

“Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato” e dalla Legge di Bilancio n. 192 ad essa collegata.

Si rilevano, inoltre, maggiori guadagni da *Pedaggio* per € 59,9 mln (+6,6%), realizzati a fronte del lieve aumento dello 0,4% dei volumi totali di traffico per effetto dell'utilizzo da parte delle Imprese Ferroviarie di tracce orarie con più alto valore economico, e la diminuzione del 19,9% dei proventi rivenienti dai *Servizi di traghettamento*, finalizzati ad assicurare il collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole maggiori, conseguente alla contrazione della domanda di mobilità in particolare verso la Sardegna.

I *Ricavi per Servizi accessori alla circolazione* evidenziano la complessiva contrazione dell’8,7% attribuibile, principalmente, alla diminuzione del 15,8% dei guadagni rivenienti dai servizi di manovra.

Gli *Altri proventi*, rappresentano complessivamente il 18,4% dei ricavi di RFI spa. In tale ambito si nota la crescita dei *Ricavi da Gestione Immobiliare* (+5,8%) e la diminuzione del 28,9% della voce *Proventi diversi*. Quest’ultima posta evidenzia, tra l’altro, minori *Contributi* relativi ad anni precedenti – concernenti la quota C comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007 – inferiori di € 60,8 mln sul precedente esercizio, e *Lavori per conto terzi*, minori per complessivi € 32,6 mln sul 2009, a seguito, principalmente, dei minori ricavi verso la Società TAV per effetto della già citata operazione di scissione e fusione.

#### *Costi*

Al 31 dicembre 2010 i *Costi* di RFI spa, dettagliatamente illustrati nella tabella 4.21, ammontano complessivamente a € 2.344,8 mln in diminuzione del 2,2% rispetto al saldo registrato al termine del 2009.

Tabella 4.21

## COSTI OPERATIVI

(in €/000)

	2009	2010	Δ 10/09	Δ% 10/09
<b>Costi operativi</b>				
Costo del personale	1.630.264	1.567.884	(62.380)	-3,8%
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	385.003	410.485	25.482	6,6%
Costi per servizi	666.915	646.054	(20.861)	-3,1%
Costi per godimento beni di terzi	43.452	41.999	(1.453)	-3,3%
Altri costi operativi	59.270	93.939	34.669	58,5%
Costi per lavori interni capitalizzati	(388.404)	(415.513)	(27.109)	+7,0%
<b>Totale</b>	<b>2.396.500</b>	<b>2.344.848</b>	<b>(51.652)</b>	<b>-2,2%</b>

L'analisi dei *Costi operativi* evidenzia in primo luogo la diminuzione del Costo del personale nella misura di € 62,4 mln (-3,8%) sul 2009. Tale contrazione è riferibile al proseguimento dell'opera di contenimento degli organici a seguito dell'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro. L'incremento del 6,6% dei *Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci* in diretta conseguenza dell'aumento dei prezzi delle materie prime, in particolare del rame e del ferro. Tra i *Costi per servizi*, complessivamente decrementati di € 20,8 mln (3,1%) rispetto al 2009 per effetto dei minori costi nei confronti di TAV, si rilevano *Costi per consulenze* pari a € 434 mln, non presenti nel precedente esercizio. Infine, la voce *Costi per lavori interni capitalizzati* presenta un saldo di € 415,5 mln, incrementato di € 27,1 mln (+7,0%) a seguito sia dell'aumento dei costi interni, conseguenti all'operazione di fusione per incorporazione di TAV, sia dei costi per i materiali utilizzati per gli investimenti.

*Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti*

Gli *Ammortamenti* presentano un rialzo del 82,6% sul 2009 per l'aumento dei costi di ammortamento (€ 36,3 mln) derivante dal più intenso utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, in particolare di quella dedicata ai servizi AC/AV, e all'avvio all'esercizio commerciale di nuove tratte. Aumentano inoltre sia le *Svalutazioni*, per gli accantonamento pari a € 5,4 mln effettuato dalla Società nel corso dell'anno al fine di adeguare il valore nominale dei crediti al loro *fair value*, che gli *Accantonamenti al fondo per rischi e oneri*, per i maggiori accantonamenti effettuati, imputabili, principalmente, a contenziosi verso il personale e a terzi.

*Gestione finanziaria*

Come già anticipato la *Gestione finanziaria* presenta un saldo negativo di € 37,7 mln, in peggioramento di € 9,3 mln sul 2009. Nell'aggregato si rileva il decremento dei *Proventi finanziari*, passati da € 25,5 mln del 2009 a € 19,6 mln nel 2010, attribuibile alla riduzione degli interessi attivi sui crediti IVA e sul conto corrente intersocietario, e l'aumento degli *Oneri finanziari*, che passano da € 53,9 mln del 2009 a € 57,4 mln nel 2010 riferibile, principalmente, alla crescita degli interessi passivi su debiti finanziari verso la Controllante e su mutui accesi verso le banche.

