran Bretagna. Gli stessi hanno generato differenze di cambio di modesto importo: utili pari a € 74 mila e perdite pari a € 72 mila.

RATEI E RISCONTI

La voce ammonta a € 155.079 mila con una variazione in aumento di € 3.489 mila rispetto al 31 dicembre 2007. Essa è così dettagliata:

Dettaglio	31.12.2007	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2008
Ratei				
Interessi passivi	10.949	988	(571)	11.366
Altri	2.440		(135)	2.305
	13.389	988	(706)	13.671
Risconti				
- Affitti attivi	558		3.269	3.827
- Altri	137.643		(62)	137.581
	138.201	0	3.207	141.408
TOTALE	**151.590**	**988**	**2.501**	**155.079**

I ratei passivi sono tutti in scadenza entro i cinque anni mentre i risconti passivi sono per € 1.706 mila in scadenza oltre i cinque anni: questi ultimi sono relativi per € 1.389 mila alla vendita del diritto di superficie di alcune aree ed in maniera residuale a canoni di attraversamento e accessi speciali e corrispettivi ferrovie estere.

La voce interessi passivi comprende i valori delle scissioni TAV, con efficacia 1° gennaio 2008, relativi al Nodo di Roma (€ 58 mila), Nodo di Napoli (€ 182 mila), Nodo di Bologna (€ 643 mila) ed alla tratta Modena – Bologna (€ 104 mila), come anche descritto nella Relazione sulla Gestione.

La riduzione dei Ratei per interessi passivi delle "altre variazioni" è riconducibile all'effetto combinato della diminuzione di € 988 mila per la chiusura del rateo di pari importo ereditato dalla TAV con le scissioni dei nodi e dell'incremento di € 417 mila derivante dai seguenti fattori:

- ulteriore maturazione di ratei passivi conseguente all'incremento dell'indebitamento relativo al finanziamento concesso dalla Capogruppo a valere sul contratto di mutuo da quest'ultima stipulato con BEI e al finanziamento concesso dalla Capogruppo a valere sul contratto da questa stipulato con il Raggruppamento temporaneo di concorrenti costituito da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop;
- aumento, a far data dal 1 gennaio 2008, dell'indebitamento verso la Capogruppo conseguente alle scissioni da parte di TAV dei "Nodi di Roma, Napoli e Bologna" e relativo al finanziamento di cui sopra.

La variazione da scissione di € 988 mila è relativa all'acquisizione dalla TAV dei ratei per interessi passivi derivanti per € 104 mila dal 2° lotto della tratta Modena est – Bologna, per € 58 mila dal Nodo di Roma, per € 643 mila dal Nodo di Bologna e per € 182 mila dal Nodo di Napoli, come ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando.

La riduzione degli altri ratei passivi, pari a € 135 mila è determinata dal versamento effettuato a giugno 2008 degli interessi passivi sulla riserva matematica INAIL dell'anno 2007.

I risconti passivi sono principalmente relativi alle quote dei ricavi differiti derivanti dai seguenti fattori:

- cessione alla Società Basictel (€ 93.716 mila) dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche di competenza dei futuri esercizi, il cui contratto, oggetto di ridefinizione ai sensi delle modifiche introdotte nella scrittura privata del 25 giugno 2003, ha durata di 30 anni;
- canoni derivanti dagli accordi di interconnessione sul sistema GSMR – Vodafone (€ 20.138 mila);
- vendita diritto di superficie (€ 10.103 mila);
- cessione alla Società Infostrada (€ 7.747 mila) del diritto d'uso delle fibre inerti RFI, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altre parti della rete IS (Impianti di Segnalamento e Sicurezza della circolazione Treni);
- canoni diversi (circa € 6.000 mila).

Il sensibile incremento di € 3.269 mila della voce Affitti attivi rispetto al 31 dicembre 2007 è determinato dalla fatturazione anticipata delle locazioni immobiliari.

CONTI D'ORDINE

I conti d'ordine comprendono principalmente:

- "fideiussioni" per un ammontare di € 97.027 mila, riferite a fideiussioni prestate a favore di terzi;
- "altre garanzie personali" verso TAV per un ammontare di € 1.928.879 mila;
- "beni di terzi in consegna" per un ammontare di € 221 mila;
- "impegni" per € 73 mila;
- "altri conti d'ordine", relativi a Fonti di finanziamento per aumenti di capitale sociale e contributi diversi per investimenti da realizzare, di cui € 27.293.367 mila, per "Somme da ricevere dallo Stato e dell'UE", € 4.356.636 mila per "Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi" e € 250.000 mila per "Somme da ricevere dalla Capogruppo".

In particolare, le "altre garanzie personali" si riferiscono a garanzie prestate alla controllata TAV SpA per € 1.928.879 mila sui debiti contratti nell'alveo della Legge n. 78/1994. Tali garanzie sui debiti verso banche a medio e lungo termine concesse a TAV SpA, ai sensi dell'art. 1273 del Codice Civile, riguardano:

- BEI per € 1.563.758 mila;
- Cassa Depositi e Prestiti per € 365.121 mila.

Oltre alle garanzie sopra indicate, si segnala che RFI ha assunto l'obbligo di pagare, in solido con TAV SpA, anche le somme dovute alle banche per interessi (anche di mora), commissioni, spese, penali ed eventuali accessori, che non vengono però indicate in quanto al momento di incerta o impossibile quantificazione.

La posta "Altri conti d'ordine" si riferisce agli impegni presi da Enti come lo Stato e l'Unione Europea a favore della Società a seguito dell'emanazione di provvedimenti di erogazione di finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale sociale o di contributi diversi, così come rappresentato nella seguente tabella:

Investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2008:

Valori in migliaia di Euro

	Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	*Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare*	*Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi*
Al 31.12.2007	72.043.288	41.234.149	2.497.877	36.387.966	*28.311.262*	*4.846.184*
Al 31.12.2008	73.937.621	44.428.868	2.215.386	40.072.232	*27.293.367*	*4.356.636*
Delta	1.894.333	3.194.719	- 282.491	3.684.267	*- 1.017.895*	*- 489.548*

Al 31 dicembre 2008, il confronto tra:

- le risorse disponibili e le erogazioni ricevute, al netto delle poste iscritte come crediti, evidenzia una differenza pari a € 27.293.367 mila, rappresentate come "Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare";
- le erogazioni ricevute e le contabilizzazioni effettuate evidenzia una differenza pari a € 4.356.636 mila, rappresentate come "Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi".

In particolare, le risorse disponibili complessivamente assegnate al 31 dicembre 2008 ammontano a circa € 73.937.621 mila. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti "per competenza" previsti dalle varie Leggi Finanziarie fino all'anno 2008 che quelli previsti dalle leggi pluriennali di spesa e dalle risorse provenienti dall'Unione Europea, come anche descritto nella Relazione sulla Gestione e nelle poste dell'Attivo Circolante e dei Crediti immobilizzati verso altri della Nota Integrativa a cui si fa rimando. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2007, le risorse disponibili registrano un incremento di € 1.894.333 mila, dovuto essenzialmente agli incrementi delle dotazioni finanziarie delle Misure del PON 2000-2006 e all'inserimento degli interventi previsti nel PON 2007-2013 e nel *Multiannual Work Programme* 2007-2013 nell'ambito del programma TEN-T (come dettagliato nell'apposita sezione della Relazione sulla Gestione).
Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2008 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a circa € 44.428.868 mila. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Finanziarie che da leggi pluriennali di spesa, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea, come anche riferito nelle poste dell'Attivo Circolante e dei Crediti immobilizzati verso altri delle Informazioni sullo Stato Patrimoniale a cui si fa rimando.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni ricevute ammontano al 31 dicembre 2008 a circa € 40.072.232 mila e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2007, registrano un incremento di € 3.684.267 mila determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso dell'esercizio 2008 a valere sulle erogazioni di cui sopra e dalle anticipazioni a titolo non oneroso concesse a TAV per la prosecuzione degli interventi sulle opere AV/AC.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a € 2.215.386 mila e comprendono i crediti iscritti ai sensi della modifica del criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi in conto impianti previsto all'art. 1, comma 86 della Legge Finanziaria 2006, nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze e nei confronti del Ministero delle Infrastrutture per gli stanziamenti derivanti dalle Leggi Finanziarie e dalle leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati (si vedano le voci della Nota Integrativa "Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri" e "Attivo Circolante: Crediti verso altri").

Inoltre, al 31 dicembre 2007 risultava iscritto nella posta "Altri conti d'ordine" l'importo di € 427.381 mila, indicato come "Somme da ricevere dalla Capogruppo per investimenti da realizzare". Tale valore, pari al valore complessivo dei contratti siglati da RFI e TAV con la Capogruppo a valere sulle risorse reperite da quest'ultima mediante il contratto di mutuo con BEI per la prosecuzione degli investimenti sul Progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli, al netto delle somme già erogate al 31 dicembre 2007, è stato interamente erogato nel corso dell'esercizio 2008.

Nella medesima voce al 31.12.08 risulta iscritto l'importo di €. 250.000 mila pari al valore della somme da ricevere relative al contratto siglato da RFI e TAV con la Capogruppo a valere sulle risorse reperite da quest'ultima mediante il contratto di mutuo con il raggruppamento temporaneo di concorrenti costituito da Cassa Depositi e Prestiti SpA e Dexia Crediop SpA per la prosecuzione degli investimenti sul Progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli, al netto delle somme già erogate al 31 dicembre 2008.

CONTO ECONOMICO

Di seguito vengono analizzati i ricavi e i costi del 2008 raffrontati con quelli dell'esercizio precedente.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione ammonta a € 3.949.345 mila, con una variazione in aumento di € 111.197 mila rispetto al 2007.
Esso risulta così composto:

\	2008	2007	Variazione
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.279.596	1.217.275	62.321
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	431.717	396.987	34.730
Altri ricavi e proventi	2.238.032	2.223.886	14.146
TOTALE	**3.949.345**	**3.838.148**	**111.197**

Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a € 1.279.596 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Variazione
Pedaggio e prestazioni infrastrutturali	1.119.555	1.050.311	69.244
Navigazione	20.676	19.856	820
Vendite di materiali	4.179	2.520	1.659
Prestazioni a terzi	135.186	144.588	(9.402)
TOTALE	**1.279.596**	**1.217.275**	**62.321**

Nella posta "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" assumono rilevanza determinante i ricavi delle attività proprie del ramo d'azienda infrastruttura, quali il pedaggio.
Questi ultimi riguardano principalmente i rapporti con Trenitalia che rappresentano il 79% circa del totale dei ricavi della gestione caratteristica.

La voce "Navigazione" pari ad € 20.676 mila, accoglie i ricavi da traffico verso il mercato esterno per i servizi di traghettamento di auto e passeggeri verso le due isole maggiori, Sicilia e Sardegna. La variazione positiva registrata rispetto all'esercizio 2007, pari ad € 820 mila, è riconducibile all'aumento dei volumi di traffico.

Tra le prestazioni a terzi si evidenziano i lavori per conto di terzi (€ 80.300 mila), i ricavi da prestazioni sanitarie (€ 28.047 mila) e le altre prestazioni (€ 24.307 mila).

I ricavi derivanti dalla vendita di materiali subiscono un incremento di € 1.659 mila dovuta alla vendita a terzi di materiale nuovo non più utilizzabile da RFI a causa delle nuove tecnologie impiegate nella rete e fuori uso.

In particolare le voci della sottostante tabella sono relative al corrispettivo pagato dalle Imprese Ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura nell'esercizio 2008.

Descrizione	2008	2007	Variazione
Pedaggio	879.002	883.667	(4.665)
Servizi di traghettamento	43.390	49.948	(6.558)
Servizi di manovra	98.079	21.530	76.549
Vendita trazione elettrica	99.084	95.166	3.918
TOTALE	**1.119.555**	**1.050.311**	**69.244**

La voce "Pedaggio e prestazioni infrastrutturali" registra nell'esercizio 2008 un incremento netto pari a € 69.244 mila rispetto all'esercizio 2007 dovuto principalmente all'aumento dei ricavi per "Servizi di manovra" per € 76.549 mila per effetto della scissione parziale del ramo d'azienda "Servizi di manovra" dalla società scissa Trenitalia SpA alla società beneficiaria RFI SpA che ha avuto decorrenza dal 1° gennaio 2008, come ampiamente descritto nei Principali eventi dell'anno nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando per maggiori informazioni.
La posta "Servizi di manovra" accoglie i corrispettivi relativi al servizio di movimentazione del materiale rotabile negli impianti di collegamento con i porti e le relative operazioni di scomposizione/composizione finalizzate all'imbarco/sbarco nelle località di Villa S.Giovanni, Messina, Civitavecchia e Golfo Aranci, forniti a Trenitalia.
Inoltre tra i "Servizi di manovra" sono ricompresi, per un importo pari a € 4.009 mila, i ricavi per l'erogazione di alcuni servizi non inclusi nel pedaggio (art. 20 comma 2, 5 e 6 del D.Lgs. 188/2003), facenti parte del cap. 6.3 del PIR (Prospetto Informativo della Rete) tra cui:

- ✓ assistenza alla circolazione di treni speciali, consistente nella predisposizione del programma di inoltro dei treni che effettuano trasporti eccezionali;
- ✓ preriscaldamento e climatizzazione treni viaggiatori, consistente nella fornitura della relativa energia elettrica all'impresa ferroviaria prima dell'ingresso in traccia;
- ✓ fornitura informazioni complementari, relative alla circolazione dei treni attraverso l'accesso ai sistemi informativi di circolazione, al netto degli accessi già remunerati dal pedaggio ai sensi del PIR;
- ✓ sgombero dell'infrastruttura per mezzo di locomotive in composizione a treni di IF estranea alla causa di ingombro.

La posta "Servizi di traghettamento" accoglie i ricavi verso Trenitalia per i servizi di traghettamento di carrozze e carri al fine di assicurare il collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole maggiori: in particolare tali ricavi sono per € 14.956 mila relativi al trasporto passeggeri e per € 28.434 mila al trasporto merci.
Come anche indicato nella Relazione sulla gestione relativamente al paragrafo della Navigazione, si registra un decremento di € 6.558 mila rispetto al 2007 riferito alla fortissima riduzione della domanda di traghettamento con la Sardegna che, nella seconda metà dell'anno, si è attestata su circa due coppie di corse al mese.

La voce "Pedaggio" registra un lieve decremento rispetto all'esercizio 2007 dovuto alla riduzione dei volumi totali dei tr*km, come anche indicato nella Relazione sulla gestione relativamente al paragrafo dei Rapporti con i Clienti a cui si fa rimando per maggiori informazioni.

L'incremento della posta "vendita energia elettrica" pari a € 3.918 mila è dovuto all'effetto dell'applicazione del D.M. 108T/2008 entrato in vigore il 2 aprile 2008 con il quale è stato aggiornato il prezzo dell'energia elettrica per la trazione da applicare alle Imprese Ferroviarie, come meglio descritto nei Principali eventi dell'anno nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando per maggiori informazioni.

Gli altri ricavi delle vendite e prestazioni sono così costituiti:

Descrizione	2008	2007	Variazione
Vendite			
Materiali di scorta	1.742	1.181	561
Pubblicazioni	1.070	508	562
Materiali diversi	1.367	831	536
	4.179	**2.520**	**1.659**
Prestazioni a terzi			
Lavori e forniture	77.590	86.516	(8.926)
Corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni e tronchi confine	1.272	1.343	(71)
Canoni e noli di materiale rotabile e di altro materiale	447	32	415
Prestazioni sanitarie	28.047	26.938	1.109
Utenze GSM-R	10.261	8.630	1.631
Altre prestazioni	17.569	21.129	(3.560)
	55.877	**56.697**	**(820)**
TOTALE	**139.365**	**147.108**	**(7.743)**

Si riporta di seguito il commento delle principali variazioni intercorse nel 2008 rispetto all'esercizio precedente della voce "Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni".

I ricavi per "lavori e forniture" registrano rispetto all'esercizio 2007 un decremento di € 8.926 mila derivante principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ riduzione dei ricavi verso TAV di € 8.881 mila per effetto del consistente decremento delle prestazioni commissionate a TAV che a sua volta appalta a terzi, per effetto del trasferimento dei Nodi nelle scissioni parziali come indicato nelle presente Relazione sulla gestione;
- ✓ incremento dei ricavi verso Trenitalia di € 6.686 mila per maggiori interventi di manutenzione svolti nel corso dell'anno e lavori di adeguamento nella stazione di Milano Fiorenza;
- ✓ decremento di € 6.021 mila verso il mercato esterno dovuto principalmente al termine delle attività richieste dal Comune di Siena e dalla società Autostrade.

Le "Prestazioni sanitarie" nell'anno 2008 ammontano a € 28.047 mila e registrano un incremento di € 1.109 mila rispetto al 2007 derivante dalla sottoscrizione e/o dal rinnovo di molte convenzioni con importanti clienti con cui sono state modificate in misura significativa le condizioni economiche praticate. Il peso percentuale delle prestazioni sanitarie erogate nei confronti delle società del Gruppo sul totale è del 51%.

I ricavi per "Utenze GSM-R", pari ad € 10.261 mila, registrano un aumento di € 1.631 mila conseguente al corrispondente incremento dell'utilizzo della rete di telefonia cellulare GSM-R,

come ampiamente descritto nel paragrafo "Accesso alla rete di comunicazione GSM-R" della presente Relazione sulla gestione.
In particolare i fruitori di tale servizio sono principalmente Trenitalia per € 9.540 mila ed altre imprese terze per € 448 mila.

Il decremento delle "Altre prestazioni" di € 3.560 mila deriva dall'effetto combinato tra l'aumento dei "ricavi per sperimentazioni" pari a € 2.478 mila riferibile all'impiego dei treni sperimentali Y1 e Y2 sulla tratta AV MI-BO per attività di corse prova e per attività di rilevamento parametri e certificazione della linea AV/AC commissionate da Italcertifer e la diminuzione dei ricavi per "prestazioni diverse" pari a € 6.038 mila.

Il decremento della posta "prestazioni diverse" deriva dalla diminuzione di ricavi verso le società del Gruppo (€ 4.618 mila) rispetto al 2007 ed in particolare:

- ✓ € 1.459 mila verso TAV per la riduzione dei corrispettivi del Contratto di prestazione di servizi tra RFI e TAV correlata al trasferimento dei Nodi ad RFI tramite le scissioni in quanto si ripercuotono sulla diminuzione delle attività di gestione dei processi che impegnano le aree di staff;
- ✓ € 1.327 mila verso Italcertifer in quanto nel settembre 2007 si è conclusa la campagna di prove per la qualificazione/armamento sulla nuova linea AV in Turchia effettuata con il supporto del personale di Cesifer;
- ✓ € 956 mila verso Trenitalia per minori rimborsi richiesti nel corso dell'esercizio 2008 a titolo di *service* di personale in particolare negli stabilimenti di Venezia e Verona;
- ✓ € 785 mila verso Ferrovie dello Stato per attività di custodia dei beni (ex-FRE) a seguito di linee dismesse.

Il decremento verso il mercato esterno è pari a € 1.422 mila a seguito di minori addebiti rispetto all'esercizio precedente per personale distaccato e lavori di telefonia presso il Ministero dell'Interno, attività di sicurezza e presenziamento gallerie verso società di costruzioni di linee ferroviarie.

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a € 431.717 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Variazione
Materiali	237.490	219.685	17.805
Costi interni	194.227	177.302	16.925
TOTALE	**431.717**	**396.987**	**34.730**

L'incremento complessivo pari a € 34.730 mila è dovuto ai seguenti fattori:

- ✓ € 17.805 mila per materiali per un complessivo aumento delle quantità di materiali utilizzati, accompagnato da un aumento dei prezzi di alcuni di essi, fra cui in particolare, rotaie, accessori al binario, cavi elettrici, apparati di alimentazione, apparati tecnologici;
- ✓ € 16.925 mila per i costi interni derivante sia dal maggior numero di ore lavorate rispetto all'anno 2007 per effetto del significativo numero di attivazioni di investimenti sia dal maggior costo della manodopera.

Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a € 2.238.032 mila ed è così dettagliata :

Descrizione	2008	2007	Variazione
Contributi in conto esercizio			
Contributi da U.E.	50	0	50
Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali	76	0	76
Contratto di Programma	1.086.349	1.154.093	(67.744)
	1.086.475	1.154.093	(67.618)
Proventi immobiliari			
Locazione immobili	36.297	34.883	1.414
Affitti di terreni	8.165	8.179	(14)
Altre	70.917	67.209	3.708
	115.379	110.271	5.108
Utilizzo integrazione fondo ristrutturazione	448.197	464.202	(16.005)
Altri ricavi e proventi			
Contributo sostegno regime tariffario speciale	442.442	377.637	64.805
Ricavi Energia AT per nuovo regime	18.000	0	18.000
Prodotti accessori al traffico ferroviario	70	96	(26)
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	6.822	7.218	(396)
Plusvalenze gestione caratteristica	49.035	43.338	5.697
Pubblicità nelle stazioni e nei treni	12.500	11.000	1.500
Proventi diversi	59.112	56.031	3.081
	587.981	495.320	92.661
TOTALE	**2.238.032**	**2.223.886**	**14.146**

Anche per l'esercizio 2008 il segmento di mercato interessato dall'attività di RFI è sostanzialmente caratterizzato da una spiccata prevalenza dei rapporti con lo Stato e con le Società del Gruppo FS, con un progressivo allargamento al mercato esterno.

In particolare i ricavi patrimoniali verso società del Gruppo sono in gran parte relativi ai rapporti con Grandi Stazioni, Centostazioni, Trenitalia, S.EL.F., Ferrovie dello Stato e Ferservizi: per maggiori dettagli nei rapporti con le società del Gruppo si rimanda a quanto esposto nelle rispettive voci di stato patrimoniale e nel paragrafo "Rapporti con le parti correlate" della Relazione sulla Gestione.

I contributi in conto esercizio da Contratto di Programma (CdP) sono legati ai volumi di produzione che condizionano direttamente i programmi di manutenzione sia della rete infrastrutturale sia degli impianti industriali.

In particolare, secondo gli schemi di contabilità regolatoria, si riferiscono:

- alle attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura sia della rete convenzionale sia della rete AV/AC;
- alle attività svolte dall'istituto di sanità per il presidio sanitario, dall'istituto sperimentale, nonché per le attività di ricerca e sperimentazione e di rilascio del certificato di sicurezza alle IF (*business safety*);
- alle attività relative alla Polizia ferroviaria ed alla protezione e sicurezza fisica aziendale (*business security*);
- al servizio di traghettamento ferroviario con la Sardegna e la Sicilia.

I contributi in conto esercizio (cap. 1541) sono stati iscritti per un importo complessivo di competenza al 31 dicembre 2008 pari a € 1.040.629 mila, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2008 n. 244 del 24 dicembre 2007, ridotto delle quote rese indisponibili dalla Legge Finanziaria 2007 (ex comma 507 pari a € 125.040 mila e 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007 pari a € 74.410 mila). Il suddetto stanziamento è stato anche ridotto di € 11.900 mila a seguito del 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*", che prevede il trasferimento di tale importo all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. Sono stati, inoltre, iscritti anche i residui passivi per € 45.720 mila, relativi alla quota C (ex comma 758 art.1 Legge Finanziaria 2007) disaccantonata con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 settembre 2008.

La rendicontazione dei contributi di competenza dell'anno 2008 RFI non ha dato luogo ad alcun conguaglio in quanto nel Contratto di Programma per l'anno 2008 non sono previsti stanziamenti per K2, art. 14, oneri demaniali.

I "Proventi immobiliari" registrano un incremento netto di € 5.108 mila dovuto principalmente ai seguenti fattori:

- ✓ incremento della posta "Locazione immobili" (€ 1.414 mila) derivante dall'effetto combinato tra:
  - o maggiori ricavi verso il mercato esterno (€ 1.743 mila) a seguito della definizione contrattuale con la società Messaggerie Shop (ex Via Vai) per l'utilizzo delle edicole di stazione e della rinegoziazione di contratti scaduti nel corso del 2008;
  - o minori ricavi verso la società Trenitalia per canoni locazione fabbricati (€ 329 mila) a seguito della scissione verso FS Logistica;
- ✓ incremento di "Altri proventi immobiliari" (€ 3.708 mila) derivante dall'effetto combinato dei seguenti fattori:
  - o aumento dei ricavi per "Canoni di retrocessione" (€ 2.681 mila) verso Grandi Stazioni e Centostazioni conseguenti alla migliore messa a reddito degli spazi nell'ambito del processo di rivalutazione delle stazioni e dei complessi immobiliari;
  - o aumento dei ricavi per "Diritti di passaggio" (€ 622 mila) verso il mercato esterno principalmente verso il Comune di Trento;
  - o aumento netto di € 403 mila derivante dall'effetto combinato tra:
    - ❖ l'incremento dei ricavi verso la società S.EL.F (€ 2.117 mila) a seguito della formalizzazione dei contratti stipulati con RFI in data 16 aprile 2007 per la locazione delle linee elettriche di proprietà di RFI e per l'esercizio di manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti;
    - ❖ la riduzione dei corrispettivi di ricavo da elettrodotti (€ 1.667 mila).

Infine, i "Proventi immobiliari" sono relativi principalmente a rapporti con le seguenti società del Gruppo:

- ✓ Grandi Stazioni per € 34.291 mila, relativi esclusivamente a "canoni di retrocessione";
- ✓ Centostazioni per € 13.484 mila, relativi a "canoni di retrocessione";
- ✓ Trenitalia per € 7.774 mila, di cui € 7.619 mila relativi a canoni di locazione immobili e € 155 mila per canoni diversi;
- ✓ Self per € 7.002 mila;
- ✓ Ferservizi per € 992 mila per locazione immobili;
- ✓ Metropark per € 956 mila, relativi alla locazione delle aree strumentali destinati ai parcheggi;
- ✓ Italferr per € 203 mila per locazione immobili.
- ✓

L'utilizzo dell'Integrazione Fondo Ristrutturazione ex lege 448/98

L'utilizzo dell'Integrazione Fondo ristrutturazione, pari ad € 448.197 mila – istituito in sede di redazione del bilancio relativo all'esercizio 2002 - è relativo alla copertura degli oneri di ammortamento immateriali (€ 3.828 mila) e materiali (€ 443.304 mila) della Rete Tradizionale e al fondo per la copertura delle minusvalenze ordinarie (€ 1.065 mila).

Il decremento che si registra rispetto all'esercizio 2007, pari a € 16.005 mila euro, è strettamente correlato alla diminuzioni degli ammortamenti, ad accezione dell'ammortamento sulla rete AV/AC (pari a € 19.738 mila nell'anno 2008).

Altri ricavi e proventi

L'aumento del contributo pubblico per il sostegno del regime tariffario speciale del settore elettrico, di € 64.805 mila rispetto al 2007 è legato alle mutate condizioni del mercato elettrico che ha registrato un considerevole aumento dei costi e di conseguenza un proporzionale aumento dei rimborsi da parte di CCSE.

Il suddetto incremento della posta "Altri proventi" va correlato con il corrispondente aumento del costo per l'energia elettrica (principalmente Energia AT – Alta tensione) ricompreso nella voce "Acquisti di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci", commentato nell'apposito paragrafo della presente Nota Integrativa a cui si fa rimando per specifico approfondimento.

Inoltre con l'entrata nel mercato libero dell'energia elettrica, come ampiamente descritto nel paragrafo sull'"energia elettrica" della presente Relazione sulla Gestione, a partire dal 1° maggio 2008 RFI acquista l'energia occorrente per la trazione ferroviaria direttamente nella borsa elettrica nazionale accedendo così a ulteriori contributi e componenti attive previsti per i soggetti che operano sul mercato libero. Tali ricavi pari nel 2008 ad € 18.000 mila riguardano in particolare:

- ✓ contributi per l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili (contributi CIP6);
- ✓ redistribuzione proventi d'Asta in capo ad Utente Dispacciamento;
- ✓ sblilanciamento UC;
- ✓ non arbitraggio.

L'aumento che si registra per le plusvalenze ordinarie di € 5.697 mila è da ricondurre principalmente ai maggiori introiti ricevuti nel 2008 a seguito della vendita di complessi immobiliari presso la città di Genova e di decreti di esproprio delle Ferrovie del Gargano.

La voce "Pubblicità nelle stazioni e nei treni" comprende i ricavi verso la CBS *Outdoor* Srl (ex Viacom *Outdoor* Srl) per la pubblicità nelle stazioni e sui treni e l'incremento di € 1.500 mila è associato all'aumento del canone minimo garantito previsto contrattualmente tra le parti.

Nel corso del 2008 la voce "Proventi diversi" ha subito un incremento pari a € 3.081 mila derivante principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento di € 3.165 mila della voce "Riaddebito dei costi Polizia ferroviaria", a seguito della disposizione di Gruppo (n. 104/AD del 3 luglio 2007 "Regole di Gruppo in materia di presidio delle esigenze connesse al Servizio Polizia ferroviaria") in ambito di protezione aziendale, che ha trasferito la gestione operativa del servizio di Polizia ferroviaria alla struttura di Protezione aziendale di RFI da quella della Capogruppo;
- maggiori proventi per utenze verso società del Gruppo relative ad oneri comuni di € 1.588 mila, in particolare verso Grandi Stazioni per € 1.323 mila relativi all'utenza di Milano Centrale ancora in attesa di volturazione;
- maggiori ricavi relativi alle penali attive applicate ai fornitori di € 739 mila e minori ricavi per penalità attive verso le IF di € 277 mila conseguenti all'attivazione del sistema di Performance Regime;

- minori rimborsi diversi di € 1.099 mila riferiti all'effetto combinato del decremento verso le società del gruppo di cui verso TAV per € 787 mila e verso la Capogruppo per € 836 mila, e all'incremento verso il mercato esterno per € 422 mila;
- minori rimborsi di € 731 mila per costi comuni di gestione verso società del gruppo, in particolare la riduzione verso Trenitalia (€ 766 mila) e verso Ferservizi (€ 227 mila) per minori interventi effettuati nel 2008 per attività di manodopera, telefonia e manutenzione ordinaria nella sede di Milano, parzialmente compensato dall'aumento di ricavi verso LTF (€ 265 mila).

COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi della produzione ammontano a € 4.068.583 mila con una variazione in aumento di € 55.218 mila rispetto al 2007.
Essi risultano così composti:

Descrizione	2008	2007	Variazione
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	936.673	801.808	134.865
Servizi	705.085	710.484	(5.399)
Godimento beni di terzi	38.222	39.805	(1.583)
Personale	1.610.770	1.590.055	20.715
Ammortamenti e svalutazioni	466.870	486.278	(19.408)
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	11.820	10.735	1.085
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(1.558)	(2.271)	713
Accantonamenti per rischi	238.336	284.733	(46.397)
Altri accantonamenti	2.000	16.358	(14.358)
Oneri diversi di gestione	60.365	75.380	(15.015)
TOTALE	**4.068.583**	**4.013.365**	**55.218**

Il dettaglio delle voci che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a € 936.673 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Variazione
Acquisto di materiali	329.339	293.479	35.860
Energia elettrica per la trazione dei treni	548.011	464.490	83.521
Illuminazione e forza motrice	59.323	43.839	15.484
TOTALE	**936.673**	**801.808**	**134.865**

L'incremento dei costi di acquisto dei materiali è dovuta a maggiori acquisti per:

- ✓ magazzino pari a € 30.268 mila dovuto sia all'incremento dei contratti rispetto al 2007 sia all'incremento dei costi di approvvigionamento sul mercato delle materie prime (in particolare rame e acciaio);
- ✓ combustibili e lubrificanti per la trazione dei treni pari a € 4.524 mila dovuto all'incremento dei costi di acquisto del gasolio;
- ✓ vestiario e uniformi pari a € 1.285 mila.

Il notevole incremento di costi per energia elettrica, illuminazione e forza motrice è legato all'incremento delle tariffe e dal cambio della modalità di acquisto avvenuto in data 1° maggio 2008, come ampiamente descritto in apposito paragrafo dell'Energia Elettrica della presente Relazione sulla Gestione.
L'incremento di tali costi va messo in relazione al corrispondente aumento della voce "Altri ricavi e proventi – Contributo sostegno regime tariffario speciale" a cui si fa rimando ad apposito per ulteriori approfondimenti..

Servizi

La voce ammonta a € 705.085 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Variazione
Servizi e lavori appaltati:			
- Pulizia, aut. sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri	135.370	139.341	(3.971)
- Servizi gest. Patrimonio immobiliare	65.230	63.090	2.140
- Servizi informatici in outsourcing	18.890	23.223	(4.333)
Totale servizi e lavori appaltati	**219.490**	**225.654**	**(6.164)**
Manutenzioni e riparazioni			
- Beni immobili	142.063	149.217	(7.154)
- Beni mobili	30.565	22.946	7.619
Totale manutenzioni e riparazioni	**172.628**	**172.163**	**465**
Prestazioni diverse:			
- Premi assicurazioni	37.239	39.374	(2.135)
- Servizi di traghettamento	801	0	801
- Servizi di manovra	7.128	0	7.128
- Manutenzione eccezionale	29.634	34.928	(5.294)
- Contratto di outsourcing	29.636	30.970	(1.334)
- Servizi di mensa e ticket restaurant	26.912	25.465	1.447
- Utenze	24.594	23.539	1.055
- Viaggi e soggiorni	17.995	18.476	(481)

- Facilities	17.215	17.341	(126)
- Prestazioni professionali	10.776	15.303	(4.527)
- Contabilità e tesoreria	13.500	13.622	(122)
- Amministrazione del personale	11.143	11.251	(108)
- Servizi di Holding	8.344	8.323	21
- Personale distaccato	3.031	3.984	(953)
- Istruzione professionale	3.992	3.909	83
- Pubblicità	2.316	2.723	(407)
- Spazi serviti	3.181	3.359	(178)
- Ferrhotel	4.616	3.080	1.536
- Polfer	12.268	2.919	9.349
- Concorsi e compensi ad altre ferrovie	2.311	2.229	82
- Consulenze	449	517	(68)
- Altre prestazioni	45.886	51.355	(5.469)
Totale prestazioni diverse	**312.967**	**312.667**	**300**
TOTALE	**705.085**	**710.484**	**(5.399)**

Il decremento della posta "Pulizia, autoservizi sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri" pari a € 3.971 mila è attribuibile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- diminuzione dei lavori per conto di terzi per € 8.740 mila per effetto delle attività svolte sui progetti di investimento AV/AC in fase di affidamento e realizzazione, in particolare riconducibili a minori prestazioni svolte per conto di TAV a seguito delle avvenute scissioni delle tratte RM-NA e MI-BO: tale riduzione è correlata a quella della voce Lavori e forniture ricompresa nelle Prestazioni di terzi, a cui si fa rimando per ulteriori approfondimenti;
- diminuzione dei costi per trasporti e spedizioni pari a € 1.087 mila;
- diminuzione dei costi di manovra nei porti per € 668 mila;
- aumento dei costi di pulizia degli impianti (€ 2.823 mila) a seguito della revisione dei contratti per gli appalti verso terzi con l'inserimento di elevate penali in caso di esecuzioni non conformi alle pulizie radicali;
- aumento dei servizi appaltati (€ 2.227 mila) per maggiori attività di sgombro neve svolte nel 2008;
- aumento dei costi relativi al mantenimento del decoro (€ 1.799 mila) diretti a migliorare l'immagine delle stazioni dal punto di vista del decoro e della fruibilità dei servizi offerti.

L'incremento della voce "Servizi di gestione del patrimonio immobiliare" di € 2.140 mila rispetto all'esercizio 2007 deriva dall'effetto combinato tra:

- ✓ aumento degli oneri condominiali verso Grandi Stazioni per € 1.625 mila dovuto principalmente a nuovi costi per utenze elettriche a seguito di nuove attivazioni nelle stazioni di Torino e Milano Centrale per l'avvio dell'AC/AV;

- ✓ aumento dei costi verso Centostazioni (€ 505 mila) a seguito della volturazione di nuove utenze idriche e elettriche;
- ✓ minori oneri per i servizi immobiliari prestati da Ferservizi relativi alle *fee* sulle attività di dismissione del patrimonio immobiliare di RFI (€ 201 mila).

Il decremento della voce "Servizi informatici in *outsourcing*" pari a € 4.333 mila è imputabile ad una rinegoziazione dei contratti di manutenzione ed assistenza dei sistemi di supporto alla circolazione e ad interventi con l'*outsourcer* TSF in merito alla gestione e manutenzione delle applicazioni informatiche.

Si evidenzia di seguito un dettaglio della posta "Servizi e lavori appaltati" relativamente ai rapporti intrattenuti con le società del Gruppo nel corso dell'esercizio 2008:

- ✓ trasporti, spedizioni e altri servizi appaltati:
  - € 4.927 mila verso FS Logistica;
  - € 2.810 mila verso Italcertifer;
  - € 593 mila verso Italferr;
  - € 489 mila verso Terminal Tremestieri;
- ✓ servizi di gestione del patrimonio immobiliare:
  - € 30.901 mila verso Grandi Stazioni;
  - € 17.811 mila verso Centostazioni;
  - € 16.340 mila verso Ferservizi;
- ✓ servizi informatici:
  - € 14.021 mila verso TSF.

La voce "Manutenzioni e riparazioni" rimane sostanzialmente invariata. In particolare la riduzione di € 7.154 mila riferita ai beni immobili deriva dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- diminuzione dei costi di manutenzione della linea infrastrutturale pari a € 10.573 mila di cui Rete Tradizionale per € 9.662 mila e Rete AV/AC per € 911 mila;
- aumento dei costi di manutenzione dei fabbricati per € 3.419 mila a seguito di maggiori interventi focalizzati principalmente alle aree aperte al pubblico e quindi di 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.

Inoltre l'incremento dei costi di manutenzione dei beni mobili di € 7.619 mila deriva principalmente da maggiori interventi effettuati sulle locomotive di manovra acquisite con la scissione del ramo manovra dal 1° gennaio 2008 verso Trenitalia nonché sugli automezzi di servizio e sulle navi traghetto.

La voce "Manutenzioni e riparazioni" relativamente ai rapporti intrattenuti con le società del Gruppo è così dettagliata:

- € 11.432 mila verso Grandi Stazioni;
- € 8.179 mila verso Centostazioni;
- € 4.451 mila verso Trenitalia.

La posta relativa al servizio della Polizia ferroviaria accoglie i costi verso il Ministero dell'Interno a seguito della Disposizione di Gruppo "Regole di Gruppo in materia di presidio delle esigenze connesse al servizio Polizia ferroviaria" n. 104/AD del 3 aprile 2007 con cui è stato definito che RFI ha acquisito direttamente la gestione operativa delle partite economiche relative al servizio della Polizia Ferroviaria (*Polfer*), gestite nel 2007 dalla Capogruppo.
L'incremento di tali costi pari a € 9.349 è dovuto alla stipula della nuova Convenzione in data 7 novembre 2007 tra il Ministero dell'Interno/Polizia Ferroviaria ed il Gruppo FS nella quale sono previste nuove quote per le indennità di vigilanza negli scali e nelle stazioni e di scorta sui treni.
Sia l'incremento dei costi per pernottamenti in "*Ferrotel*" pari a € 1.536 mila sia l'incremento dei "servizi di mensa e *ticket restaurant*" pari ad € 1.447 sono infatti riconducibile all'aumento del fabbisogno dei buoni pasto da distribuire agli agenti *Polfer* in servizio fuori sede a seguito delle maggiori attività di scorta sui treni sui percorsi a lunga percorrenza ed alle nuove 1.570 risorse acquisite da Trenitalia con la scissione del ramo d'azienda denominato "Servizi di manovra" con decorrenza 1° gennaio 2008, come commentato nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando per maggiori dettagli.

L'incremento dei costi per servizi di manovra per € 7.128 mila riguarda il mercato esterno per € 3.677 mila e le società del Gruppo per € 3.451 mila. In particolare i costi per manovra verso Trenitalia (€ 1.034 mila) sono correlati alla scissione parziale del ramo d'azienda denominato "Servizi di manovra" da Trenitalia con decorrenza 1° gennaio 2008, come commentato nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando per maggiori dettagli.

I costi relativi alla "Manutenzione eccezionale" fanno parte dell'insieme di quegli interventi urgenti intesi alla sola riparazione dei danni di forza maggiore dovuti ad eventi eccezionali che escludono per loro natura la programmabilità. Ove nel corso di tali interventi vengano effettuate anche attività di rinnovo/miglioria, la quota relativa a queste ultime viene capitalizzata. Tali costi si decrementano per € 5.294 mila a seguito di minori interventi per calamità naturali ed eccezionali.

Il decremento della voce "Premi assicurativi" di € 2.135 mila deriva dalla stipula della nuova Convenzione tra Ferrovie dello Stato S.p.A. e Assicurazioni Generali S.p.A. che a partire dal 2° semestre 2007 ha previsto, oltre al nuovo rapporto diretto tra la Società assicuratrice e la Società controllata dal Contraente, anche la ricontrattazione delle polizze con uno "sconto" sui premi.

Il decremento dei costi per "prestazioni professionali" di € 4.527 mila è imputabile per € 4.254 mila ai minori oneri sostenuti per compensi agli avvocati nonché a consulenti peritali per attività di difesa nei contenziosi instaurati con i terzi.

Il decremento di € 1.334 mila per il contratto di *outsourcing* è il risultato di azioni di contenimento dei costi ed ottimizzazione dei servizi principalmente verso l'*outsourcer* TSF in

relazione alle modalità di erogazione dei servizi di elaborazione dati e di gestione della rete di trasmissione dati oltre che di importanti sinergie ottenute consolidando centralmente servizi informatici che in precedenza erano gestiti sul territorio.

L'incremento della voce utenze per € 1.055 mila è determinato dall'effetto combinato dei maggiori costi per energia (€ 926 mila) e per gas (€ 617 mila) mila per effetto dagli aumenti tariffari a seguito dell'aumento fisiologico dei combustibili fossili e dalla riduzione dei costi di acqua (€ 682 mila).

La voce "Altre prestazioni" ha subito un decremento rispetto all'esercizio 2007 pari a € 5.469 mila dovuto all'effetto combinato tra:

- ✓ € 1.624 mila dovuta alla più corretta allocazione per natura dei conti dei costi Polfer ricompresi nella posta dedicata;
- ✓ € 1.418 mila dovuto alle minori prestazioni svolte da Cesifer a titolo di *Safety* a seguito dell'avvio delle attività dedicate all'ANSF (Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria);
- ✓ € 913 mila attribuibili alla riduzione degli oneri per smaltimento rifiuti di Villa Patrizi che nel 2008 non sono più sostenuti da RFI in quanto è avvenuta la volturazione a carico del proprietario dell'immobile che è la Capogruppo;
- ✓ € 893 mila per maggiori costi per prestazioni diverse verso le società del gruppo, in particolare verso Ferservizi (€ 499 mila) per traslochi effettuati nel secondo semestre 2008, verso Grandi Stazioni (€ 185 mila) e verso Centostazioni (€ 204 mila) per attività di vigilanza e sicurezza;
- ✓ € 816 mila per minori costi per la TARSU a seguito del graduale passaggio intervenuto nel corso del 2008, alla TIA (Tariffa Igiene Ambientale) che ha una diversa periodicità di fatturazione;
- ✓ € 611 mila per minori costi di *roaming* annuale verso *Vodafone* previsto contrattualmente;
- ✓ € 511 mila per maggiori costi per interconnessione per maggiori volumi di traffico in particolare verso *Vodafone* (€ 227 mila), verso *Telecom (ex Tim)* per € 229 mila e verso *Wind* (€ 45 mila);
- ✓ € 401 mila per minori costi per prestazioni genio ferrovieri calcolati in base alle presenze giornaliere del personale del Genio sugli impianti di RFI.

Si evidenzia che per una più corretta allocazione per natura dei conti nel 2008 sono stati riclassificati nelle Altre prestazioni € 1.038 mila relativi ai costi delle ricerche di mercato , precedentemente imputati nella voce "Pubblicità e *marketing*".

In particolare i costi di interconnessione GSM-R e roaming annuale sono direttamente imputabili ai gestori telefonici *Vodafone* per € 12.238 mila, *Telecom (ex Tim)* per € 11.500 mila, *Wind* per € 153 mila e *Telecom* per € 197 mila.

Nella posta "Prestazioni diverse" si evidenziano di seguito i maggiori rapporti intrattenuti con le società del Gruppo nel corso del 2008:

- ✓ verso Ferservizi per complessivi € 57.197 mila di cui:

- € 17.215 per *facilities management*;
- € 13.500 mila per attività di *service* amministrativo;
- € 11.143 mila per attività di amministrazione del personale;
- € 4.616 mila per servizi di *ferrotel*;
- € 4.123 mila per servizi informatici;
- € 890 mila per servizi di formazione;

✓ verso Ferrovie dello Stato per complessivi € 16.313 mila di cui € 8.949 mila per servizi di finanza, legale lavoro, servizi di comunicazione e relazioni industriali, € 2.813 mila per costi di personale distaccato e € 2.075 mila per riaddebito servizi informatici;

✓ verso Trenitalia per complessivi € 6.331 mila di cui € 4.813 mila relativi a costi sostenuti per emissione di biglietti di servizio e € 1.032 mila di costi per manovra.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a € 38.222 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Variazione
Fitti e spese accessorie di locali privati	17.504	18.068	(564)
Rimborso oneri condominiali	1.174	745	429
Canoni per utilizzo marchio	10.627	11.053	(426)
Locazioni e noleggio beni strumentali e altri beni	1.032	1.505	(473)
Altri canoni e noli	7.885	8.434	(549)
TOTALE	**38.222**	**39.805**	**(1.583)**

Nella posta "Fitti e spese accessorie di locali privati" sono ricomprese le "indennità per mancata liberazione degli spazi" pari a € 9.330 mila esclusivamente riferibili a Grandi Stazioni che subiscono un decremento di € 718 mila rispetto al 2007 a seguito delle maggiori aree liberate nel comune di Napoli e di Roma.

In tale posta sono compresi anche i costi per " fitti e spese accessorie" che ammontano a € 8.174 mila e sono principalmente riferibili alla Capogruppo (€ 7.042 mila): questi ultimi subiscono un lieve decremento pari a € 339 mila a seguito della fusione per incorporazione con la società FRE avvenuta in data 18 maggio 2007, ma sono parzialmente compensati da un aumento costi per locazioni verso il mercato esterno pari a € 588 mila.

Il decremento della voce "Altri canoni e noli" pari a € 549 mila è riferito all'effetto combinato tra la diminuzione dei canoni per l'uso di sistemi hardware e software (€ 873 mila) e l'aumento

dei canoni immobiliari (€ 317 mila) in particolare verso l'Autorità portuale di Civitavecchia e la Capitaneria di Porto di Reggio Calabria.

Personale

La voce ammonta a € 1.610.770 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Variazione
Salari e stipendi	1.195.430	1.176.716	18.714
Oneri sociali	301.408	278.385	23.023
Trattamento di fine rapporto	112.138	116.207	(4.069)
Trattamento di quiescenza e simili	0	0	0
Altri costi	1.794	18.747	(16.953)
TOTALE	**1.610.770**	**1.590.055**	**20.715**

Il costo del personale registra complessivamente un incremento, pari a € 20.715 mila, determinato dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- aumento complessivo delle voci "Salari e stipendi" e "Oneri sociali" in forza dell'Accordo con le OO.SS. del 24 gennaio 2008 che ha stabilito l'incremento del costo unitario costo medio unitario € 57 più oneri sociali dal 1° gennaio 2008, come meglio descritto nella Relazione sulla gestione;
- aumento della consistenza media dell'organico a seguito della scissione parziale delle attività di manovra, in precedenza effettuate da Trenitalia, avvenuta con decorrenza 1° gennaio 2008 per effetto della quale RFI ha acquisito circa n. 1.570 risorse provenienti dalla citata società;
- proseguimento dell'opera di contenimento degli organici in esito dell'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro rivolta all'incremento della produttività;
- incremento delle risorse tecniche (operatori specializzati manutenzione e capi tecnici) necessarie all'attivazione della linea AV Milano – Bologna avvenuta il 14 dicembre 2008.

La posta relativa al "Trattamento di fine rapporto" subisce un decremento di € 4.069 mila derivante principalmente dalla diminuzione dei costi per indennità di buonuscita pari a € 3.084 mila.

Gli "Altri costi" evidenziano un decremento pari a € 16.953 mila dovuto principalmente alla scadenza al 31 dicembre 2007 della Legge 243/2004 "superbonus" che aveva previsto un

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a € 240.336 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Variazione
Accantonamenti per rischi			
- Contenziosi nei confronti del personale e terzi	84.283	192.244	(107.961)
- Altri rischi	154.053	92.489	61.564
	238.336	284.733	(46.397)
Altri accantonamenti			
- Altri oneri	2.000	16.358	(14.358)
	2.000	16.358	(14.358)
TOTALE	**240.336**	**301.091**	**(60.755)**

Il decremento di € 107.961 mila degli accantonamenti per contenziosi nei confronti del personale e terzi è dovuto all'effetto combinato della chiusura di alcuni contenziosi civili che hanno determinato minori accantonamenti rispetto al 2008 ed all'accantonamento per contenzioso del lavoro (€ 81.365 mila) conseguente ad una più puntuale riquantificazione delle singole cause di lavoro.

L'incremento della voce "Altri rischi" pari a € 61.564 mila è determinato principalmente dall'accantonamento degli oneri connessi alla valorizzazione delle opere da dismettere.
Per maggiori informazioni si rinvia a quanto commentato nell'apposito paragrafo "Fondo per rischi ed oneri" delle Informazioni sullo Stato Patrimoniale.

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a € 60.365 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2008	2007	Variazione
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	1.065	1.685	(620)
- Spese di rappresentanza	74	76	(2)
- Contributo trasporto gratuito titolari CLC	23.264	23.264	0
- Quote associative e contributi ad Enti vari	739	641	98

- Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	2.655	2.707	(52)
- Altri	5.455	14.349	(8.894)
	33.252	42.722	(9.470)
Oneri tributari			
- IVA non detraibile	14.149	6.752	7.397
- ICI	8.088	21.615	(13.527)
- Imposta di registro	1.669	537	1.132
- Altre imposte	3.207	3.754	(547)
	27.113	32.658	(5.545)
TOTALE	**60.365**	**75.380**	**(15.015)**

La riduzione della voce "Altri costi diversi" è dovuta all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ decremento pari a € 9.652 mila delle perdite su crediti derivante dalla stipula dell'atto transattivo a seguito della sentenza della Corte di Cassazione avvenuta nel 2007 con cui RFI è stata condannata a risarcire il Gruppo Cosiac;
- ✓ incremento degli oneri diversi per € 822 mila inerenti sia le attività di monitoraggio delle infrastrutture strategiche sia la gestione della banca dati.

Si segnala che gli oneri derivanti dalle "minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo" trovano copertura nell'utilizzo del fondo integrazione *ex Lege* 448/98, come meglio commentato nella voce dei "Fondi Rischi ed Oneri" sullo Stato Patrimoniale della presente Nota Integrativa.

La posta "oneri tributari" presenta un decremento netto pari a € 5.545 mila dovuto all'effetto combinato tra:

- ✓ l'aumento della quota di IVA non detraibile è dovuto all'applicazione di una percentuale di detraibilità sugli acquisti (pro rata) del 98%;
- ✓ la diminuzione della quota ICI a seguito dell'accantonamento registrato nel 2007 per un importo di 15 milioni di euro;
- ✓ l'aumento dell'imposta di registro deriva principalmente da addebiti di imposta (a seguito dell'applicazione del c.d. "Decreto Bersani") da Grandi Stazioni.

Tra gli "Oneri tributari" nella voce "Altre imposte" sono ricompresi l'imposta per la raccolta rifiuti (€ 2.011 mila), l'imposta di bollo (€ 105 mila), le tasse di circolazione (€ 18 mila) e altre imposte per € 895 mila (tasse per occupazione spazi e aree pubbliche, imposte ipotecarie, vidimazione libri sociali).

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

I proventi e oneri finanziari ammontano complessivamente a € 711 mila con una variazione in aumento di € 8.910 mila rispetto al 2007. Essi risultano così composti:

Descrizione	2008	2007	Variazione
PROVENTI FINANZIARI			
Proventi da partecipazioni			
	0	0	0
Altri proventi finanziari:			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- altri	307	179	128
	307	179	128
Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Proventi diversi dai precedenti			
- da controllanti	22.016	10.598	11.418
- da altri			
- interessi attivi su c/c bancari e postali	*9*	*60*	*(51)*
- interessi di mora	*5.284*	*5.005*	*279*
- interessi su crediti	*102*	*1.596*	*(1.494)*
- diversi	*595*	*794*	*(201)*
Totale proventi diversi dai precedenti	28.004	18.053	9.951
Totale Altri proventi finanziari	28.311	18.232	10.079
Totale proventi finanziari	28.311	18.232	10.079
ONERI FINANZIARI			
Interessi ed altri oneri finanziari			
- verso controllanti	964	3.018	(2.054)
- verso altri			
- su debiti obbligazionari			0
- su debiti verso istituti finanziari	20.419	16.894	3.525
- diversi	6.364	6.489	(125)
- contributi in conto interesse (-)		0	0
	26.783	23.383	3.400
Totale oneri finanziari	27.747	26.401	1.346
UTILI (PERDITE) SU CAMBI			
- realizzati	7	(12)	19
- non realizzati	140	(18)	158
Totale utili (perdite) su cambi	147	(30)	177
	711	(8.199)	8.910

La "gestione finanziaria" della Società, come anche indicato in apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione, è demandata alla Capogruppo con la quale RFI intrattiene un conto corrente intersocietario: dalla gestione di detto conto corrente deriva un saldo netto attivo pari a € 8.010 mila, derivante dalla differenza tra gli interessi attivi per € 8.128 mila e gli interessi passivi per € 118 mila.

L'incremento della posta "Proventi finanziari" di € 10.079 mila deriva dai fattori così dettagliati:

- ✓ aumento dei proventi verso la Controllante (€ 11.418 mila) determinato sia dall'incremento degli interessi attivi sul conto corrente intersocietario (€ 1.689 mila) conseguente alle maggiori giacenze, sia dall'incremento degli interessi sul credito IVA richiesta a rimborso (€ 9.729 mila) che al 31 dicembre 2008 ammontano ad € 13.888 mila;
- ✓ riduzione complessiva dei proventi diversi da terzi (€ 1.467) mila determinata principalmente dall'effetto combinato della riduzione degli interessi su crediti verso l'erario per € 1.494 mila e dell'aumento degli interessi di mora verso clienti per € 279 mila.

Gli "oneri finanziari verso la controllante" si riducono di € 2.054 mila rispetto al 2007 a seguito di una diminuzione di interessi passivi verso la Capogruppo maturati sul conto corrente intersocietario

Nella posta "Oneri finanziari su debiti verso istituti finanziari" che ammonta a € 20.419 mila sono iscritti gli oneri sui prestiti con Banca OPI che per l'anno 2008 sono pari a 2.266 mila e con Unicredit Banca di Roma che per l'anno 2008 sono pari a € 18.153 mila: tale posta subisce un incremento di € 3.525 mila rispetto all'esercizio 2007 dovuto all'aumento dei tassi di riferimento dei prestiti a tasso variabile.
Si segnala inoltre che a seguito del contratto *Interest Rate Swap* con UBS, RFI ha sostenuto oneri per € 28.367 mila derivanti dalla componente negativa (*fixed leg*) e ricevuto proventi per € 25.220 mila derivanti dalla componente positiva (*floating leg*). Il differenziale negativo, pari a € 3.146 mila è stato capitalizzato, con un effetto netto a conto economico pari a zero.

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

Le rettifiche di valore di attività finanziarie ammontano complessivamente a € 2.276 mila con una variazione in aumento di € 2.125mila rispetto al 2007. Esse risultano così composte:

Descrizione	2008	2007	Variazione
Svalutazioni			
di partecipazioni	2.276	151	2.125
SALDO RIVALUTAZIONI (SVALUTAZIONI)	**(2.276)**	**(151)**	**(2.125)**

Le rettifiche di valore di attività finanziarie si riferiscono al ripianamento delle perdite maturate al 31 dicembre 2007 così ripartite tra le seguenti società:

- ✓ € 19 mila per SELF;
- ✓ € 45 mila per Tiburtina Sviluppo Immobiliare con un incremento di € 8 mila rispetto all'esercizio precedente;
- ✓ € 93 mila per Isfort;
- ✓ € 213 mila per Network Terminali Siciliani di cui € 131 mila relativi a perdite dell'anno;
- ✓ € 1.636 mila per Stretto di Messina.

La rettifica di valore di € 270 mila di Porta Sud è relativa al ripianamento delle perdite maturate nel corso dell'anno, come previsto nell'atto di scissione a FS Sistemi Urbani.

PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

I proventi e oneri straordinari ammontano complessivamente a € 186.709 mila con una variazione in diminuzione di € 45.705 mila rispetto al 2007. Essi risultano così composti:

Descrizione	2008	2007	Variazione
PROVENTI STRAORDINARI			
- Plusvalenze da alienazioni	700	1.352	(652)
- Recuperi e rimborsi al personale	3.012	4.574	(1.562)
- Altri proventi			
- Utilizzo fondo per esodi incentivati		*0*	*0*
- Utilizzo fondo integrazione ex Legge n.448/1998	*12.162*	*3.497*	*8.665*
- Sopravvenienze attive	*222.838*	*270.537*	*(47.699)*
- Altri	*6.455*	*18.990*	*(12.535)*
	241.455	293.024	(51.569)
TOTALE PROVENTI STRAORDINARI	**245.167**	**298.950**	**(53.783)**
ONERI STRAORDINARI			
- Minusvalenze da alienazioni	12.162	3.511	8.651
- Imposte relative ad esercizi precedenti	4.308	4.263	45
- Altri			
- Sopravvenienze passive	*37.160*	*57.440*	*(20.280)*
- Altri	*4.828*	*1.322*	*3.506*
	41.988	58.762	(16.774)
TOTALE ONERI STRAORDINARI	**58.458**	**66.536**	**(8.078)**
SALDO PROVENTI (ONERI) STRAORDINARI	**186.709**	**232.414**	**(45.705)**

Le "Sopravvenienze attive" pari ad € 222.838 mila nel corso dell'esercizio 2008 hanno riguardato principalmente:

- € 137.000 mila il rilascio del fondo per rischi ed oneri inerenti la vertenza con l'ENEL;
- € 17.600 mila il rilascio del fondo per rischi ed oneri inerenti la vertenza con Cassa Conguaglio;
- € 16.685 mila relative ad indennizzi assicurativi a seguito di sinistri o furti, avarie, e tra cui è stato iscritto l'indennizzo ottenuto a seguito della radiazione della nave Segesta intervenuta nel corso del 2008;

- € 10.530 mila relativi al rilascio del fondo effettuato nel corso del 2008 a seguito della revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi e la definitiva conclusione favorevole per RFI di alcune rilevanti vertenze;
- € 10.016 mila relative alla rettifica della stima dell'IRAP 2007;
- € 6.417 mila per lavori conto terzi relativi ad anni precedenti;
- € 5.629 mila per addebito di una penale alla società IRICAV1 per mancato adempimento contrattuale;
- € 955 mila derivante dall'incasso da parte di RFI del risarcimento a seguito della sentenza della Corte d'Appello con cui è stata definita la causa in essere con Alstom Ferroviaria SpA;

Le minusvalenze da alienazione relative ai cespiti ammontano ad € 12.162 mila e sono state neutralizzate dall'utilizzo del Fondo "Integrazione Fondo ristrutturazione *ex Lege* 448/98" per lo stesso importo. Al riguardo si precisa che dall'utilizzo del fondo per le minusvalenze straordinarie sono state escluse quelle derivanti dalla radiazione della Nave Segesta *Jet* (€ 4.062 mila), in quanto già coperte da indennizzo assicurativo.

Tra gli Altri proventi straordinari, pari a € 6.455 mila, sono contabilizzati principalmente :

- € 2.506 mila a seguito di registrazione di incassi per multe e penalità verso fornitori terzi per inadempienze;
- altri proventi diversi (€ 2.730 mila) principalmente riferiti a pagamenti effettuati a seguito di sentenze emesse e di imposte versate all'agenzia delle entrate;
- recupero spese legali per vertenze (€ 794 mila).

Tra le Sopravvenienze passive pari a € 37.160 mila si segnalano:

- € 16.641 mila relativi principalmente ai maggiori costi registrati a titolo di conguaglio di consumi per utenze a seguito dell'adeguamento delle tariffe;
- € 3.020 mila per adeguamento risconto registrato nell'esercizio 2007 per ricavi su amplificazione gallerie verso *Vodafone*;
- € 1.733 mila per il conguaglio effettuato dall'ENEL per i consumi di energia elettrica di trazione dell'anno 2005, il cui ritardo è giustificato dalle difficoltà registrate nella quantificazione dei consumi a seguito della sostituzione di tutti i contatori installati sulla rete;
- € 782 mila di maggiori ricavi registrati in chiusura 2007 verso la società controllata TAV a titolo di spese di impianto;
- € 440 mila di maggiori costi verso Grandi Stazioni per attività di presidio e vigilanza svolti da ITALPOL nell'esercizio 2007;

- € 255 mila di maggiori costi verso Trenitalia per attività di sfalcio erba svolta nel corso dell'esercizio 2005;
- € 232 mila di maggiori costi verso Omnia Express per attività di servizio di trasporto.

La voce "Imposte esercizi precedenti" pari ad € 4.308 mila si riferisce principalmente alla registrazione di quota IVA su fatture relative ad anni precedenti (€ 344 mila), all'accantonamento al fondo imposte a seguito dell'avviso di accertamento e irrogazione di sanzioni (€ 722 mila) e la registrazione per "Altre imposte e tasse" per € 3.242 mila.

Tra gli "Altri oneri straordinari", pari a € 4.828 mila, sono stati registrati principalmente perdite derivanti dalla radiazione della Nave Segesta (€ 4.062 mila) oltre a esclusivamente verso terzi, indennizzi per danni non coperti da assicurazione (€ 220 mila), quote di multe, ammende e sanzioni (€ 426 mila).

Imposte sul reddito di periodo, correnti differite e anticipate

Nell'esercizio 2008 sono stati contabilizzati € 26.980 mila per IRAP, in quanto il Valore della Produzione Netta imponibile dell'esercizio 2008 è positivo.
Non sono stati rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite a nuovo in mancanza dei necessari requisiti di certezza circa il loro realizzo previsti dal principio contabile n. 25 emesso dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.
L'importo dell'IRAP è stato determinato avendo a riferimento il valore degli ammortamenti fiscali derivante dall'applicazione del criterio "a quote variabili in base ai volumi di produzione" giusta quanto previsto dal Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 23 luglio 2007 ai sensi e per gli effetti dell'art. 1, comma 87, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266.
Non sono state contabilizzate imposte a titolo di IRES in considerazione del risultato fiscale negativo dell'esercizio 2008 .

SEZIONE 4
ALTRE INFORMAZIONI

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti ammonta a 33.543 unità ed è così ripartito per categoria:

PERSONALE	2008	2007	Variazione
Dirigenti	337	356	(19)
Quadri	7.329	7.470	(141)
Altro personale	25.877	25.828	49
TOTALE	**33.543**	**33.654**	**(111)**

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1 gennaio 2008 – 31 dicembre 2008:

- consistenza del personale della Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 1 gennaio 2008: pari a n° 32.980 unità (di cui 351 Dirigenti e 32.629 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2008: pari a n° 32.896 unità (di cui 321 Dirigenti e 32.575 tra Addetti e Quadri).

Compensi ad amministratori e sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni.

Valori in migliaia di euro

PERCIPIENTI	2008	2007	Variazione
Amministratori (*)	730	776	(46)
Sindaci	93	93	0
TOTALE	**823**	**869**	**(46)**

** comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente, di Consigliere di Amministrazione, nonché il trattamento economico fisso e variabile spettante all'Amministratore anche in qualità di dirigente.*

Strumenti finanziari derivati

Contratti derivati di copertura

A seguito della scissione del ramo d'azienda costituito dalla tratta Roma-Gricignano da parte di TAV, la Società ha acquisito da quest'ultima un contratto di *Interest Rate Swap*, stipulato da TAV nell'ambito del programma di operazioni di copertura delle operazioni di finanziamento del Progetto AV/AC realizzate nel corso dell'esercizio 2002; come ampiamente descritto nel paragrafo "Fattori di rischio" della Relazione sulla gestione. In particolare, è stato acquisito un contratto di *Interest Rate Swap* a copertura del finanziamento con BEI del 1999; tale strumento replica il nozionale, il piano di ammortamento e la durata di tale finanziamento, con la finalità di trasformare il debito originariamente acceso a tasso variabile in debito a tasso fisso.

Le caratteristiche del contratto derivato in essere al 31 dicembre 2008 è riportato nella seguente tabella:

Contratti derivati di Copertura

Operazione Sottostante Istituto Finanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale al 31.12.08	Fair value	Istituto emittente swap	Data di stipulaz.	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizzazione	Tasso fisso
Operazione sottostante:									
Es. IRS									
Istituto finanziatore:									
BEI	574.747	494.921	(64.813)	UBS Warburg	08/07/2002	15/06/2002	15/03/2024	EURIBOR	5,483%
TOTALE									

Nella tabella è anche indicato il valore di mercato ("*fair value*") del contratto di *swap* acquisito, costituito dalla valutazione del valore attuale dello strumento calcolato secondo la curva dei tassi di interesse futuri stimata al 31 dicembre 2008. Il *fair value* riportato è stato indicato dalla controparte e indica il valore complessivo per la Società dello strumento in essere per € 64.813 mila.

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della controllante diretta esposti nel seguente prospetto riepilogativo, richiesto dall'art. 2497 bis del codice civile, sono stati estratti dal relativo bilancio chiuso al 31 dicembre 2007. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria della controllante al 31 dicembre 2007, nonché del risultato economico, conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio corredato della relazione della società di revisione, e disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla Legge.

