

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	Sono in corso i lavori del passante e della stazione sotterranea - (attivati gli scavalchi a ottobre 2011)
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	Sono avviati i lavori relativi al Lotto Costruttivo finanziato
Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	Progetto preliminare approvato dal CIPE a dicembre 2003; in attesa del finanziamento per la prosecuzione delle attività
Nodo AV/AC di Verona	Progetto preliminare approvato dal CIPE a marzo 2008
Linea AV/AC Verona - Padova	Progetto preliminare approvato dal CIPE a marzo 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 attesa del verificarsi delle condizioni per l'efficacia del Contratto per l'avvio dei lavori del primo lotto costruttivo

(Fonte: RFI SpA)

Sistema Alta Velocità/Alta Capacità TO-MI-NA*Importi in milioni di euro*

Investimenti su tratte/nodi	Costo a vita intera
Tratta Torino-Milano	7.806
Tratta Milano-Bologna	7.008
Tratta Bologna-Firenze	5.970
Tratta Roma-Firenze	344
Tratta Roma-Napoli	5.866
Nodo di Torino	3
Nodo di Milano	44
Nodo di Bologna	1.904
Nodo di Firenze	1.688
Nodo di Roma	740
Nodo di Napoli	459
Contingencies	168
Totale TO-MI-NA	32.000

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 ed i principali interventi, a seguito delle criticità finanziarie nel frattempo subentrate, si trovano in uno stato di attuazione iniziale.

Nel sopra richiamato Aggiornamento 2009 del 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 del 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.

Per il Terzo Valico dei Giovi, nell'aggiornamento 2009 del summenzionato Contratto, a fronte di un costo a vita intera di 5.400 milioni di Euro, sono previste risorse per complessivi 720 milioni di Euro, di cui 220 milioni quali risorse assegnate al 2008 e 500 milioni per la realizzazione del primo lotto costruttivo, così come sono stati assegnati dal CIPE con la delibera 101/2009. Con la delibera 84/2010, il CIPE

ha autorizzato, ai sensi di quanto previsto nella summenzionata Legge 191 del 23 dicembre 2009, l'avvio della realizzazione dell'opera per lotti costruttivi, con un costo a vita intera aggiornato di 6.200 milioni di Euro; è stato inoltre autorizzato, sempre ai sensi di quanto previsto nella summenzionata Legge 191 del 23 dicembre 2009, il primo lotto costruttivo dell'opera per un valore di 500 milioni di Euro, con l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera entro il nuovo costo a vita intera.

L'incremento di costo da 5.400 milioni di euro a 6.200 milioni di euro è motivato nella delibera 84/2010 con i seguenti incrementi:

- 48 milioni di euro per la variante per l'adozione del sistema di segnalamento ERTMS liv. 2 definito successivamente all'approvazione del progetto definitivo;
- 532 milioni di euro per adeguamenti progettuali conseguenti a normative emanate o divenute vigenti successivamente alla delibera n. 80/2006 e, in particolare, 37 milioni di euro per nuove modalità degli espropri definite dall'articolo 2, comma 89, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), 293 milioni di euro per la ottemperanza al decreto ministeriale 28 ottobre 2005 "sicurezza nelle gallerie ferroviarie", 141 milioni di euro per la ottemperanza al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, "Nuova modalità di gestione dei materiali di risulta degli scavi", e 61 milioni di euro per la ottemperanza alle norme per l'interoperabilità ferroviaria;
- 92 milioni di euro, per l'allungamento dei tempi di completamento dovuto alle nuove modalità di realizzazione dell'opera (per lotti costruttivi);
- 52 milioni di euro per l'ulteriore adeguamento monetario rispetto al valore incluso nel Contratto di programma RFI – aggiornamento 2009;
- 105 milioni di euro per imprevisti, calcolati pari a circa il 9 per cento della voce "produzione contraente generale";
- 62 milioni di euro per oneri di ingegneria (Italferr) e costi di struttura;
- 13 milioni di euro per altri oneri;

dal valore ottenuto per effetto dei predetti aumenti (6.304 milioni di euro) occorre sottrarre i seguenti importi:

- 21 milioni di euro per una migliore stima dell'importo delle fidejussioni;

- 82 milioni di euro per la voce "Arbitrato e oneri pregressi" in quanto contabilizzati a carico di altro progetto di RFI S.p.a. nell'ambito del contratto di programma 2007-2011.