*Trend 2011*

Anticipando taluni dati relativi al **2011**, al fine di dare atto di un andamento tendenziale più aggiornato, si osserva che, di contro all'incremento dell'utile (passato a 98,1 milioni di Euro), il *Margine operativo lordo (EBITDA)* è inferiore di 51 milioni di euro rispetto a quello del 2010 (-17 per cento), ascrivibile per il 79 per cento ad una riduzione dei ricavi e per il 21 per cento ad un incremento dei costi operativi. La riduzione dei ricavi (-40 milioni di euro) è l'effetto netto tra l'incremento dei ricavi per vendite e prestazioni pari a 10,5 milioni di euro (in condizioni di parità di risorse da Stato e con un maggiore introito da pedaggio segnatamente AV), e la riduzione degli altri proventi per 50,5 milioni di euro.

Il *Risultato operativo (EBIT)* è sceso a € 112,8 mln, con un calo di € 22,2 mln rispetto al 2010.

La *Gestione finanziaria* 2011 ha chiuso in positivo per € 2,3 mln, con notevole aumento dei proventi finanziari e lieve incremento degli oneri.

Anche il *Risultato ante imposte*, pari per il 2011 a 115,1 milioni di Euro, è in miglioramento rispetto al 2010 (97,3 milioni).

**5 Il contenzioso**

Ammontano a € 47,1 mln gli accantonamenti al Fondo per contenzioso nei confronti del personale ed a € 59,3 mln gli utilizzi del medesimo verificatisi nella gestione 2010 in relazione a pagamenti disposti dai giudici del lavoro a seguito di rivendicazioni economiche, di carriera e di risarcimento danni per aver contratto malattie professionali.

Inoltre, la conclusione favorevole della vertenza relativa al contenzioso INPS/Cooperativa Garibaldi, ha consentito il rilascio di € 28,7 mln accantonati in eccedenza, che sono passati a conto economico.

Di seguito si riportano i principali aggiornamenti dei contenziosi arbitrali, già illustrati nelle relazioni per i precedenti esercizi.

Relativamente ai procedimenti interessanti le tratte Milano/Bologna, Bologna/Firenze e Roma/Napoli non sono evidenziati dalla Società significativi sviluppi intervenuti nel 2010 ed RFI è tuttora in attesa dell'emissione dei lodi definitivi. Circa la tratta Novara/Milano avente ad oggetto il riconoscimento di maggiori oneri nonché maggiori tempi di esecuzione e per la quale sono stati attivati due diversi arbitrati, RFI attende, per il primo, analogamente a quanto sopra, il lodo definitivo, fissato per fine 2011, mentre per il secondo arbitrato ha subito la condanna al pagamento, nei confronti di General Contractor FIAT, di circa € 5,8 mln, oltre gli interessi legali dalla data di inizio fino al soddisfo. Gli eventi più significativi intervenuti nel 2010 hanno riguardato:

- ✓ l'emissione del lodo emesso a carico di TAV, che obbliga la stessa al pagamento di circa € 45,3 mln a favore del Consorzio CEPAV DUE. La definizione di tale contenzioso ha trovato soluzione tra le parti, portando all'estinzione del lodo in questione e dei suoi effetti nonché all'estinzione del procedimento arbitrale instaurato sempre dal Consorzio in data 7 febbraio 2007, a valle di articolate trattative che sono state portate a compimento nell'alveo del già citato disposto normativo introdotto con la legge 191 del 23 dicembre 2009;
- ✓ la deliberazione n. 1 del 13 gennaio 2010, con la quale il Consiglio dell'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici, facendo seguito a precedenti deliberazioni aventi ad oggetto le tratte Roma/Napoli e Bologna/Firenze, ha rilevato la sussistenza di analoghe criticità anche per le tratte Milano/Bologna e Torino/Milano ed ha invitato RFI e TAV a tener conto dell'impegno assunto dal Governo italiano in ordine all'affidamento a terzi

con procedure concorsuali di una quota del 60% delle opere civili ed armamento. La Società, d'intesa con le altre Società del Gruppo, ha corrisposto le proprie controdeduzioni all'Autorità di Vigilanza. Non si segnalano, al momento, significativi sviluppi della materia;

- ✓ l'avvio, da parte di AGCM, di un procedimento nei confronti di FS ed RFI per presunta infrazione dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE). FS, per il tramite di RFI, avrebbe abusato della sua posizione dominante, adottando condotte ingiustificatamente dilatorie nell'ambito della procedura di assegnazione delle tracce al nuovo entrante Arenaways a beneficio di Trenitalia. L'AGCM, in data 25 luglio 2012, all'esito del procedimento istruttorio, ha emanato il provvedimento n. 23770, pubblicato sul Bollettino dell'Autorità n. 30/2012 il 13 agosto 2012 e notificato a RFI in data 9 agosto 2012. Con tale provvedimento, l'Autorità ha ritenuto RFI responsabile "per aver ritardato ingiustificatamente l'assegnazione delle tracce richieste da Arenaways". L'Autorità ha irrogato a RFI, e in solido a FS, una sanzione amministrativa pecuniaria complessiva pari a € 100.000. Non risulta ancora se RFI abbia deliberato o meno di impugnare dinanzi al TAR del Lazio il provvedimento adottato dall'Autorità (il termine scade il 14 novembre 2012).