STATO PATRIMONIALE	**31.12.2007**	**31.12.2006**
ATTIVO:		
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	0	0
B) Immobilizzazioni	41.267.070	37.752.555
C) Attivo circolante	6.113.053	7.224.354
D) Ratei e risconti	30.335	9.365
TOTALE	**47.410.458**	**44.986.274**
PASSIVO:		
A) Patrimonio Netto:	35.968.996	36.172.291
Capitale	38.790.425	38.790.425
Riserve	*292.920*	*38.321*
Utili (perdite) portate a nuovo	*(2.656.456)*	*(718.974)*
Utile (perdita) dell'esercizio	*(457.893)*	*(1.937.481)*
B) Fondi per rischi e oneri	846.592	278.288
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	23.796	24.721
D) Debiti	10.538.321	8.498.086
E) Ratei e risconti	32.753	12.888
TOTALE	**47.410.458**	**44.986.274**
GARANZIE, IMPEGNI E ALTRI RISCHI	**3.521.621**	**8.633.708**

CONTO ECONOMICO	**2007**	**2006**
A) Valore della produzione	224.413	171.192
B) Costi della produzione	296.543	254.438
C) Proventi e oneri finanziari	41.731	132.800
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	(402.659)	(1.989.616)
E) Proventi e oneri straordinari	7.751	4.480
Imposte sul reddito dell'esercizio	(32.586)	(1.900)
Utile (perdita) dell'esercizio	**(457.893)**	**(1.937.482)**

Allegato 1

Rendiconto finanziario

(valori in migliaia di euro)		2008	2007
Disponibilità monetarie nette iniziali		2.447.771	(8.701)
Flusso monetario generato da attività di esercizio			
Utile (perdita) del periodo		38.926	16.883
Ammortamenti		466.870	486.278
Svalutazione di immobilizzazioni / riprese di valore di immobilizzazioni finanziarie (-)		2.276	151
Variazione netta fondo T.F.R.		(83.674)	(95.311)
Plus (-) / minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni		(32.446)	(39.493)
Ricavi non monetari (-)		(460.359)	(467.699)
Variazione rimanenze		2.802	(2.271)
Variazione crediti commerciali e diversi		(444.318)	(137.308)
Variazione ratei e risconti attivi		1.189	94
Variazione fondi rischi ed oneri		(24.216)	4.231
Variazione debiti commerciali e diversi		(93.765)	280.011
Variazione ratei e risconti passivi		2.501	(97.280)
	Totale	(624.214)	(51.714)
Flusso monetario generato da attività di investimento			
Investimenti in:			
- immobilizzazioni immateriali		(131.360)	(56.496)
- immobilizzazioni materiali		(3.351.811)	(3.559.875)
- partecipazioni		(57.962)	(47.965)
Prezzo di realizzo da alienazioni		64.692	72.117
Variazione crediti finanziari		(905.788)	(387.775)
Variazione delle altre attività immobilizzate		1.154	9.943
	Totale	(4.381.075)	(3.970.051)
Flusso monetario generato da attività di finanziamento			
Finanziamenti ricevuti / rimborsati (-)		193.665	1.370.599
Conferimenti dei soci		250.000	250.000
Contributi in conto impianti		3.358.620	4.863.224
	Totale	3.802.285	6.483.823
Dividendi erogati/assorbimento riserve		(16.039)	0
Flusso monetario complessivo del periodo		**(1.219.043)**	**2.462.058**
Disponibilità monetarie nette finali		**1.262.665**	**2.447.771**
di cui: saldo del c/c intersocietario		44.537	215.643
Variazioni da scissione		33.937	(5.586)

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI DI RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A. SUL BILANCIO D'ESERCIZIO 2008

1. I sottoscritti Michele Mario Elia e Vera Fiorani, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., tenuto conto:

   - di quanto previsto dall'art. 22 dello Statuto sociale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
   - di quanto precisato nel successivo punto 2;

   attestano:

   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
   - l'effettiva applicazione

   delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2008.

2. Al riguardo si rappresenta che il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., nominato in data 23 giugno 2008, ha svolto, su alcuni processi ritenuti maggiormente significativi, attività volte alla rilevazione dell'esistenza dei controlli sulle relative procedure amministrativo-contabili ed attività volte alla verifica dell'adeguatezza ed effettiva applicazione delle stesse. Tale attività è stata effettuata sulla base di un processo definito con il Dirigente Preposto di Capogruppo in coerenza con il modello *Internal Control – Integrated Framework* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* che rappresenta un framework di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.

   Si specifica, in particolare, che l'ambito dei processi/procedure sottoposti ad analisi ai fini della presente Attestazione è stato definito attraverso un'attività di *scoping* condotta a livello di Capogruppo e di Società, partendo dai singoli conti di bilancio alimentati dai processi ed utilizzando indici di rilevanza quantitativa, con l'integrazione di considerazioni di natura qualitativa. Il processo di completamento, di verifica di adeguatezza e di effettiva applicazione di talune procedure amministrativo contabili si perfezionerà nel corso del corrente esercizio.

3. Si attesta, inoltre, che il bilancio d'esercizio:

   a. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

   b. è redatto in conformità alle norme di legge interpretate ed integrate dai principi contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità e, a quanto consta, è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

Roma, 21 aprile 2009

Amministratore Delegato

Dirigente Preposto

Ferrovie dello Stato
UA 21/4/2009
RFI-AD\A0011\P\2009\0000366

RETE FERROVIARIA ITALIANA (R.F.I.) S.p.A.

ESERCIZIO 2009

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

BILANCIO 2009

MISSIONE DELLA SOCIETA'

RFI è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato preposta alla gestione dell'infrastruttura. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.
RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita con mezzi propri (ottenuti in passato tramite finanziamenti da terzi e versamenti in conto capitale sociale dallo Stato prima e da Ferrovie dello Stato dopo ed attualmente attraverso contributi in conto impianti dallo Stato).
La Società assolve, ai sensi del decreto legislativo 188/2003 e successive modifiche, i compiti di Gestore dell'Infrastruttura nazionale.

Le principali attività correlate alla missione di RFI sono rappresentate da:

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- gli altri compiti attribuiti al Gestore dell'Infrastruttura ai sensi della vigente normativa, quali: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie.

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

- sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali;
- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e le isole maggiori;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;
- coordinare le attività di ricerca dell'Istituto Sperimentale sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signore Azionista,

La Società ha conseguito anche nel 2009 un Risultato Netto positivo nonostante il rilevante ridimensionamento delle risorse stanziate dallo Stato, evidenziando, in tal modo, la capacità dell'azienda di far fronte ai momenti difficili attivando il maggior livello possibile di leve per assicurare l'equilibrio economico complessivo.

Ciò in presenza non solo di un minor supporto finanziario da parte dello Stato per la componente di corrispettivi per la messa in disponibilità dell'infrastruttura, ma anche di un mutato quadro macroeconomico condizionato dallo scenario di recessione iniziato nella seconda metà del 2008 e proseguito per tutto il 2009.

In Italia l'ampiezza dei settori coinvolti, e la profondità, in termini di tassi di contrazione dell'economia registrati, si è concretizzata nella diminuzione del 4,9% del PIL, su base annua, con una flessione sia dei consumi nazionali (-1,0%) sia degli investimenti (-12,8%).). La produzione industriale ha subito una contrazione media annua del 17,5%, registrando il calo più forte dal 1991.

Il conseguimento dell'equilibrio economico in questo contesto di riferimento così avverso mette in risalto il lavoro svolto negli anni per riconfigurare sotto il profilo industriale, organizzativo e gestionale l'azienda.

E' proprio lo sforzo profuso in questi anni da tutte le strutture sia a livello centrale sia a livello territoriale in termini di adattamento alle mutate condizioni del contesto operativo e del mercato a dare il senso delle capacità professionali presenti in azienda, che costituiscono quindi anche il punto di riferimento per le sfide che dobbiamo affrontare nel corso del 2010.

In relazione ai rapporti con lo Stato per i servizi di disponibilità dell'Infrastruttura, RFI ha formalizzato il 18 dicembre u.s., la proposta di Contratto di Servizio con lo Stato, a seguito di un'istruttoria portata avanti dagli Uffici competenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La sottoscrizione del contratto costituisce un'esigenza imprescindibile per la Società in modo da conferire all'attività in tale comparto una sostenibilità economica oltre che finanziaria a regime.

Peraltro, il livello di risorse finanziarie previsto nella proposta di Contratto di Servizio contiene elementi sfidanti per la Società in termini di ulteriore rivisitazione dei processi per ridurre il livello complessivo della struttura di costi, a fronte, non va sottaciuto, di un'infrastruttura in sviluppo per effetto delle varie attivazioni conseguenti alla mole di investimenti sviluppata negli ultimi anni.

Per quanto riguarda il pedaggio nel 2009 con riferimento al 2008 si è rilevato da un lato una riduzione dei volumi totali del 5,77% e dall'altro un aumento dell'introito complessivo del

2,74% per effetto dell'utilizzo di tracce orarie con più alto valore economico (es. attivazione delle tratte AV/AC).

E' infatti con l'attivazione delle tratte Bologna – Firenze, Novara - Milano e Gricignano – Napoli che si è aperta una nuova fase nell'attivitàdi RFI. Una fase che sarà caratterizzata da tecnologie, nuovi servizi, vantaggi per l'ambiente e prospettive di sviluppo per il Paese: i volumi di produzione sulla rete AV AC continueranno a crescere nel corso del 2010 (circa 12 mln di treni*km previsti a budget rispetto ai 6,9 mln di treni*km del 2009).

Il coinvolgimento delle grandi e medie città della dorsale (si attraversa un'area dove si concentra il 65% della domanda di trasporto) porta a dire con uno slogan utilizzato nei giorni dell'inaugurazione che "con l'AV si ricompatta l'Italia". Inoltre, liberando la rete storica a beneficio del traffico regionale e metropolitano si è dato vita a un sistema fortemente integrato, nelle tratte e nei nodi urbani, con linee sempre più specializzate per i diversi tipi di traffico: metropolitano, regionale, media/lunga percorrenza e merci.

Per quanto attiene agli investimenti RFI, in base agli obblighi assunti nei confronti dello Stato con il Contratto di Programma 2007- 2011, provvede ad aggiornare annualmente (in base a quanto previsto dagli articoli 3, 4 e 8) il piano investimenti.

Per il 2009 tale aggiornamento non si è concluso nel corso dell'anno, infatti, il termine contrattuale è stato prorogato al fine di definire con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) e con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) un insieme di aspetti rilevanti in tema di programmazione delle opere e connesse modalità di finanziamento. La conclusione di questo processo diviene essenziale per assicurare continuità contrattuale e finanziaria alla politica di investimenti della Società.

Sul tema, è da sottolineare che con la Legge Finanziaria 2010 e la Legge di Bilancio ad essa collegata si è prevista una nuova modalità di finanziamento "*a tranche*" e di realizzazione per lotti costruttivi per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, individuati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

L'anno in corso dovrà vedere la finalizzazione del processo di individuazione delle infrastrutture aventi queste caratteristiche.

Il quadro normativo di riferimento del gestore d'Infrastruttura ha visto nel corso del 2009 aggiungersi un nuovo tassello: 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), che 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, che, in particolare per gli aspetti relativi all'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui all'art. 17, comma 11, del Dlgs. 188/2003 è stata completata con la richiesta del Ministero, nel febbraio 2010, di partecipare al tavolo di lavoro tra Ministero e Gestore per la definizione del relativo quadro regolamentare. Tali temi costituiranno filoni di lavoro rilevanti per il 2010, la cui finalizzazione rafforzerà ulteriormente il quadro complessivo entro cui si troverà ad operare il gestore d'infrastruttura nazionale.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NELL'ANNO

		2008	2009
Redditività			
ROE	RN/MP*	**0,12%**	**0,02%**
ROI	RO/CI*	**-0,40%**	**-0,26%**
ROS	RO/RIC	**-4,76%**	**-3,41%**
MOL/RICAVI OPERATIVI	MOL/RIC	**2,14%**	**3,60%**
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO	RIC/CI*	**0,08**	**0,08**
COSTO DEL LAVORO/RICAVI OPERATIVI		**0,64**	**0,68**
Solidità			
QUOZIENTE DI COPERTURA	(MP+Pcons)/AF	**0,98**	**0,98**
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	DF/MP	**0,08**	**0,17**
Liquidità			
QUOZIENTE DI DISPONIBILITA'	AC/Pcorr	**0,11**	**0,96**
QUOZIENTE DI LIQUIDITA'	(AC-RIM)/Pcorr	**0,16**	**0,93**
Rotazione del circolante			
GIACENZA MEDIA DELLE SCORTE (giorni)	(RIM*/RIC)x360	**22,8**	**22,8**
INCASSO MEDIO CREDITI (giorni)	(CRED*/RIC)x360	**126,3**	**166,8**
PAGAMENTO MEDIO DEBITI (giorni)	(DEB*/A)x360	**141,6**	**171,4**
TOTALE CICLO DEL CIRCOLANTE (giorni)		**7,6**	**18,2**

LEGENDA

A: Acquisti dell'esercizio (di materie, servizi, godimento beni di terzi)
AC: Attivo corrente
AF: Attivo fisso
CI*: Capitale investito netto medio (tra inizio e fine esercizio) al netto delle partecipazione
CRED*:Crediti commerciali medi (tra inizio e fine esercizio) al lordo del fondo svalutazione
DEB*: Debiti commerciali medi (tra inizio e fine esercizio)
DF: Debiti finanziari
MOL: Margine operativo lordo
MP*: Mezzi propri medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio
MP: Mezzi propri
Pcons: Passivo consolidato (debiti a lungo termine + TFR+ fondi)
Pcorr: Passivo corrente (debiti a breve termine)
RIC: Ricavi operativi
RIM: Rimanenze
RIM*: Rimanenze medie (tra inizio e fine esercizio)
RN: Risultato netto
RO: Risultato operativo

I RAPPORTI CON LO STATO

Il Contratto di Programma (CdP) per la gestione degli investimenti

Il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria, in base agli obblighi assunti nei confronti dello Stato con la sottoscrizione del Contratto di Programma 2007-2011, avvenuta il 31 ottobre 2007, deve ottemperare a quanto previsto dagli articoli 3, 4 e 8 ai fini dell'*aggiornamento annuale* del piano investimenti per tenere conto delle variazioni alle risorse finanziarie rese disponibili dalla Legge Finanziaria e da altre fonti, e ai fini di informativa sullo *stato di attuazione* degli investimenti e delle *performance* conseguite e da conseguire.

L'*iter* procedurale previsto dall'art. 3 comma 2 del Contratto, per la definizione dell'aggiornamento 2009 che stabilisce che entro il mese di gennaio venga definita l'eventuale modifica dei contenuti delle tabelle allegate al Contratto di Programma stesso, non si è concluso nei termini previsti e pertanto il termine contrattuale è stato prorogato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) al fine di definire di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) una serie di aspetti rilevanti in materia di programmazione delle opere e connesse modalità di finanziamento.

In data 24 luglio 2009 RFI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con nota formale lo schema dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma - parte investimenti per il perfezionamento dell'atto contrattuale che prevede esso sia, ai sensi dell'art.1 della Legge n. 238 del 1993, sottoposto al parere del CIPE nonché a quello delle Commissioni permanenti della Camera e del Senato.

I principali fattori che hanno caratterizzato lo schema di aggiornamento 2009 sono i seguenti:

- il 22 dicembre 2008 è stata emanata la Legge Finanziaria 2009 (Legge n°203/2008 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" e la Legge di Bilancio n°204 ad essa collegata) che - recependo quanto disposto all'art. 60 commi 1 e 10 del d.l. 112/2008 (convertito con legge 133/2008) - da un lato non ha apportato risorse di competenza aggiuntive in tabella D – capitolo 7122, dall'altro ha operato un definanziamento pari a 3.561 milioni di euro delle risorse di cassa stanziate per il triennio 2009 – 2011 nella tabella F della Finanziaria 2008;
- oltre al suddetto definanziamento, risultante dalla Tabella F della Legge Finanziaria 2009, sono state apportate, per gli effetti di atti normativi, ulteriori riduzioni:
  - ✓ 25 milioni di euro secondo quanto disposto dal Decreto Legge 10 novembre 2008, n. 180 (convertito con la legge 9 gennaio 2009, n. 1);
  - ✓ 32 milioni di euro per la rete convenzionale e 8 milioni per la rete AV/AC per gli effetti del Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (D.P.C.M. dell'11 settembre 2008) che varia la disponibilità dei fondi bloccati per l'anno 2007 ai sensi dell'art. 1, comma 758 della Finanziaria 2007;
  - ✓ ulteriori 50 milioni di euro per la rete convenzionale relativo alle risorse accantonate e rese indisponibili ai sensi dell'art. 1 comma 507 della Legge Finanziaria 2007 e portate in riduzione dalle dotazioni del Bilancio dello Stato;

- nella seduta del 6 marzo 2009, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) con la delibera n° 10 nel prendere atto della Proposta di Piano per le Infrastrutture Strategiche 2009 ha definito il criterio per l'applicazione al Contratto di Programma degli effetti del definanziamento delle risorse invitando a ridurre prioritariamente le disponibilità finanziarie per interventi inseriti nelle allegate Tabelle programmatiche (Tab. B, C e D) non ancora impegnate con atti negoziali verso terzi ed a ridurre, se necessario, anche le disponibilità finanziarie per le opere incluse nella Tabella A – "Opere in corso";
- il 28 aprile 2009 è stato emanato il Decreto Legge 39/09 convertito in Legge 77/2009 che all'art. 4 comma 3 ha destinato, nell'ambito dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma, fino a 100 milioni di euro per la realizzazione di interventi sulle reti ferroviarie, funzionali alla ricostruzione nei territori della regione Abruzzo colpiti dagli eventi sismici del 6 aprile 2009;
- nelle sedute del 26 giugno e 15 luglio (rispettivamente con Delibera n° 51 e 52) il CIPE ha approvato il quadro di dettaglio degli interventi finanziati dal Fondo infrastrutture ed ha espresso parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture al DPEF 2010 – 2013;
- nelle sedute del 22 settembre e del 17 dicembre è stata ridefinita la dotazione complessiva del Fondo Infrastrutture con la conseguente rimodulazione delle risorse FAS (fondo aree sottosviluppate) assegnate a RFI.

  Nel complesso le nuove risorse per le opere strategiche acquisite nell'aggiornamento del Contratto di Programma sono pari a 2.347 milioni di euro derivanti da:
  - ✓ fondi di Legge Obiettivo per 1.317 milioni di euro;
  - ✓ fondi FAS pari a 1.030 milioni di euro di cui 460 assegnati a RFI ai sensi del Decreto interministeriale MIT/MEF N°59274 del 22 luglio 2009;
- in data 23 dicembre 2009 è stata emanata la Legge Finanziaria 2010 (L. n.191 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato") e la Legge di Bilancio n.192 ad essa collegata. Per l'anno 2010 non sono state previste risorse aggiuntive di competenza, mentre relativamente agli stanziamenti di cassa sono state previste le seguenti erogazioni:
  - ✓ 2.385 milioni di euro a valere sul capitolo 7122 per l'anno 2010 per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti dalla Tabella "A" del Contratto di Programma 2007-2011;
  - ✓ 3 milioni di euro a valere su capitolo 7123 per l'anno 2010, quali contributi relativi a specifici provvedimenti legislativi;
  - ✓ 100 milioni di euro per la rete AV/AC e per la rete convenzionale quale rata annuale dei contributi quindicennali in conto impianti stanziati dalla Legge Finanziaria 2006, a partire rispettivamente dal 2006 e dal 2007 sul capitolo 7124;
  - ✓ 400 milioni di euro per la realizzazione del sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli quale quota relativa all'anno 2010 dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 sul capitolo 7124.

La Legge Finanziaria ha, inoltre, previsto all'art. 2 commi 232-234, una nuova modalità di finanziamento *"a tranche"* per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei

TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, individuati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

In merito alla misurazione delle *performance* l'art. 8 del Contratto di Programma prevede che il Ministero vigilante proceda annualmente alla verifica dell'esatto adempimento degli impegni assunti dal Gestore sulla base di una serie di indicatori di risultato. In data 27 febbraio 2009 la Società ha trasmesso sia i dati di consuntivo dell'anno 2008, la cui perfomance rientra ampiamente nei limiti contrattualmente ammessi, sia il conseguente valore dell'indicatore sintetico di risultato, sia infine i nuovi valori-obiettivo da utilizzare per la misurazione della performance dell'esercizio 2009.

Il 30 giugno 2009, come previsto dall' art. 4 comma 4-b del Contratto di Programma , RFI ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, al Ministero dell'Economia e delle Finanze e al CIPE la "Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti" fornendo sulla base dei dati di consuntivo un rendiconto della situazione delle realizzazioni infrastrutturali e del corrispondente impiego di risorse finanziarie alla data del 31 dicembre 2008.

Contratto di Programma (CdP) per la gestione dei servizi

Nel corso dell'anno 2009 l'*iter* approvativo per la definizione dello schema del Contratto di Programma parte Servizi con le competenti strutture del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze non si è ancora concluso; tuttavia nel secondo semestre 2009 si sono intensificati gli incontri con i Ministeri competenti che hanno portato alla definizione di uno schema contrattuale trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in data 18 dicembre 2009.

L'ammontare del corrispettivo, definito nel su indicato schema di Contratto di Programma, parte Servizi, nel quale le prestazioni rese dal Gestore per la disponibilità dell'infrastruttura nazionale sono assoggettate al regime IVA del 10%, per l'anno 2010 ammonta a 1.254 milioni di euro IVA compresa.

Per l'anno 2010 lo stanziamento previsto per la Società, iscritto sul capitolo 1541 del Bilancio Previsionale dello Stato, ammonta a 975 milioni di euro.

La Legge Obiettivo

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001) si segnala quanto segue:

- con delibera n.19 dell'8 maggio 2009 è stato approvato dal CIPE il progetto preliminare del completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma - La Spezia (Pontremolese) nelle tratte comprese tra Parma-Osteriazza e Berceto-Chiesaccia, con una prima assegnazione di 234,6 milioni di euro su risorse di Legge Obiettivo;
- con delibera n. 71 del 31 luglio il CIPE ha approvato il progetto definitivo della Galleria di base del Brennero, sull'asse ferroviario Monaco - Verona, per un costo complessivo pari a 3.575 milioni di euro, parte italiana; nella stessa seduta è stato

approvato anche il progetto definitivo della tratta ad Alta Velocità ferroviaria Treviglio - Brescia (linea Milano - Verona), per un costo complessivo pari a 2.050 milioni di euro ed un'assegnazione di 950 milioni di euro in aggiunta a quanto già disponibile sul progetto (181 milioni di euro) per l'avvio di un 1° lotto costruttivo non funzionale;

- nella seduta del 6 novembre il CIPE ha approvato il primo lotto costruttivo non funzionale della linea AV/AC Milano-Genova, Terzo Valico dei Giovi con un'assegnazione complessiva di 500 milioni di euro di cui 400 milioni di euro a valere su risorse di Legge Obiettivo e 100 milioni di euro su risorse del Fondo Infrastrutture;
- nella seduta del 17 dicembre il CIPE ha assegnato 117 milioni di euro a RFI quale quota di competenza per la sottoscrizione dell'aumento di capitale della Società Stretto di Messina S.p.A. Si segnala inoltre che con delibera n. 77 del 31 luglio il Soggetto aggiudicatore della "variante di Cannitello", indicato in RFI S.p.A. con la delibera n. 83/2006, viene ora individuato in Stretto di Messina S.p.A., in quanto l'intervento è connesso e complementare al progetto del Ponte sullo Stretto la cui realizzazione è stata affidata al Contraente Generale con contratto stipulato in data 27 marzo 2006.

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 PIR 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 Traghettamento

Nel 2009 si è consolidata la significativa riduzione della domanda di traghettamento 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 traghettamento 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 RISCONTI			
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 stanziate 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 - Se ntenza 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, nonchè 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 marcato 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 calibrazioni 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) CREDITI 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**
			0
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

(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 riachi 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**
			0
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 velocizazzione 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:

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Situazione ante scissione 31/05/2009	Variazione da scissione	Situazione post scissione 31/05/2009
A) CREDITI 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 portuale	52.330.682.297	(612.564.441)	51.718.117.856
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	5.626.863.483	(22.775.376)	5.604.088.107
Totale II	58.381.889.353	(635.339.817)	57.746.549.536
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
Totale III	5.670.549.416	0	5.670.549.416
Totale B) Immobilizzazioni	**65.203.747.304**	**(635.339.817)**	**64.568.407.487**
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
Totale I	234.802.215	0	234.802.215
II. CREDITI			
5) Verso altri			
a) altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	461.826.466	14.233.817	476.060.283
Totale 5)	4.250.382.217	14.233.817	4.264.616.034
Totale II	7.325.012.722	14.233.817	7.339.246.539
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**	**14.233.817**	**8.722.305.169**
D) RATEI E RISCONTI			
Totale D) Ratei e risconti	**21.684.041**	**0**	**21.684.041**
			0
TOTALE ATTIVO	**73.933.502.697**	**(621.106.000)**	**73.312.396.697**

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

(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	(621.106.000)	31.970.169.132
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**	**(621.106.000)**	**32.700.799.334**
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**
			0
TOTALE PASSIVO	**73.933.502.697**	**(621.106.000)**	**73.312.396.697**

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

Scissione parziale di TAV delle tratte ferroviarie AV/AC "Bologna-Firenze", sub-tratta "Novara-Milano" e "Roma-Napoli" 2° lotto funzionale

Nella seduta del 29 settembre il C.d.A. di RFI ha approvato il Progetto di Scissione parziale di TAV delle tratte ferroviarie AV/AC "Bologna-Firenze", sub-tratta "Novara-Milano" e "Roma-Napoli" 2° lotto funzionale.

La scissione comporterà con la decorrenza degli effetti della scissione, la riduzione del capitale della Società Scissa TAV per l'importo di Euro 1.462.909.203,00 con la precisazione che il capitale sociale della Società scissa è composto da n. 4.894.400 azioni senza valore nominale.

La scissione avrà effetto, anche ai fini contabili, dal 1° gennaio 2010 secondo quanto stabilito nell'atto di scissione stipulato in data 22 dicembre 2009.

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

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Situazione ante scissione 30/06/2009	Variazione da scissione - Rami scissi: Bologna - Firenze	Novara-Milano	Gricignano-Napoli	Situazione post scissione 30/06/2009
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)					
B) IMMOBILIZZAZIONI					
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI					
Totale I	1.083.312.483	0	0	0	1.083.312.483
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI					
1) Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuali	52.276.617.207	3.012.946.111	749.367.236	362.570.500	52.276.617.207
Totale II	57.767.642.130	3.012.946.111	749.367.236	362.570.500	54.754.696.019
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE					
1) Partecipazioni in:					
a) Imprese controllate	2.341.141.609	(1.199.985.151)	(62.858.035)	(200.066.017)	878.232.406
Totale 1)	2.486.890.373	(1.199.985.151)	(62.858.035)	(200.066.017)	1.023.981.170
2) Crediti					
a) verso imprese controllate					
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.466.133.405	(538.098.026)	(225.017.530)	(124.667.993)	578.349.856
	1.466.133.405	(538.098.026)	(225.017.530)	(124.667.993)	578.349.856
d) verso altri					
- esigibili entro l'esercizio successivo	189.886.304				189.886.304
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.704.841.549				1.704.841.549
	1.894.727.853	0			1.894.727.853
Totale 2)	3.361.236.258	(538.098.026)	(225.017.530)	(124.667.993)	2.473.452.709
Totale B) Immobilizzazioni	**64.699.081.244**	**1.274.862.934**	**461.491.671**	**37.836.490**	**59.335.442.381**
C) ATTIVO CIRCOLANTE					
I. RIMANENZE					
Totale I	204.889.743	0	0	0	204.889.743
II. CREDITI					
2) Verso imprese controllate					
- esigibili entro l'esercizio successivo	78.478.155	(3.623.451)	(5.243.403)	(804.546)	68.806.755
- esigibili oltre l'esercizio successivo	796.973.532	(26.073.557)	(79.491.112)	69.712.078	761.120.941
	875.451.687	(29.697.008)	(84.734.515)	68.907.532	829.927.696
Totale II	7.021.149.029	(29.697.008)	(84.734.515)	68.907.532	6.975.625.038
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI					
Totale III	0	0	0	0	0
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE					
Totale IV	946.564.767	0	0	0	946.564.767
Totale C) Attivo circolante	**8.172.603.539**	**(29.697.008)**	**(84.734.515)**	**68.907.532**	**8.127.079.548**
D) RATEI E RISCONTI					
Totale D) Ratei e risconti	**18.338.651**	**0**	**0**	**0**	**18.338.651**
TOTALE ATTIVO	**72.890.023.434**	**1.245.165.926**	**376.757.156**	**106.744.022**	**67.480.860.580**

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Situazione ante scissione 30/06/2009	Variazione da scissione - Rami scissi: Bologna - Firenze	Novara-Milano	Gricignano-Napoli	Situazione post scissione 30/06/2009
A) PATRIMONIO NETTO					
Totale A) Patrimonio netto	33.263.862.523	0	0	0	33.263.862.523
B) FONDI PER RISCHI E ONERI					
1) Per trattamento di quiescenza e obblighi simili					0
2) Per imposte, anche differite	28.904.269	2.028.450 1	06.221	338.109	31.377.049
3) ...					0
4) Fondo ristrutturazione ex Lege n.448/1998	19.277.049.012				19.277.049.012
5) Integrazione fondo di ristrutturazione ex Lege n.448/1998	3.479.677.538				3.479.677.538
6) Fondo per manutenzione ordinaria	2.323.000.000				2.323.000.000
7) Altri	1.143.111.768				1.143.111.768
Totale B) Fondi per rischi e oneri	26.251.742.587	2.028.450 1	06.221	338.109	26.254.215.367
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	1.052.300.694				1.052.300.694
D) DEBITI					
3) Debiti verso soci per finanziamenti					
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.669.295.439	395.748.728	282.430.799	39.847.014	2.387.321.981
	1.939.522.882	395.748.728	282.430.799	39.847.014	2.657.549.424
4) Debiti verso banche					
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.116.727.604	483.337.966	0	67.457.307	1.667.522.877
	1.191.479.591	483.337.966	0	67.457.307	1.742.274.864
5) Debiti verso altri finanziatori					
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	198.618.989	0	10.267.886	208.886.875
	0	198.618.989	0	10.267.886	208.886.875
9) Debiti verso imprese controllate					
- esigibili entro l'esercizio successivo	16.970.811	0	(2.048.714)	(11.660.898)	3.261.199
- esigibili oltre l'esercizio successivo	241.494.355	159.745.981	91.756.232		492.996.568
	258.465.166	159.745.981	89.707.518	(11.660.898)	496.257.767
12) Debiti tributari					
- esigibili entro l'esercizio successivo	35.906.583	507.112	26.555	84.527	36.524.777
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0			0
	35.906.583	507.112	26.555	84.527	36.524.777
Totale D) Debiti	12.151.716.115	1.237.958.776	372.164.873	105.995.836	13.867.835.600
E) RATEI E RISCONTI					
II. Altri ratei e risconti	170.401.515	5.178.700	4.486.063	410.076	180.476.354
Totale E) Ratei e risconti	170.401.515	5.178.700	4.486.063	410.076	180.476.354
TOTALE PASSIVO	72.890.023.434	1.245.165.926	376.757.157	106.744.021	74.618.690.538

Scissione parziale di TAV del cosiddetto "asse orizzontale" e della tratta ferroviaria AV/AC "Milano-Bologna" 1° e 3° lotto funzionale e oneri economici accessori

In attuazione dell'articolo 12 del Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112 - Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria, convertito in legge con modifiche dalla Legge 6 agosto 2008 n. 133, abrogativo dell'articolo 12 del decreto legge n. 7 del 31 gennaio 2007, convertito con la legge n. 40 del 2 aprile 2007, nella seduta del 29 settembre il C.d.A. di RFI ha approvato il Progetto di Scissione parziale di TAV mediante assegnazione di parte del proprio patrimonio. Gli elementi patrimoniali scissi sono costituiti da atti, progetti, accordi e rapporti giuridici connessi alla realizzazione delle tratte ferroviarie AV/AC "Milano-Verona", "Verona-Padova" e "Milano-Genova", e "Terzo Valico dei Giovi", costituenti il cosiddetto "Asse Orizzontale".

Tale operazione è divenuta efficace in data 30 dicembre ed ha comportato una riduzione del capitale sociale di euro 480.946.810, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 22 dicembre 2009.

Si precisa che non sono compresi nel patrimonio assegnato i procedimenti arbitrali in corso.

Con il 31 dicembre è divenuta efficace, a favore di RFI, la scissione della parte del patrimonio costituito da immobili della tratta Milano-Bologna 1° e 3° lotto funzionale e dagli oneri economici accessori alla medesima. Tale scissione ha comportato una riduzione del capitale sociale di euro 1.652.386, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 22 dicembre 2009.

La situazione patrimoniale delle partite oggetto delle su indicate scissioni è così rappresentata:

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Situazione ante scissione 30/06/2009	Scissione TAV Asse Orizzontale	Scissione TAV MI-BO Oneri accessori	Situazione post scissione 30/06/2009
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)				
B) IMMOBILIZZAZIONI				
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI				
Totale I	1.083.312.483	0	0	1.083.312.483
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI				
1) Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e por	52.276.617.207		559.538.753	52.836.155.960
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	5.056.358.351	564.830.359		5.621.188.710
Totale II	57.767.642.130	564.830.359	559.538.753	58.892.011.242
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate	2.341.141.609	(480.946.810)	(1.652.386)	1.858.542.413
Totale 1)	2.486.890.373	(480.946.810)	(1.652.386)	2.004.291.177
2) Crediti:				
a) verso imprese controllate				
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.466.133.405	(14.731.960)	(58.753.507)	1.392.647.938
	1.466.133.405	(14.731.960)	(58.753.507)	1.392.647.938
Totale III	5.848.126.631	(495.678.770)	(60.405.893)	5.292.041.968
Totale B) Immobilizzazioni	**64.699.081.244**	**69.151.589**	**499.132.860**	**65.267.365.692**
C) ATTIVO CIRCOLANTE				
I. RIMANENZE				
Totale I	204.889.743	0	0	204.889.743
II. CREDITI				
2) Verso imprese controllate				
- esigibili oltre l'esercizio successivo	796.973.532	(68.135.183)	3.019.910	731.858.259
Totale II	7.021.149.029	(68.135.183)	3.019.910	6.956.033.756
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI				
Totale III	0	0	0	0
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE				
Totale IV	946.564.767	0	0	946.564.767
Totale C) Attivo circolante	**8.172.603.539**	**(68.135.183)**	**3.019.910**	**8.107.488.266**
D) RATEI E RISCONTI				
Totale D) Ratei e risconti	**18.338.651**	**0**	**0**	**18.338.651**
				0
TOTALE ATTIVO	**72.890.023.434**	**1.016.406**	**502.152.769**	**73.393.192.609**

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

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	30.06.2009	Scissione TAV Asse Orizzontale	Scissione TAV MI-BO Oneri accessori	Valori scissione
A) PATRIMONIO NETTO				
Totale A) Patrimonio netto	**33.263.862.523**	**0**	**0**	**33.263.862.523**
B) FONDI PER RISCHI E ONERI				
2) Per imposte, anche differite	28.904.269	813.124	2.736	29.720.130
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**26.251.742.587**	**813.124**	**2.736**	**26.252.558.448**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**1.052.300.694**			**1.052.300.694**
D) DEBITI				
- esigibili entro l'esercizio successivo	74.751.987		4.237.721	78.989.708
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.116.727.604		495.762.279	1.612.489.883
	1.191.479.591	0	500.000.000	1.691.479.591
9) Debiti verso imprese controllate				
- esigibili oltre l'esercizio successivo	241.494.355		1.230.741	242.725.096
	258.465.166	0	1.230.741	259.695.907
12) Debiti tributari				
- esigibili entro l'esercizio successivo	35.906.583	203.281	684	36.110.548
	35.906.583	203.281	684	36.110.548
Totale D) Debiti	**12.151.716.115**	**203.281**	**501.231.426**	**12.653.150.822**
E) RATEI E RISCONTI				
II.Al tri ratei e risconti	170.401.515		918.607	171.320.122
Totale E) Ratei e risconti	**170.401.515**	**0**	**918.607**	**171.320.122**
				0
TOTALE PASSIVO	**72.890.023.434**	**1.016.406**	**502.152.769**	**73.393.192.609**

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

Scissione di ramo d'azienda di RFI in favore di "FS Telco"

Nella seduta del 10 novembre il C.d.A. di RFI ha approvato il Progetto di scissione parziale di RFI in favore di "FS Telco" mediante assegnazione del ramo d'azienda consistente nelle funzioni operative, gestionali e di mantenimento in efficienza della rete di telefonia fissa "automatica" e della rete radiomobile GSM-R sia per la componente radio che per quella relativa alla sottostante rete di *backbone* su tecnologia SDH, con espressa esclusione delle componenti di telecomunicazione relative alle tratte della rete Alta Velocità e composto da:

- apparecchiature costituenti la rete di trasporto SDH (ad esclusione della parte afferente ai sistemi AV) dedicata al sistema GSM-R;
- apparecchiature di gestione costituenti il NOCC ed il ROCC;
- Centrali Telefoniche Automatiche (330) costituenti la rete di telefonia fissa "automatica";
- materiali delle scorte di magazzino;
- personale RFI attualmente dedicato alla gestione/manutenzione delle reti di fonia fissa e mobile GSM-R.

La proprietà della fibra ottica rimarrà in capo a RFI mentre la beneficiaria avrà, sulla base di apposito contratto il diritto di utilizzo di lungo periodo di due coppie di fibre a fronte del riconoscimento in capo a RFI di un canone annuo allineato ai valori di mercato.

La gestione della rete GSM-R e dei sistemi di amplificazione in galleria (con esclusione della parte di rete GSM-R a servizio delle linee AV strumentale alla concessione ferroviaria che continuerà ad essere gestita direttamente da RFI) sarà svolta dalla beneficiaria nel rispetto dei principi stabiliti dalla stessa licenza GSM-R (in particolare lato sicurezza delle trasmissioni).
La licenza GSM-R rimarrà in capo ad RFI e non sarà oggetto di cessione, neanche parziale, alla FS Telco.
Il progetto di scissione è stato redatto sulla base dello stato patrimoniale di destinazione delle società partecipanti al 30 settembre 2009; con riferimento a tale stato patrimoniale, il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla Società Beneficiaria è pari all'importo di euro 27.957.061,00 e il valore effettivo del patrimonio netto che residuerà in capo a RFI a seguito della scissione è pari a euro 33.200.530.546,00.
Essendo Ferrovie dello Stato azionista unico della Società Scissa, l'aumento di capitale della Società Beneficiaria sarà assegnato per intero a Ferrovie dello Stato; l'assegnazione in favore del socio Ferrovie dello Stato delle azioni della Società Beneficiaria avverrà in sede di attuazione della Scissione e comporterà la contestuale diminuzione del capitale della Società Scissa per l'importo di euro 27.957.061,00.
Il Ministero dello Sviluppo Economico in data 13 ottobre e l'Autorità GCM, ai sensi della Legge n. 287/90, in data 22 dicembre 2009, hanno espresso i nulla osta necessari affinché la *NewCo* Fs Telco espleti le attività di cui sopra senza necessità di ulteriori accertamenti.
Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in data 25 febbraio 2010 ha comunicato a mezzo nota ad RFI, che a seguito approfondimenti istruttori, richiesti in data 27 novembre, svolti dai competenti uffici vengono sciolte le riserve precedentemente formulate.

Dicembre

Prospetto informativo della Rete (edizione dicembre 2009)

In data 11 dicembre 2009 - a seguito dell'espletamento della procedura di consultazione con i soggetti interessati (IF, Regioni, Province Autonome e Richiedenti, Ministero) prevista dall'art.13 del D.Lgs. 188/2003- con Disposizione n. 22 dell'Amministratore Delegato di RFI, è stato disposto l'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete edizione dicembre 2009, valido dal 13 dicembre 2009 all'11 dicembre 2010.

Le parti oggetto di aggiornamento del PIR sono essenzialmente riconducibili ai "ritorni d'esperienza", al mutamento dello scenario normativo e regolamentare intervenuto con l'emanazione della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009 e della legge 99/2009 che ha - *inter alia*- modificato ed integrato il menzionato d.lgs. 188/2003.

RISORSE UMANE

Nel corso dell'anno 2009 è proseguita l'opera di contenimento degli organici, in esito all'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro, rivolta all'incremento della produttività. E' stata anche avviata l'assunzione delle risorse tecniche (operatori specializzati manutenzione e capi tecnici) necessarie all'attivazione della linea A.V. Firenze – Bologna.
Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1° gennaio 2009 – 31 dicembre 2009:

- consistenza del personale RFI al 31.12.2008: pari a n° 32.896 unità (di cui 321 Dirigenti e 32.575 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale RFI al 31.12.2009: pari a n° 31.595 unità (di cui 295 Dirigenti e 31.300 tra Addetti e Quadri).

Il costo del lavoro

In continuità con quanto avvenuto nel corso del 2008, a partire dal 1° maggio 2009 si conferma l'aumento del costo unitario del lavoro (incremento medio di 63 euro non comprensivo degli oneri sociali), a seguito dell'accordo del 30 aprile 2009 tra AGENS ed OO.SS. che ha prorogato anche per l'anno 2008 il CCNL scaduto il 31 dicembre 2006, con l'obiettivo di pervenire ad un contratto unico del Settore Trasporto. L'accordo ha previsto anche il pagamento di due distinte *una tantum*:
1) per il 2008 pari a circa 850 euro medi pro capite (oltre oneri sociali);
2) per il periodo gennaio- aprile 2009 pari a circa 245 euro medi pro capite (oltre oneri sociali).

Si sottolinea, infine, che a partire dal 1° gennaio 2009 tutto il Gruppo FS è assoggettato al pagamento all'INPS degli oneri per l'assicurazione obbligatoria per la disoccupazione involontaria (1,61 % delle retribuzioni), per la maternità (0,46% delle retribuzioni) e per la malattia degli operai (2,22% delle retribuzioni degli operai).
Dal punto di vista organizzativo il 7 luglio 2009 la Società è stata sottoposta ad una riorganizzazione aziendale che ha riguardato le Direzioni Movimento, Manutenzione e Personale e Organizzazione.
In sostanza da tale data le attività di gestione delle reti, delle linee elettriche e dei sistemi di comando e controllo in remoto sono attribuite, insieme alle attività commerciali, alla Direzione Commerciale ed Esercizio Rete (ex Direzione Movimento).
Tutte le attività di manutenzione, la maggior parte delle attività di esercizio della circolazione nelle stazioni e tutte le attività di manovra, nonché le attività della Direzione Navigazione, fanno capo alla nuova Direzione Produzione (ex Direzione Manutenzione).
Fanno invece capo alla Direzione Personale e organizzazione, che le esercita attraverso 8 Coordinamenti Territoriali, tutte le attività connesse alla gestione del personale in precedenza facenti capo agli *Staff* delle Direzioni Compartimentali Movimento e Infrastruttura.
Le modifiche organizzative vanno nella direzione dello sviluppo di sinergie nei posti centrali e sul territorio, nell'ambito delle attività di Circolazione, Manovra, Manutenzione,

Navigazione e di Gestione del Personale ai fini della chiara attribuzione dei ruoli e delle competenze in materia, per l'incremento della produttività e della regolarità della circolazione.

Definizione di un nuovo Contratto Collettivo Nazionale Unico della Mobilità e Fondo Bilaterale per il sostegno al reddito

Come già indicato nei principali eventi dell'anno, a metà maggio 2009 è stato formalmente sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Protocollo d'intesa, tra Federtrasporto, Asstra. Anav e le Organizzazioni sindacali Filt/Cgil, Fit/Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Fast Ferrovie, Orsa e Faisa/Cisal, per l'avvio del negoziato volto alla definizione di un nuovo CCNL unico della Mobilità, che ha consentito di sbloccare il confronto in corso sulle questioni aziendali aperte, favorendo la sottoscrizione degli accordi del 15 maggio, di notevole rilevanza per il rilancio competitivo del Gruppo.

In particolare, con tali accordi, è stata raggiunta l'intesa per innovare e rendere effettivamente operativo il "Fondo bilaterale per il sostegno al reddito" *ex lege* 449/97 che costituisce per il Gruppo - in assenza di ammortizzatori sociali tradizionali - uno strumento fondamentale per la gestione dell'ulteriore fase di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale conseguente alle innovazioni tecnologiche ed al complessivo efficientamento della macchina produttiva, nonché per governare l'imponente *turn-over* che nel periodo 2010-2013 interesserà le Società del Gruppo.

Il Fondo infatti consentirà - attraverso la sua componente ordinaria - di attuare i necessari percorsi di riconversione e riqualificazione del personale e - tramite la componente straordinaria - di accompagnare alla pensione, favorendo in via prioritaria la volontarietà, i lavoratori cui manchino fino a 48 mesi per il raggiungimento della finestra pensionistica. Tale processo avverrà a valle di una procedura sindacale, originata da specifici progetti aziendali di livello territoriale, il cui esito consente comunque alle aziende – nell'ipotesi di mancato accordo complessivo con il sindacato - di considerare eccedentario il 30% delle risorse dichiarate in esubero nel progetto originario.
A seguito della definizione con le Organizzazioni sindacali della nuova regolamentazione del Fondo, sono stati sviluppati ed implementati con INPS ed i competenti Dicasteri i necessari contatti ed approfondimenti al fine di consentire nei tempi più stretti possibili l'attivazione delle prestazioni.

Libro Unico del Lavoro (LUL)

Il Libro Unico del Lavoro, istituito con l'articolo 39 del D.L. 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e attuato con D.M. 9 luglio 2008, ha sostituito i libri paga e matricola e gli altri libri obbligatori dell'impresa. Rientrano tra i soggetti obbligati alla istituzione e alla tenuta del nuovo libro obbligatorio i datori di lavoro privati, compresi quelli marittimi, con la sola eccezione dei datori di lavoro domestico e delle pubbliche amministrazioni.
Si evidenziano di seguito i punti di attenzione:

1. il libro unico del lavoro equivale al cedolino paga tenuto con i sistemi individuati dal D.M. 9/07/2008, integrato, sugli stessi sistemi, con il dettaglio delle presenze del lavoratore;
2. esso assolve alla duplice funzione di documentare per ogni singolo lavoratore, lo stato effettivo del rapporto di lavoro, ed agli organi di vigilanza (Ministero del lavoro, INPS, INAIL, IPSEMA, INPGI) lo stato occupazionale dell'Impresa;
3. le registrazioni sul libro unico del lavoro devono avvenire entro il giorno 16 del mese successivo a quello di riferimento;
4. la registrazione dei soli dati variabili delle retribuzioni può avvenire, con un differimento non superiore ad un mese rispetto al 16 del mese successivo.

Il LUL è entrato in esercizio nel mese di giugno 2009; questo si compone, per ogni lavoratore interessato, di tre parti, quella "Anagrafica", quella "Retributiva" e quella relativa alle "Presenze/Assenze".

La formazione

Il piano formativo dell'anno 2009 ha interessato i macro obiettivi già definiti nel 2008 stabiliti dal Gestore dell'Infrastruttura in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, già ampiamente descritti nella Relazione sulla Gestione del Bilancio d'esercizio 2007 a cui si fa rinvio.
In particolare le attività di formazione nel 2009 hanno riguardato complessivamente 212.000 giornate uomo che in media equivalgono a 6,7 giornate di formazione uomo medie annue, superando del 34% il *target* previsto dall'art.43 comma 4 del CCNL e pari a 5 giornate uomo medie annue.

Di particolare rilievo si evidenzia l'attività di coordinamento della formazione dei primi formatori delle strutture territoriali di RFI interessate all'attivazione di tratte AC/AV. In particolare, sono stati erogati i corsi per i Complementi AC/AV alle abilitazioni specialistiche dei settori Armamento, Trasporto Eccezionale (TE), Impianti di Segnalamento e Sicurezza della circolazione treni (IS) e Impianti per Telecomunicazioni ferroviarie (TLC) ai primi formatori interessati all'esercizio e alla manutenzione della nuove tratte AC/AV Novara - Milano e Bologna - Firenze.

La sicurezza sul lavoro

Nel corso dell'anno 2009, RFI, in coerenza con i suoi indirizzi strategici, ha proseguito le azioni e le iniziative di diversa natura relative alle tematiche della sicurezza sui luoghi di lavoro e della tutela ambientale, già avviate nel corso dell'anno precedete ed ampiamente descritte nella Relazione sulla Gestione del Bilancio d'esercizio 2008 a cui si fa rinvio.
In materia di Sicurezza su Lavoro questa Società, è impegnata nella real izzazione degli adempimenti previsti dal D.Lgs. 81/2008 che andrà a sostituire le norme specifiche, per il settore ferroviario, attualmente contenute nella Legge 191/74. Inoltre, sempre in tale ambito

di competenza, la S.O. Sicurezza del Lavoro e Ambientale ha stipulato un accordo con due società del Gruppo Ferrovie dello Stato, TAV S.p.A. e Fercredit S.p.A., per cui fornisce, a tali società, proprie risorse per lo svolgimento del ruolo di Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione.
Infine, è proseguita la realizzazione delle attività, stabilite nell'accordo quadro stipulato nel 2008 con l'ISPESL.

POLITICA AMBIENTALE

Inquinamento acustico, elettromagnetico e dell'aria

Sono stati conclusi, nel 2009, i lavori di realizzazione delle barriere antirumore lungo la linea Adriatica nel Comune di Pescara e sono in via di ultimazione quelli per la realizzazione di barriere antirumore nel territorio della Provincia Autonoma di Trento. Inoltre, è stato avviato un progetto volto alla mitigazione acustica ed al miglioramento dell'impatto ambientale della linea ferroviaria denominata "Cintura Sud" di Milano.
Con riferimento a quanto già indicato nella Relazione sulla Gestione al bilancio 2008, cui si fa rimando, e secondo le indicazioni pervenute dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, è stato trasmesso alle Regioni ed ai Comuni interessati l'aggiornamento del piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/2000 "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore". L'invio è finalizzato all'approvazione del secondo stralcio del piano.
E' infine proseguita la campagna di misure e prove per la qualità dell'aria, nell'ambito dell'annuale manifestazione itinerante del Treno Verde nelle città attraversate.

QUADRO MACROECONOMICO

Lo scenario di recessione iniziato nella seconda metà del 2008 e proseguito per tutto il 2009 ha evidenziato un'ampiezza, in termini di settori coinvolti, e una profondità, in termini di tassi di contrazione registrati, tali da rendere questa crisi come la peggiore dal dopoguerra per le economie occidentali, con una prima previsione di completo recupero della situazione ex-ante non prima del 2012/2013.

Le azioni anticrisi di stimolo intraprese sia dai Governi che dalle Banche Centrali sono state orientate prima a sostenere il sistema finanziario e successivamente a supportare la domanda dei consumatori (considerando solo le politiche di sostegno all'economia, a titolo di esempio, negli USA sono stati impiegati complessivamente 940 miliardi di dollari, in Europa gli Stati Membri hanno destinato complessivamente risorse pari a circa il 5,5% del PIL comunitario, in Italia 25 miliardi nel triennio 2009/2011). Questi stimoli hanno generato, a partire dall'estate trascorsa, i primi segnali di rallentamento nelle contrazioni degli scambi commerciali e di stabilità dei mercati finanziari che, nella fase conclusiva dell'anno, hanno consentito l'avvio di un percorso di recupero con una prima timida crescita delle attività economiche. Tuttavia i vincoli di fiducia ancora presenti sui mercati finanziari e le ripercussioni sui consumi derivanti dalla perdita di occupazione costituiscono il principale limite alla possibilità di una significativa e veloce ripresa.

Complessivamente nel 2009 gli scambi commerciali a livello globale hanno subito una flessione del 11,9%, e il PIL mondiale si è contratto dello 0,4 %. In particolare la recessione ha fortemente interessato le economie mature (Stati Uniti -2,6%, Giappone -5,2%, UEM -4,0%). Le economie emergenti hanno al contrario evidenziato risultati non omogenei: ad esempio, nei paesi dell'area BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), solo la Cina e l'India hanno confermato tassi di crescita seppur di minori dimensioni (Brasile +0,1%, Russia -8,6%, Cina +8,1%, India +6,5%) rispetto al passato.

Per quanto riguarda l'Italia, il sistema finanziario nazionale ha evidenziato una maggiore solidità rispetto alle principali esperienze estere di riferimento (USA, Gran Bretagna, Germania, Francia e Spagna) e l'economia reale, nonostante le limitate politiche di sostegno alla domanda aggregata vincolate dalla scarsità di risorse pubbliche disponibili, dopo un primo semestre di sostanziale recessione, ha mostrato nella seconda parte dell'anno un maggiore dinamismo.

Il PIL, su base annua, presenta una diminuzione del 5,1% contraddistinto da una flessione sia dei consumi nazionali (-1,2%) - sui quali pesano in particolare la riduzione dell'1,8% della spesa delle famiglie così suddivisa: -2,3% alimentari, -3,1% durevoli, sostenuti nella parte centrale del 2009 dagli strumenti di incentivazione, e -0,1% servizi - sia degli investimenti (-12,2% di cui: -17,2% per macchinari e attrezzature, -7,9% per costruzioni). La produzione industriale ha subito una contrazione media annua del 17,5%, registrando il calo più forte dal 1991. Tra i settori particolarmente colpiti dalla crisi si segnalano: il metallurgico (-29%, con riduzione di oltre il 20% del grado di utilizzazione degli impianti), la fabbricazione di macchinari e attrezzature (-28%), la lavorazione del legno/carta (-16,3%) ed il chimico (-12,9%).

L'andamento dei prezzi al consumo ha consentito di attutire l'effetto della compressione del potere di acquisto delle famiglie attestandosi a un +0,8% , di poco superiore ai valori dell'area

euro. Il prezzo del petrolio ha inciso fortemente sul contenimento dell'indice generale dei prezzi con valori che si sono attestati in media d'anno sui 60 dollari per barile (98 dollari per barile nel 2008).

La prospettiva che si delinea nei prossimi anni per l'economia italiana è di una ripresa lenta ed ancora incerta dei consumi interni ed internazionali, connessa con la natura transitoria dei principali fattori che l'hanno sinora sostenuta e con la doppia azione frenante sulle imprese e sulle famiglie; nel primo caso per effetto dei costi associati all'ampio eccesso di capacità produttiva e nel secondo per l'elevato tasso di disoccupazione.

Andamento del mercato di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Il suddetto forte calo della produzione industriale e l'incremento del tasso di disoccupazione hanno fortemente colpito la domanda di mobilità generando per il settore dei trasporti, nel 2009, una forte contrazione dei volumi, sia nell'ambito del trasporto merci che passeggeri.

In particolare il settore merci, fortemente penalizzato anche dalla contrazione degli scambi commerciali (-20,7% *export*, -22% *import*), presenta una situazione complessivamente critica per tutte le modalità di trasporto. Ad esempio il trasporto aereo, dopo un primo semestre in flessione (-27,1%), ha registrato, nella seconda parte dell'anno, un primo parziale recupero dei volumi, consentendo così di ottenere una flessione, a totale anno, del 17%.

Nel trasporto autostradale i volumi realizzati nell'ultimo trimestre hanno tracciato una prima inversione di tendenza che tuttavia non consente di colmare il *gap* del primo semestre e di raggiungere i livelli di traffico dell'anno precedente: a giugno il calo tendenziale, in termini di veicoli km pesanti, era pari al 10,9%, mentre la diminuzione media annua si è attestata su un 7,7% (rispetto al -2,1% del 2008). Si confermano pertanto, per il secondo anno consecutivo, le difficoltà del comparto del trasporto merci su rete autostradale, il quale, dopo aver realizzato una crescita del 20% nel periodo 2000-2007, registra, dall'inizio della crisi, una contrazione complessiva di oltre il 10%. A ciò si è accompagnato un calo di circa il 30% delle immatricolazioni di veicoli commerciali. Forti segnali di debolezza si sono rilevati anche nel comparto marittimo, i cui dati aggregati, disponibili solo al primo semestre del 2009, hanno evidenziato una riduzione dei volumi del 19,1% con un decremento più contenuto nel traffico dei container (-11,8%).

Per i servizi merci a maggior valore aggiunto rispetto al trasporto (logistica, spedizione, servizi connessi alla distribuzione e vendita, ecc.) il livello complessivo di attività ha subito, nel 2009, forti riduzioni: per le aziende di logistica la variazione complessiva del fatturato si è attestata su un -20/-25% dei livelli ante-crisi, analogamente gli spedizionieri e i principali MTO hanno dichiarato un calo nell'ordine del 15/20%.

Anche il settore passeggeri evidenzia segnali di criticità in tutte le modalità di trasporto, con cali più contenuti rispetto a quelli registrati nell'ambito delle merci.

Il trasporto aereo, rispetto al primo semestre, in cui si evidenziava una flessione tendenziale dei passeggeri di circa il 7,5%, raggiunge, a fine anno, un livello del -2,3%, con andamenti fortemente differenziati per i seguenti segmenti: a fronte di una lieve crescita (circa 1%) del traffico nazionale, in gran parte dovuta al forte sviluppo dell'offerta delle compagnie aeree *Low Cost*, le relazioni aventi origine o destinazione internazionale subiscono una marcata flessione (-4,7%).

Una tendenza analoga, seppure di minore entità, si è verificata per il traffico su rete autostradale che, in termini di veicoli km leggeri, dopo un primo semestre in flessione (-0,7%), registra una crescita del 1,4% medio annuo, crescita agevolata anche dal livello del prezzo del petrolio, inferiore di circa il 40% rispetto ai prezzi del 2008. Considerevole, inoltre, la flessione della domanda nella modalità marittima che riporta una variazione negativa, riferita ai dati del primo semestre, del 13,8%.

Perfino il livello di mobilità nei grandi centri urbani ha risentito degli effetti negativi della recessione: i passeggeri trasportati dalle grandi aziende di Trasporto Pubblico Locale (TPL) si sono ridotti di circa il 7,7%; quest'ultimo dato è particolarmente significativo se confrontato con quanto realizzato in ambito regionale dal Gruppo FS (-0,1% rispetto al 2008).

La completa liberalizzazione del trasporto ferroviario, intrapresa in Italia con modalità più ampie e tempistiche più celeri rispetto alla normativa europea di riferimento, ha consentito già da diversi anni l'affermarsi di un numero sempre crescente di imprese ferroviarie. Al 31 dicembre 2009 si registra la presenza di 47 imprese ferroviarie munite di licenza (al netto delle licenze revocate), di cui 33 munite del certificato di sicurezza (fonte ANSF). I contratti attivi di utilizzo tracce stipulati tra il Gestore dell'Infrastruttura e le singole imprese ferroviarie nel 2009 sono pari a 35.

Gli operatori terzi hanno complessivamente realizzato, sulla rete ferroviaria gestita da RFI, circa 12,7 milioni di treni km, di cui circa 7,8 milioni prodotti nel trasporto merci – con volumi in crescita del 10% rispetto al 2008 - portando così la quota di mercato dei cosiddetti *new comers* ad oltre il 20% su scala nazionale.

I risultati del traffico delle principali imprese ferroviarie europee

Gli effetti negativi della crisi economica iniziata nella seconda metà del 2008 si sono pienamente manifestati nel corso del 2009 comportando, per tutte le imprese ferroviarie a livello europeo, un calo dei volumi di attività e del fatturato.

La domanda complessiva di mobilità ferroviaria in Europa (paesi Ue con l'aggiunta della Svizzera e della Norvegia) si è contratta con variazioni negative dei volumi sia per il trasporto passeggeri (viaggiatori km -1,8%) sia per il trasporto merci (tonnellate km -22,7%).

In particolare, nel trasporto passeggeri, solo l'impresa ferroviaria svizzera SBB ha conseguito una crescita nei volumi di traffico di circa il 3,5% rispetto al 2008. Tutte le altre principali imprese ferroviarie di riferimento hanno riportato risultati in flessione: l'operatore SNCF, leader nel mercato del trasporto passeggeri di media/lunga percorrenza, ha registrato una variazione negativa del 0,7%, l'operatore tedesco DB Ag del 1,2% e l'analogo spagnolo RENFE del 1,5%.

Il comparto merci è stato quello maggiormente colpito dagli effetti della crisi con previsioni di un ritorno al completo reimpiego della capacità produttiva, oggi in eccesso, non prima del 2011/2013. Le principali imprese ferroviarie, per fronteggiare questa forte contrazione dei volumi di attività, hanno avviato piani di forte razionalizzazione della propria struttura di costo (prepensionamenti, incentivazione all'esodo, riduzione concordata dell'orario di lavoro settimanale, riorganizzazione industriale del portafoglio prodotti) e posticipato i propri programmi di investimento.

L'*incumbent* tedesco DB AG, principale impresa ferroviaria del trasporto merci con una quota di mercato ante-crisi del 34% dei volumi europei, ha dichiarato una diminuzione complessiva di oltre il 20% del proprio giro d'affari. In Francia – la società SNCF - ed in Spagna – la società RENFE – hanno registrato nel settore merci flessioni anche più marcate, rispettivamente del 26% e del 28%.

Gli effetti della congiuntura internazionale negativa si sono avvertiti duramente anche sulle economie emergenti dell'est europeo che hanno registrato cali significativi nei volumi di traffico come, ad esempio, il -26% dell'operatore *incumbent* PKP in Polonia e il -40% dell'analogo CFR in Romania.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Conto economico riclassificato

Importi in migliaia di euro

	2009	2008	Variazione
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**1.472.708**	**1.466.658**	**6.050**
- Ricavi da traffico	1.106.811	1.140.232	(33.421)
- Altri ricavi	365.897	326.426	39.471
Ricavi da Stato e da altri Enti	**849.489**	**1.040.755**	**(191.266)**
- Contratto di programma	849.274	1.040.629	(191.355)
- Altri contributi in conto esercizio	215	126	89
Ricavi operativi	**2.322.197**	**2.507.413**	**(185.216)**
Costo del lavoro	**(1.607.671)**	**(1.610.770)**	**3.099**
Altri costi	**(1.186.520)**	**(1.274.626)**	**88.106**
Capitalizzazioni	**388.404**	**431.717**	**(43.313)**
Costi operativi	**(2.405.787)**	**(2.453.679)**	**47.892**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**(83.590)**	**53.734**	**(137.324)**
Ammortamenti netti e svalutazioni cespiti	**(489.687)**	**(466.870)**	**(22.817)**
Utilizzo fondi rettifica ammortamenti	**435.083**	**447.132**	**(12.049)**
Accantonamenti netti e svalutazioni crediti attivo circolante			
- Accantonamenti netti	(44.763)	(240.336)	195.573
- Svalutazione attivo circolante	(5.410)	(11.820)	6.410
Saldo proventi/oneri diversi	109.140	98.921	10.219
RISULTATO OPERATIVO	**(79.227)**	**(119.239)**	**40.012**
Saldo gestione finanziaria	**12.452**	**(1.563)**	**14.015**
Componenti straordinarie nette	**95.056**	**186.709**	**(91.653)**
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**28.281**	**65.907**	**(37.626)**
Imposte sul reddito	**(20.185)**	**(26.980)**	**6.795**
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	**8.096**	**38.927**	**(30.831)**

Dall'analisi del conto economico riclassificato, si segnalano i seguenti fenomeni maggiormente significativi.

La posta dei ricavi da traffico registra un decremento netto di 33.421 mila euro derivante principalmente:

- ✓ incremento della voce "Pedaggio" di 24.075 mila euro rispetto all'esercizio 2008 dovuto all'effetto combinato della riduzione dei volumi totali (-6%) più che

compensata dall'aumento dell'introito complessivo da pedaggio dell 'AV/AC che risulta essere praticamente triplicato;

- ✓ decremento della voce "Servizi di traghettamento" di 11.541 mila euro rispetto all'esercizio precedente riferito alla forte riduzione della domanda di traghettamento con la Sardegna e verso lo Stretto di Messina;
- ✓ decremento della voce "Servizi di manovra" di 22.524 mila euro riconducibile ad una nuova fase di ristrutturazione che, tenendo conto della riduzione 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;
- ✓ decremento della posta "Vendita energia elettrica" per 22.084 mila euro dovuto all'effetto dell'applicazione della legge n. 99 del 23 luglio 2009 con cui sono stati definiti chiarimenti interpretativi ed applicativi circa l'entità e la modalità degli addebiti alle IF del costo di approvvigionamento dell'energia elettrica destinata alla trazione, sostenuto dal Gestore Infrastruttura.

Gli "Altri ricavi" subiscono invece un incremento pari a 39.471 mila euro dovuto principalmente a:

- ✓ aumento dei "ricavi per lavori e forniture" di 26.842 mila euro riferibile alle maggiori attività di affidamento e realizzazione dei progetti commissionati a RFI da parte del Comune di Roma (Circonvallazione Batteria Nomentana), del Comune di Torino e del Comune di Palermo e per l'impianto polifunzionale di Napoli;
- ✓ aumento delle "prestazioni sanitarie" di 3.239 mila euro rispetto all'esercizio 2008 derivante dall'applicazione del D.lgs 81/08 che ha determinato un aumento delle suddette prestazioni a partire dall'esercizio 2009 (data di effettiva erogazione dei servizi) in quanto ha previsto l'esecuzione obbligatoria dei test per i rischi "alcol" e "droghe" per tutti i dipendenti del gruppo che svolgono attività connesse con la sicurezza dell'esercizio ferroviario. Inoltre è stata applicata una nuova politica tariffaria a partire gradatamente da luglio 2009;
- ✓ aumento dei "ricavi per sperimentazioni" di 2.100 mila euro in particolare attribuibili alla società TAV per l'impiego dei treni sperimentali Y1 e Y2 sulle tratte AV NO-MI e BO-FI per attività di corse prova e per attività di rilevamento parametri e certificazione della linea AV/AC.

I contributi in conto esercizio sono stati iscritti per un importo complessivo di competenza al 31 dicembre 2009 pari a 849.274 mila euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2009 n. 203 del 22 dicembre 2008 *"Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Stato"* (862.820 mila euro) ridotto delle quote rese indisponibili dalla Legge Finanziaria 2007 (art. 1 comma 758 – quota C pari a 13.546 mila euro).

Il costo del personale registra complessivamente un decremento pari a 3.099 mila euro determinato dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ diminuzione complessiva delle voci "Salari e stipendi" (22.421 mila euro) e "Trattamento di fine rapporto" (11.770 mila euro) a causa del proseguimento dell'opera di contenimento degli organici in esito dell'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro rivolta all'incremento della produttività;
- ✓ aumento della voce "Oneri sociali" (31.685 mila euro) in quanto, come già indicato nella sezione relativa alle Risorse Umane, a partire dal 1° gennaio 2009, tutto il Gruppo FS è assoggettato al pagamento all'INPS degli oneri per l'assicurazione obbligatoria per la disoccupazione involontaria, per la maternità e per la malattia degli operai.

Il decremento di 88.106 mila euro degli "Altri costi" è dovuto principalmente all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- ✓ decremento di 49.439 mila euro dei costi per acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci al netto della diminuzione dei contributi sostitutivi del regime tariffario speciale riferiti all'energia elettrica di 127.374 mila euro;
- ✓ incremento di 45.272 mila euro della variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci determinato dall'aumento del materiale per impianti elettrici, armamento, destinato agli investimenti e navigazione, parzialmente compensato dalla riduzione dei lavori in corso presso le officine in conto scorte e dalle giacenze di materiale di uso comune;
- ✓ incremento dei costi per servizi pari a 9.318 mila euro;
- ✓ incremento di 2.683 mila euro degli oneri diversi di gestione al netto della variazione delle sopravvenienze passive della gestione caratteristica pari a 4.281 mila euro.

Il decremento complessivo delle capitalizzazioni pari a 43.313 mila euro è dovuto ai seguenti fattori:

- ✓ diminuzione di 27.051 mila euro delle quantità di materiali utilizzati dovuta ad una contrazione, rispetto allo stesso periodo del precedente esercizio, del volume totale degli investimenti;
- ✓ diminuzione di 16.262 mila euro di costi interni, connessa alla già richiamata contrazione del volume degli investimenti che si è riflessa sia sulla componente spese generali, sia sulla componente lavoro.

La posta "Ammortamenti netti e svalutazioni cespiti" è aumentata di 22.817 mila euro per effetto del maggiore utilizzo dell'infrastruttura a seguito dell'aumento della domanda di traffico in particolare sulla rete AV/AC.

Si precisa che gli ammortamenti dell'AC/AV, pari a 54.604 mila euro, hanno impatto sul risultato d'esercizio in quanto non vengono neutralizzati con l'utilizzo dell'integrazione fondo di ristrutturazione.

L'ammortamento dei cespiti ha dato luogo ad utilizzi del fondo integrazione fondo ristrutturazione appostato nella posta A.5 a) dei Ricavi della produzione per un importo di 435.083 mila euro pari al totale degli ammortamenti ed alle minusvalenze registrati nel corso dell'esercizio 2009 sulla Rete Tradizionale ad esclusione di quelli relativi all'AV/AC.

