

RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) Spa

BILANCIO D'ESERCIZIO 2010

PAGINA BIANCA

BILANCIO CONSUNTIVO

PAGINA BIANCA

BILANCIO
2010**RFI – RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA**

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

Sede sociale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma

Telefono: 06/44101

Capitale sociale: 32.088.184.379,00 euro interamente versati

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Rea n. 758300

Codice Fiscale: 01585570581

Partita Iva: 01008081000

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.

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE**Consiglio di Amministrazione:**

Presidente	Dario Lo Bosco*
Amministratore Delegato	Michele Mario Elia
Consiglieri	Vanda Ternau **
	Barbara Morgante
	Luigi Lenci ***

* dal 31.08.2010 sostituisce Luigi Lenci

** dal 31.08.2010 sostituisce Vittorio De Silvio

*** dal 31.08.2010 sostituisce Dario Lo Bosco

Collegio Sindacale:

Presidente	Paolo Marcarelli
Sindaci effettivi	Serafino Gatti
	Carmine Summa
Sindaci supplenti	Giovanni Logoteto
	Guglielmo Marengo

Società di Revisione:

PRICEWATERHOUSECOOPERS S.p.A.

PAGINA BIANCA

INDICE**Lettera del Presidente****Relazione sulla gestione**

Principali risultati raggiunti nel 2010

I rapporti con lo Stato

Rapporto con i clienti

Principali eventi dell'anno

Risorse umane

Politica ambientale

Quadro macroeconomico

Andamento economico e situazione patrimoniale- finanziaria

Gestione finanziaria

Investimenti

Attività di ricerca e sviluppo

Rapporti con parti correlate

Andamento economico delle società controllate.

Azioni proprie

Altre informazioni

Fattori di rischio

Fatti di rilievo avvenuti dopo chiusura dell'esercizio

Evoluzione prevedibile della gestione

Proposta di destinazione del risultato d'esercizio.

Prospetti contabili

Prospetto della situazione patrimoniale/ finanziaria

Conto Economico

Prospetto di Conto Economico Complessivo

Prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto

Rendiconto finanziario

Note esplicative al bilancio

Società

Criteri di redazione del bilancio civilistico

Principi contabili applicati

Gestione dei rischi finanziari

Note sullo Stato Patrimoniale

Note sul Conto Economico

Passività potenziali

Compensi Amministratori e sindaci

Compenso alla Società di Revisione

Informativa sull'attività di Direzione e Coordinamento

Parti Correlate

Garanzie

Impegni di terzi

Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Effetti della transizione ai Principi Contabili Internazionali (IFRS)

ALLEGATO 1 – Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto

ALLEGATO 2 – Relazione del Collegio Sindacale

ALLEGATO 3 – Relazione della Società di Revisione

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signor Azionista,

nell'anno 2010 la Società Rete ferroviaria Italiana S.p.A. ha operato in un contesto europeo contrassegnato dai timidi segnali di ripresa dei principali indicatori economici registrati a partire dalla seconda metà del 2009 e proseguiti nel corso dell'anno con un ritmo di crescita diverso per aree geografiche e per ciascun Paese, ma, in generale, lento e con prospettive di lungo termine abbastanza incerte; ciò, ha inevitabilmente generato riflessi anche sul mercato ferroviario che ha registrato, fra l'altro, sensibili contrazioni in termini di volumi, soprattutto nel settore delle merci, più sensibile alla crisi economica.

Inoltre, il quadro di finanza pubblica è stato caratterizzato da forti politiche di contenimento della spesa, con riflessi, per ciò che attiene a quanto di interesse della Società, sui provvedimenti normativi succedutisi nel corso dell'anno, a partire dalla Legge Finanziaria 2010 (n. 191/2009) e dalla Legge di Bilancio ad essa collegata (n. 192/2009), per proseguire, poi, con il Decreto Legge n. 78 *“Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica”*, (convertito con la Legge n. 122 del 30 luglio 2010) che ha disposto, a partire dall'anno 2011, la riduzione lineare del 10 per cento delle dotazioni finanziarie, iscritte *a legislazione vigente* nell'ambito delle spese rimodulabili di cui all'articolo 21, comma 5, lettera b), della Legge n. 196 del 2009 (Legge di riforma della contabilità), delle missioni di spesa di ciascun Ministero.