Per le questioni di carattere regolatorio la Sezione ha riferito diffusamente con la citata relazione sulla gestione finanziaria degli esercizi 2009-2010 di Ferrovie dello Stato SpA<sup>24</sup> ed alla medesima si fa rinvio per quanto qui non esposto.

Merita segnalazione la questione insorta tra RFI ed il nuovo operatore ferroviario NTV, in ordine ai ritardi relativi all'avvio del servizio commerciale di quest'ultimo, e che è sfociata nel 2011 nella presentazione di un ricorso (in data 6 dicembre) da parte di NTV all'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari (URSF) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti<sup>25</sup>, per una assunta, almeno parziale, responsabilità del Gestore della Rete.

Pur facendo riserva di riferire eventualmente, con maggior dettaglio, sulla tematica nella relazione per l'esercizio 2011, si ritiene utile segnalare che l'URSF si è pronunciato con decisione n. 39/4 del 17 gennaio 2012; in questa,

<sup>24</sup> Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per gli esercizi 2009 e 2010, con determinazione n. 9 del 2012, paragrafo 4.1.

<sup>25</sup> Ruolo e compiti dell'Ufficio sono definiti dall'articolo 37 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, di "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria".

nell'interpretare talune specifiche clausole dell'Accordo Quadro<sup>26</sup> originario sottoscritto in data 17 gennaio 2008, successivamente modificato ed integrato con atti del 18 febbraio 2010, e nel dettare modifiche all'Accordo Quadro del 7 ottobre 2011, l'Ufficio ha riconosciuto la sostanziale mancanza di responsabilità di RFI nei ritardi del processo omologativo, come, peraltro, la buona fede dell'IF NTV nell'originaria previsione di avvio del servizio commerciale oltretutto la circostanza che eventi non direttamente controllabili dall'IF stessa hanno provocato un ulteriore slittamento (con la conseguenza di ritenere non sussistenti condizioni sufficienti per penalizzare NTV nell'avvio del servizio commerciale).

Nel prospetto che segue si riportano gli altri contenziosi amministrativi pendenti su questioni di carattere regolatorio.

---

<sup>26</sup> Lo strumento dell'Accordo Quadro è definito dall'art. 3, lettera f, del d. lgs. n. 188 del 2003 ed è disciplinato dal capitolo 2, paragrafo 2.3.1 del PIR.

## PROSPETTO RIEPILOGATIVO CONTENZIOSI RFI PENDENTI SU QUESTIONI DI CARATTERE REGOLATORIO - AGGIORNAMENTO AL SETTEMBRE 2012