La variazione positiva della posta "Accantonamenti netti e svalutazioni" rispetto all'esercizio 2008 pari a 195.573 mila euro, al netto del decremento del fondo svalutazione crediti pari a 6.410 mila euro, è principalmente dovuta all'effetto combinato di:

- ✓ minori accantonamenti per contenzioso del lavoro (39.857 mila euro) conseguente ad una più puntuale riquantificazione delle singole cause di lavoro;
- ✓ della chiusura di alcuni contenziosi civili che hanno determinato minori accantonamenti rispetto al 2008;
- ✓ minore accantonamento degli oneri connessi alla restituzione nel 2009 alle Imprese Ferroviarie dei costi per l'energia per la trazione dei treni AT (102.400 mila euro);
- ✓ minore accantonamento per la valorizzazione delle opere da dismettere (41.000 mila euro);
- ✓ minore accantonamento penali Iricav (5.629 mila euro);
- ✓ minore accantonamento per *Performance Regime* (2.496 mila euro).

L'incremento del saldo proventi ed oneri diversi pari a 10.219 mila euro è determinato dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ diminuzione delle plusvalenze ordinarie di 18.329 mila euro da ricondurre principalmente alla riduzione della vendita di materiali fuori d'uso (16.996 mila euro), dovuta a ritardi per il perfezionamento del rinnovo dei contratti per la vendita di rame e materiali ferrosi e al ribasso del prezzo di ricavo del materiale fuori uso per congiuntura economica;
- ✓ incremento dei "Contributi anni precedenti" di 28.689 mila euro a seguito dell'iscrizione anche dei residui passivi dell'anno 2008 relativi alla quota C comma 904 art. 1 Legge finanziaria 2007;
- ✓ aumento delle "Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime" di 4.139 mila euro derivante principalmente da introiti riferiti a prestazioni eseguite in esercizi pregressi a seguito della chiusura delle attività dell'anello ferroviario nella città di Palermo, recuperi di indennità occupazione spazi verso il mercato esterno in particolar modo verso Via Vai e DLF, conguagli di canoni di minimo garantito e conseguenti adeguamenti Istat;
- ✓ aumento delle "Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime" di 4.280 mila euro a seguito della rilevazione del costo di 5.025 mila euro relativo a costi per energia elettrica bassa e media tensione di competenza dell'esercizio precedente.

L'incremento di 14.015 mila euro della posta "saldo della gestione finanziaria" è da considerarsi comprensivo dell'incremento delle rettifiche di valore dell'attività finanziaria pari a 2.165 mila euro riferito al ripianamento delle perdite maturate al 31 dicembre 2009 della società controllata Tiburtina Sviluppo Immobiliare per 96 mila euro, della società collegata Network Terminali Siciliani per 96 mila euro e al ripristino di valore della partecipazione Cemim, come meglio descritto nel commento delle Rettifiche di valore di attività finanziarie nella Nota Integrativa di Conto Economico.

La variazione positiva della gestione finanziaria pari a 14.015 mila euro deriva principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ aumento dei proventi da partecipazioni per 1.265 mila euro interamente attribuibili alla distribuzione dei dividendi dell'esercizio 2007 e 2008 della società controllata Nord Est Terminal;
- ✓ aumento dei proventi verso la Controllante di 1.368 mila euro determinato dall'effetto combinato del decremento degli interessi attivi sul conto corrente intersocietario (5.946 mila euro) conseguente alle minori giacenze ed all'incremento degli interessi sul credito IVA richiesta a rimborso (7.314 mila euro) che al 31 dicembre 2009 ammontano ad 21.203 mila euro;
- ✓ riduzione degli interessi di mora per 4.939 mila euro a seguito della quantificazione più puntuale degli Interessi per ritardato pagamento sia verso i Clienti Ordinari sia verso le Pubbliche Amministrazioni;
- ✓ riduzione complessiva degli oneri finanziari di 14.944 mila euro dovuto principalmente all'effetto congiunto della riduzione dei tassi d'interesse di riferimento e della chiusura del finanziamento con Banca OPI.

Il saldo delle componenti straordinarie nette evidenzia un decremento di 91.653 mila euro.
La voce "Sopravvenienze attive" pari a 129.231 mila euro nel 2009 ha riguardato principalmente:

- ✓ 62.344 mila euro relativi al rilascio del fondo contenzioso civile a seguito della risoluzione di soccombenze in contestazione con i terzi;
- ✓ 16.442 mila euro relativi al rilascio del fondo accantonato per Enel;
- ✓ 9.100 mila euro relativi al rendiconto costi sostenuti per le attività di competenza di ANSF nell'esercizio 2008;
- ✓ 5.871 mila euro riferibili alla rettifica per errata stima inerente i premi per risultati del personale dipendente di RFI inerente gli anni precedenti;
- ✓ 5.641 mila euro relativi alla rettifica della stima dell'IRAP 2008;
- ✓ 5.543 mila euro per maggiori costi registrati nel 2008 relativi ad attività di collaudo ed interventi di investimento;
- ✓ 5.048 mila euro relativi ad indennizzi assicurativi a seguito di sinistri, furti e avarie;
- ✓ 3.512 mila euro relativi al recupero della maggiore contribuzione sostenuta dal personale negli esercizi precedenti;
- ✓ 2.944 mila euro relativi al rilascio del fondo imposte per ICI;
- ✓ 2.657 mila euro relativi al rilascio del fondo derivante dalla riclassifica del debito verso Telecom.

Tra gli Altri proventi straordinari, pari a 8.247 mila euro, sono contabilizzati principalmente:

- ✓ 4.574 mila euro a seguito di registrazione di incassi per multe e penalità verso fornitori terzi per inadempienze;
- ✓ altri proventi diversi (3.673 mila euro) principalmente riferiti a pagamenti effettuati a seguito di sentenze emesse ed escussioni polizze fideiussorie.

La voce "Sopravvenienze passive" pari a 39.864 mila euro nel 2009 ha riguardato principalmente:

- ✓ 17.997 mila euro riferibili a maggiori oneri accertati a titolo di conguaglio per il rinnovo contrattuale di lavoro con i dipendenti dell'esercizio 2008, di cui 14.750 mila euro di competenze fisse e 3.247 di oneri previdenziali;
- ✓ 6.518 mila euro rettifiche di ricavi registrati negli esercizi precedenti verso il cliente Terna;
- ✓ 4.849 mila euro riferibili a rettifiche di costi sostenuti negli anni precedenti a titolo di attività di manutenzione, sgombro neve e utenze verso il mercato esterno;
- ✓ 2.954 mila euro verso le società del Gruppo principalmente attribuibili a rettifiche di costi verso Italferr a titolo di prestazioni di servizi.

Nell'esercizio 2009 sono stati contabilizzati 20.185 mila euro per IRAP, in quanto il Valore della Produzione Netta imponibile dell'esercizio è positivo.

Stato patrimoniale riclassificato

(in migliaia di euro)

	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	(1.097.208)	(1.627.995)	530.787
Altre attività nette	370.321	1.298.168	(927.847)
Capitale circolante	**(726.887)**	**(329.827)**	**(397.060)**
Immobilizzazioni tecniche	59.339.720	58.007.368	1.332.352
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziar	2.004.329	3.291.036	(1.286.707)
Fondo ristrutturazione e rettifica cespiti	(22.537.197)	(22.977.538)	440.341
Capitale immobilizzato netto	**38.806.852**	**38.320.866**	**485.986**
TFR	(976.466)	(1.078.017)	101.551
Altri fondi	(3.356.580)	(3.460.650)	104.070
TFR e Altri fondi	**(4.333.046)**	**(4.538.667)**	**205.621**
CAPITALE INVESTITO NETTO	**33.746.919**	**33.452.372**	**294.547**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(1.195.765)	(1.128.074)	(67.691)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	2.112.335	1.505.102	607.233
Posizione finanziaria netta	**916.570**	**377.028**	**539.542**
Mezzi propri	**32.830.349**	**33.075.344**	**(244.995)**
COPERTURE	**33.746.919**	**33.452.372**	**294.547**

La variazione in aumento del Capitale Investito Netto di 294.547 mila euro è la risultante del decremento del Capitale circolante di 397.060 mila euro, dell'incremento del Capitale immobilizzato netto di 485.986 mila euro e del decremento del TFR ed Altri fondi di 205.621 mila euro.

Il decremento del Capitale circolante è determinato dalle seguenti variazioni:

- incremento del Capitale circolante netto gestionale (530.787 mila euro) per effetto di:
  - minori debiti commerciali (167.353 mila euro);
  - maggiori crediti commerciali (354.398 mila euro);
  - maggiori rimanenze (9.036 mila euro) per l'effetto combinato tra l'incremento del materiale per impianti elettrici, armamento, destinato agli investimenti e navigazione, parzialmente compensato dalla riduzione dei lavori in corso presso le officine in conto scorte e dalle giacenze di materiale di uso comune;

- decremento delle Altre attività nette (927.847 mila euro) principalmente per effetto di:
  - minori crediti iscritti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (685.156 mila euro) derivanti dall'effetto combinato delle seguenti componenti:
    - ✓ iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto impianti pari agli stanziamenti dell'anno 2009 relativi ai capp. 7122, 7123 e 7124, 7120 (3.943.183 mila euro) ed alla quota C – ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007 per il cap. 7122 (360.000 mila euro) e per il cap. 7124 (270.000 mila euro);
    - ✓ minori crediti per contributi in conto esercizio (259.841 mila euro) a fronte di maggiori incassi di contributi rispetto allo stanziamento dell'anno, come dettagliato nella posta Crediti verso altri della Nota Integrativa cui si fa rimando;
    - ✓ riduzione dei crediti per contributi in conto impianti capp. 7122, 7123 e 7124 a seguito degli incassi (4.063.183 mila euro);
    - ✓ incremento dei crediti per riliquidazione Indennità di Buonuscita L. 87/94 (20 mila euro);
    - ✓ incremento degli anticipi per contributi in conto impianti (935.335 mila euro);

  - e dall'effetto di:
    - ✓ decremento del credito IVA verso la Controllante (49.246 mila euro);
    - ✓ decremento degli altri crediti (115.488 mila euro);
    - ✓ incremento degli altri debiti (75.285 mila euro);
    - ✓ incremento dei ratei e risconti passivi (3.634 mila euro);
    - ✓ incremento dei ratei e risconti attivi (962 mila euro).

L'incremento del Capitale immobilizzato netto di 485.986 mila euro è determinato dalle seguenti variazioni:

- incremento netto delle Immobilizzazioni tecniche (1.332.352 mila euro), dovuto al decremento di 17.861 mila euro delle immobilizzazioni immateriali e

all'incremento di 1.350.213 mila euro delle immobilizzazioni materiali principalmente per effetto delle scissioni TAV menzionate nei principali eventi dell'esercizio della presente relazione e FS Logistica;

- decremento della posta Partecipazioni (1.286.707 mila euro) per effetto della riduzione della partecipazione in TAV di 1.156.379 mila euro a seguito dell e scissioni riportate nei principali eventi dell'esercizio e da altre variazioni dettagliate nell'Attivo Patrimoniale della Nota Integrativa a cui si fa rimando;
- riduzione del Fondo di ristrutturazione (440.341 mila euro) per gli ammortamenti della Rete Tradizionale di cui Immobilizzazioni immateriali per 3.927 mila euro e Immobilizzazione materiali per 431.155 mila euro e per le minusvalenze ordinarie e straordinarie (5.259 mila euro).

Il decremento della voce "TFR ed Altri fondi" di 205.621 mila euro è determinato principalmente dall'effetto combinato di:

- riduzione del TFR (101.551 mila euro);
- aumento del fondo imposte (690 mila euro);
- riduzione di 104.760 mila euro degli altri fondi principalmente per l'effetto netto di minori accantonamenti, maggiori utilizzi e minori rilasci di fondi eccedenti.

Le Coperture aumentano di 294.547 mila euro per l'effetto combinato del decremento della Posizione finanziaria netta a breve (67.691 mila euro), dell'incremento della posizione finanziaria a medio/lungo (607.233 mila euro) e dal decremento dei Mezzi propri pari a 244.995 mila euro.

Il decremento della Posizione finanziaria netta (539.542 mila euro) è determinato dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento della Posizione finanziaria netta a breve (67.691 mila euro) per effetto delle seguenti componenti:
  - incremento del conto corrente intersocietario fruttifero (519.734 mila euro) e decremento di quello infruttifero (547.189 mila euro);
  - incremento dei debiti verso banche (940 mila euro) relativi alla parte a breve al netto delle variazioni da scissione;
  - decremento dei debiti verso Soci per finanziamenti ricevuti (88.380 mila euro) relativi ai prestiti infragruppo Cassa Depositi e Prestiti, BEI ed il raggruppamento temporaneo di concorrenti costituito da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop al netto delle variazioni da scissione, riferiti alla parte a breve;
  - incremento dei crediti verso il MEF per contributi quindicennali riferiti alla parte a breve (4.992 mila euro);
  - aumento dei depositi bancari e postali e assegni per la parte residua (2.714 mila euro);

- aumento della Posizione finanziaria netta a medio/lungo (607.233 mila euro) per effetto delle seguenti componenti:

- incremento del debito verso Soci per finanziamenti ricevuti (239.894 mila euro) a valere sui prestiti infragruppo Cassa Depositi e Prestiti, BEI ed il raggruppamento temporaneo di concorrenti costituito da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop al netto delle variazioni da scissione, riferiti alla parte a medio/lungo;
- incremento del debito verso banche (449.928 mila euro) al netto delle variazioni da scissione, riferito alla parte a medio/lungo;
- incremento degli anticipi per contributi in conto impianti MEF relativi alle opere TAV comprensivi di interessi (219.676 mila euro);
- decremento dei crediti verso il MEF (127.758 mila euro) per la quota dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 delle Legge Finanziaria 2006;
- aumento dei crediti verso la controllata TAV (430.023 mila euro) per la parte di contributi erogati.

Il decremento dei Mezzi propri (244.995 mila euro) deriva dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- riduzione del capitale sociale (253.091 mila euro) per effetto delle variazioni descritte nel Passivo Patrimoniale della Nota Integrativa a cui si fa rimando;
- incremento delle riserve (2.086 mila euro);
- riduzione delle perdite riportate a nuovo (36.841 mila euro);
- decremento dell'utile d'esercizio rispetto all'anno precedente (30.831 mila euro).

GESTIONE FINANZIARIA

La gestione finanziaria di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato, viene eseguita dalla Direzione Finanza della Capogruppo tramite lo strumento del conto corrente intersocietario.

RFI intrattiene un conto corrente intersocietario con la Capogruppo, dedicato alle partite commerciali con le altre Società del gruppo, titolari anch'esse di un conto corrente intersocietario, nonché agli incassi ed ai pagamenti nei confronti di terzi, gestiti con la procedura di "*cash pooling*", che prevede il riversamento giornaliero dei saldi valuta, positivi e negativi, dei conti correnti intestati a RFI sui conti correnti della Capogruppo.

Per maggior chiarezza, si riportano in sintesi i principali movimenti dell'anno 2009:

CONTO CORRENTE INTERSOCIETARIO
DETTAGLIO
MOVIMENTI PRINCIPALI AL 31 DICEMBRE 2009

(valori in migliaia di euro)

SALDO C/C			**44.537**	**01/01/2009**

	INCASSI	PAGAMENTI	Netto
F S	478.995	(46.157)	**432.838**
TRENITALIA	1.081.514	(151.419)	**930.095**
FERSERVIZI	1.153	(103.894)	**(102.741)**
GRANDI STAZIONI	5.537	(23.455)	**(17.918)**
CENTOSTAZIONI		(20.451)	**(20.451)**
TSF		(51.118)	**(51.118)**
ITALFERR	1.726	(147.842)	**(146.116)**
TAV	46.263	(552.217)	**(505.954)**
FERCREDIT		(714.665)	**(714.665)**
FS Logistica		(9.379)	**(9.379)**
FS Cargo ex Omia Express S.p.A.		(4.315)	**(4.315)**
Serfer Sevizi Ferroviari S.r.l.	1.354	(701)	**653**
Finanziamenti e rimborsi	127.306	(107.713)	**19.593**
Tiraggi su aumenti di CS	250.000		**250.000**
TERZI E ALTRI MINORI (1)	789.844	(5.452.488)	**(4.662.644)**
Contributi c/impianti MEF	3.933.657		**3.933.657**
Contratto di programma c/esercizio	1.188.200		**1.188.200**
Totale Flusso	**7.905.549**	**(7.385.814)**	**519.735**

SALDO C/C	**564.272**	**31/12/2009**

(*) compreso il personale.

Si precisa che il saldo iniziale è costituito dalla disponibilità del conto corrente intersocietario pari a 46.537 mila euro al netto di 2.000 mila euro di riduzione della disponibilità liquida di RFI versata a FS Sistemi Urbani a seguito della seconda fase della scissione a favore di quest'ultima con effetto 31 dicembre 2008.
Il saldo finale comprende 298 mila euro relativi a somme presenti su conti inerenti crediti finanziari verso la Controllante non transitate sullo specifico conto dell'intersocietario a causa della incompleta conclusione delle operazioni di *netting*.

Il conto corrente intersocietario subisce nel corso dell'anno 2009 un incremento determinato principalmente dall'effetto combinato di maggiori incassi ricevuti da FS e TAV e minori pagamenti effettuati a favore di società del Gruppo (TAV, Fercredit, TSF, FS, ecc.) ed a Terzi.
In particolare i contributi conto impianti transitati sull'intersocietario nel corso dell'anno 2009 sono relativi ai seguenti versamenti effettuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze:

- cap. 7122 *"Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"* complessivamente pari a 3.398.558 mila euro, di cui 2.466.910 mila euro relativi a contributi di competenza 2009 e 931.648 mila euro per contributi incassati nell'anno 2008 e transitati sull'intersocietario nell'anno 2009;
- cap. 7123 *"Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche"* pari a 98.099 mila euro; di cui 28.099 mila euro quale incasso dell'anno 2008 di residui 2007 transitati sull'intersocietario nell'anno 2009 e 70.000 mila euro quale quota parte residui anno 2007 incassati nell'anno 2009;
- cap. 7124 *"Contributi in conto impianti concessi a Ferrovie dello Stato per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC della linea Torino – Milano – Napoli"* pari a 437.000 mila euro di competenza 2009.

I versamenti di contributi in conto impianti provenienti dall'UE e da altri enti pubblici del 2009, pari a 109.760 mila euro, sono compresi tra gli incassi "Terzi e Altri Minori".

Gli incassi del 2009 relativi ai finanziamenti, pari ad 127.306 mila euro, si riferiscono alle seguenti tipologie:

- per 62.700 mila euro all'ultima erogazione a valere su un finanziamento con la Capogruppo dalla stessa sottoscritto con il Raggruppamento temporaneo di concorrenti in essere tra Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop;
- per 33.000 mila euro al finanziamento comunitario FESR;
- per 23.456 mila euro alle erogazioni del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Fondo di Rotazione;
- per 8.150 mila euro ad un incasso inerente un finanziamento TEN trasferito successivamente per competenza a LTF.

I pagamenti relativi ai finanziamenti del 2009, pari a 107.713 mila euro, si riferiscono al servizio del debito relativo ai finanziamenti con la Banca BEI e dei connessi contratti di copertura (101.221 mila euro) ed al finanziamento UniCredit Banca di Roma (6.492 mila euro).

Nel corso dell'anno 2009 sono transitati sull'intersocietario 1.188.200 mila euro per contributi da contratto di programma parte corrente "*Indennizzi ed oneri di gestione della circolazione e di mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti, compresi i contributi per l'obbligo del collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole della Sicilia e della Sardegna*", relativi a crediti incassati nell'anno 2008 (54.450 mila euro) e per 1.133.750 mila euro incassati nell'anno 2009.

Gli incassi relativi ai "tiraggi su aumenti di capitale sociale" del 2009, pari a 250.000 mila euro, si riferiscono all'aumento del capitale sociale sottoscritto e versato da FS in data 30 gennaio 2009, deliberato dall'Assemblea del 23 giugno 2006.

RFI inoltre è titolare di un conto corrente infruttifero verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze compreso tra le disponibilità al fine di garantire la correlazione tra le erogazioni dello Stato per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di RFI e l'avanzamento degli investimenti.

Nell'anno 2009 sono stati incassati e contabilizzati nel suddetto conto corrente contributi in conto impianti, che transiteranno sul conto corrente intersocietario secondo i fabbisogni di cassa della Società.

Nel corso dell'anno 2009 sono stati effettuati "tiraggi" dal conto corrente di Tesoreria sul conto corrente intersocietario pari a 5.051.857 mila euro.

INVESTIMENTI

LO SVILUPPO DELLA RETE

Attività progettuale

Nel corso del 2009 le principali attività inerenti i Progetti di sviluppo infrastrutturale hanno riguardato in particolare:

- l'ammodernamento della linea Chivasso – Aosta;
- il collegamento della tratta Venezia Mestre – Aeroporto di Venezia;
- la tratta Ronchi – Trieste e le varianti della tratta Portogruaro - Ronchi sulla linea Venezia – Trieste;
- l'Apparato Centrale di Bari Parco Nord nell'ambito del Nodo di Bari.

Attività negoziale

Nel corso del 2009 le principali attività negoziali condotte hanno riguardato:

- il potenziamento Tecnologico della linea Torino – Padova;
- il potenziamento infrastrutturale e l'Apparato Centrale Statico multistazione della tratta Voltri-Brignole;
- il Nuovo collegamento Arcisate – Stabio;
- il raddoppio Bari S.Andrea-Bitetto sulla linea Bari-Taranto;
- la stazione Ferroviaria Alta Velocità a Napoli;
- la realizzazione delle opere civili e del raddoppio Lunghezza-Guidonia;
- il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Torino P.Susa;
- l'Apparato Centrale della stazione di Palermo centrale;
- l'attrezzaggio tecnologico del Nodo AV/AC di Bologna;
- le opere civili e tecnologiche di 2^ fase della tratta Catania Ognina - Catania Centrale;
- l'Apparato Centrale Statico multistazione dal Bivio Orvieto Sud al Bivio Orvieto Nord della tratta Roma - Chiusi LL;
- le opere compensative del Nodo AV/AC di Roma;
- la nuova sottostazione elettrica di Torino Bramante;
- l'Apparato Centrale della stazione di Pisa;
- la realizzazione della nuova fermata Aeroporto di Cagliari Elmas.

Rete Convenzionale AV/AC - avanzamento economico

Nel corso del 2009 gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 2.609 milioni di euro, con un decremento di 506 milioni di euro (circa -16%) rispetto all'esercizio precedente, precisando che circa 55 milioni di euro sono stati erogati alle società TFB ed LTF (circa 28 milioni di euro a titolo di aumento del capitale sociale delle partecipazioni) e circa 2 milioni di euro si riferiscono ad attività a committenza TAV.
Il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 1.014 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 161 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.595 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 286 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

AV/AC Torino – Milano – Napoli - avanzamento economico

L'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2009 risulta pari a 1.098 milioni di euro, con una minore produzione di 594 milioni di euro (-35%) rispetto all'esercizio precedente. Tale minore produzione è dovuta principalmente alla sostanziale conclusione del progetto (oltre l'86 %) con la totalità delle tratte già attivate all'esercizio.
In particolare si evidenzia per i progetti a committenza RFI una produzione pari a 411 milioni di euro, con un incremento di 75 milioni di euro. Di tale produzione 129 milioni di euro si riferiscono ad attività di completamento sulle tratte già attivate all'esercizio.

Galleria di base del Brennero: avanzamento lavori cunicolo esplorativo

Sono attualmente in corso, sul lato Italia, le opere di scavo del tratto di cunicolo Aica-Mules, per un valore di circa 85 milioni di euro. Nel mese di luglio 2009 è stato completato lo scavo della finestra di Mules (lunghezza Km 1,8) mentre l'avanzamento dei lavori del cunicolo di Aica è pari a circa km 6,5 su una lunghezza complessiva della tratta appaltata di circa Km 10,5.
Nel mese di novembre 2009 è iniziato lo scavo della tratta successiva, che si diparte dall'interconnessione del tracciato con la finestra di Mules in direzione Nord attraversando la "fascia Periadriatica". Questo ulteriore lotto riguarda un tratto di circa 500 metri, la cui realizzazione in parallelo consente di ottimizzare i tempi di realizzo e disporre di maggiori informazioni geognostiche in una zona interessata da forti criticità geologiche.
Sul lato Austria, nel 2009 si è concluso l'*iter* autorizzativo, unificato per il cunicolo esplorativo e per il progetto principale, che ha consentito di affidare lo scavo della prima tratta di cunicolo, lotto Innsbruck-Ahrental. Tali lavori sono iniziati a dicembre 2009 e sono attualmente in corso.

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

L'anno 2009 si caratterizza per la rilevante attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti avviati negli anni precedenti, di seguito riportati:

Nuove linee elettrificate 171 km così suddivise:

- attivati 158 km di linea a Doppio binario, di cui:

- rete tradizionale(11 km): 4 km linea P.M. Bivio Adda - Treviglio (Venezia LL), 1 Km Napoli Traccia – Doppio Bivio Marittima, 5 Km Torino P. Susa – Torino Stura (attivata in diversa sede), 1 km Napoli Gianturco – Doppio Bivio Marittima;
- rete AV/AC(147 km): 80 Km Bologna S. Ruffillo - Firenze Castello AV/AC , 43 Km Milano Certosa – Bivio Novara Ovest AV/AC, 20 Km 1° Bivio P.C. Gricignano – Bivio P.C. Casoria AV/AC, 4 Km 1° Bivio Piacenza Est – 2° Bivio Piacenza Est;

- attivati 13 km di linea a Semplice binario: 4 km linea Bari Centrale – Bari S. Andrea (attivata in variante), 9 Km Rometta – Pace Del Mela (attivata in diversa sede).

Raddoppi 35 km

Attivati: 3 km GS Altichiero - Padova C.M., 4 Km Fabriano – P.M. Km 228, 14 Km Milano S. Cristoforo – Albairate – Vermezzo, 5 Km 2° Bivio Piacenza Est – Piacenza, 9 Km Rometta – Pace Del Mela.

ERTMS (Blocco Radio): 142 km

DCO/SCC (Sistema Comando Controllo): attivati 335 km

DCO/CTC (Comando Traffico Centralizzato): attivati 97 Km.

Blocco Automatico: attivati 45 km.

Blocco conta assi: attivati 117 km.

Banalizzazione : attivati 178 km.

Linea Codificata : attivati 48 km.

SSC: attivati 10 km.

Passaggi a livello : Soppressione di 73 P.L. - Trasformazione di 10 P.L.

ACEI (Apparati Centrali Elettrici a pulsanti di Itinerario): attivati 16 ACEI.

ACC (Progetto Apparato Centrale a Calcolatore): attivato 16 ACC.

SCMT (Sistema Controllo Marcia treno): attivati 29 km.

TECNOLOGIE INTEGRATE AV

Le attività connesse con la realizzazione della rete AV/AC secondo le esigenze di certificazione europea dei componenti e dei sottosistemi e delle direttive sull'interoperabilità della rete transeuropea ad alta velocità hanno riguardato i seguenti progetti.

EUROPEAN RAILWAY TRAFFIC MANAGEMENT SYSTEM/EUROPEAN TRAIN CONTROL SYSTEM LIVELLO 2 (ERTMS/ETCS)

ERTMS è il sistema ATC (*Automatic Train Control*) introdotto per ottenere l'interoperabilità sulla rete ferroviaria europea.

Il sistema è composto da ETCS (*European Train Control System*), il nuovo sistema di controllo e comando che utilizza il sistema GSM-R per la trasmissione terra-treno.

Si rimanda a quanto descritto nella Relazione sulla Gestione del Bilancio d'Esercizio 2006 per quanto attiene ai livelli applicativi sviluppati.
Sono state completate le attività di sviluppo e omologazione e di verifica Tecnica per l'attivazione all'esercizio, intervenuta il 12 dicembre 2009, della tratta Bologna-Firenze con ETCS Livello 2 Specifica Unisig 2.3.0.d. Tale realizzazione ha incluso le funzionalità relative alla sicurezza in galleria.
Sono state presidiate le attività di realizzazione delle sub-tratte AC/AV Novara-Milano e Gricignano-Afragola rispettivamente delle tratte AC/AV Milano-Torino e Roma-Napoli.
E' stato realizzato l'*upgrading* della tratta AC/AV Torino–Novara allo standard Unisig 2.3.0.d.
Sono state effettuate attività di specificazione dei requisiti in ambito europeo per ERTMS/ETCS.
Nell'ambito delle attività svolte in convenzione con l'ANSF inerenti il processo di omologazione dei sistemi di comando e controllo di bordo, sono state completate le attività di valutazione con conseguente rilascio del Certificato di Accettazione Preliminare e/o del NOME e/o del Parere Tecnico per gli SSB degli elettrotreni destinati alla circolazione sulle tratte AC/AV dei fornitori Alstom e Ansaldo, sia per il sistema ETCS che per il STM (*Specific Transmission Modul*) SCMT.

Interoperabilità Europea: sviluppo ETCS Livello 1 con radio *infill* su tecnologia SCMT su corridoi interoperabili

Nel corso del 2009 sono state emanate le specifiche di sovrapposizione del sistema ETCS livello 1 su linee SCMT in esercizio e sono state consolidate le specifiche tecniche e contrattuali per la gara relativa alla realizzazione dell'attrezzaggio prototipale e di sperimentazione in campo dei siti individuati nei tratti italiani dei corridoi interoperabili "A", Rotterdam-Genova , e "D", Valencia–Budapest.
È continuato il presidio dei gruppi di lavoro europei per l'armonizzazione delle scelte tecniche del sistema ERTMS/ECTS Livello 1 con radio *infill* nell'ambito dei corridoi interoperabili e la partecipazione al gruppo di lavoro *Track-Design* del EEIG ERTMS *Users Group* di Bruxelles.

FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI

Generalità

Come ampiamente rappresentato nel bilancio 2008, RFI è beneficiaria finale di contributi comunitari erogati dalla Commissione Europea, principalmente a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) ed a carico del Bilancio della Rete TransEuropea dei Trasporti (TEN-T). Entrambe le suddette linee di cofinanziamento si configurano come risorse addizionali rispetto a quelle nazionali previste nei vigenti Contratti di Programma e relativi Addenda per la copertura degli investimenti infrastrutturali.

Risorse FESR – PON TRASPORTI 2000-2006

Il Programma a favore di RFI per la realizzazione di interventi infrastrutturali nelle regioni (Campania, Puglia, Sicilia, Basilicata, Sardegna e Calabria) interessate dall'Obiettivo 1 dei

Fondi Strutturali per la politica di coesione dell'Unione Europea prosegue in linea con quanto indicato nel Bilancio 2008, anche per quanto attiene ai finanziamenti del Fondo di Rotazione legge 183/87. Gli incassi dell'anno 2009 ammontano 123,8 milioni di euro.

Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013

Il PON Reti e Mobilità, approvato dalla Commissione Europea il 7 dicembre 2007, riserva ampio spazio agli interventi infrastrutturali ferroviari ed in particolare a quelli di RFI, prevedendo la realizzazione di investimenti per complessivi 1,649 miliardi di euro nelle regioni dell'obiettivo "convergenza" (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) previsto dai Fondi Strutturali comunitari.

Tali interventi, approvati con Decreto dall'Autorità di Gestione (prot. n. 0006650 del 16/6/2009) sono anche esposti nell'ambito del Contratto di Programma 2007 - 2011 fra il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

Il Programma è stato avviato e a dicembre 2009, è stata effettuata la prima rendicontazione dell'avanzamento finanziario dei progetti RFI per un ammontare complessivo di 126,6 Milioni di euro.

Il 2 febbraio 2010 è stata infine sottoscritta una specifica Convenzione fra il Ministero delle Infrastrutture, Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità, e Rete Ferroviaria Italiana, in qualità di Beneficiario, che regola i reciproci rapporti per l'attuazione dei progetti cofinanziati.

Risorse TEN -T: programmazioni 1986-2000 e 2001-2006 e programmazione 2007-2013

Anche tali piani proseguono in linea con quanto indicato nel bilancio dello scorso anno. Gli incassi dell'anno 2009 sono pari complessivamente a 6 milioni di euro.

Risorse TEN-T: programmazione 2007-2013

In data 5 dicembre 2008 la Commissione Europea ha emesso le Decisioni finanziarie che hanno definitivamente assegnato i contributi ai progetti nell'ambito del suddetto programma multiannuale, per un valore complessivo di finanziamenti stanziati a favore di RFI di 146,98 milioni di euro. Nel corso del 2009 risulta incassato un importo pari a 23,41 milioni di euro come riepilogato nella sottostante tabella:

Decisioni finanziarie relative al Multiannual Programme 2007-2013

PROGRAMMA	N DECISIONE	COD. PROGETTO TEN	DESCRIZIONE	PROGETTO PRIORITARIO	Contributo concesso	Incassi 2009
MAP 07-13	C(2008) 7726	IT-01080-M	"Linea di accesso meridionale al Brennero"	PP1	58,81	1,03
	C(2008) 7728	EU-06090-S	"Linea ferroviaria transfrontaliera Trieste/Divaca: studio e progettazione della linea transfrontaliera Trieste-Divaca-Ljubljana-Budapest-Frontiera Ucraina	PP6	22,00	1,40
	C(2008) 7731	IT-05020-S	"Tratta Ronchi sud - Trieste: Progetto Prioritario 6 - sezione Nazionale"	PP6	24,00	0,09
	C(2008) 7732	IT-24010-S	"Nodo di Genova studio per il potenziamento della tratta Genova Voltri - Genova Brignole"	PP24	5,05	2,53
ERTMS 07-09	C(2008) 7409	IT-60360-P	Apparecchiature di Terra ERTMS di terra sulla parte italiana del Corridoio A	Corridoio A	33,00	16,50
	C(2008) 7579	EU-60410-S	"Ufficio di gestione del programma (UGP) per l'installazione del sistema di ERTMS sul corridoio da Rotterdam a Genova"	Corridoio A	0,38	-
	C(2008) 7888	EU-60120-P	"Installazione del sistema ERTMS sul corridoio ferroviario D (Valencia-Budapest)	Corridoio D	3,75	1,87
			TOTALE		146,98	23,41

Dati in milioni di euro

Nell'ambito dell'*Annual Work Programme* 2008 la Commissione Europea, nel corso del 2009, ha emesso le seguenti Decisioni che cofinanziano progetti in cui RFI partecipa, in tutto o in parte, in qualità di soggetto attuatore:

Decisioni finanziarie relative all'annual Programme 2008

N. DECISIONE	COD. PROGETTO TEN	DESCRIZIONE	Contributo concesso (RFI)	Incassi 2009
C(2009) 4492	IT-91401-P	Eliminazione della strozzatura costituita dalla galleria "Cattolica" per consentire il transito di treni adibiti al trasporto di container "high cube" lungo la direttrice adriatica.	3,12	1,56
C(2009) 4631	IT-91403-S	Completamento del progetto definitivo della sezione Treviglio-Brescia sulla linea alta velocità/alta capacità Milano-Verona	6,05	3,03
C(2009)4415	IT-91409-S	"Studio di fattibilità e progetto preliminare di un sistema di trasporto multimodale integrato"	0,73	0,37
		TOTALE	9,91	4,95

Dati in milioni di euro

A tutto il 2009 RFI ha incassato l'importo di 4,95 milioni di euro.

Risorse TEN-T: *Recovery Plan, annual* 2009, *Multiannual* 2007-2013: II fase di finanziamento per i progetti ERTMS

Con Decisione C(2009) 2179, la Commissione Europea ha definito un programma annuale di finanziamento che, per l'anno 2009, ha messo a disposizione un budget di 140 milioni di euro per il cofinanziamento della realizzazione e/o progettazione di interventi rientranti nel settore delle Reti Transeuropee TEN-T.

Inoltre, con Decisione C(2009) 2183, la Commissione Europea ha stabilito un programma annuale ("*Recovery Plan*") con il quale ha stanziato ulteriori 500 milioni di euro, come previsto nel Piano di ripresa dell'economia europea. Con tale programma la Commissione si pone, tra l'altro, l'obiettivo di far fronte alla crisi finanziaria mondiale in atto mediante l'accelerazione dei propri programmi di spesa ed il finanziamento di progetti che prevedono un inizio dei lavori tra il 2009 ed il 2010, per i quali è prevedibile un'accelerazione della spesa nei medesimi anni grazie alla contribuzione comunitaria.

Infine, con Decisione C(2009) 2178, la Commissione Europea ha stabilito un programma pluriennale con il quale viene messo a disposizione un importo pari a 240 milioni di euro al fine di supportare i progetti relativi all'*European Rail Traffic Management System* (ERTMS).

In data 31 marzo 2009, facendo seguito alle suddette Decisioni, sono stati pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea i relativi bandi per l'assegnazione dei finanziamenti suddetti, la cui scadenza per la presentazione delle relative domande è stata fissata per il 15 maggio 2009.

RFI, per il tramite del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, del GEIE Corridor D, del GEIE Corridor A e del GEIE USERS GROUP, ha inoltrato alla Commissione Europea le relative richieste di finanziamento.

INFRASTRUTTURA

Generalità

La rete ferroviaria italiana è classificata, sotto il profilo della circolazione, in Fondamentale, Complementare ed AV/AC. Per le caratteristiche si rimanda al medesimo punto illustrato nella Relazione sulla Gestione del Bilancio 2006.

Evoluzione dell'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31 dicembre 2009 è di km 16.686.
La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km 11.887 pari al 71,2% del totale.
L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è di km 7.493 pari al 44,9% del totale.
La rete fondamentale, composta da linee e da nodi, è di km 7.340 pari al 43,9 % del totale.

Indicatori di produttività

L'evoluzione infrastrutturale viene monitorata attraverso gli indicatori di produttività che sono i km di linea/agenti (con e senza la manovra) e la % di linee telecomandate; si riportano di seguito i valori di questi indicatori calcolati per il primo semestre 2009 e confrontati con i dati dell'anno precedente:

Indicatori di produttività	Anno 2008	Anno 2009
a) KM di linea/agenti (manovra inclusa)	1,29	1,37
b) KM di linea/agenti (manovra esclusa)	1,51	1,59
c) % di linee telecomandate	65%	67%

Gli indicatori a) e b) rapportano i chilometri totali di linea in esercizio con la consistenza degli agenti che operano nel settore movimento di RFI, includendo il personale addetto alla manovra in a) ed escludendo gli stessi in b). Il valore di entrambi si è incrementato di 0,08 km/agente dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- attivazione di 171 km di nuove linee (v. dettaglio nuove linee);
- riduzione di 571 agenti (846 includendo la manovra).

L'indicatore c) riporta il valore percentuale delle linee telecomandabili (DCO/CTC, DCO/SCC): l'incremento del 2% si è registrato nel 2009 passando da una percentuale di linee telecomandate pari al 65% dell'intera rete nel 2008 al valore di 67%, dovuto all'attivazione del telecomando su 432 Km di linea.

Indisponibilità dell'infrastruttura

A seguito della costruzione degli indicatori di *performance* dell'infrastruttura ferroviaria che valutano la durata delle anormalità responsabili del ritardo treni rispetto agli oggetti di manutenzione che compongono l'Infrastruttura stessa, divisi per importanza di linea (Linea

A, B, C, D), sono riportati di seguito i dati relativi al primo semestre 2009 rispetto al periodo precedente:

Unità di Misura: Minuti

LINEA	INDICATORI Anno 2008	INDICATORI Anno 2009
A	35,53	32,20
B	30,29	28,35
C	25,56	25,73
D	12,69	13,67

Il gruppo A è riferito a tratte significative viaggiatori e merci di grande intensità e rilevanza commerciale, il gruppo B è riferito a linee interessate al traffico internazionale e nazionale a lunga percorrenza, il gruppo C è riferito alle restanti linee elettrificate e il gruppo D è riferito alla rete non elettrificata.

L'andamento degli indicatori relativi al 2009, in miglioramento rispetto all'anno 2008, è dovuto essenzialmente a due fattori:

- una più mirata e specifica pianificazione delle attività manutentive cicliche;
- il perfezionamento del sistema di reperibilità con conseguente miglioramento del pronto intervento in caso di avaria.

Logistica e magazzini

Il valore complessivo delle scorte di RFI, al 31 dicembre 2009 si è attestato a 186,1 milioni di euro (valutazione a prezzo standard 2009), con un incremento rispetto al 31 dicembre 2008 di circa 46 milioni di euro.

In particolare, il valore delle giacenze del settore infrastrutture (armamento e tecnologico) al 31 dicembre 2009 è pari a 176,7 milioni di euro, in aumento di 42 milioni di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2008 pari a 134,7 milioni di euro.

Nel corso del 2009 sono state registrate a magazzino entrate da fornitura, a prezzo standard 2009, per un valore complessivo di 239,8 milioni di euro, in diminuzione rispetto all'esercizio 2008 pari a 243 milioni di euro.

Il valore complessivo dei consumi al 31 dicembre 2009 è pari a 271,9 milioni di euro, valore che risulta in diminuzione di 32,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2008 pari a 304,1 milioni di euro. La flessione degli impieghi risente in particolare di una nuova modalità di gestione degli investimenti coerente con i tempi effettivi di realizzo dell'opera.

Le scorte sono concentrate principalmente presso il Magazzino Nazionale Bologna.

Nel corso del 2009, a seguito dell'analisi tecnico/economica/gestionale delle scorte giacenti presso il Magazzino Nazionale di Bologna e l'Officina Nazionale Armamento e Apparecchiature Elettriche, sono stati assunti specifici provvedimenti di radiazione per circa 2,1 milioni di euro riferiti a materiali obsoleti a lenta movimentazione e in *overstock* (d'intesa con le strutture tecniche) e per circa 0,2 milioni di euro riferiti, a livello societario, a materiali deteriorati (dichiarati tali a seguito dell'inventario 2008).

Inoltre sono stati svalutati materiali obsoleti a lenta movimentazione per un valore complessivo di circa 1,7 milioni di euro.

Officine nazionali

Con la riorganizzazione di RFI, del 7 luglio 2009, è stata soppressa l'Officina Nazionale Armamento (ONA) le cui attività sono confluite all'Officina Nazionale Armamento e Apparecchiature Elettriche (ONAE).
Gli impianti produttivi della stessa sono attualmente così organizzati:

- Bologna in cui nel 2009 sono state sviluppate complessivamente n. 102.981 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 72 agenti;
- Pontassieve in cui nel 2009 sono state sviluppate complessivamente n. 99.244 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 70 agenti.

A cura dell'Officina Nazionale Armamento e Apparecchiature Elettriche sono stati immessi alle scorte, a seguito di ordini di produzione, materiali per un valore complessivo di circa 34,2 milioni di euro (valutazione a prezzo standard 2009) relativi alla costruzione, principalmente, di deviatoi, giunti isolanti incollati e di circa 9,9 milioni di euro per apparecchiature di sottostazioni elettriche (S.S.E.) e per impianti di segnalamento e sicurezza (I.S.).
Inoltre si precisa che l'Officina Nazionale Mezzi d'Opera (ONMO) con sede a Catanzaro Lido nell'anno 2009 ha sviluppato complessivamente n. 63.321 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 51 agenti.

LE STAZIONI

La Carta dei Servizi

La "Carta dei Servizi (CdS) di RFI" riporta gli impegni assunti dal Gestore dell'Infrastruttura in merito ai livelli di qualità offerti e riguardanti l'attività caratteristica svolta. A tale riguardo è definito un sistema di Indicatori di Qualità, precisi e misurabili, che sintetizzano i Livelli di Servizio resi dall'azienda.
L'analisi statistica dei risultati aggregati a livello nazionale per l'indicatore "informazioni nel complesso" per tutte le categorie di impianti previsti dalla Carta dei Servizi, evidenzia un andamento in crescita rispetto al 2008 e con un *trend* positivo costante per tutto il 2009, fino al raggiungimento del valore di 88%.

Il *network* Grandi Stazioni (GS)

Nell'ambito delle stazioni gestite da Grandi Stazioni, RFI contribuisce al miglioramento dei livelli di qualità dei servizi di pulizia attraverso la definizione di specifiche azioni correttive individuate sulla base di sistematiche attività di controllo della qualità erogata e sistematiche indagini della qualità percepita dai clienti delle stazioni.
Le azioni messe in atto nel corso del 2009 sono state rivolte a garantire il mantenimento dei livelli di qualità (*Customer Satisfaction*) a valori adeguati. In alcuni casi, le "azioni correttive" sono state necessarie per recuperare andamenti in ribasso delle performance di pulizia in particolari aree individuate come carenti. Particolare attenzione è stata rivolta alla pulizie dei servizi igienici e degli spazi per l'attesa, in relazione ai minori valori di *Customer Satisfaction* registrati nel

2008. Tali azioni hanno determinato un recupero della qualità con miglioramento di oltre 7 punti percentuali (82% contro 67% di inizio anno).
Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti, l'attuale avanzamento dell'investimento è di circa il 63% sull'importo complessivo di Contratto di competenza di RFI.

Il *network* Centostazioni

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Centostazioni, si registra un avanzamento di circa il 51% sull'importo complessivo di Contratto di competenza di RFI.
In particolare, nel corso dell'anno 2009 sono stati chiusi i contratti, o completati sostanzialmente i lavori, nelle stazioni di Benevento, Lecco, Rimini, Siena e Sondrio.
Sono stati avviati i lavori nelle stazioni di: Ancona, Ascoli Piceno, Campobasso, Chieti, Domodossola, Faenza, Foggia, Foligno, Grosseto, L'Aquila, Monfalcone, Pesaro, Pordenone, Potenza, mentre proseguono i lavori nelle stazioni di: Bolzano, Cesena, Chiavari, Como, Massa, Pistoia, Ravenna e Villa San Giovanni.
Le azioni messe in atto nel corso del 2009 hanno determinato un miglioramento della *Customer Satisfaction* che è passata, dal valore di 78,7% di inizio anno al valore di 84,0% a fine anno.

Le stazioni in gestione diretta di RFI

In continuità con l'esercizio precedente, è proseguito nel corso del 2009 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.
Complessivamente nel 2009 sono stati investiti 93,5 milioni di euro per interventi focalizzati soprattutto alla sicurezza, Informazioni al pubblico ed adeguamento agli Obblighi di Legge nelle aree con maggior impatto sulla clientela (atri, marciapiedi e pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso, etc.) nonché nelle aree di interscambio e di accesso ai Fabbricati Viaggiatori.
Per le stazioni gestite direttamente da RFI, i livelli di qualità delle pulizie sono migliorati, in termini di *Customer Satisfaction*, di oltre 7 punti percentuali, partendo dal valore 69,0 di inizio anno, al valore 76,2 a fine anno.

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* Pegasus, sono stati realizzati interventi per il 25,13% e avviati impegni per circa il 7,40% dell'importo ad oggi stanziato, pari a complessivi 48 milioni di euro con fondi RFI, ed 1,9 milioni di euro con contributo pubblico della Regione Sicilia (intervento stazione Agrigento).
Per una maggior trattazione sull'argomento si rinvia a quanto ampiamente detto nell'analogo paragrafo della Relazione sulla Gestione del Bilancio 2008.

Le stazioni AV/AC

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

Torino Porta Susa - I lavori registrano un avanzamento di circa il 70 %. Detta percentuale è da riferirsi all'intera stazione (fabbricato viaggiatori e marciapiedi, questi ultimi eseguiti nell'ambito dell'interramento e quadruplicamento dei binari). Per il solo fabbricato viaggiatori, l'avanzamento è circa al 10-12%. Il contratto relativo al fabbricato viaggiatori, rescisso a gennaio 2009, è stato nuovamente affidato in data 3 luglio 2009 ed il 4 agosto sono riprese le lavorazioni. Nel mese di aprile 2011 è prevista l'apertura all'esercizio parziale del fabbricato viaggiatori e l'avvio della fase di ultimazione binari quadruplicamento (Passante). L'ultimazione del fabbricato viaggiatori è prevista entro ottobre 2011.

Reggio Emilia AV - Il contratto d'Appalto Integrato per la progettazione esecutiva e realizzazione della stazione e delle opere connesse è stato stipulato in data 6 febbraio 2009 e la consegna delle prestazioni per l'avvio della progettazione esecutiva è stata effettuata in data 26 febbraio 2009. L'inizio dei lavori è previsto per marzo 2010. La fine dei lavori è prevista per giugno 2012.

Bologna AV e C.le - L'avanzamento dei lavori maturato, pari a circa il 45%, sconta un significativo ritardo determinato da problematiche emerse in fase di avvio del cantiere (archeologia, sito contaminato, procedimento di autorizzazione della cantierizzazione). Il termine di ultimazione lavori è fissato per gennaio 2012. Parallelamente si è concluso il Concorso Internazionale di Progettazione per l'acquisizione del progetto preliminare relativo al complesso integrato della stazione Centrale che è stato vinto il 27 giugno 2008 dal Raggruppamento Arata Isozaki e Arup Italia, 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 del Lotto 1 (Scavalco) ed a febbraio 2009 sono stati avviati i lavori. RFI ha autorizzato la realizzazione del Lotto 2 (Passante e Stazione AV) e le relative opere propedeutiche sono state avviate a maggio 2009.

Sono in fase di ultimazione le attività di istruttoria relative alla progettazione esecutiva della Stazione, mentre è in fase di emissione il parere dell'Osservatorio Ambientale relativamente agli aspetti ambientali della progettazione esecutiva. L'attivazione della stazione è prevista per marzo 2014, da aggiornare a valle della data ufficiale di consegna lavori del Lotto 2.

Roma Tiburtina - Proseguono i lavori relativi alla nuova Stazione AV/AC: attualmente sul lato Pietralata della Stazione si stanno sviluppando le attività di cantiere per realizzare il nuovo atrio, mentre sul lato Nomentano sono in corso i lavori di demolizione dell'attuale fabbricato viaggiatori. I lavori si concluderanno con l'attivazione della nuova stazione AV/AC prevista 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, e quindi ad una nuova

procedura negoziale. L'affidamento definitivo dell'appalto di progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori è intervenuto in data 17 giugno 2009 mentre la consegna delle prestazioni è avvenuta in data 29 luglio 2009.
La tempistica programmata 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.

Fabbricato viaggiatori Stazione Vesuvio Est: - A seguito dell'espletamento del concorso internazionale di progettazione, è stato acquisito il progetto preliminare del fabbricato viaggiatori di stazione. Il programma delle attività allo stato prevede l'ultimazione della progettazione definitiva entro l'anno 2010, dell'*iter* autorizzativo a giugno 2011, dell'attività negoziale dell'appalto integrato con affidamento a maggio 2012 e l'apertura al pubblico della stazione nei primi mesi del 2015.

Stazioni Senza Fumo

Col progetto "*Stazioni Senza Fumo*" nelle stazioni a maggior traffico sono state estese le aree con divieto di fumo ed è stata prevista la creazione di specifiche aree *free smoking* attrezzate con posacenere e l'affissione di cartelli sui divieti. Al fine di contenere il fenomeno delle infrazioni ai divieti di fumo, RFI ha avviato uno specifico servizio di controllo di rispetto dei divieti con applicazione di sanzioni ai trasgressori: tale servizio di controllo e sanzione, avviato a dicembre 2008 nelle stazioni di Milano Centrale, Milano Garibaldi, Rogoredo, Bologna Centrale, Firenze SMN, Roma Termini, Roma Tiburtina e Napoli Centrale, nel 2009 è stato esteso a tutte le stazioni del progetto "*Stazioni Senza Fumo*".
I risultati delle indagini di *Customer Satisfaction* sui livelli di qualità nelle stazioni hanno mostrato l'efficacia delle suddette iniziative.

LA SICUREZZA D'ESERCIZIO FERROVIARIO

Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF)

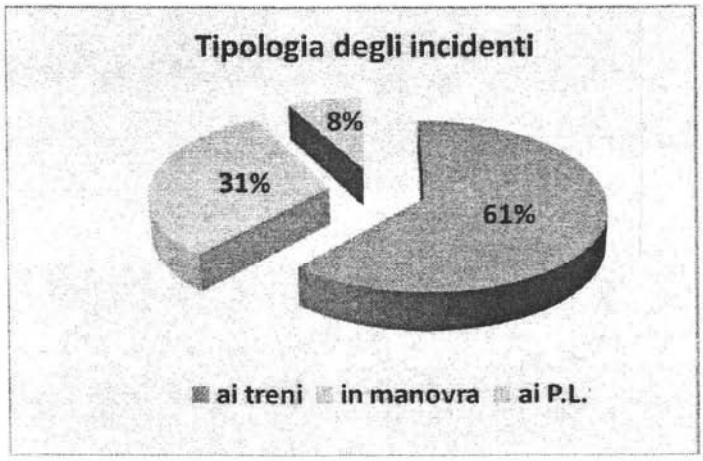
Come già indicato nel bilancio 2007 con l'art.4 del D.Lgs. n. 162 del 10 agosto 2007 recante "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51//CE relative allo sviluppo delle ferrovie comunitarie" è stata istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.
Al fine di consentire all'Agenzia 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 ampiamente descritto nell'apposito paragrafo della Relazione sulla gestione nel Bilancio 2008 a cui si fa rimando.
È stato sottoscritto in data 22 dicembre 2009 il Verbale n. 2, con entrata in vigore il primo gennaio 2010, in attuazione della Convenzione del 21 maggio 2008, tra la stessa ANSF e Ferrovie dello Stato S.p.A. che trasferisce all'Agenzia le restanti attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione attualmente in capo al Gestore Infrastruttura non trasferite con il precedente Verbale n. 1 del 6 giugno 2008.
In riferimento agli *audit* effettuati dall'ANSF nel giugno 2009 sull'attivazione/modifica di nuovi sistemi/sottosistemi/impianti e nell'ottobre 2009 sui trasporti di merci pericolose,

sono state coordinate rispettivamente le attività di definizione delle azioni di miglioramento e le attività di preparazione della verifica.

L'andamento della sicurezza nel 2009

I livelli di sicurezza registrati nel 2009 risultano nettamente più alti rispetto a quelli misurati nel 2008. La sicurezza nell'esercizio ferroviario viene misurata utilizzando il *Coefficiente Internazionale di Incidentalità*, i cui dettagli sono illustrati nel medesimo punto della Relazione sulla Gestione del Bilancio dell'esercizio 2006 a cui si fa rimando. Nel corso del 2009 sono stati registrati 13 incidenti "Tipici" UIC rispetto ai 19 registrati nel corso del 2008; 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 4 su un totale di 13 (nel corso del 2008 sono stati 7 su un totale di 19).
Più in particolare la Banca Dati Sicurezza (BDS) ha registrato nel corso del 2009:

- 8 incidenti Tipici UIC ai treni contro i 12 del 2008;
- 4 incidenti Tipici UIC in manovra contro 3 del 2008;
- 1 incidente Tipico UIC ai Passaggi a livello contro i 4 del 2008.



Relativamente agli incidenti "Atipici" che, sostanzialmente, rilevano il numero di investimenti di persone e la caduta di viaggiatori dai treni in movimento, il 2009 ha registrato 77 incidenti contro gli 85 del 2008.

QUALITA' E SICUREZZA

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

Nel 2009 l'ente di certificazione TUV Italia ha svolto le verifiche relative al rinnovo triennale delle certificazioni, condotte in riferimento alle norme ISO 9001, BS OHSAS 18001 ed ISO 14001, concludendo le attività con esito positivo e deliberando il rinnovo delle certificazioni del SIGS.

Per ogni ulteriore approfondimento sul SIGS si rinvia a quanto descritto in apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione del Bilancio 2007.

Attività di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria

Sono proseguite nell'anno 2009 le attività previste dalla legislazione vigente per quanto attiene al miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori (D.Lgs n. 626/94 e s.m.i) e dal più recente Testo Unico in materia di salute e sicurezza dei luoghi di lavoro (D.Lgs. n. 81/08).

Dal punto di vista normativo si evidenzia che nel 2009 non è intervenuto alcun aggiornamento e pertanto per ogni ulteriore approfondimento si rinvia a quanto descritto in apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione del Bilancio 2008.

PATRIMONIO

Generalità

Nel corso del 2009 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.

Le azioni generali di razionalizzazione del portafoglio immobiliare di RFI hanno condotto, nel 2009, alla stipula di diversi Atti di scissione che si aggiungono a quelli già attuati in passato, in particolare da FS Logistica a favore di RFI per una retrocessione di alcune porzioni di compendi, e da RFI a favore di Trenitalia per il trasferimento a questa di n° 11 officine e di n. 20 porzioni di compendi, quest'ultimo conseguente anche alle attività derivanti dall'applicazione del D.Lgs n. 188/2003.

Inoltre si è proceduto con il trasferimento da TAV ad RFI, attraverso appositi Atti di scissione, del patrimonio costituito dalle nuove infrastrutture relative alle linee AV/AC,

assieme alle verifiche dei contratti e di specifici adempimenti oggetto di Accordi Procedimentali già stipulati da TAV con Enti Locali nel periodo di realizzazione.

Attività catastale

Nel corso del 2009 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, per i cui dettagli si rimanda ad analogo paragrafo della Relazione sulla Gestione del Bilancio 2008.
Nel 2009 Ferservizi ha sostanzialmente completato l'attività relativa ai complessi di stazione che presentano caratteristiche rilevanti ai fini ICI, restano da riaccatastare 786 stazioni su un totale di 2.581, con una percentuale di accatastamento pari al 70%.

Energia elettrica

A seguito dei positivi risultati gestionali conseguiti nel 2008, anno in cui RFI aveva per la prima volta fatto ricorso al mercato libero per l'acquisto dell'energia elettrica occorrente per la trazione ferroviaria, nel 2009 la scelta di approvvigionarsi direttamente sulla borsa elettrica è stata estesa anche alla maggior parte dell'energia destinata agli impianti fissi, così che la quasi totalità del fabbisogno elettrico è stata acquistata a condizioni strettamente connesse con le dinamiche di mercato.
Tale scelta, che ha peraltro comportato l'adozione di procedure e strumenti gestionali fortemente innovativi, unitamente all'efficace difesa del "regime tariffario speciale" vigente per le forniture di energia elettrica all'infrastruttura ferroviaria, ha determinato un significativo contenimento dei costi. Nell'esercizio 2009 è stato realizzato un risparmio di circa 25 milioni di euro rispetto alle condizioni praticate ai clienti che non hanno scelto di accedere al mercato libero, con vantaggio sia per l'economia del sistema ferroviario, sia per il sistema elettrico nazionale (che sostiene gli oneri derivanti dal "regime tariffario speciale").
Ulteriori razionalizzazioni potranno inoltre essere conseguite con la soluzione di alcune criticità tuttora presenti e per le quali si è attivamente operato con l'Autorità di regolazione del settore elettrico anche per dare compiuta definizione al quadro normativo al fine di chiudere alcuni contenziosi avviati negli anni precedenti e dare certezze regolamentari al complesso delle attività inerenti all'approvvigionamento elettrico ed alle modalità applicative del "regime tariffario speciale".
In ambito organizzativo si è operato per l'implementazione dei sistemi e per l'ottimizzazione delle procedure. Infatti la crescente complessità delle norme, l'ampliamento delle forniture collocate sul mercato libero, l'intensificarsi dei rapporti con gli operatori del mercato (Gestore dei Servizi Energetici, Terna, Distributori e Cassa Conguaglio) e la necessità del crescente coinvolgimento delle strutture societarie interessate a vario titolo all'approvvigionamento elettrico, richiedono la costante verifica operativa delle procedure già attivate nonché l'implementazione delle attività e dell'organizzazione del Sistema Centralizzato Elaborazione Dati Energetici (SCEDE), nel quale vengono inseriti ed elaborati tutti i dati dei consumi elettrici della rete per definire i profili di carico, le previsioni per la borsa elettrica e l'acquisizione dei dati forniti dagli operatori del mercato.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Generalità

Il volume di spesa consuntivato per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2009 è stato pari a circa 25,38 milioni di euro, registrando solo una lieve flessione rispetto all'anno precedente.
Si riporta, di seguito, una tabella che evidenzia l'ammontare della spesa nel 2009 (confrontata con l'anno precedente) per investimenti in attività di ricerca e sviluppo in milioni di euro, ripartita tra i principali settori di intervento:

Importi in milioni di Euro

Ricerca e Sviluppo	Anno 2009	Anno 2008
Tecnologie per la Sicurezza	16,03	17,22
Diagnostica Innovativa	8,18	10,13
Studi e Sperimentazione nuovi componenti e sistemi	1,17	1,62
TOTALE	25,38	28,97

Nella suddetta tabella si evidenzia come circa il 63% della spesa è rivolto ad attività relative alle Tecnologie per la Sicurezza ed il 32% circa alla diagnostica Innovativa per il controllo dell'efficienza della rete.

Istituto Sperimentale

L'Istituto Sperimentale ha sviluppato le attività di prove, verifiche, misure e sperimentazioni, sia nei laboratori della sede di Via Portonaccio 175 in Roma e del nascente sito pilota AV sulla Roma-Napoli, sia nei laboratori di campo e sui treni prova per l'attivazione del sistema AC/AV. In particolare:

- si sono estese le attività in sede, attraverso la realizzazione di nuovi laboratori e di nuove aree di prove e misure, che si stanno continuamente sviluppando;
- si sono potenziate le attività connesse all'impiego delle nuove tecnologie, con l'attrezzaggio di appositi laboratori, che permettono la simulazione, lo sviluppo e la riconfigurazione dei sistemi tecnologici di comando - controllo della circolazione per l'AC/AV;
- si è esteso il numero delle prove certificate, migliorando gli standard di qualità riconosciuti ufficialmente dagli enti di certificazione Sinal e SIT;
- si è fornito un contribuito determinante alla messa in esercizio di nuove linee e nuovi impianti, con particolare riguardo agli impianti e alle infrastrutture della nuova tratta AC/AV Bologna Firenze e delle sub-tratte Novara-Milano e Gricignano-Napoli; sono incrementate le attività di monitoraggio, verifica e sperimentazione con i treni sperimentali ETR 500 Y1 e Y2;
- si è proseguito nella realizzazione del sito pilota AC/AV al km 91 della Roma – Napoli.

Sviluppo del Sistema Qualità

Notevole è stato lo sviluppo del sistema qualità delle attività dell'Istituto, che è stato oggetto di importanti riconoscimenti ottenuti nel campo dell'Accreditamento, con:

- l'estensione dell'accreditamento per n. 5 prove, che porta a n. 43 le prove accreditate SINAL;
- lo sviluppo delle attività connesse con l'accreditamento SIT per la taratura di macchine di prova materiali nei confronti della grandezza "forza";
- lo sviluppo di procedure interne per l'esecuzione in qualità delle prove da certificare.

Attivazione delle linee AC/AV e gestione dei treni prova

I treni sperimentali ETR 500 Y1 ed Y2 sono stati pressoché costantemente impegnati nelle attività propedeutiche all'attivazione della tratta AC/AV Bologna-Firenze e delle sub-tratte Novara-Milano e Gricignano-Napoli. Le molteplici corse prova per la verifica di funzionalità dei sottosistemi strutturali dell'infrastruttura, dell'energia e del comando, controllo e segnalamento sono state eseguite utilizzando tali treni, anche in periodo notturno e festivo.

L'ETR Y1 ha eseguito le corse di salita di velocità fino a 330 km/h per la certificazione di interoperabilità dell'armamento (con la verifica della qualità dell'interazione ruota - rotaia) e della linea di contatto (con la verifica della qualità dell'interazione pantografo - catenaria) su tutte le tratte e sub-tratte sopra citate.

Lo stesso treno, in una corsa prova del 3 febbraio u.s., ha inoltre raggiunto i 362 km/h, all'interno delle lunghe gallerie dell'Appennino, fissando con il nuovo record per le ferrovie italiane anche un valore di rilevanza mondiale per le velocità mai raggiunte in galleria.

Attività di normazione e verifica

Norme e istruzioni per l'esercizio degli impianti a 25 kV

Per l'attivazione delle varie tratte e sub-tratte AC/AV, sono state elaborate le istruzioni particolari per esercizio per gli impianti a 25 kV e sono state emesse apposite procedure per la gestione degli impianti delle tratte Bologna-Firenze, Torino-Milano e Roma-Napoli.

Commissioni di Verifica Tecnica

L'Istituto Sperimentale ha contribuito in maniera determinante, sia con propri esperti sia con importanti risorse strumentali, alle attività delle Commissioni di Verifica Tecnica delle infrastrutture e degli impianti realizzati sulle citate tratte AC/AV. Attraverso i lavori della CVT del Settore Energia e delle relative sotto-applicazioni si sono in particolare verificati gli impianti a 25 kV delle nuove tratte AC/AV e definite le non conformità e le anomalie da rimuovere e i completamenti da eseguire, fino al rilascio dei verbali finali necessari per le attivazioni al pre-esercizio e all'esercizio commerciale.

Attività del settore condotta

Le attività del settore condotta hanno riguardato:

- l'attivazione delle nuove tratte AC/AV, con la condotta dei treni prova Y1 e Y2, per l'esecuzione di corse fino a 330 km/h, necessarie a testare e certificare la funzionalità dei vari sottosistemi ferroviari;
- il monitoraggio della rete convenzionale con il treno diagnostico Archimede, con la condotta dello stesso in tutte le corse programmate per il rilievo dello stato

dell'infrastruttura e degli impianti. Nel contempo si sono soddisfatte tutte le richieste specifiche per la condotta di altri mezzi di monitoraggio e diagnostica di RFI nonché quelle per i trasferimenti;

- l'omologazione di rotabili, assicurando il supporto, sia per la scelta delle linee da percorrere e per la richiesta delle tracce orarie, sia per la condotta o l'accompagnamento del materiale rotabile da omologare, su richiesta dell'ANSF;
- la formazione e il mantenimento delle competenze del personale di condotta di RFI e di terzi, per esigenze interne e su richiesta specifica e/o su indicazione dell'ANSF;
- le inchieste e gli accertamenti, a seguito di inconvenienti di esercizio con il coinvolgimento di materiale rotabile, per conto di RFI e su richiesta di ANSF;
- le ispezioni ai raccordi ferroviari, insieme agli esperti della verifica.