Le prime due leggi non hanno destinato risorse aggiuntive per nuovi investimenti in infrastrutture ferroviarie, mentre la terza ha addirittura comportato una riduzione di quelle esistenti pari a circa 922 milioni di euro nel triennio 2011 - 2013 ed a ulteriori 224 milioni di euro per gli anni 2014 e seguenti.

E così, ad oggi, non si può, purtroppo, non rilevare la carenza delle risorse finanziarie per le attività necessarie ed improcrastinabili della Società, segnatamente quelle per la manutenzione straordinaria e per il piano della sicurezza dell'infrastruttura nazionale per il biennio 2010-2011, non presenti nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma.

L'urgenza di tali fabbisogni, ripetutamente segnalata nel corso dell'anno dalla Società ai Ministeri competenti, si misura in un ammontare complessivo pari a 1.966 milioni di euro per la copertura delle seguenti attività:

- ✓ 860 milioni di euro per interventi di manutenzione straordinaria non avviati nel 2010 in mancanza di copertura finanziaria;

- ✓ 46 milioni di euro per interventi del Piano della Sicurezza non avviati nel 2010 in mancanza di copertura finanziaria;
- ✓ 860 milioni di euro per nuovi interventi di manutenzione straordinaria, da avviare nel 2011;
- ✓ 200 milioni di euro per interventi di prosecuzione del Piano della sicurezza da avviare nel 2011.

Ove dovesse, per assurdo, perdurare tale situazione, come già rappresentato ai Ministeri competenti, la Società potrebbe essere anche costretta, per non mettere a rischio la sicurezza dell'esercizio ferroviario (sempre e doverosamente, comunque, assicurata da RFI in modo puntuale ed efficace), a ridurre il *livello prestazionale* delle linee e quindi il livello di servizio erogato alle imprese ferroviarie.

La scarsità di risorse finanziarie è un tema di grande rilievo sia in termini attuali che prospettici. Infatti, disposti normativi e regolamentari via a via succedutesi nel tempo relativi a diversi profili connessi alla sicurezza dell'infrastruttura (quali sicurezza della circolazione, sicurezza delle gallerie, difesa della sede e vulnerabilità sismica e idrogeologica dell'infrastruttura) hanno posto a carico della Società, in quanto Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, obblighi la cui ottemperanza è possibile solo a valle di *piani di adeguamento* che necessitano di certe e consistenti risorse finanziarie pluriennali.

Si pensi, ad esempio, al *piano della sicurezza della circolazione ferroviaria* (predisposto dalla Società in attuazione delle linee di azione previste dall'Atto d'indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del luglio 2009 e della conseguente Direttiva 1/2010 dell'ANSF), consistente in un programma integrato di interventi di adeguamento e attrezzaggio dell'infrastruttura finalizzato ad aumentare i livelli di sicurezza sulla rete, del valore complessivo di 755 milioni di euro. Allo stato sono in corso di realizzazione tutti gli interventi, scelti in termini di priorità, che trovano copertura nei finanziamenti già disponibili nel vigente Contratto di Programma – aggiornamento 2009 e che rappresentano, però, solo il 22% del fabbisogno necessario alla realizzazione completa dell'importante piano *de quo*.

Analogamente, sotto il profilo degli adempimenti posti dal D.M. 28/10/2005 in tema di sicurezza delle gallerie ferroviarie, la Società ha completato e inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il programma generale di massima per la realizzazione dei lavori di adeguamento ai "requisiti minimi" di tutte le 650 gallerie esistenti nella rete, di lunghezza superiore a 500 metri (per un'estesa complessiva di ~1.180 km), da completare entro il 2021 per le gallerie esistenti ed entro il 2016 per quelle in costruzione all'atto dell'entrata in

vigore del D.M.; tale programma comporta una spesa complessiva di oltre 6,1 miliardi di Euro, di cui solamente una parte minima risulta oggi disponibile.

Ancora, nell'ambito del Piano di eliminazione delle criticità dovute all'approvazione dei "Piani di Bacino" (Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 27/2/2007), le attività di mappatura delle tratte della rete ferroviaria comprese in zone definite a rischio idrogeologico elevato e molto elevato dai Piani Stralcio di Assetto Idrogeologico emanati dalle Autorità di Bacino sono state completate e sono stati già censiti e posti sotto specifica azione di monitoraggio ben 1175 "punti singoli, con un costo complessivo degli interventi prioritari da effettuare stimato nell'ordine di 310 milioni di euro, attualmente non ancora disponibili.