AUTORITA'	RICORENTI	RESISTENTI	STATO	OGGETTO - RICHIESTE ISTRUTTORIE
1 Ricorso TAR LAZIO r.g. n. 1646/2011	RFI	AGCM e nei confronti di Arenaways, Codacons e URSF	Altroconsumo,	<p>Con sentenza n.865 pubblicata il 26.01.2012 (non notificata) il ricorso è stato respinto nel merito, con condanna di RH alle spese di giudizio per complessive € 5.000. In estrema sintesi, il TAR - ritenuto nel complesso ammissibile il ricorso proposto da RFI - ha però disatteso nel merito sia le censure inerenti il difetto di competenza in materia dell'Autorità Antitrust che le doglianze sollevate in merito alle modalità di esercizio del potere di avvio del procedimento istruttorio e dell'atto autorizzativo dell'ispezione (carenza di motivazione/omessa analisi in merito alla proporzionalità dell'accertamento) avendo il Collegio ritenuto che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• URSF ed AGCM sono entrambe Autorità dotate di competenze complementari nel settore del trasporto ferroviario;</li> <li>• le censure attinenti le modalità con cui l'AGCM ha esercitato il potere sono inammissibili allo stato, potendo configurare motivi di impugnativa avverso l'eventuale provvedimento afflitivo finale;</li> <li>• l'esercizio del potere ispettivo dell'Antitrust è facoltà attribuita dalla legge, non soggetta ad alcun onere motivazionale ed attinente alla sfera del merito amministrativo insindacabile giurisdizionalmente.</li> </ul> <p>Non è stato proposto appello al Consiglio di Stato.</p> <p>Nell'ambito del ricorso è stata avanzata domanda incidentale di ostensione della versione integrale della relazione depositata da Trenitalia nel procedimento URSF. Con ordinanza del 12 aprile 2011 n. 3209/11 il TAR ha respinto la domanda. Arenaways ha quindi proposto appello cautelare al Consiglio di Stato avverso detta ordinanza (RFI non si è costituita); il Consiglio di Stato ha respinto l'appello con provvedimento n. 5006 del 05.09.2011.</p> <p>Nelle more, costituitosi il Fallimento Arenaways, è stato presentato da questo ricorso per Motivi Aggiuntivi avverso il provvedimento confermativo dell'URSF 27.10.2011 in sede di riesame della decisione n.589 del 9/11/2010.</p> <p>L'udienza di merito, più volte rinvata, è stata discussa il 10.05.2012 e si è in attesa della decisione.</p>
2 Ricorso TAR LAZIO r.g. n. 578/2011.	ARENAWAYS	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, URFS e nei confronti di RFI, TI, regioni Piemonte e Lombardia		<p><b>Oggetto del ricorso.</b> Annullamento, previa concessione di misure cautelari, del provvedimento URSF prot. 589/2010 di conclusione dell'esame avviato ai sensi dell'art. 59, co. 2, l. 99/2009 che ha escluso la possibilità per ARENAWAYS di effettuare fermate intermedie sulle tracce ferroviarie richieste sulla direttrice Milano-Torino; nonché per la condanna dell'URSF al risarcimento danni in misura non inferiore a € 480.000.</p> <p>In via pregiudiziale è stata altresì richiesta rimessione alla Corte di Giustizia Europea per contrasto tra l'art. 59 l. 99/2009 e gli artt. 102 e 106 del Trattato Funzionamento Unione Europea.</p>
3 Ricorso TAR LAZIO Sez. III ter r. g. n. 11579/2011 .	Le Nord	URFS e nei confronti di RFI (non costituita), Regione Veneto, Prov. Bolzano, Regione Lombardia, FS, Trenitalia, Regione Emilia Romagna e Prov. Trento.		<p><b>Oggetto del ricorso.</b> Annullamento, previa sospensiva provvedimenti URSP n.659 del 6 dicembre 2010 e n. 203/1 del 6 maggio 2010 che hanno stabilito limitazioni al servizio di trasporto internazionale sulla Linea del Brennero gestita da Le Nord in associazione internazionale di imprese ferroviarie con DB e OeBB.</p>

AUTORITA'	RICORRENTI	RESISTENTI	STATO	OGGETTO - RICHIESTE ISTRUTTORIE
4 Ricorso TAR LAZIO Sez. III ter r. g. n. 1159/2010.	DB Ferverkehr A.G.	Ministero delle Infrastrutture e dei RFI non si è costituita. Con sentenza n. 7783 del 6.10.2011, il Trasporti (non costituita) e nei TAR ha dato atto della rinuncia al ricorso dichiarando confronti di Trenitalia e Le Nord. l'estinzione a spese compensate.		<b>Oggetto del ricorso.</b> La Società DB ricorre contro i provvedimenti 6 (prot. 659) e 10 (prot. 671) dicembre 2010 e decreto prot. 203/I/URSF con cui il MIT - URSF ha imposto limitazioni al servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesti da Le Nord (per conto di una associazione internazionale di imprese ferroviarie di cui DB fa parte) sulla linea del Brennero, per compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico di Trenitalia.
5 Ricorso straordinario al Presidente della Repubblica DPCM 7 luglio 2009	Rail Traction Company SpA, Nord Cargo srl, DB Schenker Rail Italia srl, Sbb Cargo Italia srl, Inrail SpA, Sncf Fret Italia srl, Linea SpA, Veolia Cargo Italia srl, Cfi Compagnia Ferroviaria Italiana SpA, Crossrail Italia srl, Interporto Servizi Cargo SpA, Ferrcargo.	Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, FS SpA, RFI SpA e Trenitalia SpA.	Il Ricorso è stato dichiarato inammissibile con decreto del Presidente della Repubblica del 14/6/2011 in quanto "le imprese ferroviarie non hanno impugnato gli atti amministrativi all'adozione della direttiva".	<b>Oggetto del ricorso.</b> Annullamento previa sospensiva della Direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri, di concerto Ministero Economia e Finanze, Ministero Trasporti, del 7/7/2009 concernente "utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria l'accesso ad impianti e scali merci, il loro trasferimento e destinazione d'uso, la manutenzione - nonché ogni atto applicativo.
6 Ricorso TAR LAZIO Sez. III ter r. g. (non conosciuto)	NTV Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA	Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero Economia e delle Finanze, RFI, FS e Trenitalia.		<b>Oggetto del ricorso.</b> NTV SpA ricorre avverso le determinazioni MIT 06.06.2009 prot. 32617 di approvazione PIR, della Direttiva Presidente Consiglio dei Ministri 7.07.2009 (che dispone di procedere al trasferimento impianti di manutenzione rotabili da RFI a Trenitalia) e per il risarcimento del danno da quantificarsi in corso di giudizio.
7 Ricorso al Consiglio di Stato "Sconto K2"	RFI, Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti	Rail Traction Company SpA e altre IF operanti nel settore cargo	In data 13/4/2012, il Tar Lazio con sentenze nn. 3390, 3392, 3393, 3394, ha annullato il DM 92 T annullato il DM 92T e la decisione dell'URSF n. 300 del 15/7/2007. RFI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno proposto appello, con istanza di sospensione, innanzi al Consiglio di Stato per la riforma delle summenzionate sentenze. In data 31/7/2012, è stata discussa la istanza di sospensione. Il Consiglio di Stato non ha adottato alcun provvedimento cautelare e ha rinviata al merito. La prossima udienza si terrà il 9/10/2012.	<b>Oggetto del ricorso.</b> Annullamento delle sentenze del TAR Lazio che hanno annullato il DM 92 T (che aveva confermato che l'applicabilità dello sconto K2 alla effettiva corrispondenza dei contributi statali al GI, dopo aver precisato che a partire dal 1° gennaio 2006 era venuto meno il presupposto di applicazione).
8 Ricorso al Consiglio di Stato Procedimento Antitrust A389	RFI, Autorità Garante della concorrenza e del mercato	Rail Traction Company SpA, Nord Cargo Srl, DB Schenker Rail Italia Srl, Sbb Cargo Italia Srl.	In data 5 aprile u.s. è intervenuta la sentenza n. 3128 con cui il TAR Lazio, con riferimento alla c.d. Opzione 2, ha ritenuto errata l'interpretazione ed applicazione del contenuto degli impegni da parte di RFI e dell'AGCM che, con il provvedimento impugnato, aveva escluso il riconoscimento, tra i costi rimborsabili, di quelli sostenuti per l'attrezzaggio dei locomotori noleggianti. La sentenza del TAR Lazio è stata impugnata innanzi al Consiglio di Stato, con altrettanti atti di appello, da RFI, dall'AGCM - con istanza di sospensione della sentenza impugnata - e dalle IF. Il Consiglio di Stato, in data 1/8/2012, ha pronunciato l'Ordinanza n. 3087 sul ricorso in appello presentato dall'AGCM accogliendo l'istanza cautelare e, per l'effetto, sospendendo l'esecutività della sentenza impugnata. Non risulta fissata udienza di merito	<b>Oggetto del ricorso.</b> Annullamento della sentenza del Tar Lazio n. 3128/12 che ha annullato la delibera dell'AGCM che aveva confermato la correttezza dei comportamenti di FS e RFI in sede di implementazione degli impegni dalle stesse assunti all'esito dell'istruttoria A389 condotta dall'AGCM relativamente allo Sconto K2.