Attività del settore verifica

Le attività del settore verifica hanno riguardato:

- l'attivazione delle nuove tratte AC/AV, coordinando la circolazione dei treni prova Y1 e Y2, con la richiesta di tracce orarie anche per i numerosi trasferimenti sulla rete convenzionale e verso le Officine di Trenitalia, e concorrendo alla gestione dei sistemi diagnostici di bordo;
- le prove e sperimentazioni, assicurando il supporto ai Referenti di Progetto e alle Strutture interessate per prove, misure e sperimentazioni connesse con la programmazione di attività in esercizio che prevedessero corse di treni sperimentali e diagnostici e di rotabili diversamente equipaggiati;
- la formazione erogata e acquisita con esperti dell'Istituto che hanno condotto la formazione ai referenti dei Nuclei Territoriali in materia di trasporto di merci pericolose;
- le inchieste e gli accertamenti, a seguito di inconvenienti di esercizio con il coinvolgimento di materiale rotabile, per conto di RFI e su richiesta di ANSF.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra le Società del Gruppo e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne.
Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il nuovo Piano Industriale 2007-2011 del Gruppo Ferrovie dello Stato, è in atto una più razionale allocazione degli *asset* e delle risorse all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società nel proprio *core business*, migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle società del Gruppo affidando detta attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie e le economie di scala infragruppo.
Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

Nel seguito sono rappresentati, in una tabella di sintesi, i principali rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con controllanti ed altre imprese consociate.
Sono anche evidenziati i rapporti con la società che esercita l'attività di direzione e coordinamento.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
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 per affitti aree e locali per la gestione dei terminali	Prestazioni Diverse
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".	
Imprese collegate		
Italcertifer S.c.p.A.		Realizzazione di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari
LTF S.a.s.	Progettazione, studi, ricognizioni linea Torino-Lione	
Quadrante Europa S.p.A.	Gerstione 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.	
Controllanti		
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.
Altre imprese consociate		
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.EL.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. (b)	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 accessori alla circolazione; i servizi appaltati di pulizia; i servizi di manovra; le prestazioni sanitarie; la gestione dei terminali merci; le locazioni immobili e le prestazioni istituto sperimentale; lavori in conto terzi; pubblicazioni di servizio e spazi pubblicitari.	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.
Collegate di controllate		
BBT SpA	Commerciali e diversi: per rimborso personale distaccato	
Collegate di Gruppo		
TSF		Commerciali e diversi: per servizi di outsourcing
Padova Container Service Srl		Commerciali e diversi: per servizi di manovra
Porta Sud	Commerciali e diversi: per rimborso cariche sociali	
Viaggi Marozzi Srl	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	
Ferrovie Nord Milano	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	
Pol Rail Italia		Commerciali e diversi: per instradamento

		carrozza Talete
F.N.M. Autoservizi SpA	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	
Altre parti correlate		
Gruppo CDDPP	Commerciali e diversi: per locazioni fabbricati verso Poste Italiane e energia AT nuovo regime approv.to verso la società Terna	Commerciali e diversi: per spese postali verso Poste Italiane e energia elettrica per la trazione dei treni verso la società Terna
Gruppo ENEL	Commerciali e diversi: per canoni di locazione e attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per utenze (acqua, energia, gas)
Gruppo ENI	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per utenze gas e combustibile
Gruppo Equitalia		Commerciali e diversi: per imposte e tasse
Gruppo Finmeccanica	Commerciali e diversi: per affitti di terreni e attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per manutenzione linea
Gruppo Fintecna	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: acquisti materie e materiali
Gruppo GSE	Commerciali e diversi: per energia AT nuovo regime approvv.to	Commerciali e diversi: per energia elettr. per la trazione dei treni, illuminazione e forza motrice e utenze elettriche
Gruppo Invitalia	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	
Gruppo Ist. Pol. Zecca Stato		Commerciali e diversi: per acquisto spazi avvisi legali e per pubblicità su stampa
Gruppo RAI	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per abbon.ti giornali, riviste e pubblic.
Gruppo SOGIN	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	
Gruppo Anas	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali e lavori in conto terzi.	Commerciali e diversi: per affitti e spese accessorie di locali
Enav SpA	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	

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

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

Rapporti commerciali e diversi

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2009				2009	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate	**467.466**	**48.839**	**136.134**	-	**672**	**47.393**
TAV SpA	466.400	48.596	136.134		461	46.465
Nord Est Terminal SpA	112	1			1	195
Terminali Italia	954	242			210	733
Tiburtina Svipuppo Immobiliare SpA					-	-
Tunnel Ferroviario del Brennero					-	-
Imprese collegate	**1.312**	**17.616**	**1.716**	-	**5.413**	**452**
Italcertifer ScpA	236	5.907	1.716		4.292	407
LTF Sas	505	11.210			12	-

Quadrante Europa SpA	13				-	13
Network Terminali Siciliani SpA	8				-	8
FS Formazione	2	260			619	12
Terminal Tremestieri Srl	548	239			490	12
					-	-
Controllanti	**1.615.843**	**17.080**	**83.200**	-	**34.100**	**2.684**
Ferrovie dello Stato SpA	1.615.843	17.080	83.200		34.100	2.684
Altre imprese consociate	**762.910**	**329.995**	**81.772**	-	**212.368**	**1.177.991**
Ferservizi SpA	3.222	23.236	222		73.893	1.590
Italcontainer SpA	3	1			9	12
Fs Logistica	517	2.225	48.240		1.684	448
Serfer Srl	5.331	1.643	9		2.022	2.629
Grandi Stazioni SpA	11.851	21.013	2.529		52.940	35.333
Cento Stazioni SpA	4.350	11.575	1.960		27.741	15.040
Fercredit SpA	15	137.919			76	3
Italferr SpA	816	60.481			5.180	602
Metropark SpA	1.125	21	30		31	86
Sogin Srl	91	18			44	-
Sita SpA	219	110			550	201
Cemat SpA	1.846	1.390			584	2.210
SGT SpA	478				-	6
Trenitalia SpA	727.455	69.277	28.782		47.340	1.112.136
Ferport Srl	27				-	12
Ferport Napoli Srl					-	3
Tx Ligostik	315				-	128
Tevere Tpl	19				-	35
Italia Logistica	452				1	89
FS Sistemi Urbani Srl	298	1.086			238	300
SELF SpA	4.480				35	7.128
					-	-
Collegate di controllate	**120**	**-**	**-**	**-**	**11**	**638**
BBT SpA	120	-			11	638
Collegate di Gruppo	**54**	**46.235**	**-**	**-**	**31.938**	**61**
TSF	17	45.732			30.675	38
Padova Container Service Srl		503			1.236	-
Porta Sud	25				-	-
Viaggi Marozzi Srl	7				-	19
Eurogateway Srl					7	-

Artesia	3				-	-
Ferrovie Nord Milano	1				-	1
Pol Rail Italia					20	-
F.N.M. Autoservizi SpA	2			-		3
Altre parti correlate	**14.605**	**55.454**	**-**	**-**	**529.023**	**20.529**
Gruppo CDDPP	2.088	45			46.334	10.169
Gruppo ENEL	5.033	22.831			61.729	3.722
Gruppo ENI	1.341	5.115			6.419	2.177
Gruppo Equitalia		149			-	-
Gruppo Finmeccanica	110	24.886			44.995	163
Gruppo Fintecna		122			89	60
Gruppo GSE	2.014	453			369.330	3.295
Gruppo Invitalia	72				-	26
Gruppo Ist. Pol. Zecca Stato		54			93	-
Gruppo RAI	5	5			1	-
Gruppo SACE		2			-	-
Gruppo SOGIN	2				-	1
Gruppo Anas	3.569	1.790			28	176
Enav SpA	371				5	740
EUR SpA		2				
TOTALE	**2.862.311**	**515.219**	**302.822**	**-**	**813.524**	**1.249.747**

Rapporti finanziari

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2009		2009	
	Imm.ni Finanz.	Crediti	Oneri	Proventi
Imprese controllate	**1.699.805**	**-**	**-**	**-**
TAV SpA	1.699.805			
Controllanti	**-**	**564.272**	**401**	**23.384**
Ferrovie dello Stato SpA		564.272	401	23.384
TOTALE	**1.699.805**	**564.272**	**401**	**23.384**

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

TAV S.P.A. (100%)

TAV ha come scopo la progettazione e costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità. Lo sfruttamento economico 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 2009, che si è chiuso con un risultato di pareggio in coerenza con lo scopo sociale della società, può considerarsi caratterizzato dai seguenti elementi.

Il progetto Alta Velocità/Alta Capacità – in coerenza con quanto a suo tempo stabilito dalla Convenzione del 9 dicembre 2003 tra RFI e TAV (e successive modifiche) – ha registrato nel corso dell'ultimo esercizio il suo sostanziale completamento e TAV ha conseguito, quindi, il suo obiettivo istituzionale concernente l'attivazione delle linee Alta Velocità/Alta Capacità ad essa affidate.

Alla luce di quanto sopra, in coerenza con gli indirizzi e le logiche di efficientamento economico ed organizzativo dettati dalla capogruppo Ferrovie dello Stato, è da ritenersi ormai non più differibile l'integrazione delle strutture societarie di RFI e TAV.

Tale integrazione, su indicazione dei Consigli di Amministrazione della Capogruppo e di RFI, dovrà realizzarsi mediante una operazione di fusione per incorporazione di TAV in RFI.

Pertanto le società RFI e TAV avvieranno, in tempi rapidi, ed in accordo con Ferrovie dello Stato, secondo le procedure di Gruppo, la predisposizione del progetto di fusione nonché l'identificazione della migliore soluzione organizzativa in RFI per consentire il completamento delle attività che verrebbero acquisite per effetto dell'operazione citata, al fine di ottimizzare l'utilizzo nell'ambito della stessa RFI delle competenze e delle risorse di TAV.

Il progetto di fusione verrà presentato entro l'estate ai Consigli di Amministrazione di RFI e TAV per le relative determinazioni al fine di completare l'operazione non oltre il 2010, e prevedendone la retrodatazione degli effetti contabili e fiscali a far data dal 1° gennaio 2010 ai sensi dell'art. 2501- ter del codice civile.

Fatti di maggior rilievo

- Come ampiamente descritto nei principali eventi dell'anno, il 1° di gennaio è divenuta efficace, a favore di RFI, la scissione del ramo di azienda denominato "Tratta AV/AC Milano – Bologna lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2°", che ha comportato una riduzione del capitale sociale di Euro 673.779.638 e della riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale di Euro 130.385.929, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 24 dicembre 2008;

- Nel mese di marzo è iniziato il rimborso delle *tranche* relative al finanziamento stipulato dalla Capogruppo con la Riunione Temporanea di Concorrenti composta da Cassa Depositi e Prestiti S.p.A e Dexia Crediop S.p.A ed utilizzato dalla Società per 603 milioni di euro. Il rimborso è avvenuto in quattro *tranche* - mediante le anticipazioni di cassa concesse dalla Controllante RFI - e si è concluso nel mese di

dicembre;

- In data 9 settembre è stata rinegoziata con la Capogruppo la linea di credito intercompany fino ad un ammontare massimo 400 milioni di euro per far fronte al fabbisogno finanziario originato dagli investimenti e dall'IVA maturata sugli stessi;
- come ampiamente descritto nei principali eventi dell'anno il 22 dicembre 2009 è stato stipulato l'atto di scissione parziale a favore di RFI, assegnando ad essa i rami di azienda denominati "Tratta Bologna – Firenze", "Tratta Torino – Milano, sub-tratta Novara – Milano" e "Tratta Roma – Napoli, 2° lotto funzionale". Il valore del patrimonio netto assegnato a RFI è pari ad € 1.462.909.203 rappresentato interamente da capitale sociale;
- come ampiamente descritto nei principali eventi dell'anno il 30 dicembre è divenuta efficace, a favore di RFI, la scissione del ramo di azienda denominato "tratte ferroviarie AV/AC Milano – Verona, Verona – Padova e Milano – Genova, terzo valico dei Giovi, costituenti il cosiddetto Asse Orizzontale", che ha comportato una riduzione del capitale sociale di euro 480.946.810, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 22 dicembre 2009;
- come ampiamente descritto nei principali eventi dell'anno il 31 dicembre è divenuta efficace, a favore di RFI, la scissione della parte del patrimonio costituito da immobili della tratta Milano-Bologna 1° e 3° lotto funzionale e dagli oneri economici accessori alla medesima. Tale scissione ha comportato una riduzione del capitale sociale di euro 1.652.386, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 22 dicembre 2009;
- nel corso dell'esercizio sono stati incassati crediti IVA per complessivi (capitale ed interessi) euro 370 milioni, nonché crediti per imposte dirette dell'esercizio 1994 per circa euro 3,3 milioni comprensivo della quota interessi.

Da quanto sopra emerge che il progetto Alta Velocità/Alta Capacità ha registrato nel corso dell'ultimo esercizio il suo sostanziale completamento. La Società TAV ha quindi conseguito il suo obiettivo istituzionale di attivare le linee Alta Velocità/Alta Capacità ad essa affidate.

Complessivamente il valore delle opere realizzate per la costruzione dell'infrastruttura Alta Velocità/Alta Capacità - includendo quelle già trasferite a RFI (pari a circa 15 miliardi di euro) - ha superato a fine 2009 i 26 miliardi di euro. Il valore delle opere realizzate durante l'anno si è ridotto rispetto ai livelli degli esercizi precedenti a seguito dell'ormai sostanziale completamento del progetto Alta Capacità/Alta Velocità e si è attestato su circa 700 milioni di euro.

Evoluzione del contenzioso arbitrale

Come già esposto ampiamente nelle relazioni ai bilanci dei precedenti esercizi, si rammenta che sono tuttora in corso alcuni contenziosi arbitrali attinenti ad alcune tratte di seguito elencate.

Tratta Milano-Verona

La procedura arbitrale, attivata dal *General Contractor* CEPAV DUE/ENI nell'esercizio 2000, riguarda la richiesta di CEPAV DUE avente ad oggetto il riconoscimento dei maggiori oneri e dei danni subiti per effetto dell'anomalo prolungamento del rapporto contrattuale ritenuto imputabile a presunte inadempienze di TAV.

Rispetto a quanto riportato nella relazione al Bilancio dell'esercizio precedente si segnalano i seguenti significativi sviluppi.

Si sono tenute alcune udienze a seguito delle quali il Collegio arbitrale ha disposto ulteriore consulenza tecnica d'ufficio, nominando un nuovo CTU e fissando termine al 30 settembre 2009 (poi prorogato al 19 ottobre 2009) per il deposito della Relazione dello stesso.

In data 19 ottobre 2009 il CTU ha trasmesso al Collegio arbitrale la propria relazione.

In data 25 novembre 2009 sono state depositate le memorie conclusionali ed in data 10 dicembre 2009 le relative repliche.

In data 15 dicembre 2009 si è tenuta l'udienza di discussione nell'ambito della quale il CTU ha depositato una memoria di precisazione in merito ai rilievi sollevati dalle parti in ordine alla propria relazione; in esito a tale udienza il Collegio arbitrale si è riservato di decidere.

Con lodo emesso in data 18 febbraio 2010, il Collegio arbitrale ha dichiarato TAV obbligata a pagare al Consorzio Cepav Due la somma di euro 44.176.787,00, oltre accessori, a titolo di corrispettivo delle prestazioni progettuali oggetto di causa, inclusi i relativi oneri, nonché la somma di euro 1.115.000,00, oltre accessori, a titolo di risarcimento del danno, compensando tra le parti le spese del giudizio e ponendo solidalmente a carico delle parti medesime gli onorari e le spese a favore degli arbitri e dei consulenti tecnici.

Considerato che, ai sensi dell'art. 12 del Decreto Legge 112/2008 convertito nella Legge 133/2008, RFI è subentrata a TAV nella Convenzione stipulata in data 15 ottobre 1991 con il Consorzio Cepav Due/ENI, il suddetto lodo arbitrale ex art. 111 c.p.c. spiega effetti anche nei confronti di RFI ed è impugnabile anche dalla medesima RFI.

Allo stato, ferma restando la già proposta impugnazione del lodo parziale in data 4 gennaio 2007, oggetto di giudizio tuttora pendente, sono in corso di definizione con i difensori e di concerto con la Controllante e la Capogruppo le iniziative da intraprendere avverso il lodo arbitrale in questione.

Tratta Milano-Bologna

Il contenzioso arbitrale in essere, attivato dal *General Contractor* CEPAV UNO/ENI nell'esercizio 2006, riguarda la controversia avente per oggetto la richiesta, da parte del *General Contractor*, del riconoscimento dei maggiori tempi di esecuzione dei Lotti in cui è suddivisa l'Opera e di conseguenza la rideterminazione del Termine di Ultimazione Sostanziale (TUS) di ciascuno dei Lotti.

La Società ha respinto tutte le domande formulate dal *General Contractor* e a sua volta ha contestato a CEPAV UNO una serie di inadempimenti contrattuali, chiedendo la condanna all'esatto adempimento e al risarcimento dei danni.

Rispetto a quanto riportato nella relazione al Bilancio dell'esercizio precedente si segnalano i seguenti significativi sviluppi.

In data 30 maggio 2009 il CTU ha depositato una prima relazione.

Successivamente il Collegio arbitrale ha assegnato alle parti termine per il deposito di note

istruttorie sul prosieguo del procedimento, effettuato dalle parti nel mese di giugno 2009.
Nel mese di luglio, con nuova ordinanza, il Collegio arbitrale ha formulato al CTU un quesito integrativo, fissando il termine al 30 aprile 2010 per il deposito della seconda Relazione e disponendo una proroga di ulteriori 180 giorni del termine per l'emissione del lodo definitivo e così fino al 27 dicembre 2011.
Allo stato è in corso la seconda fase della consulenza tecnica d'ufficio i cui termini di completamento sono in via di ridefinizione.
A tal fine il CTU ha chiesto una proroga di tre mesi del termine per il deposito della propria relazione attualmente fissato al 30 aprile 2010.

Inoltre, con istanza congiunta richiesta in data 31 ottobre 2008, TAV ed il Consorzio CEPAV UNO hanno sottoposto al Collegio arbitrale due ulteriori quesiti aventi ad oggetto taluni profili applicativi della clausola di *audit* prevista dall'art. 35 dell'Atto Integrativo TAV-CEPAV UNO/ENI ed attivata da TAV in data 22 aprile 2008 .
Con riferimento a tali quesiti, con Lodo parziale in data 17-23 marzo 2009, il Collegio arbitrale ha nel merito dichiarato che le verifiche previste di cui all'articolo sopra citato, si estendono ai subappalti affidati dal Consorzio, dagli assegnatari o dagli appaltatori.
A seguito del Lodo parziale, in data 27 marzo 2009 TAV ha attivato la procedura di auditing.
Peraltro, a seguito della mancato adempimento da parte del Consorzio dei propri obblighi contrattuali volti a consentire l'espletamento dell'*audit* da parte di TAV e dei soggetti da questa incaricati, ha diffidato e costituito formalmente in mora il Consorzio Cepav. Tale diffida è stata contestata da Cepav Uno.
Con Atto di citazione in data 1 gennaio 2010 Cepav Uno ha impugnato presso la Corte di Appello di Roma il suddetto lodo parziale chiedendo, previa sospensione dell'efficacia del lodo parziale impugnato, che ne venga dichiarata la nullità ex artt. 827 e 828 cpc.

Tratta Bologna-Firenze

La procedura arbitrale, attivata dal *General Contractor* FIAT nell'esercizio 2008 riguarda la controversia avente per oggetto la richiesta, da parte del *General Contractor*, del riconoscimento di maggiori oneri connessi alla realizzazione della tratta AV/AC Bologna-Firenze.
Rispetto a quanto riportato nella relazione al Bilancio dell'esercizio precedente si segnalano i seguenti significativi sviluppi.
Dopo lo scambio di prime memorie e delle relative repliche, in data 7 aprile 2009 si è tenuta l'udienza per l'audizione delle parti, per il tentativo di conciliazione e la trattazione orale della controversia in esito alla quale il Collegio ha assegnato termine sino al 12 maggio 2009 per la presentazione di brevi note di udienza sulle questioni e sugli accertamenti tecnici da sottoporre al Collegio ed ha fissato l'udienza del 19 maggio 2009 per la discussione.
All'esito di tale udienza, nell'ambito della quale le parti hanno ribadito le proprie conclusioni, il Collegio arbitrale si è riservato di pronunciarsi.
Con ordinanza in data 21 luglio 2009, il Collegio arbitrale ha disposto consulenza tecnica d'ufficio formulando taluni quesiti aventi ad oggetto le domande dedotte da FIAT e TAV nelle proprie memorie, nominando il CTU e fissando termine all'11 febbraio 2010 per il

deposito della relazione del CTU. Le operazioni peritali hanno avuto inizio nel mese di ottobre.
I difensori di TAV e FIAT hanno successivamente chiesto al CTU la ridefinizione del calendario dei lavori.
Nel riscontrare tale istanza il CTU ha prorogato il termine per il deposito della prima memoria tecnica che è stata depositata in data 15 gennaio 2010, rimettendo viceversa al Collegio arbitrale le determinazioni in ordine alle ulteriori proroghe oggetto della predetta istanza congiunta.
Con successiva nota a firma congiunta i difensori di TAV e FIAT hanno altresì differito al 17 dicembre 2010 il termine per l'emissione del lodo.
Con ordinanza in data 5 febbraio 2010 il Collegio arbitrale ha prorogato il termine per la pronuncia del lodo al 15 giugno 2011 e all'1 settembre 2010 il termine per il deposito della relazione del CTU e, conseguentemente, il medesimo CTU ha ridefinito i termini per il deposito delle ulteriori memorie tecniche.

Subtratta Novara-Milano
La procedura arbitrale, attivata dal *General Contractor* FIAT nell'esercizio precedente, riguarda la controversia avente per oggetto la richiesta, da parte del *General Contractor*, del riconoscimento di maggiori oneri oggetto delle riserve, nonché il riconoscimento di ulteriori maggiori oneri e danni.
La società ha rigettato tutte le domande formulate dal *General Contractor*, contestando a sua volta a FIAT taluni inadempimenti contrattuali e chiedendo il risarcimento dei conseguenti danni.
Rispetto a quanto riportato nella relazione al Bilancio dell'esercizio precedente si segnalano i seguenti significativi sviluppi.
Dopo lo scambio delle prime memorie, nel marzo del 2009 si è tenuta l'udienza per il tentativo di conciliazione che ha avuto esito negativo Successivamente il Collegio arbitrale ha disposto consulenza tecnica d'ufficio, che è allo stato in corso.
In data 19 marzo 2010 il CTU ha trasmesso la propria relazione.
In data 29 marzo 2010 i difensori di TAV hanno trasmesso al Collegio arbitrale Istanza di rinnovazione delle indagini e di sostituzione del consulente tecnico d'ufficio ai sensi dell'art. 196 cpc.
In data 9 aprile 2010 i difensori di FIAT hanno depositato controdeduzioni alla suddetta istanza TAV.
Il termine per l'emissione del lodo è stato fissato al 30 novembre 2010.

Si segnala inoltre che, sempre nel corso dell'esercizio precedente, il *General Contractor* FIAT ha notificato a TAV ulteriore domanda di arbitrato, con cui ha chiesto il riconoscimento di maggiori oneri oggetto di una specifica riserva avanzata nell'ambito dell'esecuzione della subtratta AV/AC Novara-Milano, ed a fronte della quale TAV ha a sua volta notificato a FIAT Atto di risposta rigettando le domande di FIAT e contestando a sua volta al medesimo *General Contractor* taluni inadempimenti contrattuali e chiedendo il risarcimento dei conseguenti danni.
Rispetto a quanto riportato nella relazione al Bilancio dell'esercizio precedente si segnalano i

seguenti significativi sviluppi.
Nel corso dell'esercizio 2009 ha avuto luogo l'udienza di costituzione del Collegio arbitrale e le parti hanno depositato le prime memorie. Inoltre, nell'udienza dell'19 novembre 2009, è stato esperito con esito negativo il tentativo di conciliazione.
Nel mese di gennaio 2010 il Collegio arbitrale ha disposto consulenza tecnica d'ufficio, designando il CTU, il quale - a seguito di oggettiva impossibilità ad espletare l'incarico conferito – è stato revocato e sostituito.
Il termine per il deposito della Relazione del CTU è fissato al 12 giugno 2010.
Il termine per l'emissione del lodo è stato fissato a fine giugno 2010.

Tratta Roma-Napoli.
La procedura arbitrale, attivata dal *General Contractor* FIAT nell'esercizio precedente, riguarda la controversia avente per oggetto la richiesta, da parte del *General Contractor,* del riconoscimento di maggiori oneri connessi alla realizzazione della Tratta AV/AC Roma-Napoli (I e II Lotto Funzionale) nonché la proroga del Termine di Ultimazione Sostanziale del II Lotto Funzionale.
La società ha rigettato tutte le domande formulate dal *General Contractor*, contestando a sua volta a FIAT taluni inadempimenti contrattuali e chiedendo il risarcimento dei conseguenti danni.
Rispetto a quanto riportato nella relazione al Bilancio dell'esercizio precedente si segnalano i seguenti significativi sviluppi.

Dopo lo scambio di prime memorie e delle relative repliche in data 15 e 16 aprile 2009 si è tenuta l'udienza per lo svolgimento del tentativo di conciliazione e per l'approfondimento di specifiche tematiche contrattuali e processuali indicate dal Collegio arbitrale nell'ordinanza di fissazione dell'udienza stessa.
In tale sede il Collegio arbitrale si è dichiarato disponibile a formulare un'ipotesi conciliativa della controversia ed a tal fine ha chiesto di acquisire in data 28 aprile 2009, una proposta transattiva.
All'esito dell'udienza il Consorzio ha confermato la richiesta di lodo parziale sulle domande già formulate nelle proprie memorie e la difesa di TAV ha chiesto termini per precisare i propri quesiti in ordine a tale richiesta, nonché per deposito di documenti e memoria.
Con Ordinanza in data 16 aprile 2009, il Collegio arbitrale ha sciolto la riserva sulle predette richieste della difesa di TAV, assegnando termini per il deposito di documenti e memorie.
In data 28 aprile 2009 le parti hanno provveduto al deposito della predetta proposta transattiva in busta chiusa.
In ragione dell'impedimento di uno degli arbitri, il Collegio arbitrale ha chiesto alle parti proroga al 15 giugno 2010 del termine per l'emissione del lodo. Tale proroga è stata rilasciata dalle parti.

Come già ampiamente rappresentato nel Bilancio 2008, i *General Contractor* CEPAV DUE, IRICAV DUE e COCIV hanno contestato la legittimità e l'applicazione della previsione legislativa recata dall'articolo 12 del decreto legge 7/2007 convertito con la legge n.40 del 2 aprile 2007 ed hanno altresì promosso giudizi arbitrali di contestazione di inadempimenti di

TAV e di conseguente risarcimento dei danni. La Società si è costituita negli arbitrati asserendo l'intervenuto scioglimento *ex lege* delle Convenzioni, respingendo gli addebiti ad essa attribuiti dai *General Contractor* ed, a sua volta, contestando inadempimenti dei medesimi *General Contractor.*

I relativi Collegi arbitrali si sono costituiti nel corso del 2007. Dopo lo scambio delle prime memorie e delle relative repliche si sono tenute alcune udienze di trattazione nell'ambito delle quali i Collegi arbitrali hanno fissato i termini per il deposito di ulteriori memorie e/o note nonché le date per lo svolgimento di ulteriori udienze di trattazione e per lo svolgimento del tentativo di conciliazione per la Milano-Genova.
In data 26 giugno 2008 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112 - Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria, il cui art. 12 (Abrogazione della revoca delle concessioni TAV), convertito in legge con modifiche dalla Legge 6 agosto 2008, n. 133 (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 21.8.2008) prevede, in particolare, quale effetto delle revoche delle concessioni rilasciate a TAV dall'Ente Ferrovie dello Stato relativamente alla tratta Milano-Verona, alla sub-tratta Verona-Padova ed alla linea Milano-Genova e relative interconnessioni, il proseguimento con RFI, senza soluzione di continuità, dei rapporti convenzionali stipulati da TAV con i contraenti generali Consorzi Iricav Due, Cepav Due e COCIV, disponendo altresì che i relativi atti integrativi prevedono la quota di lavori che deve essere affidata dai contraenti generali ai terzi mediante procedura concorsuale conforme alle previsioni delle direttive comunitarie.
La sopravvenuta modifica normativa rileva in parte in relazione agli arbitrati in questione atteso che gli stessi hanno ad oggetto, tra l'altro, la contestazione da parte dei tre *General Contractor* Consorzi Iricav Due, Cepav Due e COCIV della legittimità dello scioglimento delle Convenzioni stipulate dai medesimi *General Contractor* e TAV in forza dell'art. 12 del Decreto Legge 31.1.2007, n. 7 poi convertito nell'art. 13 della Legge 2.4.2007, n. 40 e delle relative conseguenze economiche.
Successivamente i Collegi arbitrali – ad eccezione di quello della Milano-Verona che ha provveduto alla sostituzione del Presidente causa decesso del precedente e che è stato ricostituito nel mese di luglio - hanno preso e dato atto del suddetto sopravvenuto Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112, con particolare riferimento all'art. 12, e, nelle more della sua conversione in legge, hanno assegnato alle parti degli ulteriori termini per il deposito di memorie concernenti l'impatto del suddetto intervento legislativo sulla controversia arbitrale, ed hanno differito le date delle previste udienze di trattazione.
Il Collegio arbitrale per la risoluzione della ulteriore controversia insorta tra TAV ed il Consorzio Cepav Due/ENI, ricostituitosi sotto la nuova presidenza, ha fissato termini per la precisazione delle conclusioni, per il deposito delle memorie conclusionali e delle relative repliche, nonché per udienza di discussione.
Rispetto a quanto riportato nella relazione al Bilancio dell'esercizio precedente si segnalano i seguenti significativi sviluppi.

Quanto all' arbitrato TAV-Cepav Due/ENI, a seguito dello scambio di ulteriori memorie di replica, concernenti altresì l'impatto del suddetto intervento legislativo sulla controversia

arbitrale, delle memorie conclusionali e relative repliche e dello svolgimento di udienze di discussione, il Collegio arbitrale ha comunicato alle parti i quesiti di CTU, con riserva di integrazione, fissando un' udienza all'esito della quale il Collegio arbitrale ha fissato termini per il deposito delle osservazioni sulla formulazione dei quesiti formulati dal Collegio e delle relative repliche e per udienza di trattazione.
Le parti hanno depositato le predette osservazioni, inoltrando peraltro successive istanze congiunte per il differimento dell'udienza di trattazione; il Collegio arbitrale ha accolto tali istanze ed ha da ultimo differito l'udienza al mese di giugno riservandosi di comunicare la nuova data.
Il termine per l'emissione del lodo è fissato al 31 dicembre 2010; è in corso di formalizzazione una proroga di tale termine di circa tre mesi.

Quanto all' arbitrato TAV-Iricav Due/Fintecna a seguito dello scambio di ulteriori memorie di replica, concernenti altresì l'impatto del suddetto intervento legislativo sulla controversia arbitrale, delle memorie conclusionali e relative repliche e dello svolgimento di udienze di discussione, il Collegio arbitrale ha disposto lo svolgimento di una consulenza tecnica d'ufficio, nominando il CTU e fissando il termine per il deposito della relazione del CTU al 30 ottobre 2009, successivamente prorogata al 31 dicembre 2009 su istanza congiunta delle parti.
Le operazioni peritali hanno avuto inizio in data 20 aprile 2009 con la definizione del calendario dei lavori ed in data 5 maggio 2009 si è tenuta un'udienza avente ad oggetto la richiesta di chiarimenti di TAV in ordine ai quesiti di CTU, in esito alla quale il Collegio arbitrale ha apportato talune integrazioni ai quesiti medesimi.
I CCTT di TAV e Iricav Due hanno depositato, in data 21 settembre 2009, la prima memoria tecnica e, in data 16 novembre 2009, le rispettive memorie di replica.
Su istanze congiunte delle parti sono intervenute proroghe dei termini per lo svolgimento dei lavori peritali e per l'emissione del lodo.
Nel mese di gennaio 2010 si è tenuta un'udienza presso il Collegio arbitrale al fine di verificare il grado di evoluzione dei lavori peritali, nonchè la necessità e/o l'opportunità della nomina dei coadiutori del CTU.
Con ordinanza in data 5 febbraio 2010 il Collegio arbitrale ha fissato ulteriore udienza di trattazione ed ha prorogato il termine per il deposito della relazione del CTU al 31 marzo 2010.
Nell'ambito di tale udienza, tenutasi in data 3 marzo 2010, il termine per l'emissione del lodo è stato prorogato al 15 maggio 2011 ed il Collegio arbitrale ha assegnato termini per il deposito di ulteriori note e memorie tecniche prorogando al 30 aprile 2010 il termine per il deposito della relazione di CTU.
Il termine per l'emissione del lodo è fissato al 15 maggio 2011.

Quanto all'arbitrato TAV-COCIV, a seguito dello scambio di ulteriori memorie di replica, concernenti altresì l'impatto del suddetto intervento legislativo sulla controversia arbitrale e dello svolgimento di un'udienza di trattazione, il Collegio arbitrale ha disposto lo svolgimento di una consulenza tecnica d'ufficio, nominando il CTU e fissando il termine per il deposito

della relazione del CTU al 30 settembre 2009.
Le operazioni peritali hanno avuto inizio con la definizione del calendario dei lavori ed i consulenti tecnici di TAV e COCIV hanno provveduto al deposito di una prima memoria tecnica.
Con successive istanze congiunte le parti hanno poi chiesto al Collegio arbitrale la proroga del termine per il deposito della Relazione del CTU, allo stato fissato al 19 ottobre 2010, nonché la proroga dei termini per il deposito delle ulteriori memorie tecniche allo stato fissate al 30 aprile 2010 ed al 21 giugno 2010.
In data 18 febbraio 2010si è tenuta un'udienza di trattazione con la presenza del CTU.
Il termine per il deposito del lodo è fissato al 23 marzo 2012.

L'insieme delle norme sopra menzionato ha inteso ridefinire le modalità di affidamento delle opere in oggetto, nonché le priorità di realizzazione rispetto ai limiti della finanza pubblica e degli obblighi di equilibrio economico e finanziario del gestore dell'Infrastruttura. Tuttavia non è possibile escludere che dall'esito delle complesse vicende descritte possano derivare per TAV degli esborsi la cui magnitudine non è attualmente stimabile. A tale proposito, oltre a rammentare che TAV è società di scopo i cui costi sono interamente riconosciuti da RFI nel momento del trasferimento delle infrastrutture realizzate, si rileva che, ai sensi dell'art. 111 del codice di procedura civile, la successione di RFI a TAV nelle convenzioni con i *General Contractors* rileva anche per le fattispecie in corso sopra descritte; i tre arbitrati stanno proseguendo tra i *General Contractors* e TAV, ma i relativi lodi, così come già il sopra citato lodo del 1° arbitrato TAV-Cepav Due/ENI, spiegheranno effetti anche nei confronti di RFI e saranno anche da quest'ultima impugnabili.

Con riferimento agli arbitrati connessi con la tratta Milano – Verona ed a quelli relativi al 3° Valico dei Giovi, si richiama quanto già rappresentato nella presente Relazione con riferimento ai Rapporti con lo Stato, per segnalare che la tratta Treviglio- Brescia, che rappresenta un lotto funzionale delle tratta Milano-Verona ed il 3° Valico dei Giovi ricadono nell'ambito di applicazione delle previsioni della legge Finanziaria 2010, recata dall'articolo 2 commi 232-234. Tale norma introduce una nuova modalità di finanziamento "per *tranches*" (c.d. lotti costruttivi) per specifici progetti, tra cui quelli citati come indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la nota del 3 febbraio 2010. Con la stessa nota il Ministero informava dell'esito delle delibere CIPE susseguitesi nel corso dell'anno 2009 con particolare riguardo alle risorse dal CIPE stanziate per l'avvio dei due progetti citati. Tra le condizioni poste dalla norma al CIPE per autorizzare tale modalità di finanziamento su specifici progetti, il punto c) del comma 232 stabilisce che il contraente generale o l'affidatario dei lavori deve assumere l'impegno di rinunciare a qualunque pretesa risarcitoria, eventualmente sorta in relazione alle opere individuate, nonché a qualunque pretesa anche futura connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi; dalle determinazioni assunte dal CIPE non devono in ogni caso derivare nuovi obblighi contrattuali nei confronti di terzi a carico del soggetto aggiudicatore dell'opera per i quali non sussista l'integrale copertura finanziaria.
In forza del disposto della legge 133/2008 che ripristina le convezioni con i *General Contractor* sulle tratte del cd Asse Orizzontale ,che la norma 2007 aveva abrogato, e ne dispone la

prosecuzione in capo ad RFI e della Legge Finanziaria 2010 RFI ha avviato il confronto con i *General Contractor* per pervenire alla definizione dei Lotti Costruttivi del Terzo Valico dei Giovi e della Tratta AV/AC Treviglio – Brescia e, quindi, alla sottoscrizione degli Atti Integrativi alle Convenzioni, per l'avvio delle opere, che non potranno che muoversi, nell'alveo delle condizioni disegnate dalla norma stessa.

Relativamente agli altri arbitrati sopra menzionati, ancora in corso, gli oneri, anche significativi, che potrebbero derivare dalla definizione del contenzioso, risultano ancora incerti e la loro quantificazione non è al momento suscettibile di una stima attendibile. In attesa di una loro definizione, nessun onere è stato contabilizzato nel valore delle opere in corso di esecuzione, che comunque dovranno essere rilevate dal committente RFI ad un valore comprensivo di tale eventuale maggiore onere.

Contenziosi, indagini e procedimenti giudiziari in corso

Indagini e procedimenti penali

Per quanto riguarda l'evoluzione del contenzioso di natura penale, fermo restando quanto già esposto nel Bilancio 2008, si segnalano i seguenti aggiornamenti.
In relazione al procedimento pendente innanzi al Tribunale di Perugia per fatti corruttivi (nell'ambito quale la Società, RFI - subentrata ad FS - ed Italferr si sono costituite parti civili), si informa che il processo è proseguito nel 2009 con l'audizione dei testi. La prossima udienza è stata programmata per il 1° giugno 2010 per la discussione.

Si rammenta, al riguardo, che a conclusione dell'udienza preliminare in data 8 giugno 2006 sono stati emessi due provvedimenti dal Giudice per le indagini preliminari: la sentenza di non doversi procedere in relazione a talune posizioni processuali e il decreto che dispone il giudizio per altre posizioni processuali.
Con riferimento al procedimento scaturito a seguito del sopraccitato rinvio a giudizio, si rammenta che all'udienza del 11 gennaio 2007 il Tribunale ha pronunciato sentenza di non doversi procedere, nei confronti di quasi tutti gli imputati, ivi compreso un'ex Amministratore della Società, dichiarando la prescrizione di molte imputazioni.
All'esito della suddetta sentenza di non doversi procedere, la Società, in linea con la posizione assunta dal Gruppo, ha proseguito la costituzione di parte civile in ordine alle ipotesi delittuose sopravvissute (riciclaggio, ricettazione e favoreggiamento, contestate a soggetti estranei alla Società).
Si segnala, infine, che il 12 maggio 2009 è stata depositata la sopraccitata sentenza di non luogo a procedere emessa in data 8 giugno 2006.
In relazione al Procedimento penale avanti il Tribunale di Frosinone avviato a seguito di una indagine presso la Procura della Repubblica di Frosinone a carico di un ex Amministratore nonché di esponenti del *General Contractor* IRICAV UNO, della consorziata Italstrade e della Ditta Pegaso, concernente una ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Roma - Napoli, non sono pervenuti aggiornamenti sugli sviluppi del giudizio.

Per quanto attiene all'indagine concernente il disastro verificatosi a seguito dello scoppio di una tubatura del gas in località San Benedetto del Querceto (Comune di Monterenzio), si informa che la Società - individuata quale soggetto che potrebbe assumere la qualità di responsabile civile qualora dagli accertamenti tecnici disposti in loco dovesse emergere una interferenza tra l'evento ed i vicini cantieri del Consorzio Cavet - ha tempestivamente provveduto alla nomina di un difensore e - d'intesa con il Gruppo - di un consulente tecnico che ha preso parte agli accertamenti peritali. Inoltre, al fine di fornire utili contributi all'indagine per le conseguenti valutazioni sul piano delle eventuali responsabilità civili in ordine all'evento, la Società assistita dal difensore si è spontaneamente presentata presso il Pubblico Ministero titolare dell'indagine per evidenziare i rapporti contrattuali vigenti, i ruoli e le competenze del committente TAV, del *General Contractor* FIAT e del Consorzio Cavet.

Da informazioni acquisite dallo Studio Legale incaricato, poiché in sede di indagine è già emersa la sua estraneità rispetto ai fatti (gli accertamenti tecnici operati hanno escluso qualsiasi responsabilità della Società nella verificazione dell'evento), la TAV è ormai estranea al procedimento penale, che è proseguito a carico di altri soggetti.

Con riferimento al procedimento penale dinanzi al Tribunale di Firenze concernente idrogeologia e terre di scavo della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Bologna – Firenze a carico di esponenti del Consorzio Cavet e delle ditte esecutrici - procedimento che non coinvolge esponenti della Società – si segnala che con lettera del 19 giugno 2008 gli imputati dei reati nel suddetto procedimento giudiziario, hanno costituito in mora il Ministro per le Infrastrutture e Trasporti, il Ministro per l'Ambiente e la Tutela del territorio e del mare, il Presidente della Regione Toscana, il Presidente della Provincia di Firenze, il Presidente dell'Osservatorio Ambientale della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Bologna –Firenze, i legali rappresentanti di RFI, TAV, ITALFERR ed il procuratore speciale del *General Contractor* FIAT.

Alla lettera citata sono state allegate le domande di risarcimento avanzate nell'ambito del procedimento giudiziario nei confronti dei sottoscrittori della stessa.

In risposta alle lettera sopra menzionata ha fatto seguito uno scambio di lettere in cui la Società, di intesa con le altre società del Gruppo interessate, ha fornito precisazioni ed informazioni ed ha altresì riscontrato le richieste del Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti in relazione alla lettera sopra citata del 19 giugno 2008; inoltre ha respinto fermamente l'attribuzione di responsabilità a carico delle società del Gruppo FS in relazione alle circostanze oggetto del giudizio penale.

Si segnala che in data 3 marzo 2009 è stata emessa dal Tribunale di Firenze la sentenza del processo di primo grado in relazione al procedimento penale in oggetto.

La sentenza dispone: condanne in relazione ai reati concernenti l'illecito smaltimento di rifiuti; provvisionali per risarcimento danni; assoluzioni per i reati di danneggiamento colposo di corsi d'acqua e pozzi privati. Quanto al reato di furto d'acque pubbliche, il giudice ha sollevato questione di legittimità costituzionale ed ha disposto la sospensione del procedimento giudiziario.

Nel mese di giugno sono state depositate le motivazioni della sopra citata sentenza emessa in data 3 marzo 2009.

Si segnala inoltre che è pervenuta notizia che la Corte d'Appello di Firenze, adita per il giudizio di secondo grado, ha accolto l'istanza di CAVET e ha sospeso l'esecuzione della

condanna al pagamento della provvisionale.

Infine con lettera in data 19 novembre 2009 la Regione Toscana ha diffidato e costituito in mora: i Ministri delle Infrastrutture e dell'Ambiente, il legale rappresentante del CIPE, di FS, RFI e TAV a rinnovare l'Accordo Procedimentale; il Ministro dell'Ambiente a non svincolare le fideiussioni rilasciate da TAV se non previo rinnovo dell'Accordo Procedimentale; il Ministro dell'Ambiente, il Ministro delle Infrastrutture, il legale rappresentante del CIPE e TAV ad erogare le somme previste nell'Addendum del 2002 all'Accordo Procedimentale per interventi di mitigazione dell'impatto idrogeologico dell'opera ferroviaria.
Con lettera in data 21 dicembre 2009 condivisa tra con RFI, Italferr ed FS, TAV ha respinto con ampie argomentazioni l'intimazione pervenuta.
La Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica, in data 11 gennaio 2010, ha a sua volta riscontrato la diffida regionale segnalando l'insussistenza allo stato delle risorse economiche pretese.
Da ultimo anche il Ministero per l'Ambiente e il Territorio, in data 5 febbraio 2010, ha riscontrato la diffida della Regione Toscana.
Nel corso dell'esercizio son inoltre intervenuti i seguenti eventi.
In data 16 gennaio 2009 è stato redatto presso la sede legale di TAV il "Verbale di Polizia Giudiziaria" dalla Guardia di Finanza, I Gruppo Roma.
In tale Verbale si evidenzia che a seguito del sequestro da parte della Guardia di Finanza di Capua di un'area in località San Tammaro (CE) di circa 3.168 mq per violazione all'art. 256 (attività di gestione di rifiuti non autorizzata), comma 3 del D.Lgs nr. 152/2006, è stato acceso presso la Procura della Repubblica di Santa Maria Capua Vetere un procedimento penale e che da successivi accertamenti della Polizia Giudiziaria è stato appurato che tale area include due particelle di cui la TAV risulta proprietaria.
Premesso quanto sopra, la Guardia di Finanza ha proceduto alla notifica nei confronti del legale rappresentante della Società del Decreto di sequestro preventivo emesso in data 13 ottobre 2008 dal G.I.P. del Tribunale di Santa Maria Capua Vetere, dell'informazione di garanzia ex art. 369 c.p.p. emessa in data 21 ottobre 2008 dal P.M. e del Verbale di sequestro ex art 354 redatto in data 3 ottobre 2008 dalla Guardia di Finanza di Capua.
Con separato atto si è proceduto a redigere nei confronti del legale rappresentante di TAV Verbale di identificazione, elezione domicilio e nomina del difensore di fiducia, in quanto persona indagata nel predetto procedimento penale.
In data 12 marzo 2009 un ex Amministratore ha comunicato, alle competenti strutture di FS Holding e per conoscenza alla TAV, che ha appreso di essere indagato in un procedimento penale pendente avanti la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Santa Maria Capua Vetere.
Con la suddetta lettera l'ex Amministratore ha evidenziato che, secondo quanto verbalmente riferitogli, l'indagine sarebbe connessa alla sua pregressa qualità di legale rappresentante di TAV S.p.A.
In data 23 ottobre 2009 un ex Amministratore Delegato della Società ha comunicato, alle competenti strutture di FS Holding e per conoscenza alla TAV, che ha appreso di essere indagato in un procedimento penale avanti la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma.

Il procedimento penale è stato aperto dalla Procura della Repubblica di Roma a seguito di querela sporta dalla Società Asfalti Sintex S.p.A. in relazione all'operazione di subentro della Baldassini Tognozzi alla Pontello S.p.A. nell'ATI costituita con la querelante e l'impresa COMSA nel contratto di appalto per la realizzazione del Lotto 9 del Nodo AV Bologna.
Con decreto del 9 dicembre 2009 il GIP di Roma ha disposto l'archiviazione del procedimento in oggetto.
In data 8 gennaio 2010 è pervenuto a TAV ordine di esibizione da parte della Procura della Repubblica di Torino di una serie di documenti con riferimento ai lavori effettuati sulla sub-tratta Torino-Novara, lotti A2 e A3. In particolare la documentazione richiesta riguarda i subappalti affidati dal Consorzio esecutore CAVTOMI a due Società Consortili, Agognate e Briandrate e, in tale ambito, il rapporto intercorrente tra le predette Società Consortili ed una delle consorziate, la Cogefer S.p.A.
Per la medesima fattispecie Italferr ha ricevuto un analogo ordine di esibizione proveniente dalla medesima Procura.
Si rappresenta, inoltre, che TAV ha avuto notizia da Italferr che in data 25 novembre 2009 la Polizia Giudiziaria, su ordine della Procura della Repubblica di Tortona, ha sequestrato la documentazione relativa al di collaudo della sub-tratta Torino – Novara e che dal Decreto di sequestro emerge che sono in corso indagini per il reato di appropriazione indebita a carico di soggetti appartenenti all'impresa Itinera, società di riferimento dei consorzi Agognate e Briandrate contro i quali la Cogefer S.p.A. ha in corso un contenzioso civile presso il Tribunale civile di Tortona.
Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti.

TERMINALI ITALIA S.R.L. (85%)

La società è stata costituita in data 16 maggio 2008 dalla consociata CEMAT con capitale sociale di 10 mila euro.
La società ha per oggetto le seguenti attività:

- la gestione e l'esercizio di centri attrezzati per i trasporti intermodali anche a servizio di interporti o infrastrutture similari nazionali ed internazionali, e l'esecuzione di servizi terminali, nonché la gestione e l'esercizio di scali ferroviari per trasporti nazionali ed internazionali;
- la costruzione, l'acquisto, il noleggio, l'impiego, la riparazione e la manutenzione di mezzi e delle attrezzature di ogni tipo e tecnica, funzionali ai trasporti intermodali anche per conto terzi.

La Società nel 2009 ha gestito complessivamente 22 terminali di proprietà RFI ed uno di proprietà privata; inoltre sono cessate di fatto le relazioni sui terminali di Pescara, Palermo e Lamezia Terme mentre sono stati attivati i terminali di Livorno, Parma, Brescia e Bologna precedentemente gestiti da NET oltre a Verona Porta Nuova e Padova FSL. Infatti a giugno 2009 Terminali Italia è subentrata alla Società Nord Est Terminal nella gestione dei terminali merci intermodali di Livorno Guastocce (1° Luglio), Parma Castelguelfo (1° Settembre),

Brescia Scalo (1° Ottobre), Bologna Interporto (1° Novembre) e Verona Porta Nuova (1° Dicembre).

Complessivamente nel 2009 si è registrata una perdita di traffico combinato del 21,2% rispetto al 2008. Il traffico nazionale ha sofferto maggiormente registrando una flessione del 33,4% mentre quello internazionale ha conseguito una riduzione del 13,8%.

La Società chiude l'esercizio 2009 con una perdita pari ad 2.995 mila euro.

Le voci che compongono la situazione economica della Società sono rappresentate da ricavi pari a 16.530 mila euro (9.331 mila euro nell'esercizio precedente) derivanti sostanzialmente dall'attività terminalistica e da costi operativi e ammortamenti pari a 19.581 mila euro (10.083 mila euro nell'esercizio precedente). Tali costi riguardano in particolare per 9.432 mila euro il costo del lavoro, per 8.615 mila euro servizi, materie prime e di consumo e per 1.534 mila euro gli ammortamenti. Tali componenti determinano un risultato operativo negativo di 3.051 mila euro, a cui vanno aggiunti proventi finanziari netti per 60 mila euro, proventi straordinari netti per 53 mila euro ed imposte pari a 58 mila euro.

TUNNEL FERROVIARIO DEL BRENNERO – TFB (84,08%)

L'oggetto della Società consiste nella "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".

In data 28 marzo l'Assemblea dei Soci ha deliberato un aumento del capitale sociale da effettuarsi in una o più *tranche* fino ad un massimo di 70.000 mila euro e fino ad un ammontare del capitale sociale di 133.791 mila euro; l'aumento del capitale dovrà essere sottoscritto e liberato dai Soci entro il 31 dicembre 2009 e le *tranche* saranno richieste dal Consiglio di Amministrazione di TFB in funzione degli effettivi fabbisogni finanziari connessi allo stato di avanzamento delle attività della Fase II (realizzazione del cunicolo pilota) della galleria di base del Brennero.

In data 27 aprile è stata eseguita la quarta *tranche* di aumento del capitale sociale, pari a 8 milioni euro, in data 30 aprile TFB ha versato la medesima alla collegata BBT.

In data 5 ottobre è stata eseguita la quinta *tranche* di aumento del capitale sociale, pari a 8 milioni di euro, secondo la delibera del Consiglio di Amministrazione del 30 luglio 2009, in data 30 settembre TFB ha versato la medesima quota alla collegata BBT.

In data 21 dicembre è stata eseguita la sesta *tranche* di aumento del capitale sociale, pari a 8.000 mila euro, secondo la delibera del Consiglio di Amministrazione del 20 ottobre 2009. L'aumento della partecipazione della collegata BBT è stato rinviato al 1° semestre 2010.

Il capitale sociale ammonta a 105.790.910 euro e la composizione azionaria risulta così composta:

- RFI 84,558% del capitale sociale;
- Provincia Autonoma di Bolzano 6,187% del capitale sociale;
- Provincia Autonoma di Trento 6,187% del capitale sociale;
- Provincia di Verona 3,068% del capitale sociale.

Le principali voci del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 evidenziano la quota di partecipazione (50%) di 92,2 milioni di euro nella Collegata BBT, disponibilità liquide per 9 milioni di euro e proventi finanziari per 85 mila euro.

NORD-EST TERMINAL S.p.A. (51%)

La partecipazione azionaria di RFI nella Nord-Est-Terminal (NET) pari al 51% del capitale sociale, è stata acquistata dalla Società FS Cargo con effetto 18 novembre 2005.
In data 21 luglio 2009 l'Assemblea dei Soci, nel corso della seduta straordinaria, ha approvato lo scioglimento della società con la sua messa in liquidazione.
Nel secondo semestre 2009 la Società Terminali Italia è subentrata alla Società Nord Est Terminal nella gestione dei terminali merci intermodali.

AZIONI PROPRIE

La società non è in possesso di azioni proprie o della controllante, né direttamente né tramite società fiduciaria o interposta persona, ai sensi dell'art. 2357 del Codice Civile.

ALTRE INFORMAZIONI

Indagini e procedimenti giudiziari in corso

Indagini e procedimenti penali

In relazione al procedimento penale n. 1988/96 R.G.N.R. – n. 1726 GIP, pendente innanzi il Tribunale di Perugia, si segnale che all'udienza del 28 settembre 2009 sono stati sentiti i testi del Pubblico Ministero. Alla successiva udienza del 21 dicembre 2009, su richiesta dei difensori degli imputati, il Tribunale di Perugia ha disposto ulteriori acquisizioni documentali. Il processo è stato rinviato al 1° giugno 2010.

In riferimento ai procedimenti penali n. 3042/98 già 282/97 R.G.N.R., n. 1363/03 già 282/97 R.G.N.R. e n. 8191/01 RGNR si segnala che non ci sono state variazioni rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2006.

Nell'ambito dei procedimenti penali n. 20027/99 R.G.N.R. e 18891/99 R.G.N.R., pendenti innanzi al Tribunale di Bologna per esposizione ad amianto nelle Officine Grandi Riparazioni, coinvolgenti diversi ex dipendenti e dirigenti di RFI, sono stati raggiunti accordi transattivi con tutte le persone offese. Si segnala inoltre che la fase di primo grado si è conclusa in data 12 marzo 2009 con sentenza di condanna di alcuni imputati anche al pagamento della provvisionale di euro 50.000 più spese di costituzione di parte civile per euro 11.000 a favore della FILT e di assoluzione degli ex dirigenti Vitale e Cardini per non aver commesso il fatto. La motivazione non è stata ancora depositata.

Con riferimento alle indagini e ai procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposte a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti nel bilancio al 31 dicembre 2009.

In relazione all'incidente verificatosi presso il cantiere di Firenze Castello del 2 ottobre 2008 è stato aperto il procedimento penale 18772/2008 presso la Procura di Firenze che allo stato si trova nella fase delle indagini preliminari. Per la difesa di RFI- iscritta nel registro degli indagati ai sensi del D.lgs. 231/01 e successive integrazioni è stato nominato in data 23 febbraio 2009 l'Avv. Difensore.
Relativamente a tale procedimento la società è coperta da idonee polizze assicurative per eventuali oneri che potrebbero manifestarsi.

In relazione all'investimento di un dipendente dell'ATI CLF mandataria dei lavori avvenuto sul cantiere di Milano Rho Certosa in data 6 marzo 2008 risulta pendente presso la Procura di Milano il procedimento Penale 9592/2008 R.G.N.R. ed RFI risulta indagata ai sensi del D. Lgs. 231/01.
A seguito dell'Ordinanza di esibizione della documentazione notifica in data 21 maggio 2009 RFI ha nominato il proprio Avvocato Difensore in data 11 giugno 2009.

Altri procedimenti

Sconto ex DM. 44T/2000

Come già ampiamente descritto nel Bilancio 2008, cui si fa rimando, con delibera del 18 settembre 2007, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha avviato un'istruttoria finalizzata all'accertamento di un presunto abuso di posizione dominante, in violazione dell'art. 82 del Trattato CE, da parte di Ferrovie dello Stato S.p.A. e di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Nel corso del 2009 l'evoluzione è stata segnata dai seguenti passaggi:

- ✓ in data 27 ottobre 2009, l'Autorità, viste le autocertificazioni dei costi presentate ad RFI da parte di Rail Traction Company S.p.A., Nord Cargo S.r.l., Railion Italia S.r.l. e SBB Cargo Italia S.r.l., ha confermato che il testo degli impegni non prevede il riconoscimento dei costi relativi a locomotori noleggiati dalle IF. Inoltre, ai fini della valutazione dei costi autocertificati relativi a locomotori non noleggiati, l'Autorità ha ritenuto necessaria la nomina del soggetto terzo prestatore di servizi indipendente con conferimento allo stesso di un mandato a svolgere, in tempi brevi, l'*auditing* previsto dal testo degli impegni in caso di dubbio;
- ✓ RFI ha nominato l'*auditor* dando avvio alle relative attività di verifica;
- ✓ In data 23 dicembre 2009, Rail Traction Company S.p.A, Nord Cargo S.r.l., DB Schenker Rail Italia S.r.l. e SBB Cargo Italia S.r.l. hanno proposto ricorso innanzi al TAR per l'annullamento e/o riforma del suddetto provvedimento "confermativo" dell'Autorità del 27 ottobre 2009 nonché di tutti gli altri atti presupposti, connessi e consequenziali.

Procedimento AGCM: Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV)/RFI-FS

Come segnalato nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2008, con delibera del 2 ottobre 2008 l'Autorità ha avviato un procedimento ex art. 82 del Trattato CE, finalizzato all'accertamento di un possibile abuso di posizione dominante da parte di FS e di RFI consistente in un presunto comportamento dilatorio delle società alla richiesta della Società NTV di accesso ed utilizzo del Centro di manutenzione e delle infrastrutture tecniche costituenti l'Impianto Dinamico Polifunzionale (IDP) del Nodo di Napoli, nonché degli spazi nei fabbricati viaggiatori.

L'AGCM ha notificato ad RFI il 3 novembre 2009 i due provvedimenti che hanno chiuso favorevolmente per Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria Italiana il procedimento aperto nei loro confronti per abuso di posizione dominante.

Con il primo dei due provvedimenti l'Autorità, accettando gli impegni presentati da RFI sull'IDP di Napoli, ha chiuso positivamente il procedimento nei confronti di FS e RFI, senza accertare infrazioni, ai sensi dell'art. 14-ter della legge 287/90. Gli impegni prevedono la messa a disposizione di NTV da parte di RFI dell'area alternativa e limitrofa all'IDP di Napoli denominata "Fascia Traccia Alto" sulla base di condizioni economiche improntate a criteri oggettivi e tali da assicurare un'effettiva e sostanziale parità di trattamento ad eventuali altri soggetti interessati.

Con il secondo provvedimento l'Autorità, accertando che FS e RFI non hanno allo stato posto in essere alcuna violazione delle norme *antitrust*, ha chiuso l'istruttoria relativa alla richiesta di accesso agli spazi nelle stazioni ferroviarie passeggeri.
Sulla base delle evidenze raccolte, l'Autorità ha quindi potuto accertare che FS ed RFI non si sono rese responsabili di alcuna condotta dilatoria o discriminatoria nei confronti di NTV.

Procedimento istruttorio avviato dall'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) ai sensi dell'art. 37 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n.188.

A seguito alla segnalazione di DB Schenker Rail Italia S.r.l. ("DB Schenker") che lamentava la decisione di RFI di chiudere alle attività di manovra lo scalo di Alessandria Smistamento, l'URSF in data 23 marzo 2009, comunicava ad RFI l'avvio di un procedimento istruttorio nei suoi confronti e richiedeva alla stessa informazioni in merito.
Il procedimento si è concluso con la decisione dell'URSF dell'8 luglio 2009 con la quale si è stabilito che non vi è diniego di accesso da parte di RFI nei confronti della DB Schenker Rail Italia S.r.l. presso lo scalo di Alessandria Smistamento e che per la valutazione circa la ravvisabilità di fattispecie ascrivibili all'abuso di posizione dominante da parte di RFI ai sensi dell'art. 82 del Trattato CE, gli atti del procedimento saranno trasmessi - per competenza - all'AGCM.

Evoluzione del contenzioso fiscale

Relativamente al contenzioso instaurato con l'Agenzia delle Entrate Ufficio di Roma 4 per il presunto omesso versamento di ritenute IRPEF, si ravvisa che, dopo che la Commissione Tributaria Regionale di Roma ha accolto l'appello presentato dalla Società avverso la sentenza n. 373/05/04 della CTP di Roma, l'Ufficio non è ricorso al giudizio della Suprema Corte di Cassazione e, pertanto, la controversia deve considerarsi definita.

In data 23 gennaio 2006, l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Sulmona – ha notificato alla ricorrente Società avviso di rettifica e liquidazione in materia di imposta di registro n. 20021V000540000, avverso il quale in data 03 aprile 2006, RFI ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale de L'Aquila. La Società nei termini di legge ha provveduto, ai sensi dell'art. 56, comma 1, lett. A) del DPR 26 aprile 1986, n. 131, al versamento di 1/3 dell'imposta complementare per il maggior valore accertato e relativi interessi moratori. In data 22 dicembre 2008 è stata depositata la sentenza n. 112/05/08 con la quale la Commissione Tributaria Regionale ha respinto l'appello proposto dall'Agenzia delle Entrate, Ufficio di Sulmona, avverso la sentenza n. 600/01/07 con la quale i giudici di prime cure avevano accolto le tesi prospettate da RFI. In data 7 febbraio 2010 la sentenza di secondo grado è passata in giudicato. Il corrispondente importo (euro 6.873,35) iscritto al Fondo Imposte è stato stralciato.

In data 21 aprile 2006 l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 1 – ha notificato alla ricorrente Società avviso di rettifica e liquidazione in materia di imposta di registro n. 20021V006765000, avverso il quale in data 20 giugno 2006 RFI ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma. In data 6 ottobre 2008 è stata depositata la

sentenza n. 257/28/08 con la quale la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha accolto il ricorso proposto dalla Società. In data 18 novembre 2009, è stato notificato l'appello che l'Agenzia delle Entrate di Roma 1 ha proposto avverso la sentenza n. 257/28/08. Conseguentemente si ritiene che il residuo importo (pari ad euro 12.672,99) resta iscritto al Fondo Imposte.

In data 13 novembre 2006 è stato notificato alla Società un avviso di accertamento relativo all'anno d'imposta 2002, con il quale l'Ufficio dell'Agenzia delle Entrate di Roma 4 ha rettificato la perdita dichiarata ai fini IRPEG, recuperando un minor credito IRAP spettante pari a 1.257.054,78 euro, più relativi interessi pari ad 118.025,41 euro, irrogando la sanzione amministrativa pecuniaria di 1.257.055 euro. Tale avviso di accertamento recepisce integralmente il contenuto del Processo Verbale di Constatazione redatto dalla Guardia di Finanza in data 18 dicembre 2003 con cui viene contestata alla Società la deducibilità, ai fini Ires ed Irap, dei canoni passivi per utilizzo marchio FS, per un importo pari a 9.182.000,00 euro; il costo delle carte di libera circolazione (CLC), per un importo pari a 15.889.182,00 euro; oneri per aggiornamento stime esercizi precedenti, per un importo pari a 783.713,16 euro; oneri per interventi a seguito di calamità naturali, per un importo pari a 2.385.140,29 euro; costi di acquisto software, per un importo pari a 1.337.724,089 euro.
Ritenendo alcuni dei rilievi infondati, la Società ha presentato, prima, in data 12 gennaio 2007, istanza di accertamento con adesione intendendo accogliere soltanto parzialmente la contestazione; poi, in data 11 aprile 2007, ricorso avverso il suddetto avviso di accertamento. In data 22 febbraio 2008 è stata notificata la cartella di pagamento relativa all'iscrizione a ruolo del 50% dell'imposta (oltre agli interessi maturati, ai compensi di riscossione e spese di notifica) per l'importo di 739.793,97 euro. Al fine di evitare l'avvio delle procedure esecutive, nelle more del giudizio, si è provveduto a disporre il pagamento del suddetto importo. In data 28 gennaio 2010 è stata depositata la sentenza n. 16/50/10 con la quale i giudici di prime cure hanno accolto il ricorso presentato dalla Società, fatta eccezione per una minima parte dell'avviso di accertamento riguardante i costi relativi alla realizzazione/acquisto di software. In attesa della scadenza dei termini di un eventuale appello (06 marzo 2011) da parte dell'Amministrazione Finanziaria, il residuo importo, pari a 1.892.341,22 euro, iscritto al Fondo Imposte resta accantonato.

Relativamente alla controversia contro il Comune di Siena per ICI relativa alle annualità dal 1998 al 2000, si segnala che avverso la Sentenza n. 13/33/07 del 14 marzo 07, con la quale la Commissione Tributaria Regionale di Firenze (Sez. 33) ha accolto l'appello proposto dal Comune di Siena la Società ha tempestivamente presentato appello presso la Corte di Cassazione. In data 3 aprile 2008 è stata notificata la cartella di pagamento relativa all'iscrizione a ruolo del 100% dell'imposta per gli anni 98 e 99 e il 50% dell'imposta per l'anno 2000 (oltre agli interessi maturati, alle sanzioni, ai compensi di riscossione e spese di notifica) per l'importo complessivo di euro 6.843,07. Al fine di evitare l'avvio delle procedure esecutive si è provveduto a disporre il pagamento del suddetto importo. Nelle more del pronunciamento del giudizio di legittimità, il restante importo, pari a euro 8.588,28, resta iscritto al Fondo Imposte.

In data 2 gennaio e 17 dicembre 2007, il Comune di Siena ha notificato a RFI quattro avvisi di accertamento e irrogazione di sanzioni in materia di imposta comunale sugli immobili

(ICI) uno relativo all'annualità 2001 e tre relativi alle annualità 2002/2003/2004 per l'importo complessivo (comprensivo di sanzioni e interessi) di 32.507,26 euro. Avverso tali atti la Società ha presentato tempestivi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente.
Con riferimento all'annualità 2001 (avviso di accertamento n. 1000222) in data 22 Novembre 2007 si è tenuta presso la Commissione Tributaria Provinciale di Siena l'udienza di trattazione del ricorso. In data 3 aprile 2008 è stata notificata la cartella di pagamento relativa all'iscrizione a ruolo del 100% dell'imposta (oltre agli interessi maturati, ai compensi di riscossione e spese di notifica) per l'importo di euro 6.901,66. Al fine di evitare l'avvio delle procedure esecutive, nelle more del giudizio, si è provveduto a disporre il pagamento del suddetto importo. In data 10 aprile 2008 è stata, inoltre, depositata la sentenza n. 183/01/07 con la quale il Giudice di prime cure ha parzialmente accolto il ricorso presentato dalla Società ritenendo dovuta parte dell'imposta accertata. In relazione agli importi soccombenti oggetto di causa (4.523, 44 euro) è stato valutato non economicamente vantaggioso proseguire il giudizio in Commissione Tributaria Regionale. Tenuto conto, inoltre, che in data 27 maggio 2009 sono scaduti i termini per l'eventuale proposizione di appello avverso la sentenza n. 183/01/07 da parte del Comune di Siena, l'importo accantonato al Fondo Imposte è stato rilasciato.

Con riferimento alle annualità 2002/2003/2004 (avvisi di accertamento nn. 1001621/2002, 1001091/2003 e 1739/2004) in data 30 ottobre 2008 sono state depositate le sentenze nn. 48/02/08, 49/02/08 e 50/02/08 con le quali i Giudici di prime cure hanno parzialmente accolto i ricorsi presentati dalla Società ritenendo dovute parte delle imposte accertate. In relazione agli importi soccombenti oggetto di causa, è stato valutato non economicamente vantaggioso proseguire il giudizio in Commissione Tributaria Regionale. In data 16 dicembre 2009, peraltro, sono scaduti i termini per l'eventuale proposizione di appello avverso le suddette sentenze da parte del Comune di Siena. In attesa di ricevere la cartella di pagamento relativa all'iscrizione a ruolo delle somme rimaste soccombenti a carico della Società, l'importo (pari ad euro 21.082,16) resta iscritto al fondo imposte, per essere utilizzato ai fini del pagamento della stessa.

Relativamente ai ricorsi presentati contro il Comune di Villadossola, per l'annullamento degli avvisi di accertamento nn. 7975, 7976, 7977, 7978, 7991, 7992, 7993, rispettivamente per ICI 1998, 1999, 2000, acconto 2001, saldo 2001, 2002, 2003, in data 10 Gennaio 2006 è stata depositata la sentenza. n. 57/02/05 con la quale la Commissione Tributaria Provinciale di Verbania ha accolto i ricorsi presentati dalla Società annullando i citati avvisi di accertamento. In data 28 Febbraio 2007 alla Società è stato notificato l'Appello che il Comune di Villadossola ha proposto avverso la sentenza n. 57/02/05. Con sentenza n. 51/30/07, depositata il 03 dicembre 2007, la Commissione Tributaria di Torino (Sez. n 30) ha annullato l'appello proposto dal Comune e confermato la sentenza di primo grado favorevole alla Società. Contro il Comune di Villadossola pende ricorso in Cassazione. Il relativo importo, pari a euro 396.495,06, resta iscritto al Fondo Imposte.

Con riferimento al contenzioso IVA relativo agli anni 1976, 1977, 1980 e 1981, in relazione al quale la Commissione Tributaria Centrale in data 20 Dicembre 2004 aveva emesso la

sentenza n. 10845, si segnala che l'Ufficio ha impugnato la sentenza (relativa all'avviso di rettifica n. 3777/81), che accoglieva parzialmente il ricorso.