Per effetto delle predette variazioni, il costo dell'opera risulta pari a 6.200 milioni di euro.

Nello schema dell'aggiornamento 2010-2011, è stato riportato il nuovo costo a vita intera, pari a 6.200 milioni di Euro, ed è stata individuata la copertura del 2° lotto costruttivo, del valore di 1.100 milioni di Euro, a valere sui fondi previsti nell'art. 32, comma 1 della Legge 111/2011 ("Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali"); l'impegno programmatico per l'individuazione di coperture finanziarie per gli ulteriori lotti costruttivi è quindi pari a 4.380 milioni di Euro.

Per la tratta Treviglio-Brescia della linea AV/AC Milano-Verona, nell'aggiornamento 2009 del summenzionato Contratto, a fronte di un costo a vita intera di 2.050 milioni di Euro, sono previste risorse per complessivi 1.131 milioni di Euro, pari al valore del primo lotto costruttivo. Con la delibera 81/2009, il CIPE ha approvato il progetto definitivo del progetto e ha assegnato finanziamenti complessivi per 490 milioni di Euro, che, congiuntamente con le risorse individuate nel sopra citato aggiornamento 2009 del Contratto di Programma, completano la copertura finanziaria del primo lotto costruttivo. Con la delibera 85/2010, il CIPE ha autorizzato, ai sensi di quanto previsto nella summenzionata Legge 191 del 23 dicembre 2009, l'avvio della realizzazione dell'opera per lotti costruttivi; è stato inoltre autorizzato, sempre ai sensi di quanto previsto nella summenzionata Legge 191 del 23 dicembre 2009, il primo lotto costruttivo dell'opera per un valore di 1.131 milioni di Euro, con l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera entro il costo a vita intera sopra indicato. Nello schema dell'aggiornamento 2010-2011, è stato confermato il costo a vita intera, pari a 2.050 milioni di Euro, ed è stata individuata la copertura del 2° ed ultimo lotto costruttivo, del valore di 919 milioni di Euro, a valere sui fondi previsti nell'art. 32, comma 1 della Legge 111/2011 ("Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali"), completando così la copertura finanziaria dell'intera opera.

Nel corso del 2010 il Progetto AV/AC TOMINA ha ricevuto finanziamenti di cassa per €. 1.101.200.000,00 così suddivisi:

Cap. 7124 (Legge finanziaria 266/05 art.1 c.84) ¹³	€ 100.000.000,00
• Contributi europei	€ 1.200.000,00
• Cap.7124 (Legge Finanziaria 296/06 art.1 c.964)	€ 1.000.000.000,00
(si veda dettaglio a seguire)	

Contributi incassati nell'anno 2010 di competenza dell'anno 2010	€ 400.000.000,00
Contributi incassati nell'anno 2010 dei residui passivi dell'anno 2009 (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	€ 480.000.000,00
Contributi incassati nell'anno 2010 di competenza degli anni precedenti (integrazione di cassa)	€ 120.000.000,00
Totale Incassi	€ 1.000.000.000,00

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.

¹³ Trattasi di contributo quindicennale attualizzato mediante operazione di finanziamento con la Cassa Depositi e Prestiti. La rata annuale pari a 100 mio viene erogata dal Ministero dell'Economia e delle finanze direttamente alla Cassa Depositi e Prestiti.

2 STRUTTURA ED ORGANIZZAZIONE SOCIETARIA

2.1 Gli organi sociali ed i relativi compensi

Nel periodo di riferimento non ci sono state modifiche organizzative di RFI Spa, che è disciplinata dalle norme civilistiche per le società per azioni.

Gli organi sociali sono costituiti, quindi, dall'Assemblea dei soci, dal Consiglio di Amministrazione, dal Presidente, dall'Amministratore Delegato e dal Collegio sindacale.

L'Assemblea è formata dall'azionista unico, Ferrovie dello Stato spa, 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, rinnovato in data 5 agosto 2010, è composto dal Presidente e da 4 Consiglieri – uno dei quali con funzioni di Amministratore Delegato.

Il Collegio sindacale, titolare dell'attività di verifica e di vigilanza prevista dalla legge, è composto da 3 membri effettivi, di cui 1 con funzioni di Presidente e 2 supplenti. È in carica dall'8 aprile 2008, con durata fino all'assemblea di approvazione bilancio 2010. Il nuovo Collegio è stato nominato con decorrenza 18 maggio 2011.