Si fa, infine, riferimento alla questione degli effetti della successione di RFI, a far data dal 31 dicembre 2010, in tutti i rapporti processuali già facenti capo a TAV, a seguito della fusione per incorporazione di TAV in RFI, tematica trattata nella citata relazione di questa Sezione sulla gestione della Capogruppo per gli esercizi 2009-2010<sup>27</sup>, con preciso riferimento agli arbitrati in essere.

Richiede, indubbiamente, attenta considerazione la scelta della Società di non procedere ad alcun accantonamento - né in sede di bilancio di fusione della società incorporante, né in prosieguo - con riguardo ai numerosi arbitrati attivati dai General Contractors relativamente a talune tratte dell'AV, in conseguenza della revoca delle concessioni disposte dalla Legge 40/2007, a sua volta revocata dalla legge 133/2008.

I rilevanti importi di detti arbitrati – per un “petitum” di poco inferiore ai 6 miliardi di euro - avevano indotto l’organo di controllo interno e il Magistrato della Corte dei conti all’epoca delegato al controllo su Ferrovie dello Stato SpA ad evidenziare l’opportunità di tener conto per i profili contabili-finanziari del rischio di soccombenza.

Il Consiglio di amministrazione di RFI, in sede di approvazione del bilancio di esercizio di RFI successivo all’operazione di fusione (bilancio al 31 dicembre 2010), sulla base anche delle considerazioni dei legali all’uopo interessati, ha precisato di non ritenere ricorresse alcuna delle tre condizioni che i principi contabili internazionali (IAS 37) richiedono come necessarie per procedere ad accantonamenti di bilancio, in quanto:

- non esistevano obbligazioni nei confronti dei General Contractors;
- non risultava probabile l’impiego di risorse, poiché veniva ritenuto che mancasse la possibilità di accoglimento della domanda;
- non era possibile stimare, allo stato, l’eventuale importo da riconoscere.

In proposito saranno da verificare in prosieguo, alla luce delle risultanze degli arbitrati in corso, quali effetti si saranno determinati per il bilancio della Società e da considerare la validità o meno della surriferita scelta di non aver effettuato prudenti appostazioni contabili.

---

<sup>27</sup> Si veda relazione richiamata, punto 7.1, con relativi prospetti riepilogativi.

