

## RELAZIONE SULLA GESTIONE

**PAGINA BIANCA**

**PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2010**

		<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>ROE</b>	RN/MP*	<b>0,02%</b>	<b>0,18%</b>
<b>ROI</b>	RO/CI*	<b>0,19%</b>	<b>0,38%</b>
<b>ROS (EBIT MARGIN)</b>	RO/RIC	<b>2,53%</b>	<b>5,17%</b>
<b>MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)</b>	MOL/RIC	<b>6,21%</b>	<b>10,25%</b>
<b>ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)</b>	RIC/CI*	<b>0,08</b>	<b>0,07</b>
<b>GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO</b>	PFN/MP	<b>0,03</b>	<b>0,10</b>

**LEGENDA**

**CI\***: Capitale investito netto medio (tra inizio e fine esercizio)

**PFN**: Posizione finanziaria netta

**MOL**: Margine operativo lordo

**MP\***: Mezzi propri medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio

**MP**: Mezzi propri

**RIC**: Ricavi operativi

**RN**: Risultato netto

**RO**: Risultato operativo

## I RAPPORTI CON LO STATO

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

Il 23 dicembre 2010 è stato sottoscritto tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma, dopo aver recepito le prescrizioni formulate in sede di approvazione da parte del CIPE nella seduta del 13 maggio 2010 e dopo i pareri favorevoli della IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e dell'VIII Commissione (Lavori pubblici, Comunicazioni) del Senato della Repubblica espressi rispettivamente nelle sedute del 1 e del 7 dicembre 2010.

Si è così concluso il complesso *iter* procedurale dell'atto che ha registrato un ritardo di circa due anni rispetto alla sua normale scadenza, prevista dal relativo art. 3, a causa anche di una serie di aspetti di rilevante portata in materia di modalità di finanziamento e connessa programmazione delle opere.

I fattori che hanno caratterizzato questo aggiornamento del Contratto di Programma attengono principalmente:

- al recepimento della Legge n. 203/2008 (Legge Finanziaria 2009) e ad altri disposti normativi, che, tra l'altro, hanno operato un definanziamento di risorse, sia per cassa sia per competenza, pari complessivamente a 3.669 milioni di euro secondo le indicazioni date dal CIPE con la Delibera n. 10 del 6 marzo 2009;
- al recepimento delle Delibere n. 19/2009, n. 71/2009, 81/2009 e 101/2009 con le quali il CIPE nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo, ha approvato rispettivamente il Progetto Preliminare della linea ferroviaria Parma – La Spezia (Pontremolese), il Progetto Definitivo della Galleria del Brennero, il Progetto Definitivo della linea AV/AC Milano – Verona lotto funzionale Treviglio – Brescia, il Progetto Definitivo del Terzo Valico dei Giovi;
- al recepimento della Legge n. 191/2009 (Legge Finanziaria 2010 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato") che all'art. 2 commi 232 – 234 ha previsto una nuova modalità di finanziamento a *tranche* per lotti costruttivi per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN – T ed inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche. Ai fini dell'applicazione di tale procedura in data 1° ottobre 2010 sono stati emanati i Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri che individuano gli interventi "Linea AV/AC Milano – Genova: Terzo Valico dei Giovi", "Potenziamento Asse ferroviario Monaco – Verona Galleria di base del Brennero" e "Linea AV/AC Milano Verona Treviglio – Brescia" quali progetti prioritari di particolare rilevanza strategica aventi i requisiti previsti dal citato art. 2 della Legge Finanziaria 2010.

Con la Legge Finanziaria 2010 (n. 191/2009) e con la Legge di Bilancio ad essa collegata (n. 192/2009), emanate entrambe il 23 dicembre 2009, non sono state stanziato, per l'anno 2010, risorse di competenza aggiuntive destinate ad investimenti infrastrutturali, mentre relativamente agli stanziamenti di cassa, sono state confermate risorse pari a:

- ✓ 2.385 milioni di euro a valere sul capitolo 7122 per l'anno 2010 per la prosecuzione degli investimenti ferroviari già previsti dalla Tabella "A - Opere in corso" del CdP 2007-2011; tale importo, in considerazione dei fabbisogni finanziari di cassa della Società e tenuto anche conto di quanto stabilito dall'art. 5 del Contratto di Programma, è stato rideterminato, in corso d'anno, in 1.283 milioni di euro riprogrammando la differenza, pari a 1.102 milioni di euro, agli anni successivi in coerenza con gli investimenti;
- ✓ 2,6 milioni di euro a valere su capitolo 7123 per l'anno 2010, quali contributi relativi a specifici provvedimenti legislativi che finanziano investimenti RFI relativi alla rete convenzionale, già previsti nella citata Tabella A del CdP nell'aggiornamento 2008;
- ✓ 100 milioni di euro per la rete AV/AC Torino – Milano - Napoli e 100 milioni di euro per la rete convenzionale quale rata dell'anno 2010 dei contributi quindicennali in conto impianti stanziati dalla Legge Finanziaria 2006 sul capitolo 7124, a partire rispettivamente dagli anni 2006 e 2007;
- ✓ 400 milioni di euro per la realizzazione del sistema AV/AC Torino – Milano - Napoli quale quota relativa all'anno 2010 dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 sul capitolo 7124.

Tutto quanto sopra indicato ha trovato pieno accoglimento nello schema di aggiornamento 2009 del Contratto di Programma che, come già precisato, è stato approvato dal CIPE nella seduta del 13 maggio u.s.

In data 31 maggio 2010 è stato emanato 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, che ha comportato una riduzione complessiva degli stanziamenti per investimenti ferroviari pari a circa 922 milioni di euro, di cui 232 milioni di euro per l'anno 2011, 233 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012 e 2013 e 224 milioni di euro per gli anni 2014 e seguenti.

In data 13 dicembre 2010 sono state emanate la Legge di stabilità 2011 ( Legge n° 220 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato) e la Legge di Bilancio ad essa collegata (Legge n. 221 - Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2011 e per il triennio 2011-2013). In queste disposizioni non sono state previste risorse aggiuntive di competenza per