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

I compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni – che risultano dalla nota integrativa al bilancio 2010 – sono riportati nel prospetto che segue e confrontati con quelli relativi all'esercizio 2009.

È da notare che gli emolumenti degli amministratori sono comprensivi dell'incremento da fusione TAV per 55 mila euro e quelli dei Sindaci per 57 mila euro.

Valori in migliaia di euro

PERCIPIENTI	2010	2009	Δ '10/'09
Amministratori (*)	574	540	34
Sindaci	151	93	58
TOTALE	725	633	92

* Comprende gli emolumenti previsti per la carica di presidente, di Amministratore Delegato e di consigliere di Amministrazione.

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

Compensi Amministratori - Esercizio 2010

	Funzioni	Dirigenti Gruppo FS	Emolumenti da delibera C.d.A. 2010	Gettoni di presenza	Rimborsi spese
Consiglio di Amministrazione	Presidente	NO	87.143		SI
	Amministratore Delegato	SI	294.300	NO	SI
	Consigliere	SI	24.300	NO	SI
	Consigliere	SI	24.300	NO	SI
	Consigliere	NO	24.300	NO	SI
Collegio Sindacale	Presidente	NO	37.000	NO	SI
	Sindaco	NO	28.000	NO	SI
	Sindaco	NO	28.000	NO	SI
	Sindaco supp.	NO	-		
	Sindaco supp.	NO	-		

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 ampiamente riferito nei due precedenti referti. Va tuttavia ricordato che la Società è articolata in funzioni centrali e territoriali. In particolare, le funzioni centrali che gestiscono il *core business* sono: la Direzione investimenti, la Direzione commerciale ed esercizio rete, la Direzione produzione e la Direzione Tecnica. Le rimanenti 6 funzioni aziendali, cui si aggiunge quella dedicata alla protezione aziendale, svolgono attività di supporto a beneficio di tutte le altre funzioni aziendali.

Nel corso del 2010, RFI ha completato il proprio assetto organizzativo nella gestione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale e tecnologico anche attraverso l'istituzione di Comitati e *Task force*, quale strumento organizzativo in grado di focalizzare le diverse competenze necessarie al raggiungimento degli obiettivi; in particolare nell'ottobre 2010 è stata istituita la *Task force* per il Sud al fine di potenziare e consolidare l'impegno della Società nelle regioni meridionali, nonché promuovere ogni azione utile a prevenire il rischio di infiltrazione della criminalità organizzata nei cantieri e negli appalti; nel novembre 2010 è stato istituito il Comitato Interdirizionale per le tecnologie, con compiti di coordinamento e di monitoraggio dei progetti tecnologici e delle relative realizzazioni.

2.3 L'Internal auditing

Il Sistema di Controllo Interno (SCI) della Società si basa su elementi cognitivi che derivano dalle conoscenze acquisite attraverso le attività di audit svolte sia in attuazione di uno specifico piano, sia per soddisfare le specifiche richieste del vertice societario.

Le politiche seguite sono state orientate al miglioramento continuo dei processi e delle procedure, mentre le regole di comportamento sono state basate su standard di riferimento e misurazione dei risultati.

Le attività di audit realizzate nel corso del 2010 hanno interessato, in diversa misura, i principali macroprocessi della società e fra questi, in particolare, i processi relativi alla gestione amministrativa e fiscale, quelli relativi alla sicurezza sul lavoro e la tutela ambientale nonché quelli inerenti la produzione dei servizi. Nella tabella che segue viene riportato il numero delle attività di audit distinto per ciascun macroprocesso:

Area/Macroprocesso oggetto di audit	N. attività di audit	Area/Macroprocesso oggetto di audit	N. attività di audit
Produzione dei servizi <i>(Officine Nazionali, Utenze telefonia mobile, Navigazione, Stazioni gestite da RFI DTP Roma, Milano e Verona)</i>	6	Sicurezza sul lavoro e tutela ambientale <i>(SIGS DTP Bologna e Napoli, Sicurezza Cantieri DTP Milano, Sicurezza lavoro DTP Firenze, Trieste, Torino, Genova e service TAV)</i>	8
Negoziante e approvvigionamenti <i>(Tariffe prestazioni e lavori, Tolo d'opera negoziante, Approvvigionamento energia elettrica)</i>	3	Sicurezza di esercizio <i>(Processo di omologazione, librettazione, rilascio certificati di circolazione, manutenzione dei mezzi d'opera, Accesso non autorizzato ai rotabili, Sicurezza circolazione)</i>	3
Gestione scorte <i>(Tolo d'opera DTP Cagliari)</i>	1	Gestione risorse umane <i>(D. Lgs. 196/03 – DTP, COER, DPO di Bari e Genova, Trasferte e rimborsi spese di viaggio e soggiorno DTP e COER Venezia, Trasferte e rimborsi spese di viaggio e soggiorno DTP Ancona, Risk Management)</i>	5
Investimenti <i>(Direzione lavori DTP Reggio Calabria e Milano)</i>	2	Sviluppo e gestione dei sistemi informativi <i>(Amministrazione di sistemi)</i>	1
Manutenzione <i>(Gestione degli interventi di manutenzione da parte delle Unità Territoriali, Direzione Lavori STI Napoli, Lavoro conto terzi)</i>	3	Gestione amministrativa e fiscale <i>(Tasse, imposte e tributi locali DTP Firenze e Torino, Consulenza DAFC - Dirigente Preposto Test Legge 262/05 RFI, Inventariazione mezzi d'opera Villa San Giovanni, PAC RFI, PAC TAV, Dirigente Preposto – ANSF, Dirigente Preposto – Ciclo passivo decoro stazioni RFI Bilancio 2010, Dirigente Preposto – Tesoreria Ferservizi Bilancio 2010)</i>	9
Qualità <i>(Gestione del SGQ certificato ISO 9001, Verifiche interne di assicurazione Qualità)</i>	2		

La valutazione degli esiti delle susposte attività di audit, eseguite presso le strutture organizzative della Società sia centrali che territoriali, ha consentito di confermare la sostanziale adeguatezza dei sistemi di controllo a presidio del corretto svolgimento dei processi operativi.

Il processo di analisi e valutazione in sede di audit sull'adeguatezza dei sistemi di controllo interno prevede che, per ogni rilievo emerso, la struttura interessata presenti un Piano di Azione, entro 30 giorni dal termine dell'audit, indicando le azioni migliorative previste per colmare le carenze evidenziate.

Nel corso del 2010 sono stati monitorati n. 12 Piani di Azione, di cui n. 10 risultano completati.

Nel quadro di un progressivo rafforzamento del sistema dei controlli interni ed anche come occasione in sede di analisi istruttoria di questioni rilevanti, si colloca la costituzione, in data 12 novembre 2010, del Comitato Audit di RFI avente funzioni propositive e consultive nei confronti del Consiglio di Amministrazione.

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

Dell'adozione da parte di RFI del modello organizzativo e di gestione in attuazione delle disposizioni del Decreto Legislativo n. 231 del 2001, si è già riferito nei precedenti referti.

Nel corso del 2010 sono state messe in atto le attività che l'Organismo di Vigilanza ha valutato necessarie in relazione all'evoluzione del contesto esterno a RFI (modifiche della normativa) e interno (cambiamenti organizzativi).

Rispetto alle attività di audit complessivamente svolte, circa l'81% hanno interessato processi societari esposti ai rischi di reato previsti ex D.Lgs 231/2001. Conseguentemente i programmi di lavoro degli interventi di audit hanno incluso specifici argomenti, funzionali all'assolvimento dei compiti di controllo di competenza dell'Organismo di Vigilanza di RFI.

Inoltre, sono state svolte due specifiche attività di audit ex D.Lgs 231/2001 per il settore Navigazione ed in regime di *service* per l'Organismo di Vigilanza della controllata TAV in materia di sicurezza sul lavoro.

In data 25 febbraio 2011 è stato approvato l'aggiornamento della Parte Generale e della Parte Speciale del Modello Organizzativo e di Gestione di RFI ai sensi del D.Lgs n. 231/2001, unitamente ad un elenco di azioni migliorative di sistema dei controlli.

In particolare l'aggiornamento della parte Generale ha riguardato:

- L'adeguamento del modello ai reati introdotti dalle nuove norme della legge 15 luglio 2009 n. 24 che ha modificato il decreto 231/2001 (delitti di criminalità organizzata, falsità in monete, in carte di pubblico credito, in valori di bollo e in strumenti o segni di riconoscimento, delitti contro l'industria e il commercio, delitti in materia di violazione del diritto d'autore, delitto di induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria);
- Il recepimento delle modifiche organizzative intervenute a seguito della revisione dell'articolazione organizzativa della Società stabilita con Disposizione Organizzativa del luglio 2009;
- L'introduzione del riferimento al Modello di Contabilità Regolatoria di cui la Società è dotata.