**6 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

**1.** Con riguardo alla tematica - più volte dalla Corte trattata nelle pregresse relazioni - della collocazione istituzionale di RFI SpA, che, totalmente partecipata da Ferrovie dello Stato SpA, fa parte del Gruppo Ferrovie dello Stato ed è nel contempo titolare della funzione di gestore della infrastruttura ferroviaria nazionale, con importanti compiti di interesse generale, va rilevata la progressiva definizione dell'assetto in materia di trasporto ferroviario, con ridimensionamento del ruolo del Gestore della rete.

È da ultimo sopravvenuta la disposizione di cui all'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici) convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214, che ha previsto quale Organismo di garanzia nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti.

Secondo la previsione normativa, l'Autorità, che dovrà operare in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione, è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione. La stessa dovrà assolvere ai compiti di regolazione del settore, anche attraverso l'emanazione di direttive per assicurare la trasparenza, la disaggregazione e la separazione contabile e gestionale delle imprese regolate, anche in modo da distinguere costi e ricavi riguardanti le attività di servizio pubblico.

A ciò va aggiunto che sono da tempo operativi l'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 (ad eccezione dell'allocazione delle tracce) e l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF), i cui ruolo e compiti sono definiti dall'articolo 37 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, di "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria".

Può così ritenersi che, pur nella pluralità di organismi con competenze in parte attigue, il sistema appare tendenzialmente idoneo a consentire l'affermazione dei principi europei in materia.

**2.** Nel prender atto dei risultati positivi che RFI presenta negli ultimi esercizi analizzati, in aderenza alle linee di indirizzo del Piano 2007-2011, non può non ribadirsi quanto già segnalato dalla Corte nella relazione sulla Capogruppo per gli

esercizi 2009-2010, e cioè che il percorso di miglioramento aziendale intrapreso è fortemente condizionato sia dal quadro della finanza pubblica (caratterizzato dalle politiche di contenimento della spesa e di risanamento del bilancio pubblico), sia da quello del mercato del trasporto merci, che ha fatto registrare negli ultimi anni sensibili contrazioni in termini di volumi di produzione di treni-km, essendo il ramo merci più sensibile all'impatto della crisi economica.

Per i segmenti regionali e merci, è programmata l'attuazione di interventi nei punti chiave della catena del valore (nodi, itinerari merci, porti, interporti, retroporti), privilegiando interventi "leggeri", a rapido ritorno, di natura organizzativa e tecnologica (eliminazione colli di bottiglia, aumento di capacità nei nodi e interventi tecnologici di velocizzazione) che rispondono alle esigenze del mercato per favorirne nel breve termine la ripresa. Queste iniziative, secondo le previsioni del nuovo Piano industriale 2011-2015, dovrebbero essere accompagnate anche da azioni di carattere commerciale per il miglioramento del livello di servizio erogato alle imprese (sportello unico merci per un'offerta integrata, velocizzazione tracce merci, ecc.).

In tale ottica, il rispetto delle condizioni previste dal Contratto di Programma – Parte servizi per il triennio 2011-2013 appare un presupposto di grande importanza, atto a garantire a RFI la certezza delle risorse, prefigurando un orizzonte di stabilità di condizioni per l'efficacia delle azioni intraprese; e ciò anche se gli investimenti necessari per lo sviluppo dell'infrastruttura non potranno non essere condizionati dal persistere della situazione di precarietà degli interventi statali, che ha già comportato, con la legge di stabilità 2011, un definanziamento di circa 1 miliardo di euro delle dotazioni finanziarie iscritte a legislazione vigente.

Una riflessione a parte merita il settore relativo alla sicurezza delle infrastrutture (quali sicurezza della circolazione, sicurezza delle gallerie, difesa della sede e vulnerabilità sismica e idrogeologica) che negli ultimi tempi è stato interessato da numerosi disposti normativi e regolamentari via a via succedutesi che hanno posto a carico della Società, in quanto Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, obblighi la cui ottemperanza è possibile solo attraverso piani di adeguamento di consistenti dimensioni finanziarie.

Elementi di criticità potrebbero emergere dai possibili effetti derivanti dalla revisione in corso della normativa speciale per l'ambito ferroviario da parte dei Ministeri delle Infrastrutture e Trasporti e del Ministero del Lavoro e Politiche Sociali in materia di sicurezza del lavoro (decreto legislativo 81/2008), per i nuovi requisiti tecnico-organizzativi che potrebbero emergere sulle infrastrutture.

È evidente che la pianificazione dei relativi adeguamenti, disposti nell'arco di tempo che le diverse norme consentono, dovrà essere coniugata con la reale disponibilità delle relative risorse.