Con riferimento all'atto di accertamento per violazione ed irrogazione di sanzioni in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari e radiomobili per l'anno 2002 in data 19 gennaio 2009 è stata depositata la sentenza n. 34/28/09 con la quale il giudice di prime cure ha accolto il ricorso presentato dalla Società ricorrente nel limite del concesso sgravio e, pertanto, il relativo fondo è stato rilasciato.

In data 11 novembre 2005, il Comune di Albisola Superiore ha notificato, a questa società, tre atti di accertamento relativi agli anni 2003, 2004 e 2005, in materia di Tassa Occupazione Spazi e Aree Pubbliche (TOSAP), per omessa denuncia e omesso versamento del tributo. I predetti atti sono stati impugnati in data 09 gennaio 2006. In data 07 dicembre 2007 sono stata depositate le sentenze nn. 297/01/07, 298/01/07 e 299/01/07 con le quali i giudici della Commissione Tributaria Provinciale di Savona hanno accolto le tesi prospettate dalla Società ricorrente. In data 22 gennaio 2009 le suddette sentenze sono passate in giudicato e, pertanto, il relativo fondo è stato rilasciato.

In data 26 giugno 2007, l'Agenzia delle Entrate, Ufficio di Prato, ha notificato alla ricorrente Società sette avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro prot. nn. 43082 – 43083 – 43084 – 43085 – 43086 – 43088 e 43287, avverso i quali in data 9 ottobre 2007, RFI ha presentato i relativi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente. Questa Società nei termini di legge ha provveduto, ai sensi dell'art. 56, comma 1, lett. a) del DPR 26/04/1986, n. 131, al versamento corrispondente all'imposta complementare per il maggior valore accertato e relativi interessi moratori. In data 19 novembre 2008 si è tenuta l'udienza di trattazione dei ricorsi e, in data 14 gennaio 2009, è stata depositata la sentenza n. 1/06/09 con la quale i giudici di prime cure, previa la riunione degli stessi, li ha respinti. Tenuto conto che la Società procederà a proporre appello avverso la suddetta sentenza, il relativo importo (34.898,49 euro) resta accantonato al Fondo Imposte.

In data 24 settembre 2007, la Provincia di Genova, ha notificato alla ricorrente Società sei atti di accertamento d'ufficio in materia di canone occupazione aree pubbliche (Cosap), nn. 13 – 14 – 15 – 16 – 17 e 18, avverso i quali in data 07 dicembre 2007, RFI ha presentato i relativi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente. In data 22 ottobre 2008 sono state depositate le sentenze n. 259/01/08, 260/01/08, 261/01/08, 262/01/08, 263/01/08 e 264/01/08 con le quali, a seguito di una recentissima sentenza della Corte Costituzionale, la Commissione Tributaria Provinciale di Genova ha dichiarato il proprio difetto di giurisdizione. RFI ha istaurato il giudizio davanti al Giudice Ordinario (Tribunale di Genova). In attesa delle udienze di trattazione dei ricorsi, fissata al 4 maggio 2010, il relativo importo, euro 149.295, 20, iscritto al Fondo Imposte resta accantonato.

In data 11 marzo 2008, il Comune di Bologna ha notificato a RFI 2 avvisi di accertamento e irrogazione delle sanzioni in materia di "tassa smaltimento rifiuti solidi urbani" (TARSU), uno relativo alle annualità 2002/2003/2004/2005/2006 (n. 2166) e uno relativo all'annualità 2007 (n. 2165), per l'importo complessivo (comprensivo di sanzioni e addizionali) di euro 645.361,62. Avverso tali atti la Società ha presentato tempestivi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente. In attesa di conoscere l'esito dell'udienza di

trattazione del ricorso tenutasi in data 16 dicembre 2009, il relativo importo iscritto al Fondo Imposte resta accantonato.

In data 1° agosto 2008, il Comune di Chiusi ha notificato alla ricorrente Società un avviso di accertamento/rettifica e invito a pagamento in materia di imposta di pubblicità (n. 154) per l'importo di 153,00 euro, avverso il quale, il data 04 novembre 2008, RFI ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria competente. In data 2 aprile 2009 è stata depositata la sentenza n. 45/03/09 con la quale il giudice di prime cure ha accolto il ricorso presentato dalla Società. Il suddetto importo resta iscritto al Fondo Imposte fino al passaggio in giudicato della sentenza, il cui termine lungo scadrà in data 19 maggio 2010.

In data 25 agosto 2008, l'Agenzia delle Dogane Ufficio di Napoli ha notificato alla ricorrente Società un avviso di pagamento in materia di oli minerali (n. 4/2008) per l'importo di euro 46.133,87, avverso il quale, il data 14 novembre 2008, RFI ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria competente. In data 26 novembre 2009 (in pendenza di giudizio) l'Agenzia delle Dogane ha emesso provvedimento di Autotutela disponendo l'annullamento dell'avviso di pagamento emesso. Nelle more del pronunciamento di giudizio per cessata materia del contendere è opportuno lasciare iscritto il suddetto importo al Fondo Imposte.

In data 8 aprile 2009, l'Agenzia delle Entrate Ufficio di Ancona ha notificato alla ricorrente Società cinque avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria, catastale e bollo, prot. nn. 21861 – 21862 – 21863 – 21864 – e 21865, per un importo complessivo di 57.257,40 euro avverso i quali, in data 05 giugno 2009, RFI ha presentato ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente. Questa Società nei termini di legge ha provveduto, ai sensi dell'art. 56, comma 1, del DPR 26/04/1986, n. 131, al versamento delle imposte liquidate.

In data 6 aprile 2009, l'Agenzia delle Dogane Ufficio di Messina ha notificato alla ricorrente Società un avviso di pagamento in materia di accise su oli minerali (prot. n. 6025) per l'importo di 4.382,95 euro avverso il quale, in data 29 maggio 2009, RFI ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria competente. In data 17 settembre 2009 la stessa Agenzia delle Dogane, nel prendere atto del ricorso presentato dalla Società, ha, in via di autotutela, disposto l'annullamento dell'atto emesso per mancanza del presupposto dell'imposta. Nelle more del pronunciamento di giudizio per cessata materia del contendere il suddetto importo è stato accantonato al Fondo Imposte.

In data 27 maggio, 3 giugno, 19 settembre, 2 e 5 ottobre 2009, l'Agenzia delle Entrate Ufficio di Messina ha notificato alla ricorrente Società otto avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria, catastale e bollo, prot. nn. 55875 – 57308 – 57309 – 57310 – 57311 – 97417 – 103955 e 103955 (sub), per un importo complessivo di euro 254.320,02. Avverso tali atti la Società ha presentato tempestivi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente. Il suddetto importo è stato iscritto al Fondo Imposte.

In data 24 e 28 dicembre 2009, il Comune di Bologna ha notificato alla Società tre avvisi di accertamento e irrogazione delle sanzioni, in materia di tassa smaltimento rifiuti solidi urbani, (TARSU), prot. nn. 6496 – 6494 e 6497, per un importo complessivo (comprensivo di sanzioni) di euro 208.957,42 (oltre interessi di mora e spese di notifica che saranno

quantificati a seguito della relativa iscrizione a ruolo). In attesa di valutare l'opportunità di proporre, eventuali, tempestivi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente, il suddetto importo è stato iscritto al Fondo Imposte.

In data 28 dicembre 2009, il Comune di Villadossola ha notificato alla Società cinque avvisi di accertamento d'ufficio e irrogazione delle sanzioni, in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI), prot. nn. 653/09 – 654/09 – 655/09 – 656/09 e 657/09, per un importo complessivo di euro 816.185,33 (comprensivo di interessi, sanzioni e spese di notifica). In attesa di valutare l'opportunità di proporre, eventuali, tempestivi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente, il suddetto importo è stato iscritto al Fondo Imposte.

A seguito del PVC n. 1218 del 31.7.1989 in data 9 giugno 2006 l'Agenzia delle Dogane – Ufficio di Napoli – ha notificato a RFI l'"Invito a pagamento" prot. n.. 32878 in materia di diritti doganali. Avverso tale atto RFI, in data 28 settembre 2006 ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Napoli. Poiché in data 29 gennaio 2007 è stata notificata la cartella di pagamento al fine di evitare l'avvio delle procedure esecutive, nelle more del giudizio, si è provveduto a disporre il pagamento dell'importo iscritto a ruolo in data 15 novembre 2007.
In data 26 giugno 2008 è stata depositata la sentenza n. 498/17/08 con la quale i Giudici di prime cure hanno accolto il ricorso della Società.

Per alcune controversie, peraltro di importo assai poco significativo, la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha respinto il ricorso presentato dalla Società, la quale rimane in attesa di conoscere le motivazioni della decisione avversa al fine di valutare l'opportunità di proporre eventuale appello. In relazione a tali atti, pertanto, la fattispecie non può considerarsi estinta. Inoltre, nelle more del giudizio davanti alla Commissione Tributaria Provinciale, si è provveduto a disporre il versamento di tutti gli importi non interessati dagli atti di annullamento in via di autotutela.
Con il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 il fondo è stato definitivamente ridotto degli importi rimasti iscritti in quanto la Società ha valutato non economicamente vantaggioso proseguire in giudizio per Cassazione.

Sempre in data 19 settembre 2006 la sezione 33 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha emesso 4 sentenze con la quale ha dichiarato cessata la materia del contendere in relazione ad altri 4 ricorsi la cui pretesa erariale corrisponde a 3.410.565,14 euro. Con il bilancio di esercizio chiuso al 31.12.2006 (RFI-DAFCP-AMF.FI\A0011\P\2007\0000010 del 29.01.2007) il Fondo è stato ridotto dell'importo di 3.410.565,14 a seguito delle sentenze emesse con la quale è stata dichiarata cessata la materia del contendere. La restante somma pari ad 145.823,62 euro è relativa ad una cartella di pagamento il cui ricorso pende ancora in giudizio. Con il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 il fondo è stato ridotto degli importi rimasti iscritti in seguito della sentenza emessa con la quale è stata dichiarata cessata la materia del contendere.

Relativamente alla controversia avente ad oggetto l'avviso di accertamento n. RCE 3000178, relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1994 (Mod. 760/95), la Commissione Tributaria

Regionale di Roma (Sez. n. 21) con la sentenza n. 85/21/07 – pronunciata il 17 aprile 2007 e depositata il 27 settembre 2007 – ha respinto l'Appello proposto dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, confermando la sentenza di primo grado favorevole alla Società.
La sentenza di secondo grado, favorevole alla Società, è passata in giudicato in data 12 novembre 2008 e pertanto non più impugnabile in Cassazione.
Con riferimento a tali contenziosi sono stati previsti accantonamenti in bilancio, per la cui quantificazione si rimanda alla Nota Integrativa dello Stato patrimoniale e del Conto economico.

D.Lgs. 231/2001

In relazione all'evoluzione del contesto esterno a RFI (modifiche della normativa) e interno (cambiamenti organizzativi) l'Organismo di Vigilanza ha proceduto ad individuare le modifiche/integrazioni da apportare al Modello di Organizzazione, gestione e controllo. In particolare è stato approvato l'aggiornamento del Modello ai nuovi reati di omicidio colposo e lesioni gravi o gravissime commessi con violazione della norma antinfortunistica e di igiene sul lavoro (Legge 123/07 e D.Lgs. 81/08) e alla criminalità informatica (Legge 48/08) introdotti nel D.Lgs. 231/2001.
Nel corso del 2009, l'Organismo di Vigilanza di RFI ha curato l'aggiornamento delle "schede dei processi a rischio 231, che riportano, per ciascun processo sensibile, il sistema dei protocolli predisposto dalla Società a prevenzione dei reati ipotizzabili costituite da un insieme di procedure utili alla prevenzione degli stessi.
L'Organismo di Vigilanza ha, inoltre, elaborato una proposta di aggiornamento della Parte Generale e della Parte Speciale del Modello Organizzativo e di Gestione ex D.Lgs. n. 231/2001, recependo le nuove fattispecie di reato introdotte nel menzionato decreto ("turbata libertà dell'industria o del commercio", "induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria" e "delitti in materia di violazione del diritto d'autore") ed il nuovo modello organizzativo societario, in esito la quale si è proceduto all'aggiornamento della mappatura dei processi sensibili ex D.Lgs. 231/2001 e al riposizionamento dei rischi e dei controlli. L'aggiornamento del Modello una volta condiviso con le Strutture societarie responsabili dei processi sensibili sarà successivamente sottoposto all'approvazione del Consiglio di Amministrazione della Società.
La competente struttura preposta di RFI ha eseguito, per conto dell'Organismo di Vigilanza, nell'anno 2009 n.23 attività di *audit* su processi esposti a rischi di reato di cui al D.Lgs. 231/01, al fine di valutare l'adeguatezza e l'osservanza del Modello societario di prevenzione.

D. Lgs. 196/2003

In relazione a quanto previsto dalla normativa relativa al trattamento dei dati personali effettuati con strumenti elettronici, è stato redatto il Documento Programmatico per la Sicurezza del trattamento dei dati personali.
Il provvedimento di emanazione dell'Amministratore Delegato è stato formalizzato in data 24 gennaio 2005 con Comunicazione Operativa n. 196.

Nel corso del 2009 sono state avviate attività di *audit* finalizzate alla verifica dell'osservanza, da parte dei Responsabili incaricati, del trattamento dei dati personali e degli adempimenti di legge previsti.

Informativa relativa all'articolo 2497 *ter*

La Società, nel corso dell'esercizio 2009, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 *ter* del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato S.p.A.

FATTORI DI RISCHIO

Attività di *Audit* e Progetto di *Risk Management*

Attività di *Audit*

Le attività di *audit* eseguite in attuazione dello specifico piano e per soddisfare le specifiche richieste del Vertice societario hanno interessato, in diversa misura, i principali macroprocessi di RFI: in particolare si è concentrata sui processi della sicurezza sul lavoro, degli investimenti e della gestione amministrativa e fiscale.

Le attività eseguite nell'esercizio 2009 sono state articolate in una pluralità di interventi presso le Strutture Organizzative della Società ed hanno permesso di verificare l'adeguatezza e il funzionamento dei sistemi di controllo a presidio del corretto svolgimento dei processi operativi.

In particolare, nel corso nel 2009 sono stati monitorati n. 31 Piani di Azione.

Nel corso del 2009 sono state pianificate e attuate appropriate azioni per il superamento delle criticità emerse dalle attività di *Audit* eseguite nel periodo dal 2005 al 2009.

Progetto di *Risk Management*

La funzione di *Risk Management* di RFI è esercitata dal Comitato Guida del Progetto *Risk Management* che si avvale del contributo operativo della Direzione *Audit* per lo sviluppo del progetto, il coordinamento delle attività di *Control Risk Self Assessment* (CRSA) ed il supporto alle Direzioni per facilitare le attività di autovalutazione.

Le attività di CRSA sono state avviate nel 2008 e sono state inizialmente pianificate e condotte con la finalità di mettere a punto la metodologia prescelta, basata sull'adozione di un glossario dei rischi societari, sulla definizione del modello "processi - rischi - controlli" delle Direzioni Centrali e territoriali della Società, e sull'implementazione di un sistema applicativo che verrà utilizzato quale supporto alla gestione del processo.

Le risultanze delle valutazioni espresse dalle Direzioni fin qui coinvolte sui principali macro-processi (Servizi di circolazione, Manutenzione, Investimenti, Risorse umane organizzazione, Amministrazione e fiscale) sono state rappresentate a livello aggregato in apposite relazioni finali di CRSA, che hanno evidenziato un livello sostanzialmente basso di esposizione al rischio tenendo conto dei controlli esistenti.

Nel corso del primo semestre 2009 si è ritenuto opportuno rimandare l'avvio delle attività nei confronti di ulteriori Direzioni e processi in considerazione della prevista riorganizzazione

societaria (Disposizione Organizzativa n. 56 /AD del 07 luglio 2009), in esito alla quale si è proceduto all'aggiornamento della mappatura dei processi sensibili e al riposizionamento dei rischi e dei controlli.

RISCHI FINANZIARI

Canali di provvista

Gli strumenti finanziari di RFI, diversi dai derivati, comprendono mutui e prestiti obbligazionari e sono utilizzati per reperire le risorse necessarie agli investimenti ed allo sviluppo del Gruppo.

Nel corso dell'anno 2009 RFI non ha posto in essere significative operazioni per la provvista di mezzi finanziari che ha quasi esclusivamente reperito attraverso l'utilizzo delle disponibilità residue relative a finanziamenti accesi nel corso dell'esercizio precedente.

Nel mese di luglio, Ferrovie dello Stato, a seguito di procedura negoziata, aveva stipulato un contratto di prestito per un importo massimo di 800 milioni di Euro con la Riunione Temporanea di Concorrenti composta da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop. Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate da Ferrovie dello Stato per la concessione di prestiti intercompany, rispettivamente ad RFI e TAV, finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al "Sistema Alta Velocità / Alta Capacità" della linea TO-MI-NA.

Nei primi due mesi del 2009 la somma dei tiraggi, di RFI e TAV, ha raggiunto l'ammontare massimo di euro 800 milioni (euro 550 milioni al 31 dicembre 2008) in virtù di due tiraggi effettuati per un importo complessivo di euro 250 milioni.

Al 31 dicembre 2009 il prestito risulta interamente rimborsato.

Strumenti derivati

Il Gruppo FS fa uso di strumenti derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate alla gestione del rischio di tasso di interesse; in particolare, l'obiettivo è la limitazione delle variazioni di flussi di cassa relativi ad operazioni di finanziamento in essere (cd. *Cash Flow Hedge*).

Interest Rate Swap

Gli strumenti finanziari derivati attualmente presenti in RFI si riferiscono principalmente ad operazioni di copertura delle operazioni di provvista a lungo termine necessarie al finanziamento del Programma Alta Velocità e realizzate nel corso dell'esercizio 2002 direttamente dalla società operativa TAV e parzialmente ceduti a RFI in virtù della scissione societaria della tratta Roma - Gricignano. Le caratteristiche di tali contratti derivati sono evidenziate tra le "Altre Informazioni" della Nota Integrativa al paragrafo "Strumenti finanziari derivati", a cui si fa rimando.

Sui prestiti contratti per il finanziamento del sistema AC/AV di seguito dettagliati, sono presenti tre *Interest Rate Swap* che replicano il nozionale (euro 1.009 milioni e riconducibili alle suddette operazioni di finanziamento dell'Alta Velocità) il piano di ammortamento e la durata dell'operazione coperta ed hanno la finalità di trasformare sinteticamente debiti

originariamente accesi a tasso variabile in debiti a tasso fisso. Il Valore al mercato al 31 dicembre 2009 è negativo e pari a euro 141,67 milioni.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Marzo

In data 1° marzo 2010 Ferrovie dello Stato ha stipulato un contratto di finanziamento della durata massima di 5 anni e dell'ammontare massimo di 1.100 milioni di euro con il Raggruppamento composto da BIIS, UCCB e CDDPP.
Le somme verranno "tirate" in più soluzioni entro sei mesi dalla sottoscrizione e saranno utilizzate da Ferrovie dello Stato per la concessione di prestiti *intercompany*, rispettivamente ad RFI e TAV, finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al "Sistema Alta Velocità/Alta Capacità" della linea TO-MI-NA e ad ulteriori progetti infrastrutturali di RFI.
Il finanziamento è assistito da cessione in garanzia dei crediti IVA di gruppo relativi all'annualità 2007.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Lo scenario di riferimento è caratterizzato da un generalizzato rallentamento dell'economia, e per tale motivo il Risultato d'Esercizio positivo registrato anche per il 2009 (anche se in peggioramento rispetto al 2008 per effetto principalmente dei minori contributi da Stato) conferma la solidità industriale di RFI acquisita grazie ad un percorso oramai intrapreso da diversi anni di razionalizzazione e riconfigurazione industriale ed organizzativa.

In relazione ai rapporti con lo Stato per i servizi di disponibilità dell'Infrastruttura, RFI ha formalizzato il 18 dicembre u.s., la proposta di Contratto di Servizio con lo Stato, a seguito di un'istruttoria portata avanti dagli Uffici competenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La sottoscrizione di tale contratto permane un'esigenza imprescindibile per la Società per conferire un assetto a regime di sostenibilità economica oltre che finanziaria.

Sotto il profilo delle risorse messe a disposizione dallo Stato per l'attività di gestione corrente il 2009 (849 milioni di euro) ha rappresentato un anno di grande difficoltà.

Il livello di stanziamenti previsti per il 2010 presenta un volume maggiore (975 milioni di euro), ma comunque non tale al momento da coprire il fabbisogno finanziario (1.140 milioni di euro, di cui 1.040 milioni di euro per il servizio di disponibilità dell'infrastruttura) indicato nella proposta di Contratto di Servizio fatta dalla Società ai Ministeri competenti.

Infatti, il gap tra fabbisogno e lo stanziamento determina uno squilibrio significativo nei conti prospettici di RFI per l'anno 2010, che si evidenzia soprattutto per la componente dei servizi di disponibilità dell'infrastruttura. Ciò, nonostante siano stati revisionati dalla Società i corrispettivi richiesti, per tenere conto dei risultati raggiunti in attuazione del Piano d'Impresa 2007-2011; risultati che, va evidenziato, hanno condotto la Società stessa al grado di efficienza dei principali gestori infrastrutturali europei.

Peraltro, il livello di risorse previsto con la proposta di Contratto di Servizio contiene già elementi sfidanti per la Società in termini di efficientamento del livello complessivo della struttura di costi.

Sfida che si sta contrassegnando, in questi primi mesi del 2010, in una prosecuzione del percorso di analisi e valutazioni finalizzate a tesaurizzare tutti i benefici derivanti dalla revisione del modello organizzativo gestionale avviato nel corso del 2009, con particolare riguardo al tema dei nuovi modelli organizzativi della manutenzione.

Uguale attenzione organizzativa verrà posta al dimensionamento del servizio di Manovra. Infatti, alla luce della rilevante contrazione del mercato di trasporto delle merci, è in atto l'individuazione di modelli gestionali più flessibili per allineare l'utilizzo delle risorse con la domanda di servizi espressa dalle Imprese Ferroviarie.

Sulle attività di circolazione è stato definito il modello organizzativo standard per tipologia di impianto in relazione all'attrezzaggio tecnologico, alle caratteristiche infrastrutturali ed ai volumi di traffico, per finalizzare la razionalizzazione delle attività e la saturazione dei nastri lavorativi.

A metà maggio 2009 è stato formalmente sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Protocollo d'intesa, tra Federtrasporto, Asstra, Anav e le Organizzazioni sindacali Filt/Cgil, Fit/Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Fast Ferrovie, Orsa e Faisa/Cisal, per l'avvio del negoziato per la definizione di un nuovo CCNL unico della Mobilità, che ha

consentito di sbloccare il confronto in corso sulle questioni aziendali aperte, favorendo la sottoscrizione degli accordi del 15 maggio, di notevole rilevanza per il rilancio competitivo del Gruppo.

In particolare, con tali accordi, è stata raggiunta l'intesa per innovare e rendere effettivamente operativo il "Fondo bilaterale per il sostegno al reddito" *ex lege* 449/97 che potrebbe costituire per il Gruppo - in assenza di ammortizzatori sociali tradizionali - uno strumento fondamentale per la gestione dell'ulteriore fase di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale conseguente alle innovazioni tecnologiche ed al complessivo efficientamento della macchina produttiva, nonché per governare l'imponente *turn-over* che nel periodo 2010-2013 interesserà le Società del Gruppo.

Sul versante dei volumi di produzione, continuerà nel corso del 2010 il *trend* di crescita della domanda di tracce sulla rete AV/AC (circa 12 milioni treno km vs. 6,9 del 2009): ciò in stretta relazione alla maggiore capacità infrastrutturale seguita all'attivazione delle tratte Bologna - Firenze, Novara - Milano e Gricignano - Napoli.

Per quanto riguarda gli elementi di scenario presenti per il 2010 è da segnalare il percorso di completa attuazione della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 7 luglio 2009 (DPCM), dove viene evidenziato da un lato l'elenco degli impianti/scali merci facenti parte del patrimonio di RFI funzionali alla operatività del trasporto merci sulla rete ferroviaria italiana, e dall'altro lato viene ipotizzato un percorso per gli altri impianti di proprietà di RFI non funzionali all'operatività del Gestore: ciò anche al fine di ridurre gli oneri di manutenzione attualmente a carico dello Stato.

Inoltre, nella stessa direttiva viene richiesto ad RFI di presentare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la proposta per la definizione dei canoni per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui all'art. 17, comma 1, del D.lgs. 188/2003 e la documentazione necessaria per la predisposizione del decreto di cui al citato articolo 17, comma 11: tali temi costituiranno filoni di lavoro rilevanti nell'anno, la cui finalizzazione rafforzerà ulteriormente il quadro complessivo entro cui si trova ad operare il gestore d'Infrastruttura nazionale.

Per quanto attiene agli investimenti RFI, in base agli obblighi assunti nei confronti dello Stato con il Contratto di Programma 2007-2011, provvede ad aggiornare annualmente (in base a quanto previsto dagli articoli 3, 4 e 8) il piano investimenti.

Per il 2009 tale aggiornamento non si è concluso nel corso dell'anno, infatti, il termine contrattuale è stato prorogato al fine di definire con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e con il Ministero dell'Economia e delle Finanze un insieme di aspetti rilevanti in tema di programmazione delle opere e connesse modalità di finanziamento. La conclusione di questo processo diviene essenziale per assicurare continuità contrattuale e finanziaria alla politica di investimenti della Società.

Sotto il profilo finanziario è da segnalare che con la Legge Finanziaria 2009 (Legge n°203/2008 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" e la Legge di Bilancio n°204 ad essa collegata), recependo quanto disposto all'art. 60 commi 1 e 10 del d.l. 112/2008 (convertito con legge 133/2008), non è stata assegnata alcuna risorsa di competenza aggiuntiva (in tabella D – capitolo 7122) ed è stato operato un

definanziamento pari a 3.561 milioni di euro delle risorse di cassa stanziate per il triennio 2009 – 2011 nella tabella F della Finanziaria 2008.

Inoltre, è di rilievo ricordare che con la Legge Finanziaria 2010 (L. n. 191 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato") e la Legge di Bilancio n. 192 ad essa collegata si è prevista una nuova modalità di finanziamento "a *tranche*" per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, individuati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

L'anno in corso dovrà vedere la finalizzazione del processo di individuazione delle infrastrutture aventi queste caratteristiche.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2009, evidenzia un utile netto di euro 8.095.690,76.

Si propone di destinare:

- il 5% dell'utile alla riserva legale;
- il residuo importo a utili da riportare a nuovo.

Si propone, inoltre, di ridurre a 5.306,66 euro la riserva di allineamento cambi derivante dall'adeguamento delle partite monetarie in valuta estera al cambio del 31 dicembre 2009 e non realizzate alla suddetta data e di destinare l'importo della riduzione pari a 133.916,69 euro ad una riserva liberamente distribuibile.

Roma, 31 marzo 2010

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Il Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE PER IL BILANCIO DI ESERCIZIO 2009 ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI AI SENSI DELL'ART. 2429 C.C.

Signori Azionisti,
i fatti che hanno caratterizzato la gestione dell'esercizio 2009 sono ampiamente descritti nella "Relazione sulla gestione" redatta dagli amministratori; assumono una particolare rilevanza, ad avviso del Collegio, i seguenti accadimenti:

- Sottoscrizione e versamento dell'aumento di capitale sociale di 250,0 milioni di euro ai sensi dell'art. 5.2 dello statuto;
- Scissione parziale di TAV a favore di RFI della tratta ferroviaria AV/AC Milano-Bologna, lotti funzionali 1^ e 3^ e ulteriore porzione del 2^ lotto con una variazione patrimoniale di 473,8 milioni di euro;
- Scissione parziale di asset da RFI verso Trenitalia con assegnazione di patrimonio di 621,0 milioni di euro;
- Progetti di scissione di immobili di proprietà di FS Logistica verso RFI, di scissione parziale di TAV delle tratte AV/AC Bologna -Firenze, sub tratta Novara-Milano e Roma-Napoli 2^ lotto funzionale e di assegnazione del ramo di azienda di RFI in favore di "FS Telco";
- Scissione parziale di TAV costituenti l'"asse orizzontale" e della tratta AV/AC Milano-Bologna (parte del patrimonio costituito da immobili), 1^ e 3^ lotto funzionale con relativi oneri economici accessori;
- Incidente di Viareggio del 29 giugno 2009 ed atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in materia di sicurezza nel settore del trasporto ferroviario.

Attività di vigilanza

Nel corso dell'esercizio 2009 il Collegio Sindacale ha svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge. 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 assumendo anche informazioni da taluni Responsabili di funzioni aziendali su particolari 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 organizzativo e sul sistema di controllo interno, sono state acquisite informazioni dai Responsabili delle funzioni ed espresse valutazioni in occasione delle diverse riunioni del Collegio; sono state, altresì, monitorate le attività di auditing.
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 2009
Per quanto riguarda l'esercizio 2009, la gestione evidenzia un risultato positivo di 8,095 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:

ATTIVITA'		
Immobilizzazioni nette	Euro	64.873.352.686
Attivo circolante	Euro	6.638.183.059
Ratei e Risconti attivi	Euro	19.041.749
Totale Attività	Euro	71.530.577.494
PASSIVITA'		
Patrimonio netto	Euro	32.830.349.304
Fondi per rischi e oneri	Euro	25.893.776.057
Fondo T.F.R.	Euro	976.465.834
Debiti	Euro	11.671.273.933
Ratei e Risconti passivi	Euro	158.712.365
Totale Passività	Euro	71.530.577.493
CONTI D'ORDINE	Euro	27.927.111.064

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

CONTO ECONOMICO		
Valore della produzione	Euro	3.598.172.633
Costi della produzione	Euro	3.677.399.651
Proventi e oneri finanziari	Euro	12.561.775
Rettifiche di valore di attività finanziarie	Euro	(109.930)
Proventi e oneri straordinari	Euro	95.055.864
Risultato prima delle imposte	Euro	28.280.691
Imposte sul reddito	Euro	20.185.000
Utile di esercizio	Euro	8.095.691

Dai fondamentali saldi del conto economico riclassificato si evince che il positivo risultato della gestione ha determinato un MOL di – 83,5 milioni (con un significativo peggioramento rispetto al margine di + 53,7 milioni dell'esercizio 2008), il risultato ante imposte è stato di 28,2 milioni con l'utile netto di 8,1 milioni, in diminuzione di circa il 79% rispetto all'anno 2008. Il risultato operativo, invece, ancorché negativo (-79,2 milioni) evidenzia un apprezzabile miglioramento rispetto a quello (-119,2 milioni) fatto registrare nel decorso esercizio.
Da una analitica lettura dei dati economici emerge una sostanziale stabilità dei ricavi delle vendite e delle prestazioni dovuta all'effetto combinato della riduzione dei volumi di traffico compensata dall'aumento degli introiti da pedaggio delle linee AV/AC. La disaggregazione della componente "pedaggio e prestazioni infrastrutturali" evidenzia, peraltro, una flessione di circa il 23%, rispetto all'anno 2008, dei ricavi da prestazioni infrastrutturali dovuta, principalmente, sia agli effetti della nuova fase di ristrutturazione connessa alla riduzione dei volumi di traffico (per i servizi di manovra) che al ridimensionamento delle richieste da parte di Trenitalia per i servizi di traghettamento. Inoltre, la flessione del margine operativo è influenzata significativamente dalla riduzione (circa il 22%) dei ricavi da Stato (contributi in conto esercizio) per effetto delle disposizioni previste dalla legge n. 203/2008 (L.F. 2009) e delle riduzioni delle quote rese indisponibili dalla legge finanziaria 2007.
Dal lato dei costi, va rilevato un decremento di circa il 19% di quelli per l'acquisto di materie prime, sussidiarie e di consumo dovuto essenzialmente alla flessione dei costi per energia elettrica, illuminazione e forza motrice per effetto delle diverse modalità di acquisto di tali servizi, avvenuto a far tempo dal mese di maggio 2008; i costi per il personale, invece, registrano una sostanziale stabilità rispetto all'anno 2008 (-0,20%) grazie alle azioni di contenimento degli organici che hanno contribuito a compensare i maggiori oneri derivanti dall'assoggettamento di tutto il Gruppo FS, a decorrere dal 2009, al pagamento all'INPS degli oneri per l'assicurazione obbligatoria per la disoccupazione involontaria, per la maternità e per la malattia degli operai.
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 parzialmente il minor apporto delle componenti straordinarie nette, contribuendo a contenere la flessione (-37,6 milioni) del risultato ante imposte (28,2 milioni) rispetto all'anno 2008.

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 2009, 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 2009, non ha segnalato al Collegio sindacale anomalie e/o evidenze significative e tenuto conto, altresì, dell'attestazione prodotta dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari in data 31 marzo 2010, il Collegio sindacale esprime parere favorevole in merito all'approvazione del bilancio di esercizio 2009 ed alle proposte di destinazione dell'utile di esercizio così come predisposte dal Consiglio di Amministrazione.

Roma, 9 aprile 2010

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Paolo Marcarelli – Presidente

Prof. Avv. Serafino Gatti – Sindaco effettivo

Dott. Carmine Summa – Sindaco effettivo

PRICEWATERHOUSECOOPERS

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE
AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409-TER DEL CODICE CIVILE
(ORA ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39)

RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2009

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409-TER DEL CODICE CIVILE (ORA ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39)

All'Azionista di
Rete Ferroviaria Italiana SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA chiuso al 31 dicembre 2009. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori della Rete Ferroviaria Italiana SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

La revisione contabile sul bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2009 è stata svolta in conformità alla normativa vigente nel corso di tale esercizio.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 21 aprile 2009.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2009 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società per l'esercizio chiuso a tale data.

4 Portiamo alla Vostra attenzione i seguenti aspetti:

4.1 Gli amministratori, a seguito di quanto già delineato nei precedenti bilanci, hanno fornito aggiornamenti circa le interlocuzioni in corso con le autorità competenti in merito ai temi del trasporto ferroviario con particolare riguardo i) alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma - Lato Servizi ii) all'aggiornamento annuale del Contratto di Programma - Lato Investimenti, essenziale per assicurare continuità contrattuale e finanziaria alla politica di investimenti della società iii) all'adeguamento del canone di accesso all'infrastruttura nel rispetto dell'equilibrio economico sancito dal DLgs 188/2003, nonchè iv) alle nuove modalità di finanziamento introdotte dalla Legge Finanziaria 2010 per specifici progetti prioritari.

4.2 Come indicato dagli amministratori nella nota integrativa, il bilancio al 31 dicembre 2009 riflette gli effetti discendenti dalla perizia di valutazione ex articolo 2343 del Codice Civile effettuata nel 2002 nell'ambito del conferimento di Rete Ferroviaria Italiana SpA dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA; in particolare, tra l'altro, nel passivo al 31 dicembre 2009 sono iscritti i) il Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 (comprensivo della relativa integrazione effettuata in sede peritale) per 22,5 miliardi di Euro (23 miliardi di Euro al 31 dicembre 2008), il cui utilizzo a fronte degli ammortamenti e delle minusvalenze della rete Convenzionale è destinato a consentire, nell'ottica di quanto previsto dal DLgs 188 dell'8 luglio 2003, che i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria presentino un tendenziale equilibrio tra i ricavi tipici ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura, al netto appunto degli ammortamenti e ii) il Fondo oneri manutenzione ordinaria per 2,3 miliardi di Euro (2,3 miliardi di Euro al 31 dicembre 2008) destinato, nell'attuale contesto regolamentare di riferimento, a fronteggiare sia oneri manutentivi che connessi all'avvio del Sistema dell'Alta Velocità/Alta Capacità non altrimenti ristorati da contributi in conto esercizio.

Gli amministratori hanno indicato i) di avere utilizzato complessivamente il Fondo di ristrutturazione, come consentito dal DLgs 188/2003, per ammortamenti e minusvalenze per circa 0,5 miliardi di Euro (0,5 miliardi di Euro al 31 dicembre 2008), e ii) che la consistenza di questo Fondo al 31 dicembre 2009 (22,5 miliardi di Euro) è sufficiente a neutralizzare il costo prospettico degli ammortamenti anche in un'ottica di lungo periodo.

4.3 Come indicato nella relazione sulla gestione, sono in corso alcune indagini e procedimenti penali a fronte dei quali gli amministratori, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la società sia esposta a significative passività, non hanno ritenuto di effettuare, al riguardo, alcuno stanziamento in bilancio.

5 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori della Rete Ferroviaria Italiana SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla CONSOB. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2009.

Roma, 15 aprile 2010

PricewaterhouseCoopers SpA

Luciano Festa
(Revisore contabile)

BILANCIO CONSUNTIVO

PAGINA BIANCA

PROSPETTI CONTABILI

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)	0	0	0
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	27.205.292	27.562.497	(357.205)
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	201.074.434	197.739.687	3.334.747
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	801.955.222	822.176.380	(20.221.158)
7) Altre	88.046.333	88.663.544	(617.211)
Totale I	1.118.281.281	1.136.142.108	(17.860.827)
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	52.660.425.139	51.543.855.907	1.116.569.232
2) Impianti e macchinario	132.745.276	136.116.793	(3.371.517)
3) Attrezzature industriali e commerciali	172.226.050	172.362.596	(136.546)
4) Altri beni	116.946.277	115.714.491	1.231.786
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	5.139.094.343	4.903.176.525	235.917.818
Totale II	58.221.437.085	56.871.226.312	1.350.210.773
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1) Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	1.858.493.916	3.014.921.247	(1.156.427.331)
b) Imprese collegate	96.705.919	96.741.856	(35.937)
d) Altre imprese	49.129.479	48.987.362	142.117
Totale 1)	2.004.329.314	3.160.650.465	(1.156.321.151)
2) Crediti:			
a) verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	130.385.930	(130.385.930)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.699.804.665	1.269.780.794	430.023.871
	1.699.804.665	1.400.166.724	299.637.941
b) verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	375.000	0	375.000
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	375.000	0	375.000
d) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	127.891.716	122.900.522	4.991.194
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.701.233.624	1.829.045.123	(127.811.499)
	1.829.125.340	1.951.945.645	(122.820.305)
Totale 2)	3.529.305.005	3.352.112.369	177.192.636
Totale III	5.533.634.319	6.512.762.834	(979.128.515)
Totale B) Immobilizzazioni	**64.873.352.686**	**64.520.131.254**	**353.221.432**
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	183.357.548	140.344.695	43.012.853
3) Lavori in corso su ordinazione	0	33.975.951	(33.975.951)
5) Acconti	169.214	169.214	0
6) Cespiti radiati da alienare	0	628	(628)
Totale 1	183.526.762	174.490.488	9.036.274

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
II. CREDITI			
1) Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	276.760.585	267.356.771	9.403.814
- esigibili oltre l'esercizio successivo	5.014.927	6.251.365	(1.236.438)
	281.775.512	273.608.136	8.167.376
2) Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	26.359.290	32.922.147	(6.562.857)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	441.106.962	508.587.681	(67.480.719)
	467.466.252	541.509.828	(74.043.576)
3) Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.312.310	2.517.179	(1.204.869)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	1.312.310	2.517.179	(1.204.869)
4) Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.091.504.242	1.080.489.362	11.014.880
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.087.552.191	630.727.031	456.825.160
	2.179.056.433	1.711.216.393	467.840.040
4 bis) Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.151.711	2.029.885	1.121.826
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	3.151.711	2.029.885	1.121.826
5) Verso altri			
a) altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	762.910.040	453.616.488	309.293.552
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	762.910.040	453.616.488	309.293.552
b) altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.085.229.685	1.837.147.273	248.082.412
- esigibili oltre l'esercizio successivo	103.067	103.067	0
	2.085.332.752	1.837.250.340	248.082.412
Totale 5)	2.848.242.792	2.290.866.828	557.375.964
Totale II	5.781.005.010	4.821.748.249	959.256.761
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
Totale III	0	0	0
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1) Depositi bancari e postali	5.337.602	2.116.110	3.221.492
2) Assegni	50	34.631	(34.581)
3) Denaro e valori in cassa	154.877	628.765	(473.888)
4) Conti correnti di tesoreria	668.158.758	1.215.347.818	(547.189.060)
Totale IV	673.651.287	1.218.127.324	(544.476.037)
Totale C) Attivo circolante	**6.638.183.059**	**6.214.366.061**	**423.816.998**
D) RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	19.041.749	18.080.282	961.467
Totale D) Ratei e risconti	**19.041.749**	**18.080.282**	**961.467**

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	32.088.184.379	32.341.275.131	(253.090.752)
II. RISERVA DA SOPRAPPREZZO DELLE AZIONI			
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE			
1. Variazione 2002 D.M. 4 febbraio 2003 valutazione definitiva patrimoniale	887.352.096	887.352.096	0
IV. RISERVA LEGALE	2.987.660	1.041.323	1.946.337
V. RISERVE STATUTARIE			
VI. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO			
VII. ALTRE RISERVE			
1. Riserva straordinaria	0	0	0
2. Versamenti in conto futuri aumenti di capitale	0	0	0
3. Versamenti in conto capitale	0	0	0
4. Riserva da utili su cambi	139.223	0	139.223
Totale VII	139.223	0	139.223
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	(156.409.744)	(193.250.913)	36.841.169
IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	8.095.691	38.926.728	(30.831.037)
Totale A) Patrimonio netto	**32.830.349.304**	**33.075.344.365**	**(244.995.061)**
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
1) Per trattamento di quiescenza e obblighi simili			0
2) Per imposte, anche differite	21.071.382	20.381.396	689.986
3) Fondo ristrutturazione ex Lege n.448/1998	19.277.049.012	19.277.049.012	0
4) Integrazione fondo di ristrutturazione ex Lege n.448/1998	3.260.147.056	3.700.488.854	(440.341.798)
5) Fondo per manutenzione ordinaria	2.323.000.000	2.323.000.000	0
6) Altri	1.012.508.607	1.117.268.229	(104.759.622)
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**25.893.776.057**	**26.438.187.491**	**(544.411.434)**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**976.465.834**	**1.078.017.165**	**(101.551.331)**
D) DEBITI			
3) Debiti verso soci per finanziamenti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	119.844.041	208.224.002	(88.379.962)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.664.489.466	1.424.596.100	239.893.366
	1.784.333.506	1.632.820.102	151.513.404
4) Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	50.071.659	49.131.931	939.728
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.616.727.604	1.166.799.263	449.928.341
	1.666.799.263	1.215.931.194	450.868.069
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.190.358.946	2.200.420.749	989.938.197
- esigibili oltre l'esercizio successivo	2.229.168.083	1.895.262.786	333.905.297
	5.419.527.029	4.095.683.535	1.323.843.494

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.894.104.225	1.944.920.004	(50.815.779)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	24.589.232	19.959.083	4.630.149
	1.918.693.457	1.964.879.087	(46.185.630)
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	46.728.299	137.478.481	(90.750.182)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	2.109.843	1.555.283	554.560
	48.838.142	139.033.764	(90.195.622)
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	17.615.849	13.022.290	4.593.559
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	17.615.849	13.022.290	4.593.559
11) Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	15.116.158	12.905.808	2.210.350
- esigibili oltre l'esercizio successivo	948.958	950.302	(1.344)
	16.065.116	13.856.110	2.209.006
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	41.086.431	46.250.485	(5.164.054)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	41.086.431	46.250.485	(5.164.054)
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	124.025.755	143.700.707	(19.674.952)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	84.354.280	90.379.611	(6.025.331)
	208.380.035	234.080.318	(25.700.283)
14) Altri debiti			
a) verso altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	327.711.076	368.343.169	(40.632.093)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	781.240	793.456	(12.216)
	328.492.316	369.136.625	(40.644.309)
b) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	220.234.175	279.780.519	(59.546.344)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.208.613	1.475.915	(267.302)
	221.442.788	281.256.434	(59.813.646)
Totale 14)	549.935.104	650.393.059	(100.457.955)
Totale D) Debiti	**11.671.273.933**	**10.005.949.944**	**1.665.323.989**
E) RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	158.712.365	155.078.632	3.633.733
Totale E) Ratei e risconti	**158.712.365**	**155.078.632**	**3.633.733**

(importi in euro)

CONTI D'ORDINE		31.12.2009	31.12.2008	Variazione
1. RISCHI				
1.1 Fidejussioni				
- a favore di altri		73.935.620	97.027.422	(23.091.802)
		73.935.620	97.027.422	(23.091.802)
1.3 Altre garanzie personali				
- a favore di imprese controllate		1.361.641.233	1.928.878.794	(567.237.561)
		1.361.641.233	1.928.878.794	(567.237.561)
	Totale 1	1.435.576.853	2.025.906.216	(590.329.363)
2. IMPEGNI				
2.2 Altri impegni		72.997	72.997	0
	Totale 2	72.997	72.997	0
3. BENI DI TERZI IN CONSEGNA				
3.3 Altri beni di terzi		220.214	220.728	(514)
	Totale 3	220.214	220.728	(514)
4. ALTRI CONTI D'ORDINE				
4.1 Fonti di finanziamento per aumento di capitale sociale e contributi diversi per investimenti da realizzare				
4.1.1 Somme da ricevere dallo Stato e dalla UE		21.366.388.000	27.293.367.000	(5.926.979.000)
4.1.2 Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi		5.124.853.000	4.356.636.000	768.217.000
4.1.3 Somme da ricevere dalla Capogruppo		0	250.000.000	(250.000.000)
	Totale 4	26.491.241.000	31.900.003.000	(5.408.762.000)
TOTALE CONTI D'ORDINE		**27.927.111.064**	**33.926.202.941**	**(5.999.091.877)**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2009	2008	Variazione
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) prodotti del traffico viaggiatori - marittimo	19.330.199	20.676.709	(1.346.510)
b) pedaggio e prestazioni infrastrutturali	1.087.481.039	1.119.556.126	(32.075.087)
c) altri ricavi delle vendite e prestazioni	166.413.582	139.363.741	27.049.841
Totale 1)	1.273.224.820	1.279.596.576	(6.371.756)
4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	388.403.696	431.716.717	(43.313.021)
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio	923.897.215	1.086.474.649	(162.577.434)
- Contratto di Programma	923.682.099	1.086.348.427	(162.666.328)
- Altri	215.116	126.222	88.894
b) utilizzo integrazione fondo di ristrutturazione	438.494.625	448.197.268	(9.702.643)
c) altri	574.152.277	703.360.181	(129.207.904)
Totale 5)	1.936.544.117	2.238.032.098	(301.487.981)
Totale A) Valore della produzione	**3.598.172.633**	**3.949.345.391**	**(351.172.758)**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E DI MERCI	759.859.627	936.673.582	(176.813.955)
7) PER SERVIZI	714.402.839	705.085.002	9.317.837
8) PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI	38.122.070	38.222.364	(100.294)
9) PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	1.173.008.427	1.195.429.695	(22.421.268)
b) oneri sociali	333.093.267	301.407.988	31.685.279
c) trattamento di fine rapporto	100.368.140	112.137.791	(11.769.651)
e) altri costi	1.201.292	1.794.373	(593.081)
Totale 9)	1.607.671.126	1.610.769.847	(3.098.721)
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	3.927.163	3.828.569	98.594
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	485.760.038	463.041.889	22.718.149
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	5.409.772	11.819.873	(6.410.101)
Totale 10)	495.096.973	478.690.331	16.406.642
11) VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	(46.830.492)	(1.558.291)	(45.272.201)
12) ACCANTONAMENTI PER RISCHI	44.251.054	238.335.770	(194.084.716)
13) ALTRI ACCANTONAMENTI	512.091	1.999.884	(1.487.793)
14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE	64.314.363	60.365.030	3.949.333
Totale B) Costi della produzione	**3.677.399.651**	**4.068.583.519**	**(391.183.868)**
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	**(79.227.018)**	**(119.238.128)**	**40.011.110**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15) PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
- in imprese controllate	1.265.083	0	1.265.083
Totale 15)	1.265.083	0	1.265.083
16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da altri	0	306.924	(306.924)
totale a)	0	306.924	(306.924)
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da controllanti	23.384.414	22.016.117	1.368.297
- da altri	705.955	5.988.287	(5.282.332)
totale d)	24.090.369	28.004.404	(3.914.035)
Totale 16)	25.355.452	28.311.328	(2.955.876)

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2009	2008	Variazione
17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
- verso imprese collegate	92	0	92
- verso controllanti	401.365	964.022	(562.657)
- verso altri	12.402.193	26.782.090	(14.379.897)
Totale 17)	12.803.650	27.746.112	(14.942.462)
17 bis) UTILI E (PERDITE) SU CAMBI	9.973	146.134	(136.161)
Totale C) Proventi e oneri finanziari	**12.561.775**	**711.350**	**11.850.425**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18) RIVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	82.117	0	82.117
Totale 18)	82.117	0	82.117
19) SVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	192.047	2.275.135	(2.083.088)
Totale 19)	192.047	2.275.135	(2.083.088)
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	**(109.930)**	**(2.275.135)**	**2.165.205**
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) PROVENTI STRAORDINARI			
a) plusvalenze da alienazioni	91.309	700.239	(608.930)
c) sopravvenienze attive	129.231.390	222.838.295	(93.606.905)
d) utilizzo fondo integrazione ex Lege n.448/1998	1.847.174	12.161.621	(10.314.447)
e) altri proventi	11.198.910	9.467.220	1.731.690
Totale 20)	142.368.783	245.167.375	(102.798.592)
21) ONERI STRAORDINARI			
a) minusvalenze da alienazioni	1.847.174	12.161.621	(10.314.447)
b) imposte relative ad esercizi precedenti	4.778.647	4.308.401	470.246
d) soprravvenienze passive	39.864.807	37.160.277	2.704.530
e) altri oneri	822.291	4.828.435	(4.006.144)
Totale 21)	47.312.919	58.458.734	(11.145.815)
Totale E) Proventi e oneri straordinari	**95.055.864**	**186.708.641**	**(91.652.777)**
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	**28.280.691**	**65.906.728**	**(37.626.037)**
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE			
a) imposte correnti	20.185.000	26.980.000	(6.795.000)
Totale 22)	20.185.000	26.980.000	(6.795.000)
Utile (perdita) dell'esercizio	**8.095.691**	**38.926.728**	**(30.831.037)**

NOTA INTEGRATIVA

SEZIONE 1

Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 è costituito da: Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto finanziario.

Non si è proceduto alla redazione di un bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto al 3°comma dell'art. 27 del D.Lgs. 127/1991, in quanto tale bilancio verrà redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1.

Per quanto riguarda l'attività della società ed i fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rinvia alla Relazione sulla Gestione. Ad essa si rinvia anche per le informazioni di dettaglio sui rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte al controllo di queste ultime, altre parti correlate e collegate di controllate, nonché sui rapporti con la società che esercita l'attività di direzione e coordinamento e con le altre società che vi sono soggette.

I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

Si informa che la società PricewaterhouseCoopers S.p.A. esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 bis Codice civile.

Si informa, inoltre, che la società è soggetta alla direzione e coordinamento della controllante diretta Ferrovie dello Stato S.p.A. a norma dell'art. 2497 *sexies* del codice civile e del D.Lgs. n. 188/2003.

SEZIONE 2

Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

Il bilancio di esercizio è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali ed, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IFRS), senza adottare alcuna deroga.

Le diverse classificazioni operate al 31 dicembre 2009 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dei periodi di raffronto ai sensi dell'art. 2423 ter, comma 5, Codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi dei periodi di confronto.

Nel corso del 2009 non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui all'art. 2423, comma 4, Codice civile.

I criteri di valutazione sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio precedente ed a quelli adottati dalla Capogruppo, con eccezione, con riferimento ai criteri adottati dalla Capogruppo, dei criteri di valutazione applicati per le immobilizzazioni materiali ed immateriali come di seguito riportato.

Immobilizzazioni materiali e immateriali

Le immobilizzazioni materiali ed immateriali al 31 dicembre 2009 sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e sono esposte in bilancio al netto del fondo ammortamento al 31 dicembre 2009 calcolato fino al 31 dicembre 2005 sulla base di ammortamento a quote costanti in funzione della residua possibilità di utilizzo del bene ed a partire dal 31 dicembre 2006 sulla base di un ammortamento a quote variabili in base ai volumi di produzione sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione.

Il criterio di ammortamento a quote variabili ha titolo nel disposto dell'articolo 1, comma 87, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Legge Finanziaria per il 2006) che recita: *"Il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa nonché, per il periodo di durata dell'investimento e secondo il medesimo profilo di ammortamento dei costi diretti, degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura medesima, è ammortizzato con il metodo "a quote variabili in base ai volumi di produzione", sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nell'ipotesi di preesercizio, l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del preesercizio. Ai fini fiscali, le quote di ammortamento sono determinate con il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86".*

La suddetta Legge, pertanto, ha stabilito che:

1) l'ammortamento dell'infrastruttura ferroviaria, dal punto di vista civilistico e fiscale, è effettuato con un criterio a quote variabili in base ai volumi di produzione;

2) gli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura lungo l'intera durata della Concessione sono una componente del costo complessivo dell'investimento ammortizzabile.

Nell'applicazione di tale metodo l'articolo 1, comma 87, della Legge n. 266/2005, prevede che oggetto di ammortamento non è il costo dei singoli cespiti costituenti l'infrastruttura ferroviaria bensì "*il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura*" medesima. Non si tratta, pertanto, di un ammortamento "economico-tecnico" da calcolarsi in funzione del deperimento dei singoli cespiti, ma, piuttosto, di un ammortamento dell'investimento complessivo.

Poiché il costo da ammortizzare non è già il costo del singolo cespite, bensì il costo complessivo dell'investimento, deve prescindersi dal momento in cui il costo è sostenuto per fare riferimento invece, ai fini del calcolo degli ammortamenti, al costo dell'investimento "a vita intera", cioè al costo previsto lungo l'intera durata del progetto che la stessa norma indica nella durata della Concessione.

Il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti e non ancora ammortizzati e di quelli da sostenere al netto dei contributi in conto impianti coerentemente con la capacità di produzione degli investimenti stessi lungo la durata della Concessione, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

La Concessione pubblica rilasciata a RFI S.p.A. con Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione (oggi Ministro delle Infrastrutture) numero 138T del 31 ottobre 2000 – in forza della quale RFI svolge le funzioni di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale – non ha ad oggetto beni gratuitamente devolvibili alla relativa scadenza; infatti, in forza dell'articolo 43 della Legge 23 dicembre 1998, n. 448, i beni immobili che risultano iscritti nel Bilancio della Ferrovie dello Stato S.p.A. (oggi RFI S.p.A.) – al 31 dicembre 1997, quale è stato certificato dalla società di revisione ed approvato dall'assemblea dei soci, devono intendersi acquisiti, attribuiti e devoluti a titolo di piena proprietà.

In relazione alla suddetta norma (Legge Finanziaria per il 2006) le immobilizzazioni materiali e immateriali che compongono l'infrastruttura ferroviaria sono, a tale fine, articolate in 7 direttrici separando la Rete AV/AC e la Rete Convenzionale (fondamentale e complementare) come da Decreto del Ministero dei Trasporti del 18 agosto 2006 (G.U. n°227 del 29.09.2006) recante "Aggiornamento del canone di utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale" secondo la seguente ripartizione:

- ✓ Rete AV/AC;
- ✓ Rete Convenzionale - rete fondamentale Trasversale padana e transiti internazionali;
- ✓ Rete Convenzionale - rete fondamentale Tirrenica Nord ed affluenze;

- ✓ Rete Convenzionale - rete fondamentale Dorsale ed affluenze;
- ✓ Rete Convenzionale - rete fondamentale Tirrenica Sud;
- ✓ Rete Convenzionale - rete fondamentale Adriatica e trasversali appenniniche;
- ✓ Rete Convenzionale - rete complementare, considerata come un'unica direttrice comprendente tutte le porzioni della rete che non fanno parte della rete fondamentale.

La rete AV/AC potrà a sua volta essere articolata in ulteriori direttrici e le direttrici della rete convenzionale potranno subire modifiche in conseguenza degli aggiornamenti del decreto del Pedaggio.

Per l'adozione del metodo di ammortamento introdotto dalla norma "*a quote variabili in base ai volumi di produzione», sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totali previste durante il periodo di concessione*" l'unità di prodotto è individuata nel "treno*km" sia per la Rete AV/AC sia per la Rete Convenzionale: il treno*km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressi in milioni/anno.

Per ogni direttrice la Società utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, cui il Bilancio di esercizio è riferito, il numero dei treni*km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della Società.

A partire dal Bilancio d'esercizio 2006, per ogni direttrice la Società effettua la previsione dei treni*km che saranno venduti a partire dall'anno successivo a quello cui il Bilancio d'esercizio è riferito fino all'ultimo anno di vita della Concessione, su base di stima fino ad un massimo di dieci anni successivi a quello del Bilancio di riferimento e con un profilo costante, rispetto ai livelli del decimo anno, dall'undicesimo anno fino all'ultimo anno di vita della Concessione.

Per l'esercizio 2009 il volume di treni*km è indicato nella tabella che segue:

(valori in milioni)

DIRETTRICE	Volumi treni*km anno 2009 Consuntivi	Volumi treni*km dal 2009 al 2060
Alta Capacità Alta Velocità	**6,90**	1.610
Trasversale padana e transiti internazionali	**51,7**	2.993
Tirrenica Nord ed affluenze	**38,5**	2.182
Dorsale ed affluenze	**85,9**	5.489
Tirrenico Sud	**15,4**	825
Adriatica e trasversali appenniniche	**27,7**	1.555
Rete Complementare	**96,1**	5.087
Totale	**322,2**	**19.741**

Per ogni direttrice la percentuale di utilizzo nell'esercizio, ai sensi dell'articolo 1 comma 87, è determinata dal rapporto tra i treni*km effettivamente venduti nell'esercizio ed i treni*km previsti dall'anno successivo di redazione dello stesso Bilancio di esercizio fino al termine della Concessione, sommati a quelli effettivamente venduti nell'anno. La percentuale è pari per l'esercizio 2009 ai seguenti valori:

Direttrice	**Indicatore di produzione**
Rete AV/AC	0,43%
Rete Convenzionale – rete fondamentale	
Traversale padana e transiti internazionali	1,73%
Tirrenica Nord e affluenze	1,76%
Dorsale ed affluenze	1,57%
Tirrenico Sud	1,87%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,78%
Rete Convenzionale – rete complementare	
Rete complementare	1,89%

Il costo complessivo degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria della rete convenzionale oggetto di ammortamento è composto:

1. dal valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, costituenti l'Infrastruttura ferroviaria risultanti dal Bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2005, al netto:
   - dei contributi in conto impianti ottenuti alla stessa data;
   - del relativo fondo di ammortamento alla stessa data;

   escluse le immobilizzazioni in corso per investimenti che ancora non concorrano alla produzione complessiva;
2. dal costo complessivo degli investimenti entrati in esercizio negli anni dal 2006 al 2009, al netto dei contributi in conto impianti e delle dismissioni effettuate nel periodo;
3. dalle spese incrementative che concorrono alla produzione complessivamente prevista e di quella relativa ai rinnovi dell'Infrastruttura ferroviaria esistente effettuate dall'esercizio 2006 al 2009 non ancora entrate in esercizio e pertanto non ritentanti nel precedente punto 2, e previste da effettuare lungo l'intera durata della Concessione, al netto dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti che garantiscono il mantenimento dei livelli di produzione totali stimati lungo la vita della Concessione; la stima delle spese incrementative e dei rinnovi previste da effettuare lungo la durata della Concessione è stata posta pari a quelle medie effettivamente sostenute e contabilizzate negli ultimi 5 anni, compreso l'esercizio 2009, dalla Società per tali attività;

4. dagli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura, sostenuti negli esercizi dal 2006 al 2009 e previsti da sostenere lungo l'intera durata della Concessione, relativi alla realizzazione degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria, comprensivi degli oneri relativi a eventuali contratti di copertura, al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti.

Gli importi di cui ai precedenti punti si intendono al netto dei relativi fondi al 31 dicembre 2008.

I volumi di produzione stimati per la Rete AV/AC, a partire dal 2008 e fino al termine della Concessione sono, coerentemente, quelli relativi all'intero Asse Torino-Milano-Napoli, secondo una curva previsionale, contenuta del *Dossier* di Valutazione aggiornato approvato a luglio 2008 dal Consiglio di Amministrazione della Società, che tiene conto del fatto che nei primi anni di utilizzo di tale Rete AV/AC (2007-2012) non è operativo l'intero sistema. Tale curva previsionale, in coerenza con quanto già descritto per le direttrici della rete convenzionale, è stata stimata nei primi dieci anni a partire dal presente esercizio, e mantenuta costante ai livelli stimati nel decimo anno dall'undicesimo anno fino al termine della Concessione.

Il costo complessivo degli investimenti da ammortizzare, afferenti la Rete AV/AC, è dato dai costi sostenuti fino a tutto l'esercizio 2009, di quelli da sostenere relativamente ai costi di realizzazione delle opere, alle spese incrementative, ai rinnovi ed agli oneri connessi ai finanziamenti contratti e da contrarre per la realizzazione degli investimenti stessi lungo la durata della concessione al netto dei contributi conto impianti ricevuti e attesi. Per la previsione delle spese incrementative e dei rinnovi lungo la vita della Concessione è stata utilizzata la valutazione a tale titolo effettuata ed inserita all'interno del dossier di valutazione sopra citato.

Il principio enunciato dall'articolo 1 comma 87, nell'introdurre il criterio di ammortamento in base ai volumi di produzione, stabilisce che i volumi di produzione sono quelli che l'infrastruttura sviluppa lungo il periodo di durata della Concessione.

Viene quindi posto, ai fini del calcolo dell'ammortamento, un orizzonte "temporale" nell'utilizzo dell'infrastruttura.

La previsione di tale orizzonte temporale comporta la necessità di determinare il presumibile valore dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione; presumibile valore che, in quanto tale, non deve essere oggetto di ammortamento durante il periodo di Concessione.

Il valore residuo dell'infrastruttura è dato dall'insieme dei seguenti valori:

a. costo originario dei terreni iscritti in bilancio al 31 dicembre 2005, incrementato del valore dei sedimi ricompreso nel valore dei fabbricati e di quelli acquisiti nel corso degli esercizi dal 2006 al 2009 relativamente ad investimenti entrati in funzione nei predetti anni che, in quanto non soggetti a deperimento e consumo, non vengono ammortizzati lungo la vita della Concessione;

b. valore delle immobilizzazioni materiali al 31 dicembre 2005 e di quelle entrate in funzione negli esercizi dal 2006 al 2009 che hanno vita tecnico-economica residua superiore a quella di termine della concessione; tale valore è definito come:

- differenza tra il Valore netto contabile al 31 dicembre 2005 e il valore del deperimento tecnico-economico dal 2006 al 2060, valutato attraverso l'applicazione al costo originario dell'aliquota corrispondente alla vita tecnico-economica, per quanto attiene alle immobilizzazioni materiali già in esercizio all'1 gennaio 2006;
- differenza tra il costo di acquisto o di costruzione interna delle immobilizzazioni materiali e il valore del deperimento tecnico-economico dal 2006 al 2060, valutato attraverso l'applicazione al costo di acquisto o di costruzione interna dell'aliquota corrispondente alla vita tecnico-economica, per quanto attiene alle immobilizzazioni materiali entrate in funzione negli anni dal 2006 al 2009 al netto dei contributi in conto impianti.

Il costo complessivo degli investimenti di ogni direttrice oggetto di ammortamento è determinato dalla differenza tra la somma dei costi di cui ai precedenti punti da 1 a 4 ed il valore residuo dell'infrastruttura al 2060.

Si precisa che il valore residuo viene ricalcolato ogni anno per tener conto degli incrementi e decrementi del perimetro dei cespiti afferenti l'infrastruttura ferroviaria.

Considerato che le spese per gli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria e le spese incrementative e quelle relative ai rinnovi – previste (da sostenere) lungo la vita della Concessione (fino al 2060) con riferimento sia alla Rete Convenzionale sia alla Rete AV/AC – sono finanziate dallo Stato mediante la concessione di contributi in conto impianti, le stesse non hanno impatto sul costo complessivo delle immobilizzazioni materiali e immateriali ai fini della determinazione delle quote di ammortamento civilistico.

Al riguardo, infatti:

- l'articolo 1, comma 86, della Legge n. 266/2005 (Finanziaria per il 2006) stabilisce che "*Il finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per manutenzione straordinaria, avviene, a partire dalle somme erogate dal 1° gennaio 2006, a titolo di contributo in conto impianti*";
- l'articolo 1, comma 84, della stessa Legge n. 266/2005 [come sostituito dall'articolo 1, comma 975, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Finanziaria per il 2007)], richiamato dal suddetto comma 86, stabilisce che sono effettuati a titolo di contributi in conto impianti i finanziamenti concessi sia *per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli* sia *a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale (convenzionale) dell'infrastruttura ferroviaria.*

Annualmente, in occasione della redazione del Bilancio d'esercizio, la Società provvede ad aggiornare la previsione del costo complessivo dell'investimento ammortizzabile imputabile a ciascuna direttrice ed i corrispondenti volumi complessivi di produzione, tenendo anche conto

dei nuovi investimenti entrati in esercizio nel corso dell'anno cui il Bilancio d'esercizio è riferito, al netto dei relativi contributi pubblici in conto impianti ottenuti e degli ammortamenti effettuati e di eventuali cessioni o dismissioni.

Ai fini fiscali, le quote di ammortamento annue del costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria sono determinate con Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, in coerenza con le quote di ammortamento annuo come determinate, in conformità a quanto previsto, ai fini civilistici, dall'articolo 1, comma 87, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266, secondo i criteri sopra indicati, integrati da quanto previsto dall'articolo 1, comma 86, della stessa Legge n. 266/2005 nella parte in cui stabilisce che i contributi in conto impianti da parte dello Stato si considerano fiscalmente irrilevanti e, quindi, non riducono il valore fiscale del bene.

Il Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze è stato emanato in data 23 luglio 2007 ed è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 233 del 6 ottobre 2007.

L'articolo 1 del Decreto, nel fornire valenza fiscale agli ammortamenti civilistici determinati ed iscritti nei relativi Bilanci della Società, stabilisce altresì che i finanziamenti effettuati dallo Stato a titolo di contributi in conto impianti si considerano fiscalmente irrilevanti e, quindi, non riducono il valore fiscale del bene finanziato, consentendo così alla Società di integrare fiscalmente, mediante apposite variazioni extracontabili, le quote di ammortamento annue stanziate a conto economico, per la parte di esse riferibile ai contributi in conto impianti.

In coerenza con quanto sopra, l'integrazione delle quote di ammortamento annue civilistiche riferite ai beni finanziati con contributi in conto impianti da parte dello Stato è calcolata considerando nel costo complessivo ammortizzabile degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria:

- per quanto riguarda la Rete Convenzionale, il valore indicato nei precedenti punti da 1 a 4, al lordo dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti,
- per quanto riguarda la Rete AV/AC, i costi sostenuti fino a tutto l'esercizio 2009, quelli da sostenere relativamente ai costi di realizzazione delle opere, le spese incrementative, i rinnovi e gli oneri connessi ai finanziamenti contratti e da contrarre per la realizzazione degli investimenti stessi lungo la durata della concessione, al lordo dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti.

Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa che vengono capitalizzate.

La società non dispone di beni in *leasing* finanziario.

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni

Sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato ove necessario per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi ed oneri.

Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Rimanenze

Le giacenze di magazzino, costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione e per gli interventi di potenziamento e rinnovo dell'infrastruttura, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Al passivo è iscritto un fondo cautelativo a fronte delle presumibili perdite di valore del materiale a lenta movimentazione nel loro complesso.

Le rimanenze sono iscritte al netto del fondo svalutazione.