Va ricordato, infine, che in data 20 dicembre 2010 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato le modifiche all'Organismo di Vigilanza in tema di durata in carica nonché di composizione dello stesso.

2.5 Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili

Il Consiglio di Amministrazione di RFI nella seduta del 15 settembre 2010, con parere favorevole del Collegio Sindacale, ha deliberato di nominare, con la medesima scadenza del Consiglio in carica (Assemblea di approvazione del bilancio 2012), il responsabile della Direzione Amministrazione, Finanza e Controllo per l'incarico di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

Il Dirigente Preposto, con lettera del 19 aprile 2011 firmata congiuntamente all'Amministratore Delegato, ha attestato l'adeguatezza e l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso del 2010. È stato attestato, inoltre, che il bilancio di esercizio: è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002; corrisponde alle risultanze contabili dei libri e delle scritture contabili; è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana Spa.

2.6 Le Società partecipate ed il loro andamento

La sottostante tabella espone sinteticamente i dati delle partecipazioni più rilevanti di Rete Ferroviaria Italiana spa (RFI spa) alla data del 31 dicembre 2010. Segue una breve panoramica dei più significativi fatti gestionali e finanziari.

PRINCIPALI PARTECIPAZIONI DI RFI SPA

Società	Capitale sociale al 31 dicembre 2010	Quota partecipativa di RFI spa	Valore netto della partecipazione 31 dicembre 2009	Valore netto della partecipazione 31 dicembre 2010
<i>(euro/000)</i>				
Imprese controllate				
TAV spa (incorporata per fusione in RFI spa)	-	100%	1.797.433	0
Nord Est Terminal spa (in liquidazione)	1.560	51,0%	1.630	1.406
Tiburtina Sviluppo Immobiliare spa (ceduta)	-	100%	72	0
Tunnel Ferroviario del Brennero spa	125.791	84,98%	48.455	48.455
Terminal Italia srl	11.238	89%	10.904	10.783
Blufferries srl	100	100%	0	100
Imprese collegate ed a controllo congiunto				
Italcertifer scpa	480	33,3%	48	160
Lyon - Turin Ferroviarie - LFT sas (Chambery - FR)	1.000	50%	95.120	95.120
Quadrante Europa Terminal Gate spa	16.626	50%	900	8.235
Network Terminali Siciliani spa	190	50%	22	33
Terminal Tremestieri srl	900	33,3%	150	150
FS Formazione spa	637	24,8%	204	204

Nord Est Terminal spa (in liquidazione): dati desunti dal bilancio 2009

Fonte RFI spa - Bilancio d'esercizio 2010

Come già evidenziato nel referto della Corte sull'andamento 2008-2009 di RFI spa (Paragrafo 2.6), detta società non redige un proprio bilancio consolidato, la cui formulazione resta, invece, affidata alla Capogruppo Ferrovie dello Stato spa¹⁴.

Uno degli eventi di rilievo è rappresentato dall'incorporazione per fusione di **Treni ad Alta Velocità spa (TAV spa)**, cui sono state affidate la progettazione e la realizzazione delle infrastrutture ferroviarie sulle linee Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC).

¹⁴ Comma 3 dell'art. 27 del D.Lgs. 127/1991.

L'operazione, che è stata perfezionata con delibera del 27 dicembre 2010, pur avendo efficacia dal 31 dicembre 2010, ha prodotto effetti contabili e fiscali retroattivi al 1° gennaio 2010. In ossequio a quanto disposto dall'art. 2504-ter del codice civile, l'intervento non ha implicato alcun aumento di capitale, bensì il formale annullamento delle azioni appartenute a TAV spa, già detenute dalla incorporante RFI spa.

Da rilevare, nella tabella all'inizio di questo paragrafo, l'azzeramento, alla chiusura dell'esercizio 2010, del valore della partecipazione in TAV spa, che alla fine dell'esercizio precedente era pari a 1.797 mln di euro; di questi, 1.462 mln di euro afferiscono alla operazione di scissione di alcune tratte ferroviarie, i rimanenti 334,5 mln alla riferita operazione di fusione.