**3.** Della difficoltà di conciliazione delle differenti esigenze è emblematica la vicenda del contratto di programma, dei suoi aggiornamenti e delle sue reiterate modifiche in corso d'opera. Per il periodo in esame può ricordarsi che il 23 dicembre 2010 è stato sottoscritto, tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011 e si è così concluso il complesso *iter* procedurale, con un ritardo di circa due anni rispetto alla sua naturale scadenza, a causa di una serie di aspetti rilevanti in materia di programmazione delle opere e delle connesse modalità di finanziamento. Immediatamente dopo però, nel corso dei primi mesi del 2011, successivi all'approvazione del Bilancio 2010, la Società, nella necessità di ricercare adeguata copertura finanziaria ad interventi improcrastinabili connessi alla manutenzione straordinaria ed all'adeguamento di obblighi di legge, oltre che a quelli richiesti dal MIT per il Piano della sicurezza, ha avviato una lunga interlocuzione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si è così pervenuti ad un primo schema di aggiornamento 2010/2011, siglato dalle parti, RFI e MIT, in data 5 dicembre 2011 ed esaminato dal CIPE nella seduta del 6 dicembre 2011. In esito all'esame del CIPE è stato avviato un rapido confronto tra i Ministeri competenti e le Regioni Campania, Calabria, Puglia, Sicilia, e Sardegna sulla percorribilità di un definanziamento, anche in coerenza con il Piano Nazionale per il Sud che è stato recepito nella Delibera CIPE n°62/2011, e sulla possibilità di integrare questi ultimi stanziamenti con risorse derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento dei programmi dei fondi strutturali 2007/2013, previsto nella legge di stabilità 183/2011, all'art. 23.

Sulla base degli esiti di tali incontri la Società ha predisposto una nuova versione dello schema contrattuale che è stata siglata da RFI e MIT il 12 gennaio 2012 e sottoposta successivamente al CIPE.

**4.** Su tutta la linea AV/AC Torino-Milano-Napoli è stato possibile attivare l'esercizio commerciale, pur in attesa che vengano completati i lavori all'interno dei Nodi (in particolar modo di quelli di Bologna e Firenze) che dovrebbero consentire un incremento della qualità del servizio che dovrebbe essere attuato in termini di velocità, di frequenza, di puntualità.

L'avanzamento dei lavori per il medesimo Asse Torino-Milano-Napoli nell'esercizio 2010 è pari a 520 milioni di euro, con una minore produzione di 578 milioni di euro (-53%) rispetto all'esercizio precedente dovuta alla sostanziale conclusione della parte preminente del progetto (88%) con la totalità delle tratte già attivate all'esercizio.

In data 7 dicembre 2010 l'Assemblea Straordinaria di RFI ha deliberato il progetto di fusione per incorporazione in RFI della TAV per sostanziale completamento della missione societaria (già approvato dal Consiglio di Amministrazione di RFI in data 15 ottobre 2010) sulla base delle situazioni patrimoniali al 30 giugno 2010.

**5.** Per l'esercizio 2010, l'onere finanziario statale, per le risorse erogate a vario titolo a RFI per il 2010, raggiunge l'importo di 2.947 milioni di Euro (di cui 1.738 milioni in conto impianti) con notevole flessione rispetto ai 5.246 milioni di Euro (di cui 4.063 milioni in conto impianti) del 2009.

Pur nell'evidente contrazione dei finanziamenti statali, risulta confermata la circostanza che il tendenziale equilibrio dei conti, richiesto per RFI dall'art. 15, comma 1, del D. Lgs. 188/2003, resta fortemente condizionato dall'intervento statale e dalla scansione dei tempi e della misura della contribuzione.

**6.** Nel corso del 2010, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 2.558 milioni di euro, con un decremento di 51 milioni di euro (circa - 1,9%) rispetto all'esercizio precedente. Circa 38 milioni di euro sono stati erogati alle società TFB ed LTF (di cui circa 21 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 979 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 126 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.579 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 302 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2010 il volume di spesa consuntivato è stato pari a circa 12 milioni di euro, con significativa riduzione rispetto al 2009 (con il 65% circa della spesa rivolto ad attività relative alle tecnologie per la sicurezza, il 21% circa alla diagnostica innovativa per il controllo dell'efficienza della rete ed il restante 14% a studi e sperimentazioni su componenti e sistemi innovativi). Per il rilevato andamento si rappresenta l'opportunità che si presti un'adeguata attenzione alle spese in materia, con particolare riguardo a quelle finalizzate alla sicurezza.

**7.** Ammonta a 30.209 unità l'organico complessivo della Società in servizio alla data del 31 dicembre 2010, in diminuzione del 4,4% (-1.386 unità) rispetto all'esercizio precedente, che evidenziava la presenza in Azienda, alla medesima data, di 31.595 dipendenti. Il dato medio annuo si attesta invece a 30.814 risorse, contro le 32.260 del 2009. Sono 842 i nuovi ingressi registrati nel corso del 2010, mentre le cessazioni dal servizio risultano pari a 2.228.

In coerenza con gli indirizzi strategici avviati negli esercizi precedenti sul tema del riordino dell'organizzazione centrale e territoriale, anche il 2010 è stato caratterizzato dagli esodi incentivati, ritenuto strumento di razionalizzazione degli organici delle Società.