I cespiti radiati da alienare sono iscritti al minore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo di svalutazione portato a diretta diminuzione degli stessi.

I debiti sono esposti al loro valore nominale.

I debiti per ferie maturate e non godute dal personale alla chiusura dell'esercizio riflettono una stima di quanto da erogarsi a titolo di emolumenti ed oneri riflessi nel periodo di godimento delle ferie.

Si segnala, infine, che la classificazione temporale dei crediti e debiti (entro e oltre l'esercizio) fa riferimento al 31 dicembre 2010.

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale; quelle in valuta dei Paesi non aderenti all'Euro sono adeguate al cambio al 31 dicembre 2009.

Ratei e risconti attivi e passivi

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza. In particolare il Fondo rischi per contenzioso giudiziale ed il fondo rischi per contenzioso

stragiudiziale accolgono rispettivamente gli accantonamenti sui contenziosi in essere per appalti ed opere civili e gli accantonamenti relativi a quota parte delle riserve richieste dagli appaltatori in merito ai lavori in corso sulla rete tradizionale ed AV/AC, per le quali non risultano procedimenti giudiziali. Gli importi accantonati sono considerati al netto della quota capitalizzabile; tale quota è stimata sulla base di specifiche analisi effettuate dai referenti di progetto sui contenziosi più rilevanti, ed è applicata a tutti i contenziosi della medesima fattispecie.

Fondo imposte

Il fondo per imposte accoglie gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Fondo di ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n. 448 e relativo fondo integrativo

Il Fondo di ristrutturazione fu costituito, per la rete Convenzionale in applicazione dell'art. 43, comma 5, della Legge 448/1998 e, fino al 31 dicembre 2001, è stato utilizzato, previa autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura Convenzionale e di altri oneri di ristrutturazione.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI nell'ambito del conferimento della stessa dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a FS. Lo stesso è stato utilizzato dall'esercizio 2002 al 2009 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti relativi alla rete Convenzionale.

Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art.5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art.15 del D.Lgs 8/7/03 n.188 che dispone: *"i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro"*;
- all'attuale definizione tariffaria concepita "*ex lege*" come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di recuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, tali fondi sono destinati e sufficienti anche in un'ottica di lungo periodo, a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile.

Fondo oneri per manutenzione ordinaria

Il fondo oneri di manutenzione ordinaria ed interessi intercalari è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali.

In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione dell'infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio; mentre, per la parte relativa agli interessi intercalari, era destinato a far fronte alla copertura degli interessi (cosiddetti intercalari) da erogare a TAV nel periodo di costruzione dell'AV/AC.

In proposito, si ricorda che:

- per l'esercizio 2003, la Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge finanziaria 2003) ha previsto che non venissero erogati contributi in conto esercizio;
- con Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 "interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" (convertito in data 29 luglio 2004) all'art. 1, comma 6, è stata disposta la riduzione dell'autorizzazione di spesa per 75 milioni di euro relativa al cap. 1541 "somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato S.p.A. o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'Infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via nave tra terminali ferroviari" (tab. 1);
- con legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005), l'art. 1, comma 299, è stata disposta un'ulteriore riduzione di 90 milioni di euro relativamente al cap. 1541 per l'esercizio 2005;
- l'evoluzione del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC unitamente al disposto dell'articolo 1 comma 87 della citata legge 266/2005 nella parte in cui stabilisce che gli oneri finanziari connessi a prestiti contratti per realizzare l'infrastruttura ferroviaria sono compresi nel costo dell'investimento e pertanto capitalizzabili a diretto incremento dell'investimento ammortizzabile determinando il cessare di possibili impatti sul Conto Economico della Società degli oneri finanziari hanno comportato già dall'anno 2006 la riclassifica della quota del fondo relativa agli interessi intercalari pari a 1.920.192 mila euro nel fondo Integrativo *ex Lege* 448/98;
- l'evoluzione continua del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC non può far escludere che in futuro potranno essere sostenuti altri oneri comunque connessi all'avvio delle linee AV/AC (quali ad esempio gli oneri manutentivi) e pertanto non si può escludere l'utilizzo del fondo anche a tale titolo.

Altri fondi

Accolgono stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare oneri e rischi di diversa natura, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamento di fine rapporto e Fondo indennità di buonuscita

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge ed ai vigenti contratti di lavoro.

A partire dal 1° gennaio 2007, alle aziende che hanno una consistenza media di almeno 50 dipendenti, si applica il nuovo regime del TFR, che prevede che il TFR maturando, in relazione alle scelte operate dal personale, debba essere versato all'INPS o ai Fondi Complementari. Pertanto in bilancio il TFR viene incrementato solo per la quota relativa alla rivalutazione dell'esercizio.

Oltre al fondo per trattamento di fine rapporto dovuto, a partire dall'1 gennaio 1996, a tutto il personale FS (legge n. 297/1982), la voce include anche il fondo per Indennità di buonuscita.

Il Fondo indennità di buonuscita, costituito a seguito della soppressione dell'OPAFS, riflette il debito maturato nei confronti del personale per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente dell'art. 2120, commi 4 e 5, Codice Civile.

Conti d'ordine

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito.

I beni di terzi presso l'impresa sono iscritti al valore nominale, in caso di titoli a reddito fisso non quotati; al valore corrente di mercato, in caso di beni, azioni o titoli a reddito fisso quotati; al valore desumibile dalla documentazione esistente negli altri casi.

Partite in moneta estera

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

L'eventuale utile non realizzato, al netto delle perdite non realizzate, generato dalla conversione in euro dei crediti e debiti in valuta estera al 31 dicembre 2009 verrà accantonato, in sede di destinazione dell'utile, alla riserva di allineamento cambi non distribuibile fino all'effettivo realizzo.

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

Ricavi e costi

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi, nonché delle imposte connesse alla vendita di beni e prestazione di servizi. Anche i costi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi.

Contributi

Contributi in conto esercizio

Sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici e dalla UE vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con ragionevole certezza il diritto di erogazione con contropartita degli Acconti. Coerentemente all'avanzamento dei lavori gli Acconti vengono ridotti in contropartita alla voce dell'attivo Contributi in conto impianti, portato in riduzione del valore dell'immobilizzazione in corso. Al momento del passaggio in esercizio del cespite i contributi suddetti sono portati in riduzione del valore del cespite.

Dividendi

Sono iscritti nell'esercizio in cui ne è stata deliberata la distribuzione.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Non sono stati rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite a nuovo in mancanza dei necessari requisiti di certezza circa il loro realizzo previsti dall'OIC n.25.

SEZIONE 3

ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

Gli investimenti del 2009, relativi principalmente allo sviluppo ed alla manutenzione straordinaria della infrastruttura ferroviaria, ammontano a 3.046.530 mila euro , di cui:

- ✓ 48.011 mila euro pari all'incremento delle immobilizzazioni immateriali in corso;
- ✓ 3.179.374 mila euro pari all'incremento delle immobilizzazioni materiali ed in corso per 224.970 mila euro al netto dei contributi in conto impianti per 99.545 mila euro relativi alle immobilizzazioni materiali e 2.854.859 mila euro alle immobilizzazioni in corso materiali;
- ✓ decremento di 180.585 mila euro degli acconti versati nell'esercizio.

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 1.118.281 mila euro con una variazione in diminuzione di 17.861 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario " (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTO ORIGINARIO			
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Trasf.ti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2009
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità				
- Spese di ricerca e sviluppo				
- Costo storico	102.165		(30)	102.135
- Contributi c/impianti	(2.288)			(2.288)
	99.877	0	(30)	99.847
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili				
- Costo storico	280.170		15.754	295.924
- Contributi c/impianti	(17.877)		(9.728)	(27.605)
	262.293	0	6.026	268.319
Immobilizzazioni in corso e acconti				
- Costo storico	865.298	48.011	(3.655)	909.654
- Contributi c/impianti	(43.122)		(64.577)	(107.699)
	822.176	48.011	(68.232)	801.955
Altre				
- Costo storico	208.779		325	209.104
- Contributi c/impianti	(27.368)		(35)	(27.403)
	181.411	0	290	181.701
TOTALE	**1.365.757**	**48.011**	**(61.946)**	**1.351.822**

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI		
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Valori al 31.12.2009
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità			
- ammortamenti	72.315	327	72.642
- svalutazioni	0		0
	72.315	327	72.642
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili			
- ammortamenti	64.553	2.692	67.245
- svalutazioni	0		0
	64.553	2.692	67.245
Altre			
- ammortamenti	92.747	907	93.654
- svalutazioni	0		0
	92.747	907	93.654
TOTALE	**229.615**	**3.926**	**233.541**

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2008			31.12.2009		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	99.877	72.315	27.562	99.847	72.642	27.205
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	262.293	64.553	197.740	268.319	67.245	201.074
Immobilizzazioni in corso e acconti	822.176	0	822.176	801.955	0	801.955
Altre	181.411	92.747	88.664	181.701	93.654	88.047
TOTALE	**1.365.757**	**229.615**	**1.136.142**	**1.351.822**	**233.541**	**1.118.281**

I valori iscritti nella voce "Costi di ricerca e sviluppo" si riferiscono essenzialmente a studi e progetti con utilità pluriennale.

Le immobilizzazioni in corso e acconti sono relativi a progetti, studi e software in corso di realizzazione.

Nella voce "Altre immobilizzazioni" sono ricompresi i costi per migliorie su beni di terzi relative ad opere realizzate su beni comunali o del demanio.

Al fine di una migliore esposizione dei dati si è provveduto ad effettuare una diversa allocazione nelle immobilizzazioni immateriali di alcune partite per un importo netto pari a 61.946 mila derivante dall'effetto combinato di:

- ✓ riclassifica positiva del costo storico per 12.394 mila euro che precedentemente era ricompresa tra le immobilizzazioni materiali;
- ✓ riclassifica positiva dei contributi in conto impianti per 74.340 mila euro, di cui 64.501 ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al cap. 7122 per 39.886 mila euro, al cap. 7123 per 18.459 mila euro e al cap. 7242 per 6.156 mila euro.

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 58.221.437 mila euro con una variazione in aumento di 1.350.211 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	COSTO ORIGINARIO					
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Trasferimenti da LIC e riclassifiche	Fusioni	Valori al 31.12.2009
Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale						
- costo storico	82.509.023	62.864	(147.808)	1.169.019	4.662.162	88.255.260
- contributi in conto impianti	(9.461.892)	(99.545)	26	(1.090.547)	(2.890.696)	(13.542.654)
	73.047.131	(36.681)	(147.782)	78.472	1.771.466	74.712.606
Impianti e macchinario						
- costo storico	447.188		(3.444)	2.204		445.948
- contributi in conto impianti	(9.042)			(2.008)		(11.050)
	438.146	0	(3.444)	196	0	434.898
Attrezzature industriali e commerciali						
- costo storico	522.829	12		28.748		551.589
- contributi in conto impianti	(20.531)			(27.328)		(47.859)
	502.298	12	0	1.420	0	503.730
Altri beni						
- costo storico	342.026	455		14.449		356.930
- contributi in conto impianti	(12.334)		(2)	(16.589)		(28.925)
	329.692	455	(2)	(2.140)	0	328.005
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- costo storico	11.451.368	3.116.043		(1.133.643)	545.663	13.979.431
- contributi in conto impianti	(6.536.886)	(2.854.859)		566.321	(3.607)	(8.829.031)
	4.914.482	261.184	0	(567.322)	542.056	5.150.400
TOTALE	**79.231.749**	**224.970**	**(151.228)**	**(489.374)**	**2.313.522**	**81.129.639**

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	Valori al 31.12.2009
Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale					
- ammortamenti	21.503.276	480.422		68.483	22.052.181
- svalutazioni					0
	21.503.276	480.422	0	68.483	22.052.181
Impianti e macchinario					
- ammortamenti	302.030	1.768	(1.645)		302.153
- svalutazioni					0
	302.030	1.768	(1.645)	0	302.153
Attrezzature industriali e commerciali					
- ammortamenti	329.936	2.097	(529)		331.504
- svalutazioni					0
	329.936	2.097	(529)	0	331.504
Altri beni					
- ammortamenti	213.977	1.471	(4.387)		211.061
- svalutazioni					0
	213.977	1.471	(4.387)	0	211.061
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- svalutazioni	11.304				11.304
TOTALE	**22.360.523**	**485.758**	**(6.561)**	**68.483**	**22.908.203**

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2008			31.12.2009		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Terreni e fabbricati infrastruttura ferroviaria e portuale	73.047.131	21.503.276	51.543.855	70.843.768	18.183.342	52.660.426
Impianti e macchinario	438.146	302.030	136.116	434.898	302.153	132.745
Attrezzature industriali e commerciali	502.298	329.936	172.362	503.730	331.504	172.226
Altri beni	329.692	213.977	115.715	328.005	211.061	116.944
Immobilizzazioni in corso e acconti	4.914.482	11.304	4.903.178	5.150.400	11.304	5.139.096
TOTALE	**79.231.749**	**22.360.523**	**56.871.226**	**77.260.801**	**19.039.364**	**58.221.437**

La voce immobilizzazioni in corso ed acconti comprende anche le anticipazioni versate per la realizzazione di opere ferroviarie.

La voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" comprende gli effetti derivanti dalle scissioni di seguito evidenziate:

- ✓ scissione TAV con acquisizione della tratta Milano-Bologna lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° lotto per un importo netto di 1.706.476 mila euro, di cui costo storico per 4.597.172 mila euro e contributi conto impianti per 2.890.696 mila euro;
- ✓ scissione TAV con acquisizione della tratta Milano-Bologna 1° e 3° lotto funzionale e oneri economici accessori per un importo di costo storico pari a 559.539 mila euro;
- ✓ scissione di FS Logistica con acquisizione delle arre strumentali per un importo di costo storico di 118.015 mila euro;
- ✓ scissione parziale verso Trenitalia con assegnazione a quest'ultima di impianti di manutenzione e aree di proprietà complementari di proprietà di RFI, per un importo di costo storico pari a 612.564 mila euro.

La voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" comprende gli effetti derivanti dalle scissioni di seguito evidenziate:

- ✓ scissione TAV per acquisizione del cosiddetto "asse orizzontale" per un importo netto di 564.830 mila euro, di cui costo storico pari a 568.438 mila euro e contributi conto impianti pari a 3.607 mila euro;
- ✓ scissione parziale verso Trenitalia per un valore di costo storico pari a 22.775 mila euro.

Nella voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" sono ricompresi gli incrementi dei contributi in conto impianti pari ad 645.012 mila (di cui 630.280 mila euro riclassificati alla voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale") a seguito della restituzione delle anticipazioni finanziarie concesse a TAV che risultano trasferite ad RFI in qualità di committente delle opere per effetto delle scissioni tratta "Milano-Bologna lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° lotto" (571.527 mila euro), della tratta "Milano-Bologna 1° e 3° lotto funzionale e oneri economici accessori" (58.753 mila euro), delle tratte ferroviarie AV/AC "Milano-Verona", "Verona-Padova" e "Milano-Genova", Terzo Valico dei Giovi, costituenti il cosidetto "Asse Orizzontale" (14.732 mila euro).

Tali anticipazioni, secondo le procedure contabili emanate dalla Capogruppo, vengono riclassificate dagli acconti per contributi in conto impianti opere TAV a contributi in conto impianti, come anche dettagliato tra i decrementi della voce Acconti della presente Nota Integrativa a cui si fa rimando.

Secondo quanto stabilito dalla Legge Finanziaria nel 2009 sono stati iscritti crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi in conto impianti ridotti delle somme accantonate ai sensi dell'art. 4 del D.L. n. 180/2008 – quota B, destinati agli investimenti infrastrutturali anche relativi al Sistema AV/AC e, quindi, di pertinenza di RFI nella sua qualità di Gestore dell'infrastruttura nazionale, secondo quanto segue:

- cap. 7122 *Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie*, pari a 2.720.601 mila euro (di cui 11.400 mila euro erogate a TAV) e 39.840 mila euro per interessi passivi;
- cap. 7123 *Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche*, pari a 2.582 mila euro;
- cap. 7124 *Contributi quindicennali concessi a Ferrovie dello Stato per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC, nonché per il finanziamento delle attività preliminari per la realizzazione delle linee AV/AC Milano - Genova e Milano – Verona, incluso il Nodo di Verona*, pari a 1.390.000 mila euro (di cui 785.973 mila euro versate a TAV sotto forma di anticipazioni finanziarie non onerose assieme ad ulteriori 10.124 mila euro riferibili a anticipi iscritti nel 2008, 37.394 mila euro per interessi passivi quota RFI e ulteriori 22.451 mila euro per interessi passivi quota TAV).

Nel corso dell'esercizio 2009, inoltre, sono stati incassati 273.634 mila euro per contributi relativi a diverse fonti di finanziamento di cui:

- 99.667 mila euro di nuovi contributi FESR;
- 60.370 mila euro per la fonte di finanziamento TEN;
- 113.597 mila euro erogati da Enti pubblici.

L'incremento del "costo storico" della voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" pari a 62.864 mila euro è da ricondurre alla capitalizzazione degli oneri finanziari maturati sui prestiti *ex Lege* 78/94 (46.140 mila euro), sul prestito FS a valere sul mutuo Cassa Depositi e Prestiti (15.334 mila euro) e sul prestito FS a valere sul finanziamento BEI (1.390 mila euro).

L'incremento dei "contributi in conto impianti" della voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" pari a 99.545 mila euro è da ricondurre alla capitalizzazione dei contributi maturati sui prestiti *ex Lege* 78/94 (di cui quota capitale per 42.123 mila euro relativa a cespiti realizzati negli anni precedenti e quota interessi per 42.088 mila euro) e sul prestito FS a valere sul mutuo Cassa Depositi e Prestiti per 15.334 mila euro.

Si precisa che l'incremento del contributo in conto impianti rilevato nell'esercizio in corso risulta essere maggiore rispetto all'incremento del costo storico per 36.681 mila euro, in quanto una quota pari a 40.838 è attribuibile a contributi calati nell'esercizio 2009 (Legge 78/94) ma relativi a costi capitalizzati negli esercizi precedenti, parzialmente compensata da maggiori costi capitalizzati nell'esercizio a fronte dei quali i relativi contributi sono stati calati negli precedenti esercizi (2.767 mila euro per oneri BEI1, BEI2, BEI3 e oneri swap, 1.389 mila euro per oneri relativi al prestito BEI).

Inoltre si segnala che nella colonna riclassifiche sono stati ricompresi 524.521 mila euro per contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, 41.783 mila euro per contributi a valere sul Fondo FESR, 11.951 mila euro per contributi TEN e 66.757 mila euro per

contributi ricevuti da Enti pubblici territoriali portati a diretta riduzione dalla voce Acconti del passivo.

L'incremento del "costo storico" della voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" comprende la capitalizzazione degli oneri finanziari per il prestito FS a valere sul mutuo Cassa Depositi e Prestiti (39.449 mila euro), per il prestito FS a valere sul mutuo BEI (21.459 mila euro) e per il prestito FS a valere sul mutuo con il Raggruppamento temporaneo di concorrenti costituito da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop (5.559 mila euro).

Come già indicato, al fine di una migliore esposizione dei dati si è provveduto ad effettuare una diversa allocazione nelle immobilizzazioni immateriali di alcune partite che precedentemente erano ricomprese tra le immobilizzazioni materiali riportata nella colonna riclassifiche per un importo netto pari a 61.946 mila euro.

L'incremento dei contributi in conto impianti iscritti tra le "Immobilizzazioni in corso e acconti" pari a 2.854.859 mila euro è determinato dall'incremento per i contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e comprende gli oneri finanziari relativi al mutuo FS a valere sul mutuo CDP per 39.449 e al prestito FS a valere sul mutuo BEI per 8.309 mila euro mila euro e al prestito FS a valere sul mutuo con il Raggruppamento temporaneo di concorrenti costituito da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop per 5.559 mila euro.

Il valore del costo ammortizzato nel 2009, che ha tenuto conto del valore residuo dell'infrastruttura pari a circa 27 miliardi di euro (di cui 3,4 miliardi di euro relativo all'AV/AC), è pari a circa 37 miliardi di euro (di cui 12,8 miliardi di euro relativo all'AV/AC).

Nella tabella che segue viene presentato, suddiviso nelle sette direttrici, il costo dell'investimento ammortizzabile, il valore residuo e la quota di ammortamento 2009.

Macrodirettrici	Valore residuo infrastruttura	Costo ammortizzabile civilistico	% Aliq.Amm.	Totale Quota Amm.Civilistico
A	3.666.726	3.466.829	1,73%	59.945
B	3.100.651	2.778.484	1,76%	49.043
C	6.504.866	7.600.512	1,57%	122.163
D	1.313.263	1.268.995	1,87%	23.672
E	2.205.887	2.373.597	1,78%	42.452
F	6.837.215	7.267.539	1,89%	137.808
Totale Rete Conv.	**23.628.608**	**24.755.957**		**435.083**
G	3.430.000	12.739.345	0,43%	54.604
Totale AV/AC	**3.430.000**	**12.739.345**		**54.604**
Totale Complessivo	**27.058.608**	**37.495.301**		**489.687**

Nella tabella che segue si rappresenta la determinazione della quota di ammortamento fiscale integrata rispetto a quella civilistica, sulla base dei criteri presentati nella sezione 1 della presente nota integrativa.

Macrodiz.	Costo ammortizzabile civilistico	Contributi in conto impianti da Stato fino a 2009	Contributi in conto impianti da Stato su Manutenzione Straordinaria 2009	Contributi in conto impianti da Stato fino al 2060	Totale Costo ammortizzabile fiscale	% Aliq.Amm.	Totale Quota Amm.Fiscale
A	3.466.829	458.079	411.079	7.569.809	11.905.795	1,73%	205.936
B	2.778.484	326.100	227.784	4.806.474	8.138.842	1,76%	143.643
C	7.600.512	518.847	535.378	10.367.446	19.022.182	1,57%	308.277
D	1.268.995	116.942	130.723	2.586.718	4.103.379	1,87%	76.545
E	2.373.597	225.112	111.962	2.999.772	5.710.443	1,78%	102.270
F	7.267.539	792.329	633.549	15.009.491	23.702.908	1,89%	449.678
Totale Rete Conv.	**24.755.957**	**2.437.409**	**2.050.473**	**43.339.710**	**72.583.549**		**1.286.350**
G	12.739.345	26.065.642	-	-	38.804.986	0,43%	166.329
Totale AV/AC	**12.739.345**	**26.065.642**	**-**	**-**	**38.804.986**		**166.329**
Totale Complessivo	**37.495.301**	**28.503.051**	**2.050.473**	**43.339.710**	**111.388.535**		**1.452.679**

In particolare:

- nella colonna Contributi in conto impianti da Stato fino al 2009 sono indicati i contributi conto impianti relativi alle opere di competenza fino al 2009;
- nella colonna Contributi in conto impianti da Stato per la Manutenzione straordinaria 2009 sono indicati i contributi conto impianti relativi alle Immobilizzazioni in corso;
- nella colonna Contributi in conto impianti da Stato previsti fino al 2060 sono indicati i contributi per le spese incrementative ed i rinnovi dall'anno 2010 al 2060 valutate sulla media degli ultimi 5 anni.

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 5.533.634 mila euro con una variazione in diminuzione di 979.129 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a 2.004.329 mila euro con una variazione in diminuzione di 1.156.321 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Il valore di carico delle partecipazioni in società controllate e collegate, come esposto nelle tabelle successive di confronto col patrimonio netto, non sarebbe risultato diverso per valori significativi qualora fosse stato determinato in base al metodo del patrimonio netto.

Nelle pagine che seguono sono riportate le tabelle contenenti l'analisi delle partecipazioni e le variazioni intervenute nell'esercizio 2009; i valori esposti in tali tabelle sono al netto delle svalutazioni operate direttamente o attraverso accantonamenti al Fondo rettificativo.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a 1.858.494 mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese controllate	Valori al 31.12.2008	MOVIMENTI DEL PERIODO			Valori al 31.12.2009
		Incrementi	Decrementi	Variazioni da scissione	
Costo originario					
TAV SpA	2.953.812			(1.156.379)	1.797.433
Nord Est Terminal SpA	1.630				1.630
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	165	48			213
Tunnel Ferroviario del Brennero	68.518	20.937			89.455
Terminali Italia S.r.l.	10.904				10.904
Totale (a)	3.035.029	20.985	0	(1.156.379)	1.899.635
Svalutazioni dirette					
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	45	96			141
Totale (b)	45	96	0	0	141
Contributi conto impianti					
Tunnel Ferroviario del Brennero	20.063	20.937			41.000
Totale (c)	20.063	20.937	0	0	41.000
Valore netto					
TAV SpA	2.953.812	0	0	(1.156.379)	1.797.433
Nord Est Terminal SpA	1.630	0	0	0	1.630
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	120	(48)	0	0	72
Tunnel Ferroviario del Brennero	48.455	0	0	0	48.455
Terminali Italia S.r.l.	10.904	0	0	0	10.904
TOTALE (a - b - c)	**3.014.921**	**(48)**	**0**	**(1.156.379)**	**1.858.494**

La variazione netta in diminuzione della posta, pari a 1.156.427 mila euro, è dovuta, come anche descritto nei Principali eventi dell'anno della Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando, all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- alla riduzione della partecipazione in TAV per effetto delle seguenti scissioni:
  - tratta ferroviaria AV/AC Milano Bologna lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° lotto pari ad 673.780 euro;
  - immobili della tratta Milano-Bologna, 1° e 3° lotto funzionale e oneri economici accessori pari ad 480.947 euro
  - tratte Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova, terzo valico di Giovi pari ad 1.652 euro;

- all'incremento della partecipazione in TFB pari a 20.937 mila euro (di cui 20.175 mila euro relativi alla sottoscrizione di aumento del capitale sociale ed 761 mila euro relativi all'esercizio del diritto di prelazione per il valore delle azioni inoptate del socio Provincia di Verona), interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari - di cui 14.437 mila euro relativi al cap. 7122 ed 6.500 mila euro relativi ad altra fonte nazionale: tale ultimo importo deriva dalla riclassifica dei suddetti contributi per una più corretta allocazione in bilancio precedentemente contabilizzati a riduzione delle Immobilizzazioni materali, come anche commentato nella specifica voce delle Nota Integrativa a cui si fa rimando;

- alla svalutazione della partecipazione nella società Tiburtina Sviluppo Immobiliare per 96 mila euro ed al contestuale aumento del capitale sociale per 48 mila euro.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

La voce ammonta a 96.706 mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese collegate	Valori al 31.12.2008	MOVIMENTI DEL PERIODO Incrementi	Valori al 31.12.2009
Costo originario			
Italcertifer ScpA	160		160
LTF Sas	167.570	6.576	174.146
Quadrante Europa SpA	900		900
Network Terminali Siciliani SpA	270	60	330
Terminal Tremestieri Srl	300		300
FS Formazione S.p.A.	204		204
Totale (a)	169.404	6.636	176.040
Svalutazioni dirette			
Network Terminali Siciliani SpA	213	95	308
Totale (b)	213	95	308
Contributi conto impianti			
LTF Sas	72.450	6.576	79.026
Totale (c)	72.450	6.576	79.026
Valore netto			
Italcertifer ScpA	160	0	160
LTF Sas	95.120	0	95.120
Quadrante Europa SpA	900	0	900
Network Terminali Siciliani SpA	57	(35)	22
Terminal Tremestieri Srl	300	0	300
FS Formazione S.p.A.	204	0	204
TOTALE (a - b - c)	**96.741**	**(35)**	**96.706**

La variazione netta in diminuzione della posta, pari ad 35 mila euro, è dovuta all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- alla svalutazione della partecipazione Network Terminali Siciliani per 40 mila euro a seguito della delibera dell'Assemblea dei soci di ridurre il capitale sociale ad integrale copertura delle perdite risultanti al 31 dicembre 2008 e contestualmente di aumentare il capitale sociale pari a 60 mila euro per la quota di RFI; in chiusura d'esercizio si è inoltre proceduto ad effettuare un'ulteriore svalutazione della partecipazione in NTS per effetto delle perdite 2009 pari a 55 mila euro;
- all'incremento della partecipazione LTF pari ad 6.576 mila euro a seguito del versamento della quota parte del fabbisogno di competenza relativo alle sovvenzioni erogate per studi, ricognizioni e lavori preliminari della nuova linea ferroviaria tra

Lione e Torino, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari capitolo 7122 (5.421 mila euro) e capitolo 7123 (1.155 mila euro).

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

La voce ammonta a 49.130 mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in altre imprese	Valori al 31.12.2008	MOVIMENTI DEL PERIODO			Valori al 31.12.2009
		Incrementi	Decrementi	Ripristini di valore	
Costo originario					
Isfort SpA	140	0			140
Cemim	82	0	(82)	82	82
Stretto di Messina	50.564	0			50.564
Consorzio Metromare dello Strettc	12	60			72
Interporto Marche	0	82			82
Totale (a)	50.798	142	(82)	82	50.940
Svalutazioni dirette					
Isfort SpA	92	0			92
Stretto di Messina	1.636	0			1.636
Totale (b)	1.728	0	0	0	1.728
Fondo svalutazione					
Cemim	82	0			82
Totale (c)	82	0	0	0	82
Valore netto					
Isfort SpA	48	0	0	0	48
Cemim	0	0	(82)	82	0
Stretto di Messina	48.928	0	0	0	48.928
Consorzio Metromare dello Strettc	12	60	0	0	72
Interporto Marche	0	82	0	0	82
TOTALE (a - b - c)	**48.988**	**142**	**(82)**	**82**	**49.130**

La variazione netta in aumento della posta, pari ad 142 mila euro, in aumento è imputabile alle seguenti variazioni:

- all'aumento per 60 mila euro del fondo consortile Metromare dello Stretto;
- all'aumento per 82 mila euro per l'acquisto della partecipazione nella Società Interporto Marche; l'acquisto di tale partecipazione ha avuto come contropartita la vendita a Interporto Marche, quale socio di controllo, delle azioni della Cemim in

liquidazione per la quale abbiamo proceduto precedentemente ripristinare il valore della partecipazione interamente svalutato.

La valutazione al *fair value* non è stata determinata per mancanza degli elementi necessari alla valutazione medesima così come previsto all'art. 2427 bis comma 4 del codice civile.
Di seguito viene evidenziato il confronto tra i valori di carico delle partecipazioni e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

Società partecipate	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2009	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2009 (b)	Differenza (b) - (a)
Controllate:							
TAV SpA	1.788.833	0	1.797.433	100%	1.797.433	1.797.433	0
Nord Est Terminal SpA *	1.560	(139)	4.401	51%	2.245	1.630	(615)
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	120	(48)	72	100%	72	72	0
Tunnel Ferroviario del Brennero	105.791	1	106.243	84,558%	89.837	48.455	(41.382)
Terminali Italia S.r.l.	110	(2.995)	8.238	85%	7.002	10.904	3.902
Totale	1.896.414	(3.181)	1.916.387		1.896.589	1.858.494	(38.095)
Collegate:							
Italcertifer ScpA	480	309	1.286	33,33%	429	160	(269)
LTF Sas	1.000	0	522.456	50%	261.228	95.120	(166.108)
Quadrante Europa SpA	808	(388)	653	50%	327	900	574
Network Terminali Siciliani SpA	154	(192)	43	50%	22	22	0
Terminal Tremestieri Srl	900	(118)	774	33%	258	300	42
FS Formazione S.p.A.	637	1	850	24,80%	211	204	(7)
Totale	3.979	(388)	526.062		262.473	96.706	(165.768)
TOTALE	**1.900.393**	**(3.569)**	**2.442.449**		**2.159.062**	**1.955.200**	**(203.863)**

La differenza positiva tra il patrimonio netto di pertinenza e il valore di carico della partecipazione della controllata Terminali Italia (3.902 mila euro) è riconducibili alla perdita del esercizio 2009 (2.546 mila euro) e dell'esercizio 2008 (575 mila euro) nonché per 781 mila euro ai contributi ex art. 38 Legge 166/2002 (comma 6).
La differenza positiva di Terminal Tremestieri (42 mila euro) e di Quadrante Europa Terminal Gate (574 mila euro) è riconducibile alla perdita dell'esercizio 2009 nonché a quella degli esercizi precedenti.
Per le suddette perdite di periodo delle società controllate e collegate non è stata operata alcuna svalutazione in quanto non ritenute durevoli.

In particolare la differenza negativa tra il patrimonio netto di pertinenza e il valore di carico della partecipazione in TFB (41.382 mila euro) e in LTF (166.108 mila euro) è ascrivibile ai contributi provenienti dall'Unione Europea erogati da RFI.

La differenza positiva tra il patrimonio netto di pertinenza e il valore di carico della partecipazione in Italcertifer (269 mila euro) è imputabile ai ragguardevoli risultati raggiunti dalla collegata per lo sviluppo dell'attività nel settore della certificazione sia di materiale rotabile che di apparati e sottosistemi relativi al settore infrastruttura e segnalamento ferroviario.

Si segnala inoltre che, come anche meglio descritto nella Relazione sulla Gestione, la società NET è in fase di scioglimento.

Si riporta di seguito l'elenco delle sedi legali delle società controllate e collegate.

Denominazione della società	Sede legale
Controllate:	
TAV SpA	Via Marsala, 51 - 00185 Roma
Nord Est Terminal SpA	Galleria Spagna, 35 - 35127 Padova
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Terminali Italia S.r.l.	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Collegate:	
Italcertifer ScpA	Via Alamanni n.2/A int Stazione S.M.N. binario 1° - Firenze
LTF Sas	1091 Avenue de la Boisse - 73006 Chambery Cedex (France)
Quadrante Europa SpA	Via Sommacampagna, 61 - 37137 Verona
Network Terminali Siciliani SpA	Zona Industriale VIII Strada 29 - Catania
Terminal Tremestieri Srl	Approdo Tremestieri - 98100 Messina
FS Formazione S.p.A.	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La voce ammonta a 3.529.305 mila euro con una variazione in aumento di 177.193 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese controllate

La voce ammonta a 1.699.805 mila euro ed è così dettagliata:

Impresa	31.12.2008	Variazioni da scissione	Altre variazioni	31.12.2009
Versamenti conto futuri aumenti di capitale sociale:				
TAV SpA	130.386	(130.386)	0	0
Anticipazioni finanziarie:				
TAV SpA	1.269.781	(472.252)	902.276	1.699.805
TOTALE	**1.400.167**	**(602.638)**	**902.276**	**1.699.805**

L'incremento esposto tra le "altre variazioni", pari a 902.276 mila euro, è relativo alle anticipazioni finanziarie concesse nel corso dell'esercizio 2009 alla controllata TAV nell'ambito del finanziamento del progetto AV/AC e più in particolare:

- per 627.115 mila euro all'ammontare concesso a TAV della quota del contributo da 1.200 milioni di euro da Legge Finanziaria 2007, annualità 2009 per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC;
- per 158.859 mila euro all'ammontare concesso a TAV della quota del contributo da 400 milioni di euro da Legge Finanziaria 2007, annualità 2009 per copertura servizio del debito;
- per 60.039 mila euro ai contributi concessi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a RFI e utilizzati dalla controllata TAV per il pagamento del servizio del debito alla Capogruppo a valere sugli impegni derivanti dal contratto sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti;
- per 34.126 mila euro all'ammontare concesso a TAV della quota del contributo da 400 milioni di euro da Legge Finanziaria 2007, annualità 2008 per copertura servizio del debito;
- per 11.400 mila euro alla copertura dei costi sostenuti da TAV sulle tratte AV/AC Milano-Verona, Verona-Padova, Milano-Genova - Terzo Valico dei Giovi;
- per 10.737 mila euro al contributo PON 00-06 (L. 183/87).

La riduzione di 602.638 mila euro derivante dalle "variazioni da scissioni" è imputabile alle seguenti motivazioni:

- scissione TAV della tratta AV/AC Milano Bologna lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° lotto relativamente alla riduzione del credito verso TAV per versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale pari a 130.386 mila euro e alla riduzione del credito per anticipazioni finanziarie per 398.767 mila euro;
- scissione TAV "Resto del Sistema" relativamente alla riduzione del credito per anticipazioni finanziarie pari a 14.732 mila euro;
- scissione TAV MI-BO Oneri accessori relativamente alla riduzione del credito per anticipazioni finanziarie pari a 58.753 mila euro.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese collegate

La voce ammonta a 375 mila euro ed è così dettagliata:

Impresa	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
Quadrante Europa SpA	375	0	375
TOTALE	**375**	**0**	**375**

La variazione in aumento pari a 375 mila euro è imputabile al versamento della prima e seconda *tranche* del finanziamento infruttifero concesso a Quadrante Europa Terminal Gate, come anche specificato tra i Principali eventi dell'anno della Relazione sulla Gestione.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri

La voce ammonta a 1.829.125 mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
Esigibili entro l'esercizio successivo:			
Ministero dell'Economia e delle Finanze Mutuo CDP	127.758	122.766	4.992
Crediti verso il personale:			
Depositi cauzionali	133	135	(2)
Totale	***127.891***	***122.901***	**4.990**
Esigibili oltre l'esercizio successivo:			
Crediti verso il personale:			
- Mutui ex OPAFS	107	109	(2)
Crediti verso altri:			
Ministero dell'Economia e delle Finanze Mutuo CDP	1.698.246	1.826.004	(127.758)
- Depositi cauzionali	2.127	2.255	(128)
- Crediti diversi	754	677	77
Totale	***1.701.234***	***1.829.045***	***(127.811)***
TOTALE	**1.829.125**	**1.951.946**	**(122.821)**

Il decremento della posta nell'esercizio 2009 pari a 122.821 mila euro è dovuto principalmente alla riduzione netta del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) che complessivamente è pari a 122.766 mila euro a seguito dell'erogazione delle due *tranche* di contributo per l'anno 2009, relative ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84

della Legge Finanziaria 2006 anticipata dalla Capogruppo mediante operazione di attualizzazione e ribaltata a RFI e TAV mediante la sottoscrizione di contratti *intercompany*.
In particolare l'aumento del credito verso il MEF entro l'esercizio successivo è determinato dall'incremento netto di 4.992 mila euro del credito in scadenza entro il 2010 rispetto all'esercizio precedente.
La riduzione del credito verso il MEF oltre l'esercizio successivo è determinato dalla riduzione della rata di ammortamento dell'anno 2010 pari a 127.758 mila euro.

La quota parte del credito verso il MEF esigibile oltre l'esercizio successivo ammonta a 1.698.246 mila euro, la quota esigibile oltre i cinque anni è pari a 1.133.104 mila euro.

I mutui ex OPAFS relativi ai crediti nei confronti del personale FS per mutui e prestiti concessi dal suddetto Ente e successivamente trasferiti alla Società per effetto della soppressione dello stesso sono ancora da riscuotere per un saldo residuo di 107 mila euro.

Nella posta "Crediti diversi" è compreso un conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso la Banca Intesa San Paolo per 189 mila euro destinato alla realizzazione di opere infrastrutturali finanziate dalla ex Cassa per il Mezzogiorno.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 183.527 mila euro con una variazione in aumento di 9.036 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Esse sono così composte:

Descrizione		31.12.2009	31.12.2008	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo		189.358	146.345	43.013
Fondo svalutazione		(6.000)	(6.000)	0
	Valore netto	183.358	140.345	43.013
Lavori in corso su ordinazione		0	33.976	(33.976)
Fondo svalutazione		0	0	0
	Valore netto	0	33.976	(33.976)
Acconti		169	169	0
Fondo svalutazione		0	0	0
	Valore netto	169	169	0
Cespiti radiati da alienare		0	1	(1)
Fondo svalutazione		0	0	0
	Valore netto	0	1	(1)
TOTALE		**183.527**	**174.491**	**9.036**

Materie prime sussidiarie e di consumo

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 183.358 mila euro con una variazione in aumento rispetto al 31 dicembre 2008 pari a 43.013 mila euro.
Le singole voci sono di seguito analizzate:

	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
Uso comune	1.269	1.622	(353)
Navigazione	5.625	4.965	660
Armamento	65.506	51.999	13.507
Impianti elettrici	101.839	76.157	25.682
Materiale rotabile	47	48	(1)
Materiali destinati agli investimenti	9.405	4.515	4.890
Lavori in corso presso le officine in conto scorte	5.667	7.039	(1.372)
Fondo Svalutazione	(6.000)	(6.000)	0
TOTALE	**183.358**	**140.345**	**43.013**

L'incremento della voce è relativo principalmente all'incremento del materiale per impianti elettrici, armamento, materiale destinato agli investimenti ed alla navigazione ed è parzialmente compensato dalla riduzione dei lavori in corso presso le officine in conto scorte e dalle giacenze di materiale di uso comune. In generale il suddetto incremento è attribuibile alla fornitura di nuovi materiali dedicati alle linee AV/AC attivate nel corso del 2009 con conseguente creazione delle relative scorte di emergenza ed alla riduzione degli impieghi di materiali per investimenti, pianificati ma non utilizzati nel 2009 a causa della flessione del volume dei lavori effettivamente eseguiti.

Le rimanenze dei lavori in corso presso le officine in conto scorte sono relative principalmente all'Officina Nazionale di Pontassieve finalizzata alla produzione di scambi ferroviari. Nel corso del 2009 le Officine Nazionali di Pontassieve e di Bologna hanno immesso alle scorte materiali per un valore complessivo a prezzo standard di circa 38.400 mila euro, relativi principalmente alla costruzione di deviatoi, giunti isolanti incollati e apparecchiature per sottostazioni elettriche (SSE) e per impianti di segnalamento e sicurezza (IS). La riduzione della voce, pari a 1.372 mila euro, è riconducibile all'immissione alle scorte di prodotti finiti nel corso del 2009 che risultavano ancora in lavorazione al 31.12.2008.

La riduzione di 33.976 mila euro dei lavori in corso su ordinazione riguarda principalmente per 25.921 mila euro l'iscrizione dei crediti verso Trenitalia a seguito dell'acquisto degli impianti ed attrezzature che la Società ha realizzato per conto di Trenitalia nell'impianto dinamico polifunzionale di Napoli.

In apposito fondo del passivo sono iscritti accantonamenti ritenuti congrui per far fronte alle svalutazioni delle rimanenze a lenta movimentazione rispetto al valore di mercato; al 31 dicembre 2009 tale fondo rischi è stato riclassificato sul fondo svalutazione rimanenze per 3.818 mila euro. Il fondo svalutazione rimanenze al 31 dicembre 2009 è pari a 6.000 mila euro.

Fondo svalutazione rimanenze	Saldo al 31.12.2008	Utilizzi	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2009
Materie prime, sussidiarie e di consumo	6.000	(3.818)	3.818	6.000
TOTALE	**6.000**	**(3.818)**	**3.818**	**6.000**

Cespiti radiati da alienare

	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
Materiale rotabile	0	1	(1)
Fondo Svalutazione	0	0	0
TOTALE	**0**	**1**	**(1)**

Trattasi di immobilizzazioni materiali che, a seguito di radiazione, sono state riclassificate tra le rimanenze, in attesa della vendita o in alternativa della rottamazione. Al 31.12.2009 la voce è stata completamente azzerata.

Crediti

La posta ammonta a 5.781.005 mila euro con una variazione in aumento di 959.257 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Crediti: Verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 281.775 mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione		31.12.2009	31.12.2008	Variazione
Clienti ordinari		354.083	367.683	(13.600)
Fondo svalutazione		(104.718)	(117.994)	13.276
	Valore netto	249.365	249.689	(324)
Amministrazioni dello Stato		47.585	41.454	6.131
Fondo svalutazione		(15.501)	(18.325)	2.824
	Valore netto	32.084	23.129	8.955
Ferrovie, agenzie e altre aziende di trasporto		270	507	(237)
Fondo svalutazione		(119)	(119)	0
	Valore netto	151	388	(237)
Collegate di Gruppo		175	402	(227)
Fondo svalutazione		0	0	0
	Valore netto	175	402	(227)
TOTALE		**281.775**	**273.608**	**8.167**

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni ammonta a 2.489 mila euro ed è riferito per 887 mila euro a crediti verso Clienti Ordinari e per la rimanente parte a crediti verso Pubbliche Amministrazioni.

Il decremento della posta "Clienti ordinari" (13.600 mila euro) rispetto all'esercizio precedente, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato da:

- decremento dei crediti per fatture da emettere (13.497 mila euro);
- incremento dei crediti per fatture emesse (1.131 mila euro);
- decremento dei crediti esigibili oltre l'esercizio successivo (1.234 mila euro).

Il decremento dei crediti per fatture da emettere pari a 13.497 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato del minor accertamento degli Interessi per ritardato pagamento generato da una quantificazione più puntuale degli stessi (18.855 mila euro) ed all'incremento del credito verso CBS Outdoor relativi al 4° Canone trimestrale per l'esercizio di pubblicità, in via esclusiva e per conto terzi, nell'ambito di immobili di RFI (5.000 mila euro) non fatturato, a differenza di quanto avvenuto nel 2008, entro i termini di chiusura.
L'incremento dei crediti per fatture emesse pari a 1.131 mila euro è determinato principalmente dall'effetto combinato da un lato della riduzione per effetto degli incassi ottenuti da GSE Gestore dei Servizi Elettrici (4.354 mila euro) e da Terna (4.201 mila euro), dall'altro dell'iscrizione di nuovi crediti verso Basictel (5.942 mila euro) relativi alla fatturazione del canone annuo di utilizzo degli elettrodotti e del parziale incasso del credito relativo al canone annuo precedente (4.000 mila euro), dell'iscrizione di nuovi crediti verso Consorzio Vianini (3.136 mila euro) relativi a penali su appalti passivi e verso Via Vai (1.957 mila euro) relativi ad un accordo transattivo sottoscritto nel 2009.

L'incremento della posta "Crediti verso le Amministrazioni dello Stato" (6.131 mila euro) rispetto al 31 dicembre 2008 è dovuto principalmente all'effetto combinato dell'incremento del credito verso il Comune di Torino (8.800 mila euro) e della riduzione dei crediti verso il Ministero dell'Interno - Vigili del Fuoco (4.481 mila euro) relativi alle prestazioni sanitarie loro erogate.

La posta relativa ai crediti verso "Collegate di Gruppo" pari a 175 mila euro è principalmente relativa ai crediti verso la società collegata BBT SE (120 mila euro) per prestazioni svolte dal personale dirigente ed esperti qualificati ed ai canoni di locazione e verso la collegata Porta Sud (25 mila euro) per prestazioni svolte dal personale distaccato.

Si riporta nella tabella seguente la movimentazione del periodo del fondo svalutazione crediti verso clienti.

Fondo svalutazione crediti verso clienti	Saldo al 31.12.2008	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2009
Clienti ordinari	117.993	4.407	(19.791)	2.109	104.718
Amministrazioni dello Stato	18.326	1.003	(3.843)	15	15.501
Ferrovie estere	119				119
TOTALE	**136.438**	**5.410**	**(23.634)**	**2.124**	**120.338**

Nel corso del 2009 è stata effettuata una quantificazione più puntuale degli Interessi per ritardato pagamento sia verso i Clienti Ordinari sia verso le Pubbliche Amministrazioni con conseguente riduzione dei crediti per fatture da emettere e dei relativi fondi svalutazione.

Gli accantonamenti al fondo svalutazione crediti verso Clienti ordinari, pari a 4.407 mila euro, sono relativi principalmente ai crediti verso il Consorzio Vianini (3.136 mila euro) per penali su appalti passivi.
Gli accantonamenti verso le Amministrazioni dello Stato sono riferiti ai crediti verso le Pubbliche Amministrazioni (quota capitale).

Gli utilizzi del fondo svalutazione crediti del 2009 risentono dell'analisi effettuata ed in particolare:

- quelli verso i Clienti Ordinari, pari a 19.791 mila euro, sono determinati per:
  - 18.855 mila euro alla riduzione dei crediti per interessi di mora;
  - 936 mila euro alle perdite su crediti rilevate nel corso del 2009.
- quelli verso le Pubbliche Amministrazioni, pari a 3.843 mila euro, sono determinati per:
  - 3.769 mila euro alla riduzione dei crediti per interessi di mora;
  - 74 mila euro alle perdite su crediti rilevate nel corso del 2009.

Le riclassifiche positive del fondo svalutazione crediti, pari a 2.124 mila euro, sono state effettuate a valere del decremento del fondo svalutazione Altri crediti non commerciali.

Crediti: Verso imprese controllate

La voce ammonta a 467.466 mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2008	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2009
Commerciali				
TAV SpA	32.248	(18.464)	11.294	25.078
Nord Est Terminal SpA	238		(126)	112
Terminali Italia Srl	372		582	954
Altri				
TAV SpA	508.652	(76.383)	9.053	441.322
TOTALE	**541.510**	**(94.847)**	**20.803**	**467.466**

Il decremento complessivo dei crediti commerciali verso la controllata TAV pari a 7.170 mila euro è imputabile principalmente alle seguenti variazioni:

- decremento dei crediti per prestazioni eseguite pari a 18.464 mila euro per effetto della scissione della tratta ferroviaria AV/AC Milano Bologna lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° lotto;
- incremento di crediti per effetto dei lavori svolti sulle tratte AC/AV per euro 46.495 mila euro;

- decremento dei crediti di 42.835 mila euro per gli incassi del 2009;
- incremento dei crediti di 7.908 mila euro relativi ad anticipi ricevuti su lavori conto terzi.

L'incremento dei crediti commerciali verso la controllata Terminali Italia pari a 582 mila euro è dovuto all'effetto combinato di maggiori crediti iscritti nel 2009 per 936 mila euro principalmente inerenti ai servizi di gestione terminali (788 mila euro) ed al decremento dei crediti per gli incassi ricevuti pari ad 354 mila euro.
Il decremento dei crediti commerciali verso la controllata Nord Est Terminal pari a 126 mila euro è determinato principalmente dall'effetto combinato di maggiori crediti per spese di personale distaccato pari a 131 mila euro e per cariche sociali pari a 46 mila euro ed al decremento dei crediti per gli incassi ricevuti pari ad euro 317 mila euro.

Il decremento complessivo degli Altri crediti verso TAV pari a 67.330 mila euro è imputabile principalmente alle operazioni di scissione ed in particolare:

- riduzione del credito per 11.268 mila euro conseguente alla scissione TAV della tratta AV/AC Milano Bologna lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° lotto;
- riduzione del credito per 68.135 mila euro conseguente alla scissione delle tratte Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova, terzo valico di Giovi ;
- incremento del credito per 3.020 mila euro conseguente alla scissione della tratta ferroviaria AV/AC "Milano-Bologna" 1° e 3° lotto funzionale e oneri economici accessori relativamente.

L'incremento degli Altri crediti verso TAV, diversi dalle variazioni da scissione, è principalmente dato dalle anticipazioni finanziarie corrisposte nel corso dell'anno pari a 9.558 mila euro.

L'importo dei crediti esigibili oltre l'esercizio successivo ammonta a 441.107 mila euro e di questi nessuno è esigibile oltre i cinque anni.

Crediti: Verso imprese collegate

La voce ammonta a 1.312 mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
Commerciali			
Italcertifer ScpA	236	2.016	(1.780)
LTF Sas	505	457	48
Quadrante Europa SpA	13	11	2
Terminal Tremestieri Srl	548	20	528
Network Terminali Siciliani	8	13	(5)
FS Formazione	2	0	2
TOTALE	**1.312**	**2.517**	**(1.205)**

La variazione netta negativa dei crediti commerciali verso imprese collegate, pari a 1.205 mila euro, è principalmente imputabile all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ decremento dei crediti verso Italcertifer per 1.780 mila euro a seguito degli incassi dei corrispettivi per le attività di *service* diagnostico ai treni utilizzati per le corse prova AV/AC;
- ✓ incremento dei crediti verso Terminal Tremestieri pari 528 mila euro per il servizio di biglietteria sulla navigazione effettuato dalla collegata per conto di RFI.

Crediti: Verso controllanti

La voce ammonta a 2.179.056 mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
Commerciali	6.662	10.137	(3.475)
Finanziari:			
- c/c intersocietario	563.974	46.537	517.437
- altri	297	(2.000)	2.297
Altri			
- trasferimento IVA	1.582.071	1.631.343	(49.272)
- diversi	26.052	25.199	853
TOTALE	**2.179.056**	**1.711.216**	**467.840**

La posta, univocamente riferita a Ferrovie dello Stato S.p.A., registra un incremento netto rispetto all'esercizio 2008 di 467.840 mila euro principalmente riferito all'incremento del conto corrente intersocietario pari a 519.735 mila euro parzialmente compensato dalla riduzione del credito IVA pari a 49.272 mila euro.
Per i dettagli relativi alla movimentazione del conto corrente intersocietario dell'anno si rimanda alla Relazione sulla Gestione – Gestione Finanziaria.

L'importo dei crediti esigibili oltre l'esercizio successivo ammonta a 1.087.552 mila euro e di questi nessuno è esigibile oltre i cinque anni.

L'incremento del credito entro l'esercizio successivo pari a 11.015 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato del decremento del credito IVA a breve per la quota capitale (491.361 mila euro) e per la quota interessi (14.736 mila euro) e per 519.734 mila euro all'incremento del conto corrente intersocietario ed agli altri crediti finanziari. L'incremento della quota oltre l'esercizio successivo del credito IVA pari a 456.825 mila euro è dovuto all'incremento del credito IVA esigibile oltre l'esercizio successivo per la quota capitale (435.622 mila euro) e per la quota interessi (21.203 mila euro).

Nel ricordare che RFI partecipa all'IVA di Gruppo, si rileva un decremento netto del credito per IVA verso la Controllante rispetto al 31 dicembre 2008 di 49.272 mila euro derivante dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ riduzione di 468.022 mila euro per effetto dei seguenti rimborsi dei crediti IVA:
  - 95.624 mila euro di competenza dell'anno 2005 con valuta del 4 febbraio 2009;
  - 310.546 mila euro di competenza dell'anno 2006 con valuta del 26 febbraio 2009;
  - 61.852 mila euro di competenza dell'anno 2008 con valuta del 23 giugno 2009;
- ✓ incremento di 418.750 mila euro dovuto al maggior volume delle operazioni passive rispetto alle operazioni attive che caratterizzano l'attività di RFI, destinata principalmente agli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria.

Il credito IVA verso la Controllante è comprensivo anche degli interessi maturati sullo stesso nell'anno 2009 pari a 21.203 mila euro.

Crediti: Crediti tributari

I crediti tributari ammontano a 3.152 mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
IVA	459	433	26
IRES	1.422	1.422	0
IRAP	409	0	409
Altre	862	175	687
TOTALE	**3.152**	**2.030**	**1.122**

Al 31 dicembre 2009 tutti i crediti tributari sono esigibili entro l'esercizio successivo.

Il credito per IRAP, pari a 409 mila euro, rappresenta il saldo derivante dagli acconti versati nell'anno in corso (21.295 mila euro) a seguito della compensazione con i debiti per l'IRAP stimata (20.185 mila euro) e dei debiti acquisiti con le scissioni (701 mila euro), per i quali si fa rinvio alla posta dei Debiti tributari del Passivo Patrimoniale della presente Nota Integrativa.

Nel complesso la posta rimane sostanzialmente invariata rispetto all'esercizio precedente.

Crediti: Verso altri

I crediti verso altri, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 2.848.243 mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2008	Variazioni da scissione	Altre Variazioni	31.12.2009
Altre imprese consociate	453.617	14.234	295.059	762.910
Altri				
- Personale	15.171		(3.818)	11.353
- Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.514.550		250.179	1.764.729
- Altre amministrazioni dello Stato	1.267		(162)	1.105
- Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari	72.363		(24.492)	47.871
- Istituti previdenziali	3.189		2.821	6.010
- Debitori diversi	241.106	30	19.401	260.537
	1.847.646	30	243.929	2.091.605
Valore lordo	**2.301.263**	**14.264**	**553.252**	**2.854.515**
Fondo svalutazione	(10.396)	0	4.124	(6.272)
TOTALE	**2.290.867**	**14.264**	**557.376**	**2.848.243**

L'importo dei crediti esigibili oltre l'esercizio successivo ammonta a 103 mila euro e di questi nessuno è esigibile oltre i cinque anni.

Si evidenzia di seguito il dettaglio degli altri crediti verso consociate:

Descrizione	31.12.2008	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2009
Commerciali				
Italcontainer SpA	24		(21)	3
SGT SpA	477		1	478
FS Logistica SpA	409		108	517
Serfer Srl	3.422		1.752	5.174
Ferport Srl	17		10	27
Ferport Napoli	2		(2)	0
Ferservizi SpA	2.702		408	3.110
Metropark SpA	1.432		(307)	1.125
Cemat SpA	1.754		92	1.846
Grandi Stazioni SpA	12.853		(1.002)	11.851
Cento Stazioni SpA	2.357		1.991	4.348

Fercredit SpA	22		(7)	15
Italferr SpA	360		68	428
Sogin Srl	89		0	89
Tevere TPL Scarl	11		8	19
Sita SpA	174		45	219
Trenitalia SpA	393.298	14.234	291.089	698.621
Tx Logistic AG	162		153	315
SELF SpA	3.672		808	4.480
FS Sistemi Urbani Srl	57		241	298
Italia Logistica	303		149	452
	423.596	**14.234**	**295.585**	**733.415**
Altri				
Trenitalia SpA	29.783		(949)	28.834
Serfer Srl	125		32	157
FS Logistica SpA	13		(13)	0
Sogin Srl	2		0	2
Italferr SpA	23		365	388
Ferservizi SpA	72		40	112
Cento Stazioni SpA	2		0	2
	30.020	**0**	**(525)**	**29.495**
TOTALE	**453.616**	**14.234**	**295.060**	**762.910**

La posta ammonta a 762.910 mila euro e riguarda prevalentemente rapporti di natura commerciale verso le società consociate; tale posta registra un incremento di 309.294 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008 dovuto principalmente:

- all'incremento netto dei crediti commerciali verso la società Trenitalia (305.323 mila euro), attribuibile principalmente alle minori regolazioni finanziarie avvenute nel secondo semestre dell'anno nonché
  - all'aumento dei crediti per le maggiori prestazioni commissionate dalla società Trenitalia per le attività di potenziamento ed ammodernamento di alcuni impianti di officina (25.921 mila),
  - all'incremento dell'introito complessivo da pedaggio sulle linee AV/AC (17.018 mila),
  - alla scissione degli impianti di manutenzione del materiale rotabile avente efficacia dal 31 dicembre 2009 (14.234 mila) come anche descritto nel

paragrafo relativo ai "Principali eventi dell'anno" della Relazione sulla gestione;

- all'incremento dei crediti commerciali verso la società Serfer (1.752 mila euro) per effetto degli introiti da pedaggio;
- all'incremento dei crediti commerciali verso Cento Stazioni (1.991 mila euro) per il canone di retrocessione relativo al 2009 a seguito di maggiori attività effettuate;
- alla riduzione dei crediti commerciali verso la società Grandi Stazioni (1.002 mila euro) a seguito delle compensazioni effettuate nell'anno con quota parte dei debiti come anche commentato nella voce debiti verso le imprese consociate a cui si fa rimando.

Il decremento di 525 mila euro della voce Altri crediti verso consociate è dovuto principalmente:

- incremento dei crediti non commerciali verso la società Italferr (365 mila euro) e verso la società Ferservizi (40 mila euro) per i versamenti del TFR, Indennità di buonuscita ratei e relativi oneri verso istituti previdenziali per i passaggi ad RFI di personale infragruppo;
- riduzione dei crediti non commerciali verso la società Trenitalia (591 mila euro) a seguito della restituzione della quota degli interessi relativi alla sentenza sfavorevole verso la società Isochimica/Milano Assicurazioni;
- maggiorazione dell'1% sui canoni di accesso alla rete ferroviaria che RFI a partire dal 23 ottobre 2007 ha applicato alle tutte le Imprese Ferroviarie tra cui Trenitalia (170 mila euro) e Serfer (25 mila euro) e che contestualmente riversa all'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie, come ampiamente descritto nel paragrafo relativo all'ANSF delle Informazioni sulla Gestione a cui si fa rimando;
- minori penali attive nei confronti delle società Trenitalia (562 mila euro) in parte compensate dalle maggiori penali attive nei confronti della società Serfer (7 mila euro) a titolo di sistema incentivante *European Performance Regime* (EPR).

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze sono di seguito analizzati:

Descrizione	Saldo 31.12.2008	Incrementi	Decrementi	Saldo 31.12.2009
Contributi in c/esercizio:				
- Somme dovute in forza del CdP	1.261.296	923.682	(1.183.523)	1.001.455
Contributi in c/impianti e investimenti:				
- capp. 7120-7122-7123-7242-7124	253.166	4.573.183	(4.063.183)	763.166
Legge 87/94	88	20		108
TOTALE	**1.514.550**	**5.496.885**	**(5.246.706)**	**1.764.729**

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per le somme dovute in forza del Contratto di Programma cap. 1541 al 31.12.2009 riguardano:

- i crediti relativi all'esercizio 2000 pari a 980.455 mila euro;

- i crediti relativi a quota parte della dodicesima rata dell'esercizio 2009 pari a 21.000 mila euro.

I contributi in conto esercizio sono stati iscritti per un importo complessivo netto di competenza al 31 dicembre 2009 pari a 849.274 mila euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2009 n. 203 del 22 dicembre 2008 *"Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Stato"* pari ad 862.820 mila euro, ridotto delle quote rese indisponibili dalla Legge Finanziaria 2007 (art. 1 comma 758 – quota C) pari a 13.546 mila euro. Sono stati, inoltre, iscritti anche i residui passivi dell'anno 2008 per 74.408 mila euro, relativi alla quota C comma 904 art. 1 Legge finanziaria 2007.

Si segnala che i suddetti crediti in conto esercizio al 31.12.09 risultano pari a 1.001.455 mila in quanto nel corso dell'esercizio 2009 sono stati incassati:

- crediti residui anno 2000 per 224.110 mila euro;
- crediti residui anno 2001 per 67 mila euro;
- crediti residui anno 2007 per 45.720 mila euro;
- crediti residui anno 2008 per 10.944 mila euro;
- crediti residui anno 2008 relativi alla quota C comma 904 art. 1 Legge Finanziaria 2007 per 74.408 mila euro;
- crediti competenza anno 2009 per 828.274 mila euro.

Nell'esercizio 2009 sono stati iscritti crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi in conto impianti per un importo pari agli stanziamenti dell'anno 2009 (3.943.183 mila euro), destinati agli investimenti infrastrutturali anche relativi al Sistema AV/AC. E' stata iscritta, inoltre, quale incremento dei crediti dell'anno 2009 anche la quota C di competenza 2008 (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007), pari a 360.000 mila euro per il cap. 7122 e 270.000 mila euro per il cap. 7124.

Pertanto i crediti per contributi in conto impianti al 31.12.2009 distinti per capitolo sono:

- cap. 7120 *Fondo per investimenti del Gruppo Ferrovie,* pari a 460.000 mila euro. Tale contributo, stanziato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto Interministeriale MEF/MIT n. 59274 del 22 luglio 2009, è destinato al finanziamento degli investimenti per la realizzazione di infrastrutture ferroviarie, da finalizzare nell'ambito dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007/2011 – Parte investimenti – tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI;
- cap. 7122 *Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie,* pari a 49.876 mila euro. Tale importo rappresenta il residuo credito dello stanziamento previsto per l'anno 2009 dalla Legge Finanziaria 2009 (2.362.688 mila euro), ridotto delle somme accantonate ai sensi dell'art. 4 del D.L. n. 180/2008 – quota B (2.087 mila euro), a cui sono stati detratti gli incassi di competenza dell'anno 2009 (2.310.725 mila euro). Nell'anno 2009 sono stati anche incassati 49.876 mila euro

a valere sul credito residuo al 31 dicembre 2008 di pari importo e 360.000 mila euro, iscritti nell'anno per lo stesso importo, relativi alla quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007);

- cap. 7123 *Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche*, pari a 107.467 mila euro. Tale importo è costituito dal credito iscritto al 31.12.09 pari a 2.582 mila euro, dai crediti residui dell'anno 2008 pari a 28.099 mila euro e dal credito residuo dell'anno 2007 pari a 76.786 mila euro già al netto degli incassi dell'anno 2009 (72.582 mila euro);
- cap. 7242 *Sovvenzioni Straordinarie a FS per l'attuazione di varie disposizioni legislative*, pari a 25.823 mila euro, già iscritti in sede di Bilancio 2006;
- cap. 7124 *Contributi in conto impianti concessi a Ferrovie dello Stato per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC della linea Torino – Milano - Napoli*, pari a 120.000 mila euro. Tale importo rappresenta il credito residuo dello stanziamento previsto per l'anno 2009 dalla Legge Finanziaria 2009 (1.600.000 mila euro), ridotto delle quote rese indisponibili dalla Legge Finanziaria 2007 (art. 1 comma 758 – quota C pari a 480.000 mila euro), al netto degli incassi dell'anno 2009 pari a 1.000.000 mila euro. Nel corso dell'anno, inoltre, sono stati iscritti ed interamente incassati per lo stesso importo 270.000 mila euro, relativi alla quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007). Per maggiori informazioni si rinvia a quanto descritto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo relativo al Finanziamento del Progetto AC/AV.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze Legge 87/1994 pari a 108 mila euro riguardano le somme anticipate dalla Società per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita ai dipendenti in quiescenza dal 1984 al 1994.

La posta "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" accoglie i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altre società. Il decremento di 24.492 mila euro è dovuto principalmente all'incasso di crediti dalla Città di Torino (39.329 mila euro) e dalla Regione Siciliana (12.034 mila euro), parzialmente compensato dall'iscrizione di nuovi crediti verso il Comune di Torino in relazione alla Convenzione R.C.U. 5945 del 19 novembre 2007 per il quadruplicamento linea Porta Susa – Porta Dora (19.664 mila euro) e per il residuo importo (pari a 7.207 mila euro) da altri crediti singolarmente di modesto importo in genere verso Comuni per soppressione di passaggi a livello.

I crediti verso gli Istituti Previdenziali riguardano principalmente i crediti verso l'INAIL (3.506 mila euro), verso l'INPS (1.966 mila euro) e verso l'IPSEMA (539 mila euro).
L'incremento della voce registrato nell'anno 2009, pari a 2.821 mila euro, è dovuto ai seguenti fattori:

- all'incremento del credito verso INAIL per l'acconto versato nell'anno 2009 (1.652 mila euro)
- al credito acceso verso il Fondo Tesoreria INPS relativo agli anticipi e alle liquidazioni del TFR trasferito al Fondo, ed erogati dalla Società al personale (1.692 mila euro);
- riduzione dei crediti verso INAIL e IPSEMA per rimborsi da ricevere (523 mila euro).

La voce Debitori diversi si articola come segue:

Debitori diversi	31.12.2008	Variazioni da scissione	Altre Variazioni	31.12.2009
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	19.298		47.805	67.103
IVA c/acquisti in sospensione	1.561		0	1.561
Crediti verso Compagnie assicurazione per indennizzi liquidati	1.942		(1.247)	695
Ricavi non fatturati	762		0	762
Crediti in corso di recupero	191		0	191
Altri crediti non commerciali	217.352	30	(27.157)	190.225
Totale Debitori diversi	**241.106**	**30**	**19.401**	**260.537**

L'incremento dei crediti per Acconti erogati a fornitori per prestazioni correnti (47.805 mila euro) è dovuto principalmente alla corresponsione di pagamenti parziali all'ENEL a fronte di somme in contestazione (circa 39.389 mila euro), ad altri fornitori per anticipi erogati per indennità di esproprio (9.285 mila euro) e ad altre variazioni per la parte residuale (869 mila euro).

Negli altri crediti commerciali nell'anno 2006 sono stati iscritti anche crediti per contributi in conto impianti verso il Ministero delle Infrastrutture, relativi a:

- cap. 7060 Legge obiettivo anno 2004 – 2005 – 2006, pari a 10.884 mila euro;
- cap. 8123 Spese per il finanziamento degli interventi a favore di FS nelle aree depresse, pari a 13.450 mila euro.