Terminal Italia srl chiude, con il bilancio 2010, il secondo anno completo di operatività¹⁵. La stessa è controllata per l'89% da RFI spa, mentre la rimanente quota di pacchetto azionario è detenuta da CEMAT spa, operativa anch'essa nel settore del trasporto intermodale. Il comparto, che nel corso del 2009 ha attraversato molte criticità, nel 2010 ha registrato una ripresa, pur non decisiva, dell'operatività, sulla scorta di una ripresa delle attività di trasporto e logistica.

Terminal Italia srl è specializzata nella gestione e nell'esercizio dei centri attrezzati per i trasporti intermodali, nonché nella conduzione degli scali ferroviari per i trasporti nazionali ed internazionali; l'azienda cura anche la costruzione, l'acquisto ed il noleggio di ogni attrezzatura funzionale alle attività intermodali, nonché le collegate attività di manutenzione.

Il bilancio 2010 ha chiuso con una perdita di 1,516 mln euro, mentre il risultato d'esercizio relativo all'anno precedente era stato negativo di 2,995 mln di euro.

I ricavi, pari a 21,7 mln si sono incrementati del 32% rispetto al 2009.

Nonostante tale crescita, le poste di ricavo non hanno compensato costi industriali particolarmente onerosi; questi, nel 2010, ammontano a 11,95 mln, a fronte di 8,61 mln nel 2009 (+39%) e rappresentano i costi per i servizi terminalistici e quelli per il funzionamento della sede di Milano.

Nel 2010 sono aumentati anche i costi del personale: 9,99 mln di euro, a fronte dei 9,43 mln del 2009 (+6%). Si perviene, così, ad un totale di costi operativi per 21,94 mln; quelli collegati alla gestione 2009 ammontavano a 18,05 mln..

Va rilevato, inoltre, che, in considerazione delle persistenti criticità, la controllata ha fatto ricorso, tra il 2009 ed il 2010, alla Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria; la stessa, della durata di un anno, è terminata il 31 agosto

¹⁵ Le prime fasi operative sono iniziate dal secondo semestre 2008.

2010 ed ha interessato circa 20 dipendenti¹⁶. Subito dopo, la società, previa autorizzazione del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali nel luglio 2010, ha fruito, per un uguale periodo, della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, coinvolgendo 16 unità lavorative.

Nell'aprile del 2010, su delibera dell'Assemblea dei Soci, è stato effettuato un versamento di 3 mln di euro in favore di Terminal Italia srl, al fine di tutelarne l'equilibrio finanziario, nonostante la situazione critica; la medesima è stata anche supportata dal mantenimento di una linea di credito, da parte della società FS Holding, per un importo di 1,5 mln di euro.

Tunnel Ferroviario del Brennero spa (TFB spa) è una società di partecipazioni finanziarie. La quota societaria detenuta dalla medesima in seno alla società **Galleria di Base del Brennero BBT SE** (*Brenner Basistunnel*), interessata alla costruzione del tunnel di collegamento tra Italia ed Austria, è pari al 50% (Capitolo 2.6 del referto sulla gestione 2008-2009 di RFI spa).

TFB spa è, a sua volta, controllata da RFI spa. Nel marzo 2009 l'Assemblea dei Soci aveva autorizzato un aumento di capitale da effettuarsi in una o più *tranche* fino ad un massimo di 70 milioni di euro.

Coerentemente con tale ratifica ed in linea con gli interventi industriali programmati per la costruzione del citato tunnel, nel 2010 è stato effettuato in favore della controllata un aumento di capitale per un totale di 35 mln di euro, da versare in tre *tranches*, in proporzione alle rispettive quote azionarie dei soci¹⁷.

In questa occasione, la quota societaria posseduta da RFI spa, fino al 2009 pari all'84,56%, si è successivamente portata all'84,98%, conseguentemente all'acquisto delle azioni non sottoscritte della Provincia di Verona, con un capitale sociale di pertinenza attestato a 125,8 mln di euro.

I principali dati contabili evidenziano, nella gestione 2010 di TFB spa, disponibilità liquide per 13,5 mln di euro e proventi finanziari pari a 0,129 mln di euro. Al termine del precedente esercizio, le corrispondenti voci totalizzavano rispettivamente a 9 mln e 0,09 mln.

La società Nord Est Terminal spa, della quale RFI spa detiene il 51% del pacchetto azionario, opera nel settore del trasporto intermodale; la medesima ha chiuso l'esercizio 2010 con un utile di 0,348 mln di euro.