Infine, in ossequio a quanto disposto dal O.P.C.M. 3274 20/03/2003 e dal D.P.C.M. 21/10/2003 in materia di vulnerabilità sismica delle infrastrutture civili esistenti è stato completato l'intero censimento, comprensivo dell'acquisizione dei relativi dati anagrafici e tecnici, di tutte le opere d'arte ricadenti sulla rete del Sistema di Grande Viabilità Ferroviaria (6.420 Km), fondamentale per mantenere i collegamenti essenziali nel Paese. Contemporaneamente è stata avviata - d'intesa con Istituti universitari particolarmente specializzati - la predisposizione della metodologia di verifica della stabilità di dette opere e dei principali fabbricati, da espletare nei prossimi anni. Il costo della fase prioritaria del programma è stimato in 86 M€, attualmente non disponibili.

E' evidente che la pianificazione di tali fabbisogni nell'arco di tempo che le diverse norme consentono per completare i relativi adeguamenti, dovrà essere coniugata con la reale possibilità da parte dello Stato di rendere disponibili le relative risorse.

Mentre sul fronte delle risorse pubbliche per attività di investimento permangono le criticità indicate, hanno invece trovato compiuta ed adeguata risoluzione, con l'emanazione della Legge n. 221 del 13 dicembre 2010 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2011 e per il triennio 2011-2013", le criticità finanziarie che a tutto il 2010 non hanno consentito la finalizzazione del Contratto di Programma, Parte Servizi. Infatti, con le norme citate sono state stanziare le risorse necessarie per il triennio 2001-2013 che potranno consentire, in breve tempo, di portare a compimento il relativo contratto tra la Società ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In tale quadro di riferimento, la Società, nell'anno, ha proseguito il proprio percorso volto sia ad ottimizzare ed a rendere più efficienti i propri processi di business che a contenere i propri costi operativi, con l'efficacia testimoniata dal risultato d'esercizio dell'anno che presenta un *utile d'esercizio pari a 91 milioni di*

euro (si rinvia, per il dettaglio tecnico al documento predisposto sotto la responsabilità e cura delle competenti Funzioni societarie, sotto il coordinamento dell'AD), conseguito anche computando tra i costi a carico del margine operativo lordo tanto quelli di ammortamento dell'infrastruttura AC/AV che, per la prima volta, quelli della rete convenzionale.

Ed infatti, con i principi contabili internazionali cui il presente bilancio d'esercizio è informato, si evidenzia la capacità della Società, a valle delle operazioni di transizione che hanno portato, tra gli altri, all'eliminazione dei "fondi" che storicamente "sterilizzavano" alcuni costi d'esercizio (segnatamente l'ammortamento dell'infrastruttura convenzionale), di trovare nell'articolato e complesso insieme delle proprie attività e dei rapporti contrattuali sottostanti la capacità di generare le risorse necessarie a garantire non solo l'equilibrio economico finanziario, richiesto dal Dlgs 188/2003, ma anche quote di autofinanziamento da destinarsi al completamento del progetto di investimento AC/AV Torino-Milano-Napoli.

Il *Margine operativo lordo* dell'anno è superiore di quasi 110 milioni di euro rispetto a quello del 2009 (+59%) ascrivibile quasi egualmente ad un incremento dei ricavi e ad una riduzione dei costi che incidono su tale variazione rispettivamente nella misura del 52% e del 48%.

Centrale, nel conseguimento dei risultati dell'anno ed anche per quelli attesi per i prossimi, è stata la riorganizzazione dei processi e, quindi, delle risorse umane attuata dalla Società nel 2010 e continuata nei primi mesi del 2011, a completamento di un processo virtuoso già avviato nell'anno 2009, incentrata su una forte orientamento delle attività al mercato e una maggiore focalizzazione sugli obiettivi-chiave di sicurezza e di efficienza.

Il modello organizzativo attuato focalizza, in particolare, le strutture territoriali della Direzione Commerciale ed Esercizio Rete sulla pianificazione, programmazione, gestione e controllo del processo di circolazione attraverso la definizione di 5 *Direzioni di Direttrici* e completa la concentrazione delle attività nelle Direzioni Territoriali Produzione, all'interno delle quali trovano sintesi tutti i processi funzionali alla circolazione (attuazione della normativa e delle prescrizioni operative di esercizio, mantenimento in efficienza, terminali e servizi di manovra) sulla base un rapporto "interno" *cliente/fornitore*, inteso come relazione tra le strutture che devono garantire il "prodotto treno" e quelle che devono invece assicurare le migliori condizioni impiantistiche ed i servizi necessari alla "produzione" stessa del treno.