L'onere sostenuto nel 2010 per il costo del lavoro è stato pari a 1.567,9 milioni di euro, in diminuzione del 3,8% (€ 62,4 mln) rispetto al 2009. Esso rappresenta, da solo, circa il 67% dei costi operativi della Società ed assorbe il 60% dei ricavi aziendali. È da notare che l'azione di contenimento degli organici, realizzata con la politica gestionale di incentivazione agli esodi, ha comportato una diminuzione della consistenza media del personale. Il costo medio unitario *pro/capite* annuo si è incrementato dello 0,7%.

Ammontano a € 47,1 mln gli accantonamenti al Fondo per contenzioso nei confronti del personale ed a € 59,3 mln gli utilizzi del medesimo verificatisi nella gestione 2010 in relazione a pagamenti disposti dai giudici del lavoro a seguito di rivendicazioni economiche, di carriera e di risarcimento danni per aver contratto malattie professionali.

**8.** Sul piano più propriamente gestionale si osserva che RFI ha chiuso il bilancio 2010 con un utile di € 91,6 mln, fortemente incrementato rispetto al precedente esercizio 2009 che registrava un risultato positivo di € 8,9 mln.

Dato consuntivo di interesse è rappresentato dall'aumento del Margine operativo lordo (EBITDA) che si stabilizza a € 267,9 mln, superiore di € 109,5 mln (+68,8%) rispetto al precedente esercizio. Tale incremento è la risultante della crescita del 2,3% dei ricavi e della diminuzione del 2,2% dei Costi operativi.

Il Risultato operativo (EBIT) si è attestato a € 135,1 mln, superiore di € 70,4 mln rispetto al 2009 (€ 64,6 mln), dopo avere coperto costi per Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti per complessivi € 132,8 mln, in rialzo del 41,1% sul 2009.

La Gestione finanziaria ha chiuso in negativo di € 37,7 mln, evidenziando un peggioramento del 32,8% sull'anno di comparazione (€ 28,4 mln), in ragione tanto dell'aumento degli oneri finanziari quanto della riduzione dei proventi.

Il Risultato ante imposte si è attestato a € 97,3 mln, più che raddoppiato rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente.

Anticipando taluni dati relativi al **2011**, al fine di dare atto di un andamento tendenziale più aggiornato, si osserva che, di contro all'incremento dell'utile (passato a 98,1 milioni di Euro), il *Margine operativo lordo (EBITDA)* è inferiore di 51 milioni di euro rispetto a quello del 2010 (-17 per cento), ascrivibile per il 79 per cento ad una riduzione dei ricavi e per il 21 per cento ad un incremento dei costi operativi. La riduzione dei ricavi (-40 milioni di euro) è l'effetto netto tra l'incremento dei ricavi per vendite e prestazioni pari a 10,5 milioni di euro (in condizioni di parità di risorse da Stato e con un maggiore introito da pedaggio segnatamente AV), e la riduzione degli altri proventi per 50,5 milioni di euro.

Il *Risultato operativo (EBIT)* è sceso a € 112,8 mln, con un calo di € 22,2 mln rispetto al 2010.

La *Gestione finanziaria* 2011 ha chiuso in positivo per € 2,3 mln, con notevole aumento dei proventi finanziari e lieve incremento degli oneri.

Anche il *Risultato ante imposte*, pari per il 2011 a 115,1 milioni di Euro, è in miglioramento rispetto al 2010 (97,3 milioni).

Al 31 dicembre 2009 il Patrimonio netto, per effetto delle variazioni di Capitale sociale, delle riclassifiche e rettifiche nonché del Risultato del periodo, registra un incremento di € 0,259 mln ed è pari ad € 33.085,3 Al termine dell'esercizio 2010, il patrimonio netto risulta di 33.373,8 milioni, il *Capitale investito netto* di € 36.719,9 mln aumentato di € 2.643,1 mln sul precedente esercizio (€ 34.076,8 mln) per l'effetto combinato dell'incremento del Capitale circolante e del Capitale immobilizzato netto e della diminuzione del TFR e Altri fondi. Il *Capitale investito netto* è coperto per il 91,3% dai Mezzi propri e per la restante quota dell'8,7% dall'Indebitamento finanziario netto.

**9.** Richiede, indubbiamente, attenta considerazione la scelta della Società di non procedere ad alcun accantonamento, con riguardo ai numerosi arbitrati attivati dai General Contractors relativamente a talune tratte dell'AV, in conseguenza della revoca delle concessioni disposte dalla Legge 40/2007, a sua volta revocata dalla Legge 133/2008.

In proposito saranno da verificare in prosieguo, alla luce delle risultanze degli arbitrati in corso, quali effetti si saranno determinati per il bilancio della Società e da valutare la validità o meno della mancata effettuazione di prudenti appostazioni contabili.

*Aut. da Green*

**PAGINA BIANCA**