Come già riferito (Paragrafo 2.6 della Relazione sulla gestione di RFI spa per gli esercizi 2008-2009), nel luglio 2009 l'Assemblea dei Soci ha deliberato lo scioglimento

¹⁶ Al 31.12.2010, l'organico di Terminal Italia srl ammonta a 207 unità.

¹⁷ Le rimanenti quote sono distribuite tra le Province Autonome di Trento e di Bolzano in base al 6,22% ciascuna e per il restante 2,58% alla Provincia di Verona.

e messa in liquidazione della suddetta, designando un apposito Collegio dei Liquidatori. Nel frattempo, RFI spa aveva ratificato un atto di vendita di un ramo d'azienda di Nord Est Terminal spa,¹⁸ ricavandone un corrispettivo di 0,551 mln di euro.

Tra le decisioni assunte dai Liquidatori, quella di procedere ad una distribuzione parziale delle riserve tra i soci, in ragione delle quote possedute¹⁹.

Quella spettante ad RFI spa, pari a 0,639 mln di euro, è stata decurtata, in sede di liquidazione, del menzionato importo (0,551 mln di euro), rivendicato dalla liquidanda Nord Est Terminal spa quale credito per l'alienazione del citato ramo d'azienda. Nel frattempo, parte delle attività di gestione dei terminali merci intermodali è stata trasferita, già dalla seconda parte del 2009, all'altra controllata di RFI spa, Terminal Italia srl.

Nel novembre 2010 RFI spa ha perfezionato la cessione, alla controllante FS spa, della partecipazione detenuta in **Tiburtina Sviluppo Immobiliare spa** (successivamente denominata **FS Trasporti su Gomma srl**) per un corrispettivo di 0,0445 mln di euro.

Il 2010 ha visto anche la costituzione, sotto il controllo di RFI spa, della società **Bluferries srl**; la stessa è stata dotata di un capitale sociale di 100 mila euro ed ha per oggetto sociale il trasporto marittimo e costiero di persone e merci. L'operazione si è resa necessaria per non contravvenire alle prescrizioni, in materia *antitrust*, di cui all'art 8-comma 2 bis della legge 287/90; la norma prevede, infatti, che le aziende in regime di monopolio, che intendano svolgere attività differenti da quelle espressamente contemplate dal proprio oggetto sociale, devono operare mediante società separate.

Con riferimento ad altre partecipazioni in società collegate ed a controllo congiunto, si menziona **Quadrante Europa Terminal Gate spa**, partecipata pariteticamente da RFI spa e dal Consorzio ZAI (Interporto Quadrante Europa); la controllata possiede il *Terminal Gate* di Verona, operativo dal 2010 ed affidato in gestione a Terminal Italia srl.

Nel febbraio 2010, Quadrante Europa Terminal Gate spa ha beneficiato di un aumento di capitale congiunto dei due soci, per un importo globale di 15,4 mln di euro, necessario a rafforzare le capacità finanziarie per consolidare ed innovare il suddetto complesso industriale.

¹⁸ Il ramo d'azienda è collegato al "complesso industriale sito nel comune di Padova, avente ad oggetto l'attività di realizzazione, gestione ed esercizio di terminali e di centri attrezzati per i trasporti intermodali terrestri, fluviali, marittimi ed aerei".

¹⁹ Il pacchetto azionario di Nord Est Terminal spa era suddiviso come segue: 51% RFI spa, 19% Interporto di Padova, 15% Interporto di Bologna, 15% Consorzio ZAI (Interporto Quadrante Europa)

Nel settore del trasporto veloce dei passeggeri, il **Consorzio Metromare dello Stretto**, partecipato per il 40% da RFI spa e per il 60% da Ustica Lines spa, è risultato aggiudicatario di una gara indetta nel 2008 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In base al contratto triennale, il Consorzio deve assicurare i collegamenti tra Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni e tra l'aeroporto di Reggio Calabria ed il porto di Messina; lo stesso è stato, tra l'altro, destinatario di un contributo da parte del suddetto Dicastero pari € 4.998.000²⁰, integrativo dei ricavi realizzati dalla vendita dei biglietti ai viaggiatori.

²⁰ Il contributo si riferisce al periodo 28 giugno – 31 dicembre 2010 e la quota di € 2.499.000 relativa al trimestre ottobre/dicembre 2010 è stata liquidata nel corso del 2011.