L'incremento del margine operativo lordo ha consentito alla Società di far fronte anche all'aumento pari a 36 milioni di euro dei costi di ammortamento rispetto all'anno precedente, in ragione del più intenso utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, segnatamente di quella dedicata ai servizi

AC/AV, in ragione del maggior traffico sviluppato rispetto al precedente anno, anche per l'avvio all'esercizio commerciale delle tratte Bologna-Firenze, Novara-Milano e Gricignano-Roma, attestando il risultato operativo oltre 135 milioni di euro.

Infine l'impatto netto degli oneri finanziari risulta superiore a quello dell'anno precedente, in ragione tanto dell'incremento degli oneri finanziari connessi ai debiti contratti per completare l'investimento della Torino-Milano-Napoli, quanto per la riduzione del positivo effetto dei proventi finanziari, a causa della ridotta liquidità di cui la Società ha disposto nell'anno 2010, rispetto al precedente anno.

Il tema sopra delineato delle risorse di cassa nell'anno 2010 ha rappresentato (per cause indipendenti dalla volontà della Società) elemento di criticità e tensione tra la RFI ed il sistema dei Fornitori. Infatti, per effetto del prolungarsi dell'approvazione e sottoscrizione dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma – parte Investimenti, di oltre due anni rispetto alla sua normale scadenza regolata dal relativo art. 3, l'erogazione da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze delle risorse finanziarie per gli investimenti in corso sono state fortemente rallentate ed effettivamente attuate, ancorché in misura parziale rispetto allo stanziamento *a legislazione vigente*, solo a fronte di procedure “straordinarie” di attestazione da parte della Società.

Tale circostanza, resa evidente già dai primi mesi dell'anno 2010, è stata tuttavia gestita al meglio dalla Società, utilizzando tutti gli strumenti disponibili per minimizzarne l'impatto verso i Fornitori, ivi compreso l'attuazione di un approccio prudente in relazione alle attività di investimento da avviare.

La produzione di investimento non ha potuto decollare come sperato e si è attestata, pertanto, su livelli simili a quelli dell'anno passato, risultando pari, per la rete convenzionale, a 2.558 milioni di euro, con un decremento di 51 milioni di euro (circa - 1,9%) rispetto al 2009.

L'avanzamento dei lavori della rete AC/AV – 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 relazione alle attività di investimento la Società nel corso del 2010:

- ha operato per portare a compimento l'opportunità offerta dall'articolo 1 commi 232 e 233 della legge finanziaria 2010 per gli investimenti relativi al Tunnel di Base del Brennero, alla Treviglio – Brescia ed al 3° Valico dei

Giovi che il Governo, con successivi atti, ha ritenuto di avviare a tale procedura, cui viene dato dettagliato conto nella Relazione sulla Gestione del presente bilancio;

- ha focalizzato la propria strategia di sviluppo della dotazione infrastrutturale ferroviaria nelle Regioni Meridionali attraverso la predisposizione di un *Piano Sud* incentrato prevalentemente sugli itinerari Napoli-Bari-Lecce/Taranto, Salerno-Reggio Calabria e Messina-Catania-Palermo, comprendente tanto interventi di sviluppo infrastrutturale di medio/lungo periodo che interventi a prevalente natura tecnologica che consentono, in tempi più brevi, di raggiungere significativi incrementi del *livello di offerta* del trasporto ferroviario. Tale piano è stato portato all'attenzione dei Ministeri competenti per la valutazione delle priorità e dell'adeguata collocazione nell'attuale quadro di finanza pubblica;
- 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, con compiti di coordinamento dei progetti di investimento strategici sui tre itinerari citati, 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 Interdirezionale per le Tecnologie, con compiti di coordinamento e di monitoraggio dei progetti tecnologici e delle relative realizzazioni, nonché delle componenti di sviluppo.

La Società, infine, alla luce di quanto indicato nel nuovo Piano d'Impresa 2011-2015, in via di consolidamento, rimanendo orientata a garantire efficacemente la crescita del trasporto ferroviario quale elemento centrale ed eco-compatibile della mobilità di persone e merci, ha individuato una serie di *iniziative ottimizzanti*, atte a ridisegnare una struttura operativa sempre più "snella", maggiormente indipendente dalle risorse pubbliche, con livelli di *performance* tra i migliori in campo europeo, sia sotto il profilo della sicurezza che qualitativo, ed in stabili condizione di equilibrio economico e finanziario.