La riduzione degli Altri crediti non commerciali (27.157 mila euro) deriva principalmente dall'incasso parziale dei crediti per contributi in conto impianti relativi al cap. 8123 pari a 13.140 mila euro e dall'incasso di crediti della Cassa Conguaglio Settore Elettrico (13.000 mila euro).

Si precisa che negli Altri crediti non commerciali è compresa anche la maggiorazione dell'1% sui canoni di accesso alla rete ferroviaria (325 mila euro) che RFI a partire dal 23 ottobre 2007 ha applicato alle Imprese Ferroviarie e che riverserà all'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie.

Nella voce Altri crediti non commerciali sono compresi 30 mila euro derivanti dalla scissione TAV Tratta Milano – Bologna con efficacia 1° gennaio 2009.

Si riporta nella tabella seguente la movimentazione dell'anno 2009 del fondo svalutazione crediti verso altri.

Fondo svalutazione crediti verso altri	Saldo al 31.12.2008	Utilizzi	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2009
Fondo svalutazione crediti verso altri	10.396	(2.000)	(2.124)	6.272
TOTALE	**10.396**	**(2.000)**	**(2.124)**	**6.272**

L'utilizzo del fondo per 2.000 mila euro e la contestuale riduzione del credito correlato è relativo alla svalutazione dei crediti verso la Cassa Conguaglio Settore Elettrico per l'energia elettrica fornita dalle Ferrovie Federali Svizzere ed all'applicazione del c.d. "punto unico di fornitura" per tutta l'energia utilizzata per la trazione elettrica ferroviaria. Detto fondo, al 31.12.2008 pari a 5.000 mila euro, è stato ridotto di 2.000 mila euro a seguito della Delibera dell'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas AEEG 80/09 del 30 giugno 2009, come commentato nell'apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando per maggiori informazioni. Si precisa, inoltre, che, a seguito dell'incasso ricevuto nel mese di febbraio 2010 di 2.000 mila euro a fronte del suddetto credito residuo (3.000 mila euro), già completamente svalutato, il relativo fondo svalutazione è stato ulteriormente ridotto (2.000 mila euro) mediante riclassifica.

La riclassifica in diminuzione è stata effettuata da tale fondo al fondo svalutazione Crediti verso Clienti Ordinari (2.109 mila euro) e Pubbliche Amministrazioni (15 mila euro).

I Fondi svalutazione crediti, nel loro complesso, hanno avuto la seguente movimentazione:

Fondi al 31.12.2008	**146.834**
Utilizzi	(25.634)
Accantonamenti	5.410
Fondi al 31.12.2009	**126.610**

Crediti in valuta estera

Si espongono di seguito i crediti in moneta estera:

Crediti *	Sterlina Inglese (GBP)	Franco Svizzero (CHF)
Crediti verso clienti	760	2.820.049
TOTALE	**760**	**2.820.049**

* importi nella valuta originaria

I crediti in valuta estera derivano da operazioni di natura commerciale intrattenute con la Gran Bretagna e la Svizzera ed hanno generato esigue differenze di cambio (utili per 14 mila euro e perdite per 2 mila euro).

Disponibilità liquide

La voce ammonta a 673.652 mila euro con una variazione in diminuzione di 544.476 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
Depositi bancari e postali	5.338	2.116	3.222
Assegni	0	35	(35)
Denaro e valori in cassa	155	629	(474)
Conti correnti di tesoreria	668.159	1.215.348	(547.189)
TOTALE	673.652	1.218.128	(544.476)

Il decremento complessivo della posta pari a 544.476 mila euro è dovuto essenzialmente al decremento del conto corrente di Tesoreria (547.189 mila euro) che rappresenta nel complesso il valore dei versamenti effettuati nell'anno dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al Contratto di Programma ed ai versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea successivamente trasferiti sul conto corrente intersocietario secondo le esigenze di cassa.

Nel corso del 2009 sono stati effettuati "tiraggi" dal conto corrente di Tesoreria sul conto corrente intersocietario pari a 5.051.857 mila euro, di cui 4.037.660 mila euro dagli incassi dei contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze nell'anno 2009 e per 1.014.197 mila euro dalla giacenza già esistente al 31.12.2008. Nel 2009, inoltre, sono stati effettuati anche "tiraggi" dal conto corrente di Tesoreria sul conto corrente pignorato per 1.009.850 mila euro.

La gestione della finanza e della tesoreria è affidata alla Capogruppo tramite conti correnti intersocietari ad eccezione di alcuni conti correnti bancari intestati ad RFI, come anche ampliamente descritto in apposito paragrafo della presente Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando per maggiori informazioni.

Nei depositi bancari e postali sono compresi fondi vincolati destinati a particolari destinazioni che per 1.642 mila euro sono a fronte di pignoramenti disposti dall'Autorità Giudiziaria per contenziosi di natura giuslavoristica e per 18.700 mila euro sono relativi a pignoramenti notificati alle banche che non hanno generato vincoli di indisponibilità.

RATEI E RISCONTI

La voce ammonta a 19.042 mila euro con una variazione in aumento di 962 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
Ratei			
- Interessi attivi	156	778	(622)
	156	778	(622)
Risconti			
- Affitti passivi	50	61	(11)
- Altri	18.836	17.241	1.595
	18.886	17.302	1.584
TOTALE	**19.042**	**18.080**	**962**

Il decremento dei ratei per interessi attivi di 622 mila euro è riconducibile ad una diminuzione dei tassi di riferimento nel mese di dicembre 2009 rispetto allo stesso periodo del 2008 per la componente variabile del contratto di *swap* con UBS relativo alla copertura del finanziamento BEI.

La voce Altri risconti attivi pari a 18.836 mila euro è relativa principalmente a canoni Wind (9.025 mila euro) e Vodafone (5.325 mila euro) ed in parte residuale a canoni demaniali, locazioni, abbonamenti, ecc.

L'incremento della voce è relativo all'iscrizione di risconti attivi su polizze assicurative (incendio e catastrofi, responsabilità civile terzi, operai, ecc.) con decorrenza 1/8/2009 – 31/1/2010.

STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

PATRIMONIO NETTO

La posta ammonta a 32.830.349 mila euro, con una variazione in diminuzione di 244.995 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Nelle tabella seguente è riportata la movimentazione del patrimonio netto nel 2009.

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2008	Risultato d'esercizio precedente		Altre variazioni		Risultato dell'esercizio	Saldo al 31.12.2009
		Distribuzione dividendi	Altre destinazioni	Incrementi	Variazioni da scissione		
Capitale	32.341.275			250.000	(503.091)		32.088.184
Riserva legale	1.041		1.947				2.988
Altre riserve:	0						0
Det. Min. 4.2.03 valut.def. Patrimonio	887.352						887.352
Riserva da utili netti su cambi	0		139				139
Utili (perdite) portati a nuovo	(193.251)		36.841				(156.410)
Utile dell'esercizio 2008	38.927		(38.927)				0
Utile dell'esercizio 2009						8.096	8.096
TOTALE	**33.075.344**	**0**	**0**	**250.000**	**(503.091)**	**8.096**	**32.830.349**

Il capitale sociale è composto da n° 32.088.184.379 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna, detenute per il 100% da Ferrovie dello Stato S.p.A.

L'analisi della movimentazione del Patrimonio Netto nell'esercizio 2009 è la seguente:

- aumento del capitale sociale pari a 250.000 mila euro, deliberato dall'Assemblea del 23 giugno 2006, sottoscritto e versato in data 30 gennaio 2009 ed iscritto al Registro delle Imprese in C.C.I.A.A. di Roma in data 24 febbraio 2009;
- incremento del capitale sociale per 118.015 mila euro a seguito della scissione parziale da FS Logistica S.p.A., in data 9 dicembre 2009 con effetto 10 dicembre 2009;
- decremento del capitale sociale per 621.106 mila euro a seguito della scissione parziale a favore di Trenitalia S.p.A., in data 10 dicembre 2009 con effetto 31 dicembre 2009;
- utile dell'esercizio.

Inoltre l'Assemblea ordinaria della Società del 6 maggio 2009 ha deliberato di destinare l'utile dell'esercizio 2008, pari a 38.926.728,58 euro come segue:

- il 5% a riserva legale pari a 1.946.336,43 euro;

- un importo di 139.223,35 euro, derivante dall'adeguamento delle partite monetarie in valuta estera al cambio al 31 dicembre 2008 e non realizzate alla suddetta data, alla riserva di allineamento cambi;
- il residuo importo pari a 36.841.168,80 euro a utili da riportare a nuovo.

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di patrimonio netto, nonché la loro utilizzazione nei tre precedenti esercizi.

Origine	Importi al 31.12.2009 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti *			
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distribuzione ai soci	Altro (Scissioni)
Capitale	32.088.184	32.088.184						(832.470)
Riserve di capitale:								
Det. Min. 4.2.03 valut. def. Patrimonio	887.352		887.352					
Riserve di utili:								
Riserva legale	2.988	2.988						
Utili portati a nuovo								
Altre Riserve:								
Riserva da utili su cambi	139		139					
TOTALE	**32.978.663**	**32.091.172**	**887.491**	**0**	**0**	**0**	**0**	**(832.470)**

* 2006-2007-2008

Gli utilizzi effettuati negli esercizi di cui trattasi sono relativi a riduzione del capitale per effetto delle seguenti scissioni:

- Ferrovie Real Estate del 7 agosto 2006 euro per 70.000 mila euro;
- FS Logistica S.p.A. in data 21 dicembre 2007 con effetto dal 1° gennaio 2008 per 268.674 mila euro;
- FS Sistemi Urbani S.r.l. con effetto dal 1° dicembre 2008 per 276.653 mila euro;
- Ferrovie dello Stato S.p.A. con effetto dal 24 dicembre 2008 per 3.312 mila euro;
- FS Logistica S.p.A. con effetto dal 30 dicembre 2008 per 117.086 mila euro;
- FS Sistemi Urbani S.r.l. seconda fase con effetto dal 31 dicembre 2008 per 96.745 mila euro.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

La posta ammonta a 25.893.776 mila euro con una variazione in diminuzione di 544.411 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Si riporta di seguito la composizione e movimentazione del periodo.

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Scissioni	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2009
Fondo per imposte	20.381	1.284		(3.084)	2.490		21.071
Fondo di ristrutturazione *ex lege* 448/1998	19.277.049						19.277.049
Integrazione fondo di ristrutturazione *ex lege* 448/1998	3.700.489		(440.342)				3.260.147
Fondo manutenzione ordinaria	2.323.000						2.323.000
Altri	1.117.268	85.571	(176.590)	(82.522)		68.782	1.012.509
TOTALE	**26.438.187**	**86.855**	**(616.932)**	**(85.606)**	**2.490**	**68.782**	**25.893.776**

Si evidenzia il dettaglio del fondo imposte.

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Accantonamenti	Rilascio fondi eccedenti	Scissioni	Saldo al 31.12.2009
Fondo per imposte				2.490	2.490
Contenzioso	1.994	259	(8)		2.245
I.C.I.	17.465	816	(2.948)		15.333
TOSAP/COSAP/TARSU	922	209	(128)		1.003
TOTALE	**20.381**	**1.284**	**(3.084)**	**2.490**	**21.071**

L'incremento del fondo per 2.490 mila euro deriva dalle seguenti scissioni:

- TAV/RFI Tratta Milano – Bologna per 1.674 mila euro con efficacia dal 1° gennaio 2009;
- TAV/RFI Tratta Milano – Bologna Oneri accessori per 3 mila euro con effetti contabili dal 30 dicembre 2009;
- TAV/RFI Resto del Sistema per 813 mila euro con effetti contabili dal 31.12.2009.

Contenzioso

L'incremento del fondo del contenzioso fiscale pari a 259 mila euro è dovuto ai seguenti accantonamenti:

- 4 mila euro dovuti ad avviso di pagamento in materia di accise su oli minerali notificato in data 6 aprile 2009 dall'Agenzia delle Dogane – Ufficio di Messina avverso il quale RFI in data 29 maggio 2009 ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria competente;

- 255 mila euro per otto avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria, catastale e bollo notificati in data 27 maggio, 3 giugno, 19 settembre, 2 e 5 ottobre 2009 dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Messina avverso i quali RFI ha presentato tempestivi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente.

Il rilascio del fondo del contenzioso fiscale di 8 mila euro è dovuto al passaggio in giudicato della sentenza di secondo grado del contenzioso relativo ad un avviso di rettifica e liquidazione in materia di imposta di registro dell'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Sulmona accantonato in sede di Bilancio 2006.

ICI

Il fondo è stato incrementato per 816 mila euro per cinque avvisi di accertamento d'ufficio e irrogazione di sanzioni da parte del Comune di Villadossola in data 28 dicembre 2009.

Il decremento del fondo è dovuto ai seguenti fattori:

- 2.943 mila euro al rilascio parziale del fondo, costituito nell'anno 2002 e 2007 per far fronte all'ICI ed agli oneri di accatastamento delle stazioni di proprietà di RFI, a seguito del completamento di alcune operazioni di accatastamento;
- 5 mila euro al rilascio del fondo ICI, relativo all'annualità 2001 notificato dal Comune di Siena, effettuato in quanto valutato non economicamente vantaggioso il proseguimento del giudizio in Commissione Tributaria Regionale.

TOSAP/COSAP/TARSU

L'incremento del fondo per 209 mila euro è dovuto all'accantonamento per tre avvisi di accertamento e irrogazione delle sanzioni, in materia di tassa smaltimento rifiuti solidi urbani (TARSU) notificati in data 24 e 28 dicembre 2009 dal Comune di Bologna.

Il decremento di 128 mila euro è dovuto ai seguenti fattori:

- 74 mila euro al rilascio del fondo relativo ai tre atti di accertamento in materia di Tassa Occupazione e Aree Pubbliche (Tosap) per gli anni 2003, 2004 e 2005 a seguito delle sentenze nn. 297/01/07, 298/01/07 e 299/01/07, con le quali i giudici di prime cure avevano accolto le tesi prospettate da RFI e che in data 22 gennaio 2009 sono passate in giudicato;
- per 54 mila euro al rilascio del fondo costituito in sede di Bilancio 2008 per avvisi di accertamento TARSU Comune di Lucca anni dal 1998 al 2002 (48 mila euro) e TARSU Comune di Viareggio anni dal 2002 al 2005 (6 mila euro) a seguito dell'accertamento dell'onere da parte della Struttura competente.

Fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo Fondo integrativo

Il fondo di ristrutturazione fu costituito in attuazione dell'art. 43 della Legge 448/98, per 26.038.086 mila euro, di cui 9.188.941 mila euro, già riflessi nel bilancio al 31 dicembre 1998, nei limiti delle riserve esistenti e 16.849.145 mila euro stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere rispettivamente sugli esercizi dal 1998 al 2001 tale Fondo è stato utilizzato, come consentito dal DPR 277/98, per complessive 3.909.014 mila euro, a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda infrastruttura.

È stato inoltre utilizzato nel 2000 per la copertura della minusvalenza di 2.742.386 mila euro derivanti dalla cessione del compendio aziendale costituente l'Azienda "trasporto" alla Società Trenitalia.

Nel 2001 è stato altresì utilizzato per la copertura di costi per esodi incentivati non coperti dal fondo di ristrutturazione industriale ora azzerato.

Tali utilizzi del fondo sono stati effettuati in conformità alle modalità di utilizzo stabilite dall'Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e successive e previa specifica autorizzazione dell'azionista in sede assembleare.

Al 31 dicembre 2009, il fondo di ristrutturazione *ex lege* 448/98 è pari a 19.277.049 mila euro.

Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art.5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art.15 del D.Lgs 8/7/03 n.188 che dispone: *"i conti del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro"*;
- all'attuale definizione tariffaria concepita "*ex lege*" come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura tradizionale.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI.

Il fondo integrativo è stato utilizzato, a partire dal 2002, a fronte degli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni e minusvalenze dei cespiti.

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Utilizzi	Saldo al 31.12.2009
Integrazione Fondo di ristrutturazione *ex lege* 448/98	3.700.489	(440.342)	3.260.147
TOTALE	**3.700.489**	**(440.342)**	**3.260.147**

Il fondo nel 2009 è stato utilizzato per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti della Rete Tradizionale e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi come di seguito riportato:

- 3.927 mila euro per gli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali;
- 431.156 mila euro per gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali;

- 5.259 mila euro per la copertura delle minusvalenze ordinarie (3.412 mila euro) e straordinarie (1.847 mila euro).

Gli ammortamenti sulla rete AV/AC nell'anno 2009 pari a 54.604 mila euro non sono stati neutralizzati dall'utilizzo dell'Integrazione Fondo ristrutturazione.

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di recuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, tali fondi sono destinati e sufficienti anche in un'ottica di lungo periodo, a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile.

Fondo oneri per manutenzione ordinaria

Il fondo oneri di manutenzione ordinaria ed interessi intercalari è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali.

In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, sia gli oneri di manutenzione dell'infrastruttura che connessi all'avvio del Sistema AV/AC, ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio.

Per il dettaglio connesso all'utilizzo si rimanda alla Sezione 2 della presente Nota Integrativa.

Nel corso dell'anno 2009 il fondo non è stato movimentato e il saldo al 31 dicembre 2009 è di seguito riportato:

Fondo per manutenzione ordinaria	
Saldo 31.12.2008	2.323.000
Utilizzi	0
Saldo 31.12.2009	**2.323.000**

Altri Fondi

Si evidenzia il dettaglio degli altri fondi che tiene conto anche di riclassifiche effettuate per un più puntuale aggiornamento delle stime dei singoli fondi rischi.

Tale posta si riferisce alle seguenti fattispecie:

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Accantonamenti (*)	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2009
Competenze al personale da definire	27	1				28
T.F.R. medici fiduciari	456	29	(92)			393
Adeguamento Valore scorte	11.639				(3.818)	7.821
Contenzioso nei confronti						
- del personale	275.709	42.307	(71.563)		(19.637)	226.816
- dei terzi	532.665		(5.392)	(62.337)	(72.632)	392.304
Fondo oneri per esodi anticipati	13.383		(13.383)			0
ENEL	108.919		(74.315)	(16.443)		18.161
Bonifica	68.166		(2.962)			65.204
Oneri demolizione aree edificabili Roma Tiburtina	3.293					3.293
Altri rischi	103.011	43.234	(8.883)	(3.742)	164.869	298.489
TOTALE	**1.117.268**	**85.571**	**(176.590)**	**(82.522)**	**68.782**	**1.012.509**

* di cui 40.807 mila euro in altre voci di conto economico.

Competenze al personale da definire

Nel corso dell'anno 2009 il fondo relativo all'"Integrazione Polizza INA addetti ai servizi" è stato movimentato per importi esigui.

TFR Medici Fiduciari

Il Fondo trattamento di fine rapporto, detto premio di operosità, è previsto dall'art. 25 del regolamento dei medici fiduciari delle Ferrovie dello Stato. Tali medici presidiano gli impianti e svolgono attività di consulenza medica, di aiuto medico e compiti relativi al Servizio Sanitario Nazionale. Essi emettono fattura mensile e, ove previsto, calcolano il premio di operosità che sarà erogato alla fine del rapporto del medico con la società. Durante il periodo il conto si incrementa con gli accantonamenti fatti a seguito delle fatture emesse e si decrementa con le uscite dei medici ed il termine del loro rapporto contrattuale con RFI.

Fondo adeguamento valore scorte

Il fondo riflette quanto ritenuto necessario per far fronte alle presumibili perdite di valore dei materiali in giacenza a lenta movimentazione nel loro complesso. Il fondo è stato parzialmente "utilizzato/riclassificato" per le svalutazioni e radiazioni effettuate nel corso dell'anno 2009 per 3.818 mila euro, come commentato nella posta dell'Attivo Circolante. Al 31 dicembre 2009 la consistenza è pari a 7.822 mila euro.

Fondi relativi al contenzioso nei confronti del personale e dei terzi

Il fondo relativo al contenzioso verso il personale, costituito dall'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti preture del lavoro riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali.

I fondi sono a copertura anche degli oneri che si dovessero manifestare per cause imputabili alla gestione pregressa, per il personale trasferito alla Società Trenitalia, Ferrovie dello Stato, Ferservizi ed Italferr.

Il fondo relativo al contenzioso verso il personale è stato incrementato (41.509 mila euro) al fine di far fronte alla prevedibile copertura delle spese e degli oneri contributivi presunti relativi a vertenze nei confronti del personale. Si è proceduto anche all'accantonamento degli interessi sulla defiscalizzazione INPS Cooperativa Garibaldi (798 mila euro).

Per quanto riguarda i terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori. Nell'anno 2009 il fondo è stato utilizzato per 5.392 mila euro ed è stato ridotto complessivamente per 134.969 mila euro sia a seguito della conclusione favorevole di alcuni contenziosi sia per una valutazione più puntuale della capitalizzabilità dei contenziosi acquisiti con le scissioni dalla TAV.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti: per maggiori dettagli si rinvia a quanto riportato nel paragrafo relativo alle "Indagini e procedimenti penali" della Relazione sulla Gestione.

Fondo oneri per esodi anticipati

Il fondo, già costituito in sede di recepimento della perizia nel bilancio 2002 sulla base degli esodi incentivati previsti dal piano d'impresa 2001-2005, nell'anno 2006 è stato incrementato per 100.000 mila euro secondo quanto previsto dal Piano Industriale 2007-2011: nell'anno 2009 è stato utilizzato per la parte residua pari a 13.383 mila euro a fronte degli oneri sostenuti a tale titolo.

ENEL

Il fondo è relativo ad un contenzioso con l'ENEL. Nel 1992 l'ENEL applicò ad FS per i consumi elettrici un'addizionale tariffaria denominata "sovrapprezzo nuovi impianti". Ne è scaturito un contenzioso giudiziario con l'ENEL, risoltosi favorevolmente per FS nel 1999 in Corte di Appello e, successivamente, nel 2003 anche in Cassazione.

L'ENEL dal 2000 ha sospeso la fatturazione della citata addizionale, a seguito del contrario giudizio della Corte d'Appello, ma non ha annullato le fatture pregresse, in quanto rimanevano (e rimangono tuttora) formalmente in vigore le norme dell'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas che fanno obbligo ad RFI del pagamento del citato sovrapprezzo. Per questi motivi RFI ha da tempo impugnato le suddette norme dell'A.E.E.G., dapprima nel 1997 dinanzi al TAR di Lombardia e, successivamente, nel 2000, ha proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica. La situazione è ancora in attesa di definitiva soluzione e necessita di provvedimenti regolamentari da parte dell' A.E.E.G.

Peraltro l'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas ha recentemente chiarito, con le delibere 47/08 e 63/08, le modalità applicative di talune componenti delle tariffe elettriche ai consumi di energia per l'esercizio ferroviario, riconoscendo l'unitarietà a livello nazionale dell'utenza di trazione ferroviaria. Per tale ragione in sede di Bilancio 2008 è stata rilasciata la quota parte di

fondo precedentemente accantonata per le componenti di rischio sull'energia elettrica per 137.000 mila euro ad eccezione della quota parte riferita alla vertenza giudiziaria (sovrapprezzo nuovi impianti/componente A3), il cui rischio è stato complessivamente valutato pari a 28.200 mila euro comprensivo anche del fondo per debiti in contestazione.

In sede di Bilancio 2008 sono stati accantonati 93.000 mila euro a copertura del rischio dell'eventuale retrocessione alle Imprese Ferroviarie della parte di maggior costo dalle stesse sostenuto negli anni passati a titolo di energia per trazione, in pendenza delle intervenute determinazioni citate dell'Autorità.

Nell'anno 2009, infatti, a seguito dell'intervenuto chiarimento interpretativo in ordine agli elementi della tariffazione del servizio (costi sostenuti) e alla previsione dello strumento (conguaglio) idoneo ad assicurare il mantenimento nel tempo di un corretto addebito alle Imprese ferroviarie dei costi sostenuti dal Gestore dell'Infrastruttura, il fondo è stato "utilizzato" per 74.315 mila euro per il rimborso alle Imprese Ferroviarie dei maggiori addebiti effettuati per gli anni 2000 – 2008, come confermato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota del 17.12.2009. Il fondo, inoltre, è stato ridotto per 16.443 mila euro, in quanto al 31 dicembre 2009 è stato stimato complessivamente in 30.500 mila euro, comprensivo anche del fondo relativo ai debiti in contestazione pari a 12.339 mila euro.

Bonifica

E' stato istituito a copertura di oneri connessi alla valorizzazione delle opere da dismettere al fine di consentirne la proficua collocazione sul mercato e, dall'esercizio 2008, di oneri connessi alla bonifica di siti inquinati.. Nella determinazione di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale.

Nell'anno 2009 il fondo è stato "utilizzato" per 2.961 mila euro per far fronte agli oneri sostenuti nel periodo.

Oneri demolizione aree edificabili Roma Tiburtina

Fondo istituito in sede di bilancio 2005 a copertura degli oneri di demolizione dei fabbricati esistenti sulle aree edificabili oggetto della Convenzione stipulata con il Comune di Roma per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della Stazione di Roma Tiburtina.

Altri Rischi

Trattasi di fondi per altri rischi ed oneri principalmente relativi a:

Fondo Bilaterale parte straordinaria

In sede di Bilancio 2009 è stato costituito il fondo pari a 155.000 mila euro. La descrizione della natura del fondo è riportata nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando.

Performance Regime

Tale fondo, istituito in sede di Bilancio 2006, nel corso dell'anno 2007, 2008 e 2009 è stato incrementato a fronte di crediti per penali attive nei confronti delle Imprese Ferroviarie a titolo di sistema incentivante. Nell'anno 2009 è stato "utilizzato" per 6.410 mila euro a seguito

della restituzione alle Imprese Ferroviarie delle penali attive-passive per il periodo 2005 – 2008, in ottemperanza a quanto stabilito nel Prospetto Informativo della Rete (PIR) edizione 2008, come descritto nella Relazione sulla Gestione.

Altri Fondi minori

Trattasi essenzialmente di rischi collegati a oneri per la realizzazione di partite creditorie, ad oneri relativi alla prosecuzione e/o abbandono di investimenti non adeguatamente coperti dai fondi già presenti in bilancio, oneri stimati di competenza di periodi precedenti e ad oneri per sussidi ex Opafs.

Al 31 dicembre 2009 è stata effettuata per una più corretta esposizione una riclassifica nei fondi rischi di alcune voci relative al personale maturate nel corso degli esercizi precedenti.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO

La posta ammonta a 976.465 mila euro con una variazione in diminuzione di 101.551 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

L'introduzione dal 1° gennaio 2007 del nuovo regime del TFR, che si applica alle aziende che hanno una consistenza media di almeno 50 dipendenti, prevede che il TFR maturando, in relazione alle scelte operate dal personale, debba essere versato:

- all'INPS qualora i dipendenti abbiano optato di lasciarlo in azienda;
- ai Fondi Complementari Assicurativi con effetto dalla data di opzione.

Il TFR si compone di due fondi distinti: il Fondo "Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato" e il Fondo "Indennità di Buonuscita".

A seguito di una quantificazione più puntuale della posta in sede di Bilancio 2009 si è proceduto a rettificarne la consistenza.

Nell'anno 2009 essi hanno avuto la seguente movimentazione.

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato	
Consistenza del fondo al 31.12.2008	**635.200**
Incrementi:	
Accantonamenti e Rivalutazioni	91.214
Trasferimenti da altre società del Gruppo	918
Altri	60
	92.192
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(45.998)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(5.833)

Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(1.501)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(1.531)
Altri	(79.684)
	(134.547)
Consistenza del fondo al 31.12.2009	**592.845**

Fondo indennità di buonuscita	
Consistenza del fondo al 31.12.2008	**442.817**
Incrementi:	
Rivalutazioni	9.154
Trasferimenti da altre società del Gruppo	369
	9.523
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(52.047)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(7.763)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(1.006)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(635)
Altri	(7.269)
	(68.720)
Consistenza del fondo al 31.12.2009	**383.620**

Si tratta del fondo derivante dalla chiusura dell'OPAFS (comma 43 dell'articolo 1 della Legge 24 dicembre 1993, n. 537), l'Ente pubblico preposto al pagamento della «indennità di buonuscita» in favore del personale ferroviario. Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995. Con il passaggio del personale al regime TFR il suddetto fondo è soggetto alla sola rivalutazione calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR ed in base agli accordi con le Organizzazioni Sindacali.

DEBITI

La posta ammonta a 11.671.274 mila euro con una variazione in aumento di 1.665.324 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Debiti: Debiti verso soci per finanziamenti

Descrizione	31.12.2008	Variazioni da scissione	Altre variazioni	31.12.2009
Finanziamenti:				
- entro l'esercizio	208.224	36.069	(124.449)	119.844
- oltre esercizio	1.424.596	335.122	(95.229)	1.664.489
TOTALE	**1.632.820**	**371.191**	**(219.678)**	**1.784.333**

Tali debiti si riferiscono all'ammontare delle erogazioni ricevute dalla Capogruppo al 31 dicembre 2009 a valere sui due contratti *intercompany* siglati per il ribaltamento dei contratti sottoscritti a sua volta dalla Capogruppo rispettivamente con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDP) e la Banca Europea per gli Investimenti (BEI).

Il 29 dicembre 2009 è stato invece rimborsato, perché giunto alla naturale scadenza, il finanziamento verso la Capogruppo a valere sul finanziamento dalla stessa stipulato con il Raggruppamento Temporaneo di Concorrenti in essere tra Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. e Dexia Crediop S.p.A. per 800 milioni di euro di cui 197.200 mila euro di competenza RFI e 602.800 mila euro di competenza TAV.

Il debito verso Capogruppo a valere sul contratto con CDP è pari a 1.296.640 mila euro ed è costituito dal debito residuo al 31 dicembre 2008 pari a 1.209.058 mila euro, diminuito delle quote capitale restituite nel corso del 2009 pari a 85.178 mila euro ed incrementato del debito acquisito da TAV a seguito della scissione della Tratta AV/AC Milano Bologna – lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° pari a 172.760 mila euro. Di tale debito, l'importo esigibile entro i 5 anni ammonta a 480.749 mila euro e l'importo esigibile oltre i 5 anni ammonta a 815.891 mila euro.

Il debito verso Capogruppo a valere sul contratto con BEI ammonta a 487.693 mila euro ed è costituito dal debito residuo al 31 dicembre 2008 pari a 289.262 mila euro, incrementato del debito acquisito da TAV a seguito della scissione della Tratta AV/AC Milano Bologna – lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° pari a 198.431 mila euro. Di tale debito, l'importo esigibile entro i 5 anni ammonta a 171.332 mila euro e l'importo esigibile oltre i 5 anni ammonta a 316.361 mila euro.

Il decremento netto della voce Debiti per finanziamenti entro l'esercizio successivo di 124.449 mila euro della colonna altre variazioni è riconducibile all'effetto combinato delle seguenti movimentazioni:

- decremento netto di 134.500 mila euro dell'indebitamento a valere sul finanziamento con il raggruppamento temporaneo di concorrenti CDP E DEXIA CREDIOP dovuto all'effetto combinato dell'incremento di debito per 62.700 mila euro ed al rimborso di 197.200 mila euro a seguito della chiusura dello stesso; incremento della quota entro relativa al finanziamento con la BEI per 18.507 mila euro aggiuntivo rispetto a da quello derivante dalle scissioni;
- decremento per effetto dei rimborsi effettuati nell'esercizio pari a 85.178 mila euro relativi al finanziamento con CDP;
- incremento di 76.722 mila euro dalla quota entro per la variazione dell'orizzonte temporale diverso da quello derivante dalle scissioni.

Il decremento di 95.229 mila euro delle altre variazioni oltre l'esercizio successivo è riconducibile alla riclassifica nella quota entro dei rimborsi previsti nel 2010 pari a 76.722 mila euro per il finanziamento con CDP e 18.507 mila euro per il finanziamento con la BEI.

Si riporta nella tabella seguente la ripartizione dei debiti verso soci per finanziamenti secondo la scadenza e con indicazione della clausola di postergazione.

Socio	Importo	Data di scadenza	Di cui con clausola di postergazione
Ferrovie dello Stato S.p.A. (ex BEI)	487.693	15/12/2021	0
Ferrovie dello Stato S.p.A. (ex CDP)	1.296.640	31/12/2021	0
TOTALE	**1.784.333**		**0**

Debiti: Debiti verso banche

La voce ammonta a 1.666.799 mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	Variazioni da scissione	Altre variazioni	31.12.2009
Finanziamenti:				
- entro l'esercizio	49.132	4.238	(3.298)	50.072
- oltre l'esercizio	1.166.799	495.762	(45.834)	1.616.727
TOTALE	**1.215.931**	**500.000**	**(49.132)**	**1.666.799**

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni ammonta a 987.183 mila euro ed è riferito a debiti verso banche in scadenza oltre l'anno 2014.

I debiti verso banche al 31 dicembre 2009 si riferiscono per 1.316.799 mila euro ai debiti verso la Banca Europea degli Investimenti (BEI) contratti da TAV S.p.A. e trasferiti a RFI con la scissione delle tratte Roma - Gricignano dell'anno 2006 e Milano - Bologna (500.000 mila euro) con efficacia 31 dicembre 2009 e per 350.000 mila euro alle erogazioni ricevute a dicembre 2006 e a marzo 2007 a valere sul debito con Banca di Roma stipulato il 3 agosto 2006.

Nel corso del 2009 sono state rimborsate quote capitali per un importo complessivo di 49.132 mila euro, relativamente ai primi tre prestiti con BEI.

Le voci sono così composte:

Istituto finanziatore	Saldo inizio esercizio	Incrementi da scissione	Incrementi e Rimborsi	Saldi fine periodo scadenti		di cui scadenti oltre i 5 anni
				entro l'esercizio successivo	oltre l'esercizio successivo	
BEI	266.125	-	(12.460)	13.147	240.518	180.269
BEI	104.885	-	(4.741)	4.994	95.149	72.366
BEI	494.921	-	(31.930)	31.930	431.060	303.339
BEI	-	200.000		4.238	195.762	173.734
BEI	-	300.000		-	300.000	257.475
Unicredit Banca di Roma S.p.A.	350.000			-	350.000	-
TOTALE	**1.215.931**	**500.000**	**(49.132)**	**54.309**	**1.612.490**	**987.183**

Le caratteristiche qualitative dei finanziamenti esistenti sono le seguenti:

Istituto finanziatore	Data accensione finanziamento	Data acquisizione debito	Ammontare del finanziamento	Ammontare di competenza di RFI (1)	Tasso	Inizio rimborso (1^ rata) quota capitale	Inizio pre-ammortamento (solo interessi)	Data estinzione finanziamento
BEI	09/04/1998	01/01/2006	361.520	299.733	Fisso al 5,44%	30/09/2005	30/09/1998	31/03/2023
BEI	20/07/1998	01/01/2006	258.228	117.718	Fisso al 5,26%	20/07/2005	20/01/1999	20/07/2023
BEI	17/06/1999	01/01/2006	1.000.000	574.747	Variabile (2)	15/12/2006	15/09/1999	15/03/2024
BEI	28/12/2001	31/12/2009	200.000	200.000	Fisso per erogazione	15/06/2010	15/06/2002	A trenta anni dalla data di ogni erogazione
BEI	14/10/2002	31/12/2009	300.000	300.000	Fisso per tre erogazioni, Variabile per tre erogazioni	15/06/2011	15/06/2003	A trenta anni dalla data di ogni erogazione
Unicredit Banca di Roma S.p.A.	03/08/2006	29/12/2006	1.000.000	350.000	Variabile	03/08/2013	29/03/2007	03/08/2013
Totale			**3.119.748**	**1.842.198**				

(1) Gli importi della colonna relativi ai prestiti BEI fanno riferimento alla parte dei finanziamenti ceduti da TAV a seguito delle scissioni della Roma - Gricignano del 1 gennaio 2006 e della Milano Bologna del 31 dicembre 2009 . L'importo relativo alla Banca OPI fa riferimento alla parte del finanziamento ceduto da FRE con la scissione del 21 gennaio 2006.

(2) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso mediante contratto di *swap* a copertura del rischio di tasso.

(3) Il capitale può essere rimborsato anche prima della data di estinzione del finanziamento.

Il prestito complessivo di 1.000.000 mila euro stipulato con BEI ed acquisito da RFI con la scissione della Roma - Gricignano per un importo di 574.747 mila euro è coperto da un contratto di *Interest Rate Swap* finalizzato a trasformare il debito originariamente a tasso variabile in debito a tasso fisso. Per maggiori informazioni si rinvia al paragrafo "Altre Informazioni" di Conto Economico della presente Nota Integrativa.

Debiti: Acconti

La voce ammonta a 5.419.527 mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	Decrementi a contributi	Incrementi	Altre variazioni	31.12.20009
Acconti					
Terzi:	4.077.364	(3.626.929)	4.924.345	26.271	5.401.051
- FESR	*489.459*	*(41.783)*	*99.667*		*547.343*
- TEN	*16.804*	*(11.951)*	*60.370*	*743*	*65.966*
- Contributi MEF	*3.260.800*	*(3.506.438)*	*4.650.711*		*4.405.073*
- Altri	*310.301*	*(66.757)*	*113.597*	*25.528*	*382.669*
Gruppo	18.320	0	156		18.476
TOTALE	**4.095.684**	**(3.626.929)**	**4.924.501**	**26.271**	**5.419.527**

Al 31 dicembre 2009 l'ammontare degli Acconti per i contributi a valere sul Fondo FESR ricevuti dalla Commissione Europea è pari a 547.343 mila euro registrando un incremento rispetto al 31 dicembre 2008 di 99.667 mila euro per incassi ricevuti a seguito di certificazione di spese alla Commissione Europea a valere sul PON Trasporti 2000-2006 parzialmente ridotto di 41.783 mila euro per passaggi a contributi conto impianti delle Immobilizzazioni in corso.

L'ammontare degli Acconti per i contributi TEN è pari ad 65.966 mila euro con un incremento netto complessivo di 49.162 mila euro determinato dai seguenti fattori:

- incremento di 6.000 mila euro per incassi ricevuti a seguito di certificazione di spese alla Commissione Europea nell'ambito delle Decisioni Finanziarie TEN delle programmazioni rientranti nel periodo 1986 - 2006;
- incremento di 54.370 mila euro per incassi ricevuti a seguito dell'emissione delle Decisioni finanziarie da parte della Commissione Europea nell'ambito del Programma multiannuale 2007-2013 delle reti TEN-T che stabiliscono l'erogazione del pre-finanziamento pari al 50% del valore del contributo concesso;

- riclassifica dagli Altri acconti di 743 mila euro per contributi incassati nel 2007 ed identificati nel corso dell'anno come contributi TEN europei per la realizzazione dell'ERTMS;
- riduzione di 11.951 mila euro per passaggi a contributi conto impianti, di cui 10.173 mila euro a Immobilizzazioni materiali e 1.778 mila euro a Immobilizzazioni in corso.

Gli anticipi verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi in conto impianti iscritti nell'esercizio 2009, pari a 4.650.417 mila euro, sono relativi a:

- cap. 7122 per 2.720.601 mila euro (di cui 11.400 mila euro erogate a TAV) e 39.840 mila euro per interessi passivi;
- cap. 7123 per 2.582 mila euro;
- cap. 7124 per 1.390.000 mila euro (di cui 785.973 mila euro versate a TAV sotto forma di anticipazioni finanziarie non onerose assieme ad ulteriori 34.126 mila euro riferibili a anticipi iscritti nel 2008) e 37.394 mila euro per interessi passivi (di cui 22.451 mila euro relativi alla quota interessi passivi di competenza TAV sul finanziamento stipulato con Cassa Depositi e Prestiti). Per maggiori informazioni si rinvia a quanto descritto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo relativo il Finanziamento del Progetto AC/AV;
- cap. 7120 per 460.000 mila euro; tale contributo, stanziato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto Interministeriale MEF/MIT n. 59274 del 22 luglio 2009, è destinato al finanziamento degli investimenti per la realizzazione di infrastrutture ferroviarie, da finalizzare nell'ambito dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007/2011 – Parte investimenti – tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI.

I contributi di cui sopra sono stati parzialmente portati a riduzione del valore delle Immobilizzazioni in corso ed acconti per 2.653.564 mila euro (di cui immateriali 64.501 mila euro), della partecipazione LTF per 6.576 mila euro, della partecipazione TFB per 20.936 mila euro, delle Immobilizzazioni materiali per 825.362 mila euro, di cui 571.526 mila euro relativi a cespiti scissi con la tratta AV/AC Milano Bologna lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° lotto, 58.754 mila euro relativi ai cespiti scissi con la tratta ferroviaria AV/AC Milano-Bologna 1° e 3° lotto funzionale e oneri economici accessori e 14.732 mila euro relativi alla scissione parziale di TAV del cosiddetto "asse orizzontale" (che trovano corrispondenza nelle variazioni da scissione delle anticipazioni finanziarie erogate a TAV nella posta Immobilizzazioni finanziarie – Crediti immobilizzati).

Ulteriori anticipi iscritti nel corso dell'esercizio 2009 riguardano gli interessi maturati dalla Capogruppo sulle giacenze derivanti dai contratti di mutuo dalla stessa stipulati con Cassa Depositi e Prestiti - Dexia e messi a disposizione di RFI e TAV per la prosecuzione dei lavori pari a 294 mila euro.

La voce "Altri", pari ad 382.669 mila euro, accoglie contributi in conto impianti erogati da Enti Locali (Regioni, Province e Comuni), dalla Commissione Europea (diversi da TEN e FESR), il Fondo di Rotazione – Legge 183/87 erogato dal Ministero dell'Economia e da terzi, oltre che anticipi ricevuti dalla pubblica amministrazione e da terzi per lavori in conto terzi.

Le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio 2009 hanno riguardato principalmente:

- ✓ incremento di 113.597 mila euro per nuove contabilizzazioni nell'esercizio 2009 relativamente a contributi in conto impianti erogati da Enti Locali e dalla Commissione Europea (diversi da TEN e FESR) di cui 24.086 mila euro per contributi relativi al Fondo di Rotazione – L. 183/87 incassati da RFI e 10. 737 mila euro incassati da RFI e successivamente erogati a TAV perché di sua competenza;
- ✓ riduzione di 66.757 mila euro per passaggi a contributi in conto impianti delle Immobilizzazioni Materiali per 3.090 mila euro e delle Immobilizzazioni in corso per 63.667 mila euro;
- ✓ incremento di 26.271 mila dovuto principalmente alla contabilizzazione di anticipi per lavori conto terzi;
- ✓ riduzione di 743 mila euro per riclassifica a contributi TEN europei.

La voce "Acconti verso gruppo", pari a 18.476 mila euro, accoglie gli anticipi (principalmente verso TAV e Italferr) contrattualmente previsti e fatturati per la realizzazione delle linee ed altre opere al netto dei recuperi effettuati con l'avanzamento dei lavori.

Debiti: Debiti verso fornitori

La voce ammonta a 1.918.693 mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
Fornitori ordinari	1.851.307	1.908.050	(56.743)
Amministrazioni dello Stato	20.014	17.280	2.734
Collegate di Gruppo	46.235	38.452	7.783
Altre aziende di trasporto	1.097	1.097	0
Ferrovie Estere	40	0	40
TOTALE	**1.918.693**	**1.964.879**	**(46.186)**

I debiti verso fornitori esigibili oltre l'esercizio successivo sono pari a 24.589 mila euro e di questi nessuno è esigibile oltre i 5 anni.

I debiti verso fornitori ordinari riguardano principalmente attività commerciali ed esprimono le rilevazioni contabili relative a fatture ricevute e da ricevere e ritenute a garanzia: queste

ultime ammontano a 45.145 mila euro e sono pari al 5% del valore dei contratti in corso verso fornitori ordinari e verso Pubbliche Amministrazioni.

La riduzione dei debiti verso fornitori ordinari è riconducibile principalmente all'effetto combinato di minori rapporti commerciali per investimenti e ad un rallentamento nel piano dei pagamenti ai fornitori per le attività correnti.

L'incremento dei debiti verso le Amministrazioni dello Stato deriva principalmente da indennità di esproprio e soppressione passaggi a livello.

I debiti verso le società del gruppo subiscono un incremento di 7.783 mila euro principalmente riconducibile alle prestazioni di *outsourcing* svolte dalla collegata TSF per lo sviluppo dei sistemi informativi della Circolazione e al completamento dei sistemi SAP per le attività amministrative contabili e di controllo.

Debiti: Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a 48.838 mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2008	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2009
Commerciali				
TAV SpA	137.473	(906)	(90.082)	46.485
Nord Est Terminal SpA	1			1
Terminali Italia	-	-	242	242
Altri:				
TAV SpA	1.560	102.740	(102.190)	2.110
TOTALE	**139.034**	**101.834**	**(192.030)**	**48.838**

I debiti commerciali verso la società TAV subiscono un decremento netto di 91.894 mila euro determinato principalmente dalla liquidazione dei lavori effettuati dalla società TAV negli anni precedenti sulle tratte Milano-Bologna, Gricignano-Napoli, Novara-Milano.

La variazione da scissione pari a 906 mila euro è relativa alla scissione della tratta ferroviaria AV/AC Milano Bologna lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° lotto.

Gli Altri debiti verso TAV registrano principalmente le seguenti movimentazioni:

- maggiori debiti per 100.873 mila euro relativi alla scissione TAV della tratta AV/AC Milano Bologna lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° lotto;
- riduzione dei debiti da scissione di cui sopra, con gli anticipi già erogati alla TAV per 100.871 mila euro;
- maggiori debiti per 1.231 mila euro scissione relativi alla tratta ferroviaria AV/AC Milano-Bologna 1° e 3° lotto funzionale e oneri economici accessori.

I debiti verso imprese controllate esigibili oltre l'esercizio successivo sono pari a 2.110 mila euro e di questi nessuno è esigibile oltre i 5 anni.

Debiti: Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a 17.616 mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
Commerciali			
Italcertifer ScpA	5.795	2.815	2.980
Terminal Tremestieri Srl	89	76	13
LTF Sas	0	242	(242)
FS Formazione	260	545	(285)
Altri:			
Italcertifer ScpA	112	112	0
Network Terminali Siciliani	0	83	(83)
Terminal Tremestieri Srl	150	150	0
LTF Sas	11.210	9.000	2.210
TOTALE	**17.616**	**13.023**	**4.593**

La posta registra un incremento netto complessivo di 4.593 mila euro rispetto al 31.12.2008 principalmente per effetto dell'incremento dei debiti verso la società Italcertifer di 2.980 mila euro relativi principalmente alle attività svolte per le corse prova di specifici elettrotreni sulla rete AV/AC.

L'incremento dei debiti verso la società LTF (2.210 mila euro) è relativo agli incassi dei contributi ricevuti dalla Comunità Economica Europea per il finanziamento del progetto relativo al nuovo collegamento ferroviario transalpino Lione-Torino quale soggetto realizzatore delle opere, che, al 31 dicembre 2009, sono stati più correttamente iscritti come Altri debiti temporalmente in attesa della contestuale liquidazione alla prima valuta disponibile del 2010.

Debiti: Debiti verso controllanti

La voce ammonta a 16.065 mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
Commerciali	14.509	12.179	2.330
Altri:			
- diversi	1.556	1.677	(121)
TOTALE	**16.065**	**13.856**	**2.209**

L'importo dei debiti pagabili oltre l'esercizio successivo ammonta a 949 mila euro e di questi nessuno è pagabile oltre i cinque anni.

I debiti verso la Controllante nel complesso risultano sostanzialmente invariati.

L'aumento dei crediti commerciali verso la Controllante, pari a 2.330 mila euro, è relativo principalmente all'incremento dei debiti per canoni, riaddebito oneri condominiali e utenze.

Debiti: Debiti tributari

La voce ammonta a 41.086 mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	Variazioni da scissione	Altre variazioni	31.12.2009
IRAP	5.031	701	(5.732)	0
Ritenute alla fonte	41.187		(168)	41.019
Altri	32		35	67
TOTALE	**46.250**	**701**	**(5.865)**	**41.086**

I debiti di natura tributaria riguardano prevalentemente le ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi.

Al 31 dicembre 2009 i debiti tributari sono tutti pagabili entro l'esercizio successivo.

La voce debiti per IRAP comprende i seguenti valori di scissione compensati con i crediti IRAP:

- ✓ 497 mila euro da scissione TAV Tratta Milano – Bologna Conguaglio, con efficacia dal 1° gennaio 2009;
- ✓ 1 mila euro da scissione TAV Tratta Milano – Bologna Oneri accessori, con effetti contabili dal 30 dicembre 2009;
- ✓ 203 mila euro da scissione TAV Resto del Sistema con effetto contabile dal 31 dicembre 2009.

Il debito per IRAP è stato stimato in 20.185 mila euro ed è stato interamente compensato con gli acconti versati nell'anno in corso (21.295 mila euro).

Gli altri debiti tributari pari a 68 mila euro riguardano principalmente debiti per condoni e bollo virtuale.

Debiti: Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a 208.380 mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazione
INPS:	36.884	29.630	7.254
- Per contributi	*26.811*	*20.822*	5.989
- Fondo di tesoreria - TFR	*10.073*	*8.808*	1.265
INPS - FONDO SPECIALE	43.559	48.480	(4.921)
INPS - FONDO SPECIALE legge 141/90	27	43	(16)
ENPAM	31	32	(1)
FONDI INTEGRATIVI - TFR:	269	207	62
PREVINDAI	1.002	1.059	(57)
INAIL	96.413	103.166	(6.753)
EUROFER	3.611	3.614	(3)
Debiti per contributi su competenze da liquidare	25.911	47.308	(21.397)
IPSEMA	670	538	132
Altri	3	3	0
TOTALE	**208.380**	**234.080**	**(25.700)**

La voce accoglie il debito per ritenute previdenziali a carico del personale e del datore di lavoro rimaste da versare e l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate ma non ancora liquidate.

L'importo dei debiti pagabili oltre l'esercizio successivo ammonta a 84.354 mila euro e di questi nessuno è pagabile oltre i cinque anni.

Al 31 dicembre 2009 è stata effettuata per una più corretta esposizione una riclassifica nei fondi rischi per alcune voci relative al personale maturate nel corso degli esercizi precedenti.

Il nuovo regime del TFR, applicato dal 1° gennaio 2007 alle aziende che hanno una consistenza media di almeno 50 dipendenti, prevede che il TFR maturando, in relazione alle scelte operate dal personale, debba essere versato all'INPS o ai Fondi Complementari.

Nel corso dell'esercizio 2009 è stato effettuato mensilmente l'accantonamento ed il trasferimento dal TFR a Fondi Integrativi (Fondo di Tesoreria–TFR, Fondi Integrativi TFR, Eurofer, Previndai) per un importo complessivo di competenza di 72.177 mila euro. Il saldo ancora presente sui fondi integrativi rappresenta il debito relativo al mese di dicembre 2009 che viene versato a gennaio 2010.

Dal 1° gennaio 2009 vengono versati agli Istituti Previdenziali e assicurativi (INPS e IPSEMA per il settore Navigazione) i contributi relativi agli eventi protetti (1,61% indennità di disoccupazione, 2,22% malattia operai, 0,46% maternità). All'Istituto IPSEMA vengono versati soltanto i contributi di malattia e maternità.

Il debito INPS ha subito nel complesso un aumento di 7.254 mila euro per effetto delle regolarizzazioni effettuate a seguito dell'applicazione della sopraindicata circolare INPS e per il calcolo dei contributi relativi agli eventi protetti versati all'Istituto Previdenziale a decorrere dal 1° gennaio 2009.

Il debito INPS–Fondo speciale ha subito, nonostante l'aumento contributivo dovuto all'introduzione degli oneri per eventi protetti, una riduzione di 4.921 mila euro per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ riduzione della consistenza di personale;
- ✓ regolarizzazioni derivanti dall'applicazione della circolare INPS n. 124 del 2004 (MSG 3365 INPS del 19 dicembre 2006), che stabilisce l'iscrizione al Fondo INPS anziché al Fondo Speciale per il personale assunto dal 1° luglio 2001 nella società RFI.

I debiti nei confronti dell'INAIL, in scadenza entro e oltre l'esercizio successivo, rappresentano principalmente i debiti residui per la riserva matematica relativa alle prestazioni antecedenti il trasferimento delle competenze assicurative (1° gennaio 1996); mantengono per la quota esigibile entro l'esercizio successivo sostanzialmente la stessa consistenza del precedente esercizio, la quota oltre registra un decremento (6.753 mila euro) per il versamento della rata relativa al 1° semestre 2009.

Il debito verso il Fondo di previdenza complementare "Eurofer", istituito nel 2001 e sottoscritto con verbale di accordo il 20 dicembre 2002, accoglie le direttive del nuovo regime del TFR (DL n. 252/2005). Al Fondo contribuiscono i lavoratori che hanno effettuato questa scelta di previdenza complementare, ed il datore di lavoro in misura pari all'1% di alcune voci stipendiali (minimo tabellare, classi ed aumenti periodici, indennità integrativa speciale) viene altresì versata al Fondo anche una quota o tutto il TFR maturato annualmente.

Infine i Debiti per contributi su competenze da liquidare hanno registrato una notevole diminuzione, pari a 21.397 mila euro, dovuta principalmente ai seguenti fattori:

- ✓ introduzione del "Libro Unico del Lavoro" (legge n° 133 del 6 agosto 2008) che ha comportato il differimento della liquidazione al personale ad un mese anziché due (4.203 mila euro), come riferito nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando;
- ✓ riclassifica negli Altri fondi per rischi e oneri dell'accantonamento del rateo relativo agli anni 2007 e 2008 per Premio risultati al Fondo Rischi e Oneri (6.837 mila euro);
- ✓ liquidazione dell'*Una tantum* secondo quanto previsto dal CCNL accantonata al 31.12.2008 (4.680 mila euro);
- ✓ decremento (5.384 mila euro) a seguito della riduzione di alcuni debiti verso il personale risultati eccedenti.

Debiti: Altri debiti

La voce ammonta a 549.935 mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2008	Variazioni da scissione	Altre variazioni	31.12.2009
Altre imprese consociate	369.137		(40.646)	328.492
Altri				
- Personale per competenze maturate e non liquidate	156.282		(49.455)	106.827
- Personale per ferie non godute	54.260		(22.593)	31.667
- Depositi cauzionali	24.931	80	2.125	27.136
- Pubbliche Amministrazioni	10.574		9.082	19.656
- Altre imprese partecipate	15.977		0	15.977
- Creditori diversi	19.232		948	20.180
	281.256	80	(59.893)	221.443
TOTALE	**650.393**	**80**	**(100.539)**	**549.935**

La posta Altri debiti è riferita per 547.945 mila euro a debiti pagabili entro l'esercizio successivo, di cui 220.234 mila euro verso terzi e 327.711 mila euro verso società del Gruppo, e per 1.990 mila euro a debiti pagabili oltre l'esercizio successivo e nessuno di questi oltre i cinque anni.

Si indica di seguito il dettaglio dei debiti verso altre imprese consociate per natura.

Natura	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Commerciali			
FS Logistica	1.881	10.108	(8.227)
Serfer Srl	1.578	705	873
Ferservizi SpA	22.866	33.094	(10.228)
Metropark	21	176	(155)
Grandi Stazioni SpA	21.013	15.687	5.326
Cento Stazioni SpA	10.088	10.522	(434)
Fercredit SpA	137.903	164.669	(26.766)
Italferr SpA	60.442	82.411	(21.969)
Sogin Srl	18	37	(19)
Sita SpA	107	31	76
Cemat SpA	609	279	330

FS Sistemi Urbani Srl	238	0	238
Trenitalia SpA	55.044	37.703	17.341
	311.807	355.421	(43.614)
Altri:			
BBT SE	5	0	5
FS Logistica	343	296	47
Ferservizi SpA	368	41	327
Italcontainer SpA	1	1	0
Grandi Stazioni SpA	0	12	(12)
Italferr SpA	39	46	(7)
Cemat SpA	781	781	0
Sita SpA	2	2	(0)
Serfer Srl	64	53	11
FS Sistemi Urbani Srl	848	718	130
Trenitalia SpA	14.234	11.766	2.468
	16.685	13.716	2.964
TOTALE	**328.492**	**369.137**	**(40.650)**

La posta ammonta a 328.492 mila euro e riguarda soprattutto rapporti di natura commerciale verso le società consociate, registrando un decremento netto di 40.650 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento dei debiti commerciali verso la società Fercredit (26.766 mila euro) da imputare alle minori cessioni dei crediti da parte dei fornitori di RFI effettuate nel 2009;
- decremento dei debiti commerciali verso la società Italferr (21.969 mila euro) e verso la società Ferservizi (10.228 mila euro) da imputare allo sblocco dei pagamenti di quanto dovuto per gli anni precedenti, come si può anche riscontrare nell'analisi del conto corrente intersocietario nel paragrafo della "Gestione finanziaria" della Relazione sulla Gestione;
- incremento dei debiti commerciali verso Grandi Stazioni (5.326 mila euro) per l'indennità di occupazione riconosciuta per i complessi di stazione e i palazzi compartimentali (2.218 mila), nonché all'incremento delle manutenzioni sugli immobili (1.426 mila) e agli oneri condominiali relativi alle utenze elettriche (358 mila). Tali debiti sono stati in parte compensati durante l'esercizio con quota parte dei relativi crediti, come anche commentato tra i crediti verso le consociate a cui si fa rimando.

- incremento dei debiti verso Trenitalia (17.341 mila euro) per la stipula del nuovo contratto per il trasporto dei materiali su rotaia in precedenza svolto dalla società FS Logistica, con conseguente decremento degli stessi verso FS Logistica (8.227 mila euro).

L'incremento della voce altri debiti pari a 2.980 mila euro deriva principalmente dall'incremento dei debiti verso Trenitalia inerente le prestazioni ferroviarie *European Performance Regime* (EPR), come anche descritto nella Relazione sulla gestione nel paragrafo "rapporto con i clienti".

Inoltre si segnala che gli altri debiti verso la società CEMAT (€ 781 mila) sono esigibili oltre l'esercizio successivo.

Per le diverse tipologie di rapporti verso le società consociate si rinvia a quanto detto nel paragrafo "Rapporti con le parti correlate" della Relazione sulla gestione.

Nella voce Depositi Cauzionali sono compresi 80 mila euro derivanti dalla scissione TAV Tratta Milano – Bologna con efficacia 1° gennaio 2009.

La diminuzione di 49.455 mila euro della voce Debiti verso il personale per competenze maturate e non liquidate è dovuta principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ riclassifica in diminuzione di 27.336 mila euro al Fondo Rischi e Oneri degli accantonamenti relativi al rateo del Premio risultati degli anni 2007 e 2008;
- ✓ incremento di 11.580 mila euro dei debiti per TFR e per Indennità di Buonuscita maturata ma non ancora liquidata per effetto della diminuzione del personale cessato e non ancora liquidato al 31.12.2009;
- ✓ riduzione di 15.764 mila euro per effetto del differimento da due ad un mese della liquidazione al personale delle competenze accessorie a seguito dell'introduzione del "Libro Unico del Lavoro" (legge n° 133 del 6 agosto 2008);
- ✓ decremento di 13.380 mila euro per la liquidazione dell'*Una Tantum* inerente il CCNL 2008;
- ✓ decremento (1.581 mila euro) a seguito di una riduzione di alcuni debiti verso il personale risultati eccedenti.

Al 31 dicembre 2009 è stata effettuata una riclassifica nei fondi rischi per alcune voci relative al personale maturate nel corso degli esercizi precedenti la cui quantificazione non risulta compiutamente definita.

La riduzione dei debiti verso il personale per ferie maturate e non godute, pari a 22.593 mila euro, è dovuta principalmente alla riduzione di 21.787 mila euro a seguito della quantificazione più puntuale effettuata in sede di Bilancio 2009 dei debiti risultati eccedenti.

L'incremento dei debiti verso le Pubbliche Amministrazioni pari a 9.082 mila euro è riconducibile al debito iscritto verso l'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie per la maggiorazione dell'1% sui canoni di accesso alla rete ferroviaria che RFI ha applicato alle Imprese Ferroviarie a partire dal 23 ottobre 2007.

I debiti verso Creditori diversi rimangono sostanzialmente invariati.

Debiti in valuta

Si espongono di seguito i debiti in moneta estera:

Debiti *	Sterlina Inglese (GBP)	Franco Svizzero (CHF)
Commerciali		
- Terzi	39.250	906.148
TOTALE	**39.250**	**906.148**

* importi nella valuta originaria

I debiti in valuta estera sono relativi a rapporti di natura commerciale intrattenuti con terzi in Svizzera e Gran Bretagna. Gli stessi hanno generato differenze di cambio di modesto importo: perdite pari a 7 mila euro e utili pari a circa mille euro.

RATEI E RISCONTI

La voce ammonta a 158.712 mila euro con una variazione in aumento di 3.633 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

Dettaglio	31.12.2008	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2009
Ratei				
- Interessi passivi	11.366	1.332	(3.645)	9.053
- Altri	2.305	0	(136)	2.169
	13.671	1.332	(3.781)	11.222
Risconti				
- Affitti attivi	3.827	0	(799)	3.028
- Altri	137.581	19	6.862	144.462
	141.408	19	6.063	147.490
TOTALE	**155.079**	**1.351**	**2.282**	**158.712**

La voce Interessi passivi comprende 1.332 mila euro derivanti dalla scissione TAV Tratta Milano – Bologna Oneri accessori (413 mila euro) con effetti contabili dal 30 dicembre 2009 e dalla scissione TAV Tratta Milano – Bologna Conguaglio (919 mila euro) con efficacia dal 1° gennaio 2009.

La voce Altri Risconti Passivi comprende 19 mila euro derivanti dalla scissione TAV Tratta Milano – Bologna Conguaglio con efficacia dal 1° gennaio 2009.

I ratei passivi sono tutti in scadenza entro i cinque anni mentre i risconti passivi sono per 1.674 mila euro in scadenza oltre i cinque anni: questi ultimi sono relativi per 1.460 mila euro alla vendita del diritto di superficie di alcune aree ed in maniera residuale a canoni di attraversamento e accessi speciali.

Il decremento dei ratei per interessi passivi pari a 3.645 mila euro della colonna Altre variazioni è riconducibile all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- riduzione dei tassi di interesse;
- chiusura del finanziamento verso la Capogruppo a valere sul finanziamento dalla stessa stipulato con Raggruppamento Temporaneo di Concorrenti in essere tra Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. e Dexia Crediop S.p.A.
- aumento dell'indebitamento, a far data dal 1° gennaio 2009, a seguito della scissione da parte di TAV della Tratta AV/AC Milano Bologna – lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2°;
- diminuzione dell'indebitamento dovuto ai rimborsi delle quote capitali giunte alla naturale scadenza.

La riduzione degli altri ratei passivi, pari a 136 mila euro, è determinata dal versamento effettuato a giugno 2009 degli interessi passivi sulla riserva matematica INAIL dell'anno 2008.

I risconti passivi sono principalmente relativi alle quote dei ricavi differiti derivanti dalle seguenti fattispecie:

- cessione alla Società Basictel (89.456 mila euro) dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche di competenza dei futuri esercizi, il cui contratto, oggetto di ridefinizione ai sensi delle modifiche introdotte nella scrittura privata del 25 giugno 2003, ha durata di 30 anni;
- canoni derivanti dagli accordi di interconnessione sul sistema GSMR – Vodafone (22.134 mila euro);
- vendita diritto di superficie (11.583 mila euro);
- cessione alla Società Infostrada (7.231 mila euro) del diritto d'uso delle fibre inerti RFI, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altre parti della rete IS (Impianti di Segnalamento e Sicurezza della circolazione Treni);
- canoni diversi per la parte residuale.

La variazione degli altri risconti passivi, pari a 6.862 mila euro, è determinata principalmente dall'iscrizione dell'indennizzo assicurativo per il terremoto dell' Abruzzo e per la mareggiata della Calabria (10.000 mila euro) per il quale è stato sospeso il ricavo in attesa della rilevazione contabile della svalutazione degli *asset*, che per motivi tecnici non poteva essere apportata nell'esercizio 2009.

CONTI D'ORDINE

I conti d'ordine comprendono principalmente:

- "fideiussioni" per un ammontare di 73.936 mila euro, riferite a fideiussioni prestate a favore di terzi;
- "altre garanzie personali" verso TAV per un ammontare di 1.361.641 mila euro;
- "impegni" per 73 mila euro;
- "beni di terzi in consegna" per 220 mila euro;
- "altri conti d'ordine", relativi a Fonti di finanziamento per aumenti di capitale sociale e contributi diversi per investimenti da realizzare, di cui 21.366.388 mila euro, per "Somme da ricevere dallo Stato e dell'UE" e 5.124.853 mila euro per "Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi".

In particolare, la "altre garanzie personali" si riferiscono a garanzie prestate alla controllata TAV per 1.361.641 mila euro sui debiti contratti nell'alveo della Legge n. 78/1994. Tali garanzie sui debiti verso banche a medio e lungo termine concesse a TAV, ai sensi dell'art. 1273 del Codice Civile, riguardano:

- BEI per 1.018.686 mila euro;
- Cassa Depositi e Prestiti per 342.955 mila euro.

Oltre alle garanzie sopra indicate, si segnala che RFI ha assunto l'obbligo di pagare, in solido con TAV, anche le somme dovute alle banche per interessi (anche di mora), commissioni, spese, penali ed eventuali accessori, che non vengono però indicate in quanto al momento di incerta o impossibile quantificazione.

La posta "altri conti d'ordine" si riferisce agli impegni presi da Enti come lo Stato e l'Unione Europea a favore della Società a seguito dell'emanazione di provvedimenti di erogazione di finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale sociale o di contributi diversi, così come rappresentato nella seguente tabella:

Investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2009:

Valori in migliaia di Euro

	Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	*Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare*	*Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi*
Al 31.12.2008	73.937.621	44.428.868	2.215.387	40.072.232	*27.293.366*	*4.356.636*
Al 31.12.2009	72.803.865	48.837.111	2.600.366	43.712.258	*21.366.388*	*5.124.853*
Delta	- 1.133.757	4.408.243	384.979	3.640.026	- *5.926.978*	*768.217*

Al 31 dicembre 2009 il confronto tra:

- le risorse disponibili e le erogazioni ricevute, al netto delle poste iscritte come crediti, evidenzia una differenza pari a 21.366.388 mila euro, rappresentate come "Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare";
- le erogazioni ricevute e le contabilizzazioni effettuate evidenzia una differenza pari a 5.124.853 mila euro, rappresentate come "Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi".

In particolare, le risorse disponibili complessivamente assegnate al 31 dicembre 2009 ammontano a circa 72.803.865 mila euro. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti "per competenza" previsti dalle varie Leggi Finanziarie fino all'anno 2009 che quelli previsti dalle leggi pluriennali di spesa e dalle risorse provenienti dall'Unione Europea, come anche descritto nella Relazione sulla Gestione e nelle poste dell'Attivo Circolante e dei Crediti immobilizzati verso altri della Nota Integrativa a cui si fa rimando. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2008, le risorse disponibili registrano un decremento di 1.133.757 mila euro, che rappresenta il risultato netto del definanziamento registrato nella tabella F delle Legge Finanziaria a carico delle risorse stanziate sul capitolo 7122 del Bilancio dello Stato 2009 e operato ai sensi del D.L. 112/2008 convertito con Legge 133/2008, e dello stanziamento di nuove risorse, operato principalmente mediante il Decreto Legge 185/2008 e le Delibere CIPE del 06.03.2009 e del 26.06.2009, che hanno assegnato nuove risorse ex Legge Obiettivo e FAS a progetti infrastrutturali di competenza della Società.

Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2009 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a circa 48.837.111 mila euro. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Finanziarie che da leggi pluriennali di spesa, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea, come anche riferito nelle poste dell'Attivo Circolante e dei Crediti immobilizzati verso altri della Nota Integrativa - Stato Patrimoniale a cui si fa rimando.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni ricevute ammontano al 31 dicembre 2009 a circa 43.712.258 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2008, registrano un incremento di 3.640.026 mila euro, determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2009 a valere sulle erogazioni di cui sopra e dalle anticipazioni a titolo non oneroso concesse a TAV per la prosecuzione degli interventi sulle opere AV/AC.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 2.600.366 mila euro e comprendono i crediti iscritti ai sensi della modifica del criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi conto impianti previsto all'art. 1, comma 86 della Legge Finanziaria 2006, nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze e nei confronti del Ministero delle

Infrastrutture per gli stanziamenti derivanti dalle Leggi Finanziarie e dalle leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati (si vedano le voci della Nota Integrativa sullo Stato Patrimoniale: "Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri" e "Attivo Circolante: Crediti verso altri").

La riduzione di 250.000 mila euro della posta "Altri conti d'ordine - Somme da ricevere dalla Capogruppo per investimenti da realizzare" è dovuta all'erogazione nel corso del 2009 delle somme relative al contratto siglato da RFI e TAV con la Capogruppo a valere sulle risorse reperite da quest'ultima mediante il contratto di mutuo con il raggruppamento temporaneo di concorrenti costituito da Cassa Depositi e Prestiti SpA e Dexia Crediop SpA per la prosecuzione degli investimenti sul Progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli, al netto delle somme già erogate al 31 dicembre 2008.

CONTO ECONOMICO

Di seguito vengono analizzati i ricavi e i costi del 2009 raffrontati con quelli dell'esercizio precedente.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione ammonta a 3.598.172 mila euro, con una variazione in diminuzione di 351.173 mila euro rispetto al 2008.

Esso risulta così composto:

Descrizione	2009	2008	Variazione
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.273.225	1.279.596	(6.371)
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	388.404	431.717	(43.313)
Altri ricavi e proventi	1.936.543	2.238.032	(301.489)
TOTALE	**3.598.172**	**3.949.345**	**(351.173)**

Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a 1.273.225 mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazione
Pedaggio e prestazioni infrastrutturali	1.087.481	1.119.555	(32.074)
Navigazione	19.330	20.676	(1.346)
Vendite di materiali	2.336	4.179	(1.843)
Prestazioni a terzi	164.078	135.186	28.892
TOTALE	**1.273.225**	**1.279.596**	**(6.371)**

Nella posta "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" assumono rilevanza determinante i ricavi delle attività proprie del ramo d'azienda infrastruttura, quali il pedaggio.
Questi ultimi riguardano principalmente i rapporti con Trenitalia che rappresentano l'85% circa del totale dei ricavi della gestione caratteristica.

La voce "Navigazione" pari a 19.330 mila euro accoglie principalmente i ricavi da traffico verso il mercato esterno (17.037 mila euro) per i servizi di traghettamento di auto e passeggeri verso la Sicilia: la variazione negativa registrata nel 2009 rispetto al 2008 è dovuta alla riduzione dei volumi di traffico.

Tra le prestazioni a terzi si evidenziano i lavori per conto di terzi (104.432 mila euro), i ricavi da prestazioni sanitarie (31.286 mila euro) e le altre prestazioni (10.616 mila euro).

In particolare le voci della sottostante tabella sono relative al corrispettivo pagato dalle Imprese Ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura nel corso dell'esercizio 2009.

Descrizione	2009	2008	Variazione
Pedaggio	903.077	879.002	24.075
Servizi di traghettamento	31.849	43.390	(11.541)
Servizi di manovra	75.555	98.079	(22.524)
Vendita trazione elettrica	77.000	99.084	(22.084)
TOTALE	**1.087.481**	**1.119.555**	**(32.074)**

La voce "Pedaggio" registra nel 2009 un incremento di 24.075 mila euro rispetto al 2008 dovuto all'effetto combinato della riduzione dei volumi totali di traffico di circa il 6% più che

compensata dall'aumento dell'introito complessivo da pedaggio dell'A/AC (tracce orarie con più alto valore economico).
In particolare, rispetto al 2008, Trenitalia registra una flessione dei volumi di circa il 7% mentre per effetto delle attivazione delle tratte dell'AV/AC il valore economico del pedaggio è aumentato del 2%.
I ricavi da pedaggio verso le imprese terze fanno registrare invece un incremento percentuale del 26% circa rispetto al 2008.

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 (Prospetto Informativo della Rete) 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;
- ✓ attività di traslazione dei treni da/per binari di messa a disposizione;
- ✓ cambio trazione ai transiti di confine.

I servizi di manovra sono forniti nei seguenti 56 impianti della rete ferroviaria nazionale. Tra le attività che vengono svolte "in service" da RFI si hanno erogazione del servizio di aggancio e sgancio locomotive e attivazione/disattivazione della segnalazione di coda unitamente all'imbarco sbarco, che sono state limitate ai 2 terminali marittimi di Messina e Villa S.Giovanni.
Inoltre tra i "Servizi di manovra" sono ricompresi, per un importo pari a 3.874 mila euro, i ricavi per l'erogazione di alcuni servizi accessori non inclusi nel pedaggio (art. 20 comma 2, 5 e 6 del D.Lgs. 188/2003), facenti parte del cap. 6.3 del PIR tra cui:

- ✓ assistenza alla circolazione di treni speciali, consistente nella predisposizione del programma di inoltro dei treni che effettuano trasporti eccezionali, nel rilascio dell'autorizzazione all'effettuazione del trasporto, nel monitoraggio della regolare circolazione, nella scorta tecnica del convoglio ove necessaria;
- ✓ preriscaldamento e climatizzazione treni viaggiatori, consistente nella fornitura della relativa energia elettrica all'impresa ferroviaria prima dell'ingresso in traccia;
- ✓ rifornimento idrico, consistente nella fornitura di acqua non potabile per il materiale rotabile;
- ✓ fornitura informazioni complementari, relative alla circolazione dei treni attraverso l'accesso ai sistemi informativi di circolazione, al netto degli accessi già remunerati dal pedaggio ai sensi del PIR;
- ✓ apertura/abilitazione impianti e/o linee chiuse/impresenziate, a richiesta di IF, oltre il periodo di apertura/abilitazione indicato in PIR;
- ✓ sgombero dell'infrastruttura per mezzo di locomotive in composizione a treni di IF estranea alla causa di ingombro.

I ricavi per i servizi di manovra registrano un decremento di 22.524 mila euro riconducibile ad una nuova fase di ristrutturazione che, tenendo conto della riduzione 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.

Il decremento nel 2009 della posta "vendita energia elettrica" pari a 22.084 mila euro rispetto al 2008 è dovuto all'effetto dell'applicazione della legge n. 99 del 23 luglio 2009 con cui sono stati definiti chiarimenti interpretativi ed applicativi circa l'entità e la modalità degli addebiti alle IF del costo di approvvigionamento dell'energia elettrica destinata alla trazione, sostenuto dal Gestore dell'Infrastruttura.
In particolare l'art. 62 della legge citata, a garanzia dell'esatta correlazione costi sostenuti/pedaggio elettrico dovuto dalle imprese ferroviarie, ha previsto lo strumento del "conguaglio", come meglio descritto nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando per maggiori dettagli.
Conseguentemente con nota del 24 dicembre 2009 RFI ha comunicato alle Imprese Ferroviarie l'adeguamento della componente "consumo energetico" del canone di accesso all'infrastruttura pari alla differenza tra i costi di approvvigionamento sostenuti dal Gestore Infrastruttura e i maggiori importi addebitati alle Imprese Ferroviarie in funzione dei t/km "elettrici" sviluppati nel periodo giugno 2000 - dicembre 2008.
Analogamente si procederà per l'anno 2009.

La posta "Servizi di traghettamento" accoglie i ricavi verso Trenitalia per i servizi di traghettamento di carrozze e carri al fine di assicurare il collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole maggiori: in particolare tali ricavi sono per 14.233 mila euro relativi al trasporto passeggeri e per 17.616 mila euro al trasporto merci.

Come anche indicato nella Relazione sulla gestione relativamente al paragrafo della Navigazione, si registra nel 2009 un decremento di 11.541 mila euro rispetto all'esercizio precedente riferito alla forte riduzione della domanda di traghettamento:

- ✓ verso la Sardegna (4.864 mila euro), dovuta al drastico ridimensionamento delle richieste di servizio da parte di Trenitalia che ha portato al solo mantenimento di un livello di corse minimo (24 coppie di corse per l'intero anno esercizio 2009);
- ✓ verso lo Stretto di Messina (6.677 mila euro), dovuta alla minore richiesta di corse da parte di Trenitalia, che ha portato ad una razionalizzazione del servizio con la riduzione delle corse in eccesso.

Gli altri ricavi delle vendite e prestazioni sono così costituiti:

Descrizione	2009	2008	Variazione
Vendite			
Materiali di scorta	808	1.742	(934)
Pubblicazioni	587	1.070	(483)
Materiali diversi	941	1.367	(426)
	2.336	**4.179**	**(1.843)**
Prestazioni a terzi			
Lavori e forniture	104.432	77.590	26.842
Corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni e tronchi confine	1.036	1.272	(236)
Canoni e noli di materiale rotabile e di altro materiale	216	447	(231)
Prestazioni sanitarie	31.286	28.047	3.239
Utenze GSM-R	10.874	10.261	613
Altre prestazioni	16.234	17.569	(1.335)
	164.078	**135.186**	**28.892**
TOTALE	**166.414**	**139.365**	**27.049**

Si riporta di seguito il commento delle principali variazioni intercorse nel corso dell'esercizio 2009 rispetto al precedente della voce "Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni".

La posta relativa alle vendite subisce un decremento netto pari a 1.843 mila euro derivante principalmente dalla riduzione delle vendite di materiali di scorta (934 mila euro) principalmente verso il mercato esterno dovuto alla contrazione dell'offerta a causa della congiuntura economica sfavorevole.

I ricavi per "lavori e forniture" registrano rispetto all'esercizio precedente un incremento di 26.842 mila euro derivante principalmente dai seguenti fattori:

- ✓ incremento di 23.652 mila euro verso il mercato esterno dovuto alle maggiori attività di affidamento e realizzazione dei progetti commissionati a RFI da parte del Comune di Roma, del Comune di Torino e del Comune di Palermo;
- ✓ incremento netto dei ricavi verso le società del Gruppo di 3.190 mila euro principalmente attribuibili alle maggiori prestazioni che la Società ha realizzato per conto di Trenitalia nell'impianto dinamico polifunzionale di Napoli (5.849 mila euro) e minori prestazioni verso la controllata TAV (2.900 mila euro) che a sua volta appalta a terzi.

Le "Prestazioni sanitarie" ammontano a 31.286 mila euro e nel 2009 registrano un incremento di 3.239 mila euro rispetto al 2008 derivante dall'applicazione del D.lgs 81/08 che ha determinato un aumento delle suddette prestazioni a partire dall'esercizio 2009 (data di effettiva erogazione dei servizi) in quanto ha previsto l'esecuzione obbligatoria dei test per i rischi "alcol" e "droghe" per tutti i dipendenti del gruppo che svolgono attività connesse con la sicurezza dell'esercizio ferroviario. Inoltre è stata applicata una nuova politica tariffaria a partire gradatamente da luglio 2009 per le società terze e da settembre per Trenitalia.
Il peso percentuale delle prestazioni sanitarie erogate nei confronti delle società del Gruppo sul totale è del 56%.
Il decremento delle "Altre prestazioni" di 1.335 mila euro deriva dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ aumento dei "ricavi per sperimentazioni" per 2.100 mila euro in particolare attribuibili alla società TAV mila euro per l'impiego dei treni sperimentali Y1 e Y2 sulle tratte AV NO-MI e BO-FI per le attività delle corse prova e per le attività di rilevamento dei parametri e delle certificazione della linea AV/AC;
- ✓ diminuzione dei ricavi per "prestazioni diverse" pari a 3.435 mila euro derivante principalmente dal decremento di:
  - 1.567 mila euro verso le società TAV per la riduzione dei corrispettivi del Contratto di prestazione di servizi tra RFI e TAV correlata alla diminuzione delle attività di gestione dei processi a seguito delle operazioni di scissione;
  - 801 mila euro verso Trenitalia per minori rimborsi richiesti nel corso del 2009 a titolo di *service* di personale principalmente riferibile alle prestazioni di manovra.

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a 388.403 mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazione
Materiali	210.438	237.490	(27.052)
Costi interni	177.965	194.227	(16.262)
TOTALE	**388.403**	**431.717**	**(43.314)**

Il decremento complessivo pari a 43.314 mila euro è dovuto ai seguenti fattori:

- ✓ diminuzione di 27.052 mila euro delle quantità di materiali utilizzati dovuta ad una contrazione, rispetto allo stesso periodo del precedente esercizio, del volume totale degli investimenti;

- ✓ diminuzione di 16.262 mila euro di costi interni, connessa alla già richiamata contrazione del volume degli investimenti che si è riflessa sia sulla componente spese generali, sia sulla componente lavoro.

Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a 1.936.543 mila euro ed è così dettagliata :

Descrizione	2009	2008	Variazione
Contributi in conto esercizio			
Contributi da U.E.	184	50	134
Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali	31	76	(45)
Contratto di Programma	849.274	1.086.349	(237.075)
Altri	74.408	0	74.408
	923.897	1.086.475	(162.578)
Proventi immobiliari			
Locazione immobili	36.969	36.297	672
Affitti di terreni	7.284	8.165	(881)
Altre	72.068	70.917	1.151
	116.321	115.379	942
Utilizzo integrazione fondo ristrutturazione	438.495	448.197	(9.702)
Altri ricavi e proventi			
Contributo sostegno regime tariffario speciale	322.000	442.442	(120.442)
Ricavi Energia AT per nuovo regime	11.000	18.000	(7.000)
Prodotti accessori al traffico ferroviario		70	(70)
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	10.961	6.822	4.139
Plusvalenze gestione caratteristica	30.706	49.035	(18.329)
Pubblicità nelle stazioni e nei treni	15.500	12.500	3.000
Proventi diversi	67.663	59.112	8.551
	457.830	587.981	(130.151)
TOTALE	**1.936.543**	**2.238.032**	**(301.489)**

Anche per l'esercizio 2009 il segmento di mercato interessato dall'attività di RFI è sostanzialmente caratterizzato da una spiccata prevalenza dei rapporti con lo Stato e con le Società del Gruppo FS, con un progressivo allargamento al mercato esterno.

I contributi in conto esercizio da Contratto di Programma (CdP) sono legati ai volumi di produzione che condizionano direttamente i programmi di manutenzione sia della rete infrastrutturale sia degli impianti industriali.

In particolare, secondo gli schemi di contabilità regolatoria, si riferiscono:

- alle attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura sia della rete convenzionale sia della rete AV/AC;
- alle attività svolte dall'istituto di sanità per il presidio sanitario, dall'istituto sperimentale, nonché per le attività di ricerca e sperimentazione;
- alle attività relative alla Polizia ferroviaria ed alla protezione e sicurezza fisica aziendale (*business security*);
- al servizio di traghettamento ferroviario con la Sardegna e la Sicilia.

I contributi in conto esercizio sono stati iscritti per un importo complessivo di competenza al 31 dicembre 2009 pari a 849.274 mila euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2009 n. 203 del 22 dicembre 2008 *"Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Stato"*, ridotto delle quote rese indisponibili dalla Legge Finanziaria 2007 (art. 1 comma 758 – quota C pari a 13.546 mila euro). Sono stati, inoltre, iscritti anche i residui passivi dell'anno 2008 per 74.408 mila euro, relativi alla quota C comma 904 art. 1 Legge finanziaria 2007.

In particolare i ricavi patrimoniali verso società del Gruppo sono in gran parte relativi ai rapporti con Grandi Stazioni, Centostazioni, Trenitalia, Ferrovie dello Stato e Ferservizi: per maggiori dettagli nei rapporti con le società del Gruppo si rimanda a quanto esposto nelle rispettive voci di stato patrimoniale e nel paragrafo "Rapporti con le parti correlate" della Informazioni sulla Gestione.
I "Proventi immobiliari" registrano un incremento netto di 942 mila euro dovuto principalmente ai seguenti fattori:

- ✓ incremento della posta "Locazione immobili" pari a 672 mila euro derivante dall'effetto combinato tra l'aumento dei ricavi verso le società del Gruppo per 2.817 mila euro e la diminuzione verso il mercato esterno per 2.145 mila euro;
- ✓ decremento della posta "Affitto di terreni" per 881 mila euro imputabile esclusivamente a minori ricavi verso il mercato esterno;
- ✓ incremento netto degli "Altri proventi immobiliari" pari a 1.151 mila euro derivante principalmente dall'aumento del canone di retrocessione e dei ricavi per diritti di passaggio.

In particolare la posta "Locazione immobili" subisce un incremento di 2.817 mila euro verso le società del Gruppo a seguito dei seguenti fattori:

- o maggiori ricavi verso la società Trenitalia per 4.066 mila euro per canoni di locazione a seguito della nuova Convenzione n.80/2009 stipulata tra le parti relativa all'Impianto Dinamico Polifunzionale di Napoli (3.500 mila euro), per

il rinnovo del contratto di locazione di Ventimiglia Parco Roja e rivalutazione ISTAT dei canoni degli asset idrici;
- minori ricavi verso la società Metropark per 1.025 mila euro per effetto della scissione verso Sistemi Urbani avvenuta in data 30 dicembre 2008;
- minori ricavi verso la società Ferservizi per 284 mila euro.

Tra gli "Altri proventi immobiliari" si registra invece l'incremento netto dei ricavi per "Canone di retrocessione" di 770 mila euro derivante dall'effetto combinato della riduzione del canone verso Grandi Stazioni (718 mila euro) a seguito della mancata commercializzazione di aree nella stazione di Milano e da criticità inerenti l'attività di *advertising* e dell'aumento dello stesso verso Centostazioni (1.488 mila euro) a seguito di maggiori attività effettuate.

Infine, i "Proventi immobiliari" sono relativi principalmente a rapporti con le seguenti società del Gruppo:
- ✓ Grandi Stazioni per 33.573 mila euro, relativi esclusivamente a "canoni di retrocessione";
- ✓ Centostazioni per 14.973 mila euro, relativi a "canoni di retrocessione";
- ✓ Trenitalia per 11.840 mila euro relativi a canoni di locazione immobili;
- ✓ Self per 7.128 mila euro;
- ✓ Ferservizi per 709 mila euro per locazione immobili;
- ✓ Italferr per 158 mila euro per locazione immobili.

L'utilizzo dell'Integrazione Fondo Ristrutturazione ex lege 448/98

L'utilizzo dell'Integrazione Fondo ristrutturazione, pari ad 438.495 mila euro – istituito in sede di redazione del bilancio relativo all'esercizio 2002 - è relativo alla copertura degli oneri di ammortamento immateriali (3.927 mila euro) e materiali (431.156 mila euro) della Rete Tradizionale e delle minusvalenze ordinarie pari a 3.412 mila euro.

Il decremento che si registra nell'esercizio 2009 rispetto all'esercizio 2008, pari a 9.702 mila euro è strettamente correlato all'effetto della diminuzione degli ammortamenti della Rete Tradizionale correlata al minor traffico sulla rete storica che è stato assorbito da quello sulla rete AC/AV.

Altri ricavi e proventi

Nel 2009 si registra un decremento del contributo pubblico per il sostegno del regime tariffario speciale del settore elettrico di 120.442 mila euro rispetto al 2008 legato alle mutate condizioni del mercato elettrico che ha registrato una considerevole diminuzione dei costi e di conseguenza una proporzionale riduzione dei rimborsi da parte di CCSE, raggiungendo quindi gli obiettivi prefissati con vantaggio sia per il sistema elettrico nazionale - su cui si riflette parte degli oneri derivanti dal "regime tariffario speciale"- sia per l'economia del sistema ferroviario, con conseguenti minori oneri di esercizio per gli operatori del trasporto ferroviario, come ampiamente descritto nel paragrafo sull'"energia elettrica" della Relazione sulla Gestione del Bilancio 2009 a cui si fa rimando.

Tale decremento va correlato con il corrispondente decremento del costo per l'energia elettrica (principalmente Energia AT – Alta tensione) ricompreso nella voce "Acquisti di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" a cui si fa rimando per specifico approfondimento

Inoltre con l'entrata nel mercato libero dell'energia elettrica, a partire dal 1° maggio 2008 RFI acquista l'energia occorrente per la trazione ferroviaria direttamente nella borsa elettrica nazionale accedendo così a ulteriori contributi e componenti attive previste per i soggetti che operano sul mercato libero. Tali ricavi ricompresi nella voce "Ricavi Energia AT per nuovo regime tariffario" (componente attiva) pari nel 2009 a 11.000 mila euro riguardano in particolare:

- ✓ contributi per l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili (contributi CIP6);
- ✓ redistribuzione proventi d'Asta in capo ad Utente Dispacciamento;
- ✓ sbilanciamento Unità di Consumo;
- ✓ non arbitraggio.

La riduzione di 7.000 mila euro è strettamente correlata al decremento della componente passiva in quanto la percentuale di rimborso applicata ai fini della determinazione del contributo è pari comunque al 78% nei due esercizi di riferimento.

La voce plusvalenze ordinarie registra un decremento di 18.329 mila euro rispetto al 2008 da ricondurre per 16.996 mila euro alla riduzione della vendita di materiali fuori d'uso, dovuta a:

- ✓ ritardi per il perfezionamento del rinnovo dei contratti per la vendita di rame e materiali ferrosi;
- ✓ ribasso dei prezzi del materiale fuori uso per la congiuntura economica favorevole.

Inoltre si registrano nel corso del 2009 minori ricavi verso il mercato esterno per 1.050 mila euro a seguito della vendita di complessi immobiliari avvenuta nel Comune di Milano nell'esercizio 2008.

La voce delle "Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime" registra nel 2009 un incremento di 4.139 mila euro derivante principalmente da rettifiche contabili inerenti introiti riferiti a prestazioni eseguite in esercizi pregressi a seguito della chiusura delle attività dell'anello ferroviario nella città di Palermo, recuperi di indennità occupazione spazi verso il mercato esterno (in particolar modo verso Via Vai e DLF), conguagli di canoni di minimo garantito e conseguenti adeguamenti Istat .

La voce "Pubblicità nelle stazioni e nei treni" comprende i ricavi verso la CBS *Outdoor* Srl (ex Viacom *Outdoor* Srl) per la pubblicità nelle stazioni e sui treni e l'incremento di 3.000 mila euro registrato nel 2009 rispetto all'esercizio precedente, è associato all'aumento del canone minimo garantito già contabilizzato nel corso dell'esercizio 2009 a fronte della definizione contrattuale dell'Atto Integrativo firmato ufficialmente tra le parti il 23 dicembre 2009.

I "proventi diversi" registrano un incremento netto di 8.551 mila euro principalmente attribuibile all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ aumento di 7.128 mila euro a titolo di rimborsi tra cui si evidenzia la quota imputabile a rimborsi per costi del lavoro e costi operativi sostenuti da RFI in nome e per conto dell'Agenzia Nazionale della Sicurezza per attività specifiche gestite mediante *time sheet*;
- ✓ maggiori ricavi per accesso siti e gallerie (2.761 mila euro) riferibili al contratto in essere verso Vodafone che prevede la registrazione di conguagli a seguito della consegna di impianti previsti contrattualmente negli anni precedenti ma effettuati nel corso del 2009;
- ✓ maggiori ricavi per l'applicazione delle penali previste dai contratti per l'utilizzo dell'infrastruttura AV/AC a carico delle IF, in particolare verso Trenitalia (806 mila euro), a seguito della Disposizione Operativa emanata in data 7 aprile 2009 con effetto 1 marzo 2009, con la quale è stabilito che nel caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate per motivi imputabili a responsabilità di IF, quest'ultima è tenuta a corrispondere a GI un importo pari all'85% del valore del pedaggio relativo alle tracce non utilizzate;
- ✓ minori ricavi relativi alle penalità attive applicate alle imprese ferroviarie del gruppo, in particolare verso Trenitalia (927 mila euro), conseguenti all'attivazione del sistema del Performance Regime;
- ✓ aumento dei ricavi per corsi professionali per 225 mila euro svolti nel corso dell'esercizio 2009 verso il mercato esterno;
- ✓ riduzione dei ricavi derivanti dal riaddebito degli oneri condominiali per 664 mila euro quasi interamente attribuibili a Trenitalia a seguito di rimborsi ottenuti a titolo di tasse di registro per i minori contratti formalizzati nel corso del 2009;
- ✓ riduzione dei ricavi per servizi di pulizia per 273 mila euro, in particolare verso Trenitalia e Ferservizi, raggiungendo l'obiettivo di contenimento della spesa ma con un soddisfacente livello di qualità.

COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi della produzione ammontano a 3.677.399 mila euro con una variazione in diminuzione di 391.184 mila euro rispetto al 2008.

Essi risultano così composti:

Descrizione	2009	2008	Variazione
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	759.860	936.673	(176.813)
Servizi	714.403	705.085	9.318
Godimento beni di terzi	38.122	38.222	(100)
Personale	1.607.671	1.610.770	(3.099)
Ammortamenti e svalutazioni	489.686	466.870	22.816
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	5.410	11.820	(6.410)
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(46.830)	(1.558)	(45.272)
Accantonamenti per rischi	44.251	238.336	(194.085)
Altri accantonamenti	512	2.000	(1.488)
Oneri diversi di gestione	64.314	60.365	3.949
TOTALE	**3.677.399**	**4.068.583**	**(391.184)**

Il dettaglio delle voci che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a 759.860 mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazione
Acquisto di materiali	307.673	329.339	(21.666)
Energia elettrica per la trazione dei treni	402.141	548.011	(145.870)
Illuminazione e forza motrice	50.046	59.323	(9.277)
TOTALE	**759.860**	**936.673**	**(176.813)**

Il decremento netto di 21.666 mila euro dei costi di acquisto dei materiali è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ minori acquisti di materie prime pari a 10.150 mila euro dovuto al calo delle richieste di nuove forniture, per effetto di una generale contrazione degli impieghi di materiali per investimenti per la flessione del volume dei lavori effettivamente eseguiti;
- ✓ minori acquisti su piazza pari a 7.887 mila euro riferibili a materiale di utilizzo (4.285 mila euro), combustibile per riscaldamento immobili (1.132 mila euro), carburanti e lubrificanti per automezzi (2.097 mila euro);
- ✓ minori acquisti per combustibili e lubrificanti per la trazione pari a 6.351 mila euro principalmente imputabili alla riduzione della domanda di traghettamento (3.377 mila euro) e alla razionalizzazione dell'impiego delle locomotive da manovra per singolo impianto (2.597 mila euro), come anche commentato nella voce di ricavo dei Servizi di manovra a cui si fa rimando;
- ✓ maggiori acquisti per vestiario e uniformi pari a 2.722 mila euro a seguito del rinnovo delle divise del personale di esercizio.

Il notevole decremento di costi complessivi per energia elettrica, illuminazione e forza motrice pari a 155.147 mila euro è legato al cambio della modalità di acquisto avvenuto in data 1° maggio 2008, come ampiamente descritto in apposito paragrafo dell'Energia Elettrica della Relazione sulla Gestione.

A seguito dei positivi risultati gestionali conseguiti nel 2008 per l'acquisto in borsa elettrica dell'energia elettrica per la trazione RFI anche nel 2009 ha adottato la scelta di approvvigionarsi direttamente nella borsa elettrica, estendendo nel 2009 tale modalità anche alla maggior parte dell'energia destinata agli impianti fissi, così che la gran parte del fabbisogno elettrico è stata acquistata in borsa elettrica.

Tale modalità ha permesso di approfittare pienamente della discesa dei prezzi dell'energia elettrica che hanno registrato nel 2009 una diminuzione del 26% del prezzo medio rispetto al 2008, contro una riduzione di circa del 9% del prezzo nel mercato di salvaguardia.

Tale scelta, che ha peraltro comportato l'adozione di procedure e strumenti gestionali fortemente innovativi, unitamente all'efficace difesa del "regime tariffario speciale" vigente per le forniture di energia elettrica all'infrastruttura ferroviaria, ha determinato il significativo contenimento dei costi che si evince dal raffronto dei valori della posta in esame tra il 2009 ed il 2008..

Inoltre si evidenzia che il decremento di tali costi va messo in relazione al corrispondente decremento della voce "Altri ricavi e proventi – Contributo sostegno regime tariffario speciale" a cui si fa rimando per ulteriori approfondimenti."

Servizi

La voce ammonta a 714.403 mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazione
Servizi e lavori appaltati:			
- Pulizia, aut. sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri	154.652	135.370	19.282
- Servizi gestione Patrimonio immobiliare	67.123	65.230	1.893
- Servizi informatici in *outsourcing*	16.068	18.890	(2.822)
Totale servizi e lavori appaltati	**237.843**	**219.490**	**18.353**
Manutenzioni e riparazioni			
- Beni immobili	134.113	142.063	(7.950)
- Beni mobili	27.531	30.565	(3.034)
Totale manutenzioni e riparazioni	**161.644**	**172.628**	**(10.984)**
Prestazioni diverse:			
- Premi assicurativi	39.334	37.239	2.095
- Servizi di traghettamento		801	(801)
- Servizi di manovra	6.372	7.128	(756)
- Manutenzione eccezionale	33.156	29.634	3.522
- Contratto di *outsourcing*	26.120	29.636	(3.516)
- Servizi di mensa e *ticket restaurant*	25.862	26.912	(1.050)
- Utenze	23.523	24.594	(1.071)
- Viaggi e soggiorni	17.823	17.995	(172)
- *Facilities*	16.860	17.215	(355)
- Prestazioni professionali	10.444	10.776	(332)
- Contabilità e tesoreria	13.052	13.500	(448)
- Amministrazione del personale	10.883	11.143	(260)
- Servizi di Holding	8.405	8.344	61
- Personale distaccato	1.649	3.031	(1.382)
- Istruzione professionale	2.885	3.992	(1.107)
- Pubblicità	1.875	2.316	(441)
- Spazi serviti	3.240	3.181	59
- *Ferrotel*	4.557	4.616	(59)
- Polfer	12.637	12.268	369
- Concorsi e compensi ad altre ferrovie	2.374	2.311	63
- Consulenze	0	449	(449)
- Altre prestazioni	53.865	45.886	7.979
Totale prestazioni diverse	**314.916**	**312.967**	**1.949**
TOTALE	**714.403**	**705.085**	**9.318**

L'incremento della posta "Pulizia, autoservizi sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri" pari a 19.282 mila euro è attribuibile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- aumento di lavori per conto di terzi per 20.625 mila euro per effetto delle attività svolte sui progetti di affidamento e realizzazione per conto del Comune di Roma (Batteria Nomentana e Stazione Tiburtina) e di Torino; tale aumento è correlato a quello della voce Lavori e forniture ricompreso nelle Prestazioni di terzi, a cui si fa rimando per ulteriori approfondimenti;
- diminuzione dei costi di manovra per 756 mila euro principalmente riferibile alla più corretta ricollocazione avvenuta nel corso dell'esercizio 2009 delle mansioni svolte dal personale transitato da Trenitalia con la scissione denominata "Servizi di Manovra" su attività diverse connesse alla circolazione;
- diminuzione dei costi sostenuti per stampe orari e prodotti grafici per 818 mila euro con l'obiettivo di contenimento della spesa.

Nel 2009 si registra un incremento della voce "Servizi di gestione del patrimonio immobiliare" rispetto all'esercizio 2008 di 1.893 mila euro imputabile per 1.644 mila euro ai costi per la *fee* di valorizzazione del patrimonio strumentale verso Centostazioni a seguito del nuovo accordo stipulato tra le parti ed in vigore dal 1° gennaio 2009 .

Il decremento della voce "Servizi informatici in outsourcing" registrato nel 2009 rispetto al 2008 pari a 2.822 mila euro è attribuibile alle economie realizzate sull'intero ambito dell'esercizio dei sistemi informatici, inteso come gestione delle applicazioni, dei sistemi elaborativi e della rete trasmissione dati, conseguite grazie ad una continua razionalizzazione ed ottimizzazione dei servizi stessi.

Si evidenzia di seguito un dettaglio della posta "Servizi e lavori appaltati" relativamente ai costi relativi ai rapporti contrattuali intrattenuti con le società del Gruppo nel corso del 2009:

- ✓ trasporti, spedizioni e altri servizi appaltati:
  - 3.262 mila euro verso Trenitalia;
  - 1.099 mila euro verso Serfer;
  - 1.592 mila euro verso FS Logistica;
  - 1.236 mila euro verso Padova Container Service;
- ✓ servizi di gestione del patrimonio immobiliare:
  - 30.983 mila euro verso Grandi Stazioni;
  - 19.455 mila euro verso Centostazioni;
  - 16.448 mila euro verso Ferservizi;
- ✓ servizi informatici:
  - 11.077 mila euro verso TSF.

La voce "Manutenzioni e riparazioni" registra nel 2009 un decremento netto rispetto al 2008 di 10.984 mila euro imputabile alla diminuzione delle attività di manutenzione dei beni immobili per 7.950 mila euro riferibili essenzialmente ad operazioni di efficientamento

effettuate per tutto l'esercizio 2009, di cui 2.138 mila euro relative alla manutenzione dei fabbricati e per 5.812 mila euro relative alla manutenzione della linea infrastrutturale.
In particolare il decremento della manutenzione della linea infrastrutturale è dovuto all'effetto combinato della diminuzione di costi di manutenzione della rete tradizionale per 8.999 mila euro parzialmente compensato dall'aumento costi degli stessi per la linea AV/AC pari a 3.187 mila euro.

L'attività di manutenzione di beni mobili subisce nel 2009 un decremento pari a 3.034 mila euro rispetto al 2008 riferibile principalmente alle minori prestazioni di manutenzione svolte sulle navi traghetto a cause della forte riduzione della domanda di traghettamento verso la Sardegna e verso lo Stretto di Messina, come anche descritto nel commento del "Valore della produzione" di Conto Economico a cui si fa rimando per maggiori informazioni.

La voce costi per "Manutenzioni e riparazioni" relativamente ai rapporti contrattuali intrattenuti con le società del Gruppo è così dettagliata:

- 12.719 mila euro verso Grandi Stazioni;
- 8.284 mila euro verso Centostazioni;
- 3.335 mila euro verso Trenitalia;
- 156 mila euro verso Ferservizi.

I costi per premi assicurativi registrano nel 2009 un incremento di 2.095 mila euro rispetto all'esercizio precedente a seguito del processo di ricontrattualizzazione di tutte le polizze in essere avvenuto con le Assicurazioni Generali nel corso dell'esercizio 2009.

I costi relativi alla "Manutenzione eccezionale" fanno parte dell'insieme di quegli interventi urgenti intesi alla sola riparazione dei danni di forza maggiore dovuti ad eventi eccezionali che escludono per loro natura la programmabilità. Ove nel corso di tali interventi vengano effettuate anche attività di rinnovo/migliorie, la quota relativa a queste ultime viene capitalizzata. Tali costi si incrementano nel 2009 per 3.522 mila euro a seguito della necessità degli interventi di ripristino della circolazione necessari a causa di svii, deragliamenti dovuti per gli eventi meteorologici di natura eccezionale avvenuti nel 2009.

Il decremento di 3.516 mila euro registrato nel 2009 per i costi inerenti il contratto di outsourcing è il risultato di azioni di contenimento dei costi ed ottimizzazione dei servizi principalmente verso l'*outsourcer* TSF (in relazione alle modalità di erogazione dei servizi di elaborazione dati e di gestione della rete di trasmissione dati e di razionalizzazione delle attività e dei sistemi di esercizio) oltre che di importanti sinergie ottenute consolidando centralmente servizi informatici che in precedenza erano gestiti sul territorio.

Il decremento registrato nel 2009 della voce utenze pari a 1.071 mila euro è determinato principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ minori costi per acqua (702 mila euro) per effetto dell'attività di volturazione delle utenze svolta nel 2009;

- ✓ maggiori costi per gas (863 mila euro) per effetto degli aumenti tariffari a seguito dell'aumento fisiologico dei combustibili fossili del 2009;
- ✓ minori costi relativi alla telefonia per 819 mila euro di cui 569 mila euro per rete fissa e 250 mila euro per rete mobile a seguito della volturazione delle utenze e della politica generalizzata di contenimento dei costi.

Nel 2009 si registra una diminuzione di 1.382 mila euro per i costi per personale distaccato interamente riferibili al minor numero di dirigenti utilizzati in tali posizioni, come in evidenza dal decremento della consistenza media del personale dirigente tra le Altre Informazioni.

Il costo relativo ai servizi di mensa e *ticket restaurant* subisce un decremento rispetto all'esercizio precedente pari a 1.050 mila euro, principalmente imputabile alla diminuzione della consistenza media del personale (addetti e quadri) a seguito dell'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro, come meglio descritto nelle Altre Informazioni e nel commento del Costo del lavoro.

Anche i costi per istruzione professionale subiscono un decremento nel 2009 pari a 1.107 mila euro a seguito dell'opera di contenimento costi adottata dalla Società rispetto al 2008 ed in particolare si riferiscono alla riduzione delle spese alberghiere (313 mila euro), dei costi dei corsi e dei servizi di formazione verso il mercato esterno (266 mila euro) e verso le società del Gruppo, Ferservizi (256 mila euro) e FS Formazione (246 mila euro).

L'incremento della voce "Altre prestazioni" registrato nel 2009 pari a 7.964 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ aumento di costi per le prestazioni obbligatorie di supporto tecnico alle Commissioni di Verifica Tecnica sulle tratte AC/AV attivate verso la società Italferr per 1.729 mila euro nel corso del 2009;
- ✓ aumento dei costi di roaming nazionale annuale pari a 1.610 mila euro in quanto, come previsto dal contratto in vigore stipulato con Vodafone, è stata superata la soglia del traffico telefonico non utilizzato da RFI e di conseguenza non è stato possibile riscontare tali costi nell'anno successivo;
- ✓ aumento di 887 mila euro dei costi di interconnessione per l'aumento del traffico della rete GSM-R da parte degli altri gestori della stessa rete;
- ✓ aumento di 989 mila euro per maggiori attività di ricerche di mercato;
- ✓ aumento di 406 mila euro per maggiori costi per la TARSU a seguito del graduale passaggio intervenuto nel corso del 2008 alla TIA (Tariffa Igiene Ambientale) che ha una diversa periodicità di fatturazione.

In particolare i costi di interconnessione GSM-R e roaming annuale sono direttamente imputabili ai gestori telefonici *Vodafone* per 14.235 mila euro, *Telecom (ex Tim)* per 11.986 mila euro, *Wind* per 178 mila euro e *Telecom* per 186 mila euro.

Nella posta "Prestazioni diverse" si evidenziano di seguito i costi sostenuti inerenti i maggiori rapporti contrattuali intrattenuti con le società del Gruppo nel corso del 2009:

- ✓ verso Ferservizi per complessivi 56.276 mila euro di cui:
  - 16.860 mila euro per *facilities management*;
  - 13.046 mila euro per attività di *service* amministrativo;
  - 10.889 mila euro per attività di amministrazione del personale;
  - 4.557 mila euro per servizi di *ferrotel*;
  - 3.677 mila euro per servizi informatici;
  - 3.240 mila euro per spazi serviti;
  - 1.462 mila euro per servizi di ristorazione;
- ✓ verso TSF per 19.493 mila euro di cui 2.407 mila euro relativi interamente a costi sostenuti l'esercizio di applicazione informatiche;
- ✓ verso Ferrovie dello Stato per complessivi 15.243 mila euro di cui:
  - 9.667 mila euro per servizi di finanza, legale lavoro, servizi di comunicazione e relazioni industriali;
  - 1.873 mila euro per riaddebito servizi informatici;
  - 1.506 mila euro per costi di personale distaccato;
- ✓ verso Trenitalia per complessivi 5.379 mila euro di cui 4.790 mila euro relativi a costi sostenuti per emissione di biglietti di servizio.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a 38.122 mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazione
Fitti e spese accessorie di locali privati	17.008	17.504	(496)
Rimborso oneri condominiali	1.243	1.174	69
Canoni per utilizzo marchio	10.600	10.627	(27)
Locazioni e noleggio beni strumentali e altri beni	1.196	1.032	164
Altri canoni e noli	8.075	7.885	190
TOTALE	**38.122**	**38.222**	**(100)**

La posta "Fitti e spese accessorie di locali privati" subisce nel 2009 un decremento di 496 mila euro interamente attribuibile ai minori costi di "Indennità mancata liberazione spazi" interamente riferibili alla società Grandi Stazioni a seguito della riduzione delle indennità di occupazione spazi relative al DLF in quanto il rapporto contrattuale tra le parti è scaduto il 31.12.2008.

Nel corso dell'esercizio 2009, Grandi Stazioni ha continuato ad accertare l'indennità di mancata liberazione verso RFI a prezzi di mercato, ancorché la nostra società ritenga che le indennità debbano essere riconosciute direttamente dal DLF a partire dal 1 gennaio 2009.

Sono in corso trattative tra GS e DLF, nelle quali RFI partecipa in qualità di ex gestore del contratto, per addivenire alla formalizzazione di un contratto di locazione diretto tra le parti con decorrenza e canoni ancora da concordare che possa disciplinare anche il 2009. Pertanto, al momento, RFI non ha accertato alcun debito nei confronti di GS.

La voce "Altri canoni e noli" comprende principalmente i costi per noleggio della rete di trasmissione, costi per canoni leasing di fibre ottiche, costi per noleggio autovetture e attrezzature, canoni d'uso per sistemi *hardware* e *software*.
L'incremento pari a 190 mila euro che tale voce registra nel 2009 rispetto al 2008 è riferito quasi esclusivamente ai maggiori costi per canone d'uso dei sistemi hardware verso il mercato esterno.

Personale

La voce ammonta a 1.607.671 mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazione
Salari e stipendi	1.173.009	1.195.430	(22.421)
Oneri sociali	333.093	301.408	31.685
Trattamento di fine rapporto	100.368	112.138	(11.770)
Altri costi	1.201	1.794	(593)
TOTALE	**1.607.671**	**1.610.770**	**(3.099)**

Il costo del personale registra complessivamente un decremento pari a 3.099 mila euro determinato dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- diminuzione complessiva delle voci "Salari e stipendi" (22.421 mila euro) e "Trattamento di fine rapporto" (11.770 mila euro) a causa del proseguimento dell'opera di contenimento degli organici in esito dell'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro rivolta all'incremento della produttività;
- aumento della voce "Oneri sociali" (31.685 mila euro) in quanto, a partire dal 1° gennaio 2009, tutto il Gruppo FS è assoggettato al pagamento all'INPS degli oneri per l'assicurazione obbligatoria per la disoccupazione involontaria, per la maternità e per la malattia degli operai.

A seguito dell'accordo del 30 aprile 2009 tra AGENS ed OO.SS. che ha prorogato anche per l'anno 2008 il CCNL scaduto il 31 dicembre 2006 e in attesa del successivo rinnovo avente l'obiettivo di pervenire ad un contratto unico del Settore Trasporto, è stato previsto:

- ✓ il pagamento di una distinta una tantum per l'esercizio 2008;
- ✓ il pagamento di una distinta una tantum per il periodo gennaio-aprile 2009;
- ✓ l'incremento del costo unitario medio pari a 63 euro a partire dal 1° gennaio 2009.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a 495.097 mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazione
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	3.927	3.828	99
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	485.760	463.042	22.718
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	5.410	11.820	(6.410)
TOTALE	**495.097**	**478.690**	**16.407**

Gli ammortamenti ammontano complessivamente a 489.687 mila euro e registrano nel 2009 rispetto all'esercizio 2008 un incremento di 22.817 mila euro dovuto al maggiore utilizzo dell'infrastruttura a seguito dell'aumento della domanda del traffico in particolare sulla rete AV/AC.

Si precisa che gli ammortamenti dell'AC/AV, pari ad 54.604 mila euro, hanno impatto sul risultato d'esercizio in quanto non vengono neutralizzati con l'utilizzo dell'integrazione fondo di ristrutturazione, come già commentato nell'apposito paragrafo della presente Nota Integrativa.

L'ammortamento dei cespiti ha dato luogo ad utilizzi del fondo integrazione fondo ristrutturazione appostato nella posta A.5 a) dei Ricavi della produzione per un importo di 435.083 mila euro pari al totale degli ammortamenti registrati nel corso dell'esercizio 2009 sulla Rete Tradizionale ad esclusione di quelli relativi all'AV/AC.

Nel corso dell'esercizio 2009 è stato ritenuto necessario procedere ad accantonamenti per svalutazione dei crediti per 5.410 mila euro, principalmente verso i clienti ordinari, al fine di tenere conto di crediti ritenuti inesigibili, come commentato nella voce "Crediti dell'attivo circolante" a cui si fa rimando.

Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a 46.830 mila euro e registra una variazione positiva pari a 45.272 mila euro rispetto all'esercizio 2008 determinato dall'incremento del materiale per impianti elettrici, armamento, destinato agli investimenti e navigazione, parzialmente compensato dalla

riduzione dei lavori in corso presso le officine in conto scorte e dalle giacenze di materiale di uso comune. In generale il suddetto incremento è attribuibile alla fornitura di nuovi materiali dedicati alle linee AV/AC attivate nel corso del 2009 con conseguente creazione delle relative scorte di emergenza ed alla riduzione degli impieghi di materiali per investimenti, pianificati ma non utilizzati nel 2009 a causa della flessione del volume dei lavori effettivamente eseguiti.

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a 44.763 mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazione
Accantonamenti per rischi			
- Contenziosi nei confronti del personale e terzi	42.306	84.283	(41.977)
- Altri rischi	1.513	154.053	(152.540)
- Altri rischi Gruppo	432	0	432
	44.251	238.336	(194.085)
Altri accantonamenti			
- Altri oneri	512	2.000	(1.488)
	512	2.000	(1.488)
TOTALE	**44.763**	**240.336**	**(195.573)**

Il decremento di 41.977 mila euro degli accantonamenti per contenziosi nei confronti del personale e terzi è dovuto all'effetto combinato della chiusura di alcuni contenziosi civili che hanno determinato minori accantonamenti rispetto al 2008 ed all'accantonamento per contenzioso del lavoro (39.857 mila euro) conseguente ad una più puntuale riquantificazione delle singole cause di lavoro.

Il decremento della voce "Altri rischi" pari a 152.540 mila euro registrato nel 2009 rispetto all'esercizio precedente è determinato principalmente dall'accantonamento degli oneri connessi alla restituzione nel 2009 alle IF dei costi per l'energia per la trazione dei treni AT (102.400 mila euro), alla valorizzazione delle opere da dismettere (41.000 mila euro), alle penali Iricav (5.629 mila euro) ed infine al *Performance Regime* (2.496 mila euro).

Per maggiori informazioni si rinvia a quanto commentato nell'apposito paragrafo "Fondo per rischi ed oneri" della Nota Integrativa.

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a 64.314 mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazione
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	3.412	1.065	2.347
- Spese di rappresentanza	64	74	(10)
- Contributo trasporto gratuito titolari CLC	31.071	23.264	7.807
- Quote associative e contributi ad Enti vari	625	739	(114)
- Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	6.936	2.655	4.281
- Altri	3.700	5.455	(1.755)
	45.808	33.252	12.556
Oneri tributari			
- IVA non detraibile	6.857	14.149	(7.292)
- ICI	7.430	8.088	(658)
- Imposta di registro	1.057	1.669	(612)
- Altre imposte	3.162	3.207	(45)
	18.506	27.113	(8.607)
TOTALE	**64.314**	**60.365**	**3.949**

L'incremento della voce "Costi diversi" pari a 13.556 mila euro è riferibile all'aumento dei seguenti fattori:

- contributo trasporto gratuito titolari CLC (7.807 mila euro) a seguito dall'incremento del costo unitario definito dalla Capogruppo data la scadenza contrattuale avvenuta nel corso dell'esercizio 2009;
- sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime (4.281 mila euro) inerente i costi per l'energia elettrica della bassa e media tensione di competenza dell'esercizio precedente;
- minusvalenze da alienazione (2.347 mila euro) a seguito dell'attività di esproprio nel Comune di Fortezza e della vendita della nave Sibari.

La posta "Altri costi diversi" accoglie principalmente i costi per penalità passive istituite con il sistema incentivante del *Performance Regime* pari a 2.751 mila euro: tali costi nel 2009 subiscono un decremento pari a 543 mila euro di cui 483 mila euro verso Trenitalia e 60 mila euro verso il mercato esterno.

Inoltre in tale posta sono registrati costi relativi a penali contrattuali, spese notarili, diritti della Camera di Commercio e oneri diversi che subiscono nel 2009 un decremento pari a 1.013 rispetto all'esercizio precedente.

La voce "Oneri tributari" subisce un decremento pari a 8.608 mila euro principalmente imputabile alla diminuzione di oneri a titolo di IVA non detraibile (7.292 mila euro) dovuta a dall'aumento di un punto percentuale, del *pro-rata* di detraibilità dell'IVA assolta sugli acquisti di beni e servizi di RFI che è passato dal 98% al 99%.

Nelle "Altre imposte" sono stati registrati l'imposta per la raccolta rifiuti (2.124 mila euro), l'imposta di bollo (117 mila euro), tassa di concessione governativa utenze (77 mila euro), tasse per l'occupazione spazi, tasse di vidimazione, tasse di navigazione e ICI.

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

I proventi e oneri finanziari ammontano complessivamente a 12.562 mil a euro con una variazione in aumento di 11.851 mila euro rispetto al 2008. Essi risultano così composti:

Descrizione	2009	2008	Variazione
PROVENTI FINANZIARI			
Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate	1.265		1.265
- in imprese collegate			0
- in altre imprese			0
	1.265	0	1.265
Altri proventi finanziari:			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
'- altri		307	(307)
	0	307	(307)
Da titoli inscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Da titoli inscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Proventi diversi dai precedenti			
- da controllanti	23.384	22.016	1.368
- da altri			
- interessi attivi su c/c bancari e postali	*8*	*9*	*(1)*
- interessi di mora	*345*	*5.284*	*(4.939)*
- interessi su crediti	*29*	*102*	*(73)*
- diversi	*324*	*593*	*(269)*
Totale proventi diversi dai precedenti	24.090	28.004	(3.914)
Totale Altri proventi finanziari	24.090	28.311	(4.221)
Totale proventi finanziari	25.355	28.311	(2.956)
ONERI FINANZIARI			
Interessi ed altri oneri finanziari			
- verso controllanti	401	964	(563)
- verso altri			
- su debiti obbligazionari			0
- su debiti verso istituti finanziari	6.424	20.419	(13.995)
- diversi	5.978	6.364	(386)
- contributi in conto interesse (-)			0
	12.402	26.783	(14.381)
Totale oneri finanziari	12.803	27.747	(14.944)
UTILI (PERDITE) SU CAMBI			
- realizzati	4	7	(3)
- non realizzati	6	140	(134)
Totale utili (perdite) su cambi	10	147	(137)
	12.562	**711**	**11.851**

L'incremento complessivo della posta "Proventi ed oneri finanziari" di 11.851 mila euro registrato nel 2009 deriva dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ aumento dei proventi da partecipazioni per 1.265 mila euro interamente attribuibili alla distribuzione dei dividendi dell'esercizio 2007 e 2008 della società controllata Nord Est Terminal;
- ✓ aumento dei proventi verso la Controllante di 1.368 mila euro determinato dall'effetto combinato del decremento degli interessi attivi sul conto corrente intersocietario (5.946 mila euro) conseguente alle minori giacenze ed all'incremento degli interessi sul credito IVA richiesta a rimborso (7.314 mila euro) che al 31 dicembre 2009 ammontano ad 21.203 mila euro;
- ✓ riduzione degli interessi di mora per 4.939 mila euro a seguito della quantificazione più puntuale degli Interessi per ritardato pagamento sia verso i clienti ordinari sia verso le Pubbliche Amministrazioni;
- ✓ riduzione complessiva degli oneri finanziari su debiti verso istituti finanziari di 14.944 mila euro imputabili per 13.995 mila euro all'effetto sia della riduzione dei tassi d'interesse di riferimento e sia della chiusura del finanziamento con Banca OPI.

Si segnala inoltre che a seguito del contratto *Interest Rate Swap* con UBS, RFI ha sostenuto oneri per 26.621 mila euro derivanti dalla componente negativa (*fixed leg*) e ricevuto proventi per 8.054 mila euro derivanti dalla componente positiva (*floating leg*). Il differenziale negativo, pari a 18.568 mila euro è stato capitalizzato, con un effetto netto a conto economico pari a zero.

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

Le rettifiche di valore di attività finanziarie ammontano nel 2009 complessivamente a 110 mila euro con una variazione in aumento di 2.166 mila euro rispetto al 2008. Esse risultano così composte:

Descrizione	2009	2008	Variazione
Rivalutazioni			
di partecipazioni	(82)	0	(82)
Svalutazioni			
di partecipazioni	192	2.276	(2.084)
SALDO RIVALUTAZIONI (SVALUTAZIONI)	**110**	**(2.276)**	**(2.166)**

L'importo di 82 mila euro relativo alla rivalutazione è imputabile esclusivamente al ripristino del valore della partecipazione della società Cemim già interamente svalutato, come meglio descritto nel commento delle Immobilizzazioni finanziarie.

Le operazioni di svalutazione invece si riferiscono al ripianamento delle perdite come di seguito precisamente indicato:

- ✓ della società controllata Tiburtina Sviluppo Immobiliare per 96 mila euro, relativamente a perdite dell'esercizio 2009;
- ✓ della società collegata Network Terminali Siciliani per 96 mila euro di cui 56 mila euro relative a perdite dell'esercizio 2009 e 40 mila euro relative all'esercizio 2008.

PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

I proventi e oneri straordinari ammontano complessivamente nel 2009 a 95.056 mila euro con una variazione in diminuzione di 91.653 mila euro rispetto al 2008. Essi risultano così composti:

Descrizione	2009	2008	Variazione
PROVENTI STRAORDINARI			
- Plusvalenze da alienazioni	91	700	(609)
- Recuperi e rimborsi al personale	2.951	3.012	(61)
- Altri proventi			
- Utilizzo fondo per esodi incentivati	*0*	*0*	*0*
- Utilizzo fondo integrazione ex Legge n.448/1998	*1.847*	*12.162*	*(10.315)*
- Sopravvenienze attive	*129.231*	*222.838*	*(93.607)*
- Altri	*8.248*	*6.455*	*1.793*
	139.326	241.455	(102.129)
TOTALE PROVENTI STRAORDINARI	**142.368**	**245.167**	**(102.799)**
ONERI STRAORDINARI			
- Minusvalenze da alienazioni	1.847	12.162	(10.315)
- Imposte relative ad esercizi precedenti	4.779	4.308	471
- Altri			
- Sopravvenienze passive	*39.864*	*37.160*	*2.704*
- Altri	*822*	*4.828*	*(4.006)*
	40.686	41.988	(1.302)
TOTALE ONERI STRAORDINARI	**47.312**	**58.458**	**(11.146)**
SALDO PROVENTI (ONERI) STRAORDINARI	**95.056**	**186.709**	**(91.653)**

La voce "Sopravvenienze attive" pari ad 129.231 mila euro nel 2009 ha riguardato principalmente:

- 62.344 mila euro relativi al rilascio del fondo contenzioso civile a seguito della risoluzione di soccombenze in contestazione con i terzi;
- 16.442 mila euro relativi al rilascio del fondo accantonato per Enel;
- 9.100 mila euro relativi al rendiconto costi sostenuti per le attività di competenza di ANSF nell'esercizio 2008;
- 5.871 mila euro riferibili alla rettifica per errata stima inerente i premi per risultati del personale dipendente di RFI inerente gli anni precedenti;
- 5.641 mila euro relative alla rettifica della stima dell'IRAP 2008;
- 5.543 mila euro per maggiori costi registrati nel 2008 relativi ad attività di collaudo ed interventi di investimento;
- 5.048 mila euro relative ad indennizzi assicurativi a seguito di sinistri, furti e avarie;
- 3.512 mila euro relative al recupero da maggiore contribuzione sostenuta dal personale negli esercizi precedenti;
- 2.944 mila euro relativi al rilascio del fondo imposte per ICI;
- 2.657 mila euro relativi al rilascio del fondo a copertura del debito verso Telecom;

Nella voce "Altri proventi straordinari", pari a 8.248 mila euro, sono contabilizzati principalmente:

- 4.574 mila euro inerenti a multe e penalità verso fornitori terzi per inadempienze;
- 3.673 mila euro riferiti a pagamenti effettuati a seguito di sentenze emesse ed escussioni polizze fideiussorie.

Le minusvalenze da alienazione relative ai cespiti ammontano a 1.847 mila euro e sono state neutralizzate dall'utilizzo del Fondo "Integrazione Fondo ristrutturazione *ex Lege* 448/98" per lo stesso importo. Al riguardo si precisa che nell'anno in corso sono state rilevate minori minusvalenze rispetto allo scorso anno in cui sono state effettuate maggiori eliminazioni di cespiti.

La voce "Sopravvenienze passive" pari a 39.864 mila euro nel 2009 ha riguardato principalmente:

- 17.997 mila euro riferibili a maggiori oneri accertati a titolo di conguaglio per il rinnovo contrattuale di lavoro con i dipendenti dell'esercizio 2008, di cui 14.750 mila euro di competenze fisse e 3.247 di oneri previdenziali;
- 6.518 mila euro rettifiche di ricavi registrati negli esercizi precedenti verso il cliente Terna;

- 4.849 mila euro riferibili a rettifiche di costi sostenuti negli anni precedenti a titolo di attività di manutenzione, sgombro neve e utenze verso il mercato esterno;
- 2.954 mila euro verso le società del Gruppo principalmente attribuibili a rettifiche di costi verso Italferr a titolo di prestazioni di servizi.

La voce "Imposte esercizi precedenti" pari ad 4.779 mila euro si riferisce principalmente all'accantonamento al fondo imposte di sanzioni a seguito di avvisi di accertamento e irrogazione (1.284 mila euro), a maggiori oneri per Tarsu riferiti ad anni precedenti al 2009 dei comuni di Napoli, Benevento, Salerno , Torino e Bologna (2.108 mila euro).

Imposte sul reddito di periodo, correnti differite e anticipate

Nell'esercizio 2009 sono stati contabilizzati 20.185 mila euro per IRAP, in quanto il Valore della Produzione Netta imponibile di periodo è positivo.
Non sono stati rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite a nuovo in mancanza dei necessari requisiti di certezza circa il loro realizzo previsti dal principio contabile n. 25 emesso dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.
L'importo dell'IRAP è stato determinato avendo a riferimento il valore degli ammortamenti fiscali derivante dall'applicazione del criterio "a quote variabili in base ai volumi di produzione" così come previsto dal Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 23 luglio 2007 ai sensi e per gli effetti dell'art. 1, comma 87, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266.
Non sono state contabilizzate imposte a titolo di IRES in considerazione del risultato fiscale negativo dell'esercizio 2009.

SEZIONE 4
ALTRE INFORMAZIONI

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti ammonta a 32.260 unità ed è così ripartito per categoria:

PERSONALE	2009	2008	Variazione
Dirigenti	316	337	(21)
Quadri	7.171	7.329	(158)
Altro personale	24.773	25.877	(1.104)
TOTALE	**32.260**	**33.543**	**(1.283)**

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1 gennaio 2009 – 31 dicembre 2009:

- consistenza del personale della Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 1 gennaio 2009: pari a n° 32.896 unità (di cui 321 Dirigenti e 32.575 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2009: pari a n° 31.595 unità (di cui 295 Dirigenti e 31.300 tra Addetti e Quadri).

Compensi ad amministratori e sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni.

PERCIPIENTI	2009	2008	Variazione
Amministratori*	540	730	(190)
Sindaci	93	93	0
TOTALE	**633**	**823**	**(190)**

** comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente, di Amministratore Delegato e di Consigliere di Amministrazione.*

Corrispettivi alla società di revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 388.800 mila euro, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica, di consulenza fiscale (311.800 mila euro) e per servizi diversi dalla revisione legale (77.000 mila euro).

Strumenti finanziari derivati

Contratti derivati di Copertura

A seguito della scissione del ramo d'azienda costituito dalla tratta Roma-Gricignano da parte di TAV, la Società ha acquisito da quest'ultima un contratto di *Interest Rate Swap*, stipulato da TAV nell'ambito del programma di operazioni di copertura delle operazioni di finanziamento del Progetto AV/AC realizzate nel corso dell'esercizio 2002, come ampiamente descritto nel paragrafo "Fattori di rischio" delle Informazioni sulla gestione. In particolare, è stato acquisito un contratto di *Interest Rate Swap* a copertura del finanziamento con BEI del 1999: tale strumento replica il nozionale, il piano di ammortamento e la durata di tale finanziamento, con la finalità di trasformare il debito originariamente acceso a tasso variabile in debito a tasso fisso.

Le caratteristiche del contratto derivato in essere al 31 dicembre 2009 è riportato nella seguente tabella:

Operazione Sottostante/ Istituto Finanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale al 31.12.09	Fair value	Interme diario swap	Data di stipula zione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizza zione	Tasso fisso
Operazione sottostante:									
Es. IRS									
Istituto finanziatore:									
BEI	574.474	462.991	(67.737)	UBS Warburg	08/07/2002	15/06/2002	15/03/2024	EURIBOR	5,483%
TOTALE									

Nella tabella è anche indicato il valore di mercato (*"fair value"*) del contratto di *swap* acquisito costituito dalla valutazione del valore attuale dello strumento calcolato secondo la curva dei tassi di interesse futuri stimata al 31 dicembre 2009. Il *fair value* riportato è stato indicato dalla controparte e indica il valore complessivo per la Società dello strumento in essere per 67.737 mila euro.

Roma, 31 marzo 2010

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della controllante diretta esposti nel seguente prospetto riepilogativo, richiesto dall'art. 2497 bis del codice civile, sono stati estratti dal relativo bilancio chiuso al 31 dicembre 2008. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria della controllante al 31 dicembre 2008, nonché del risultato economico, conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio corredato della relazione della società di revisione, e disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

STATO PATRIMONIALE	**31.12.2008**	**31.12.2007**
ATTIVO:		
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	0	0
B) Immobilizzazioni	42.529.232	41.267.070
C) Attivo circolante	5.488.439	6.113.053
D) Ratei e risconti	38.802	30.335
TOTALE	**48.056.473**	**47.410.458**
PASSIVO:		
A) Patrimonio Netto:	35.980.289	35.968.996
Capitale	38.790.425	38.790.425
Riserve	*292.920*	*292.920*
Utili (perdite) portate a nuovo	*(3.114.349)*	*(2.656.456)*
Utile (perdita) dell'esercizio	*11.293*	*(457.893)*
B) Fondi per rischi e oneri	856.868	846.592
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	22.794	23.796
D) Debiti	11.155.425	10.538.321
E) Ratei e risconti	41.097	32.753
TOTALE	**48.056.473**	**47.410.458**
GARANZIE, IMPEGNI E ALTRI RISCHI	**2.509.554**	**3.521.621**

CONTO ECONOMICO	**2008**	**2007**
A) Valore della produzione	188.520	224.413
B) Costi della produzione	178.429	296.543
C) Proventi e oneri finanziari	47.337	41.731
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	(41.643)	(402.659)
E) Proventi e oneri straordinari	5.526	7.751
Imposte sul reddito dell'esercizio	(10.018)	(32.586)
Utile (perdita) dell'esercizio	11.293	(457.893)

Allegato 1

Rendiconto finanziario

(valori in migliaia di euro)	2009	2008
Disponibilità monetarie nette iniziali	**1.262.665**	**2.447.771**
Flusso monetario generato da attività di esercizio		
Utile (perdita) del periodo	8.096	38.926
Ammortamenti	489.684	466.870
Svalutazione di immobilizzazioni / riprese di valore di immobilizzazioni finanziarie (-)	191	2.276
Variazione netta fondo T.F.R.	(90.996)	(83.674)
Plus (-) / minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(25.538)	(32.446)
Ricavi non monetari (-) *(1)*	(440.342)	(460.359)
Variazione rimanenze	9.037	2.802
Variazione crediti commerciali e diversi	18.860	(444.318)
Variazione ratei e risconti attivi	(962)	1.189
Variazione fondi rischi ed oneri	(175.341)	(24.216)
Variazione debiti commerciali e diversi	(352.393)	(93.765)
Variazione ratei e risconti passivi	2.282	2.501
Totale	**(557.422)**	**(624.214)**
Flusso monetario generato da attività di investimento		
Investimenti in:		
- immobilizzazioni immateriali *(2)*	(48.011)	(131.360)
- immobilizzazioni materiali *(2)*	(3.179.374)	(3.351.811)
- partecipazioni	(27.763)	(57.962)
Prezzo di realizzo da alienazioni	170.205	64.692
Variazione crediti finanziari	(902.651)	(905.788)
Variazione delle altre attività immobilizzate *(3)*	53	1.154
Totale	**(3.987.541)**	**(4.381.075)**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
Finanziamenti ricevuti / rimborsati (-)	268.810	193.665
Conferimenti dei soci *(4)*	250.000	250.000
Contributi in conto impianti	4.001.411	3.358.620
Totale	**4.520.221**	**3.802.285**
Dividendi erogati/assorbimento riserve	0	(16.039)
Variazioni da scissione	0	33.937
Flusso monetario complessivo del periodo	**(24.742)**	**(1.185.106)**
Disponibilità monetarie nette finali	**1.237.923**	**1.262.665**
di cui: saldo del c/c intersocietario	564.272	44.537

Note esplicative

(1) rappresentati da:
- utilizzi di fondi rischi ed oneri iscritti alla voce A) 5 - "Altri ricavi e proventi" o alla voce E) 20 - "Proventi straordinari";
- sopravvenienze attive connesse al rilascio di fondi eccedenti;

(2) includono la voce "incrementi di immobilizzazioni per lavori interni" di conto economico;

(3) corrisponde alla variazione delle residue voci delle immobilizzazioni finanziarie (titoli non compresi nelle disponibilità, depositi cauzionali

(4) al netto dei crediti verso soci per versamenti ancora da effettuare.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI DI RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A. SUL BILANCIO D'ESERCIZIO 2009

1. I sottoscritti Michele Mario Elia e Vera Fiorani, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., tenuto conto:

   - di quanto previsto dall'art. 22 dello Statuto sociale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
   - di quanto precisato nel successivo punto 2;

   attestano:

   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
   - l'effettiva applicazione

   delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2009.

2. Al riguardo si rappresenta che il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., nominato in data 23 giugno 2008, ha svolto, su alcuni processi ritenuti maggiormente significativi, attività volte alla rilevazione dell'esistenza dei controlli sulle relative procedure amministrativo-contabili ed attività volte alla verifica dell'adeguatezza ed effettiva applicazione delle stesse. Tale attività è stata effettuata sulla base di un processo definito con il Dirigente Preposto di Capogruppo in coerenza con il modello *Internal Control – Integrated Framework* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* che rappresenta un *framework* di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.

   Si specifica, in particolare, che l'ambito dei processi/procedure sottoposti ad analisi ai fini della presente Attestazione è stato definito attraverso un'attività di *scoping* condotta a livello di Capogruppo e di Società, partendo dai singoli conti di bilancio alimentati dai processi ed utilizzando indici di rilevanza quantitativa, con l'integrazione di considerazioni di natura qualitativa.

3. Si attesta, inoltre, che il bilancio d'esercizio:

a. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

b. è redatto in conformità alle norme di legge interpretate ed integrate dai principi contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità e, a quanto consta, è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

Roma, 22 aprile 2010

Amministratore Delegato .....

Dirigente Preposto .....

Ferrovie dello Stato
UA 22/4/2010
RFI-AD\A0011\P\2010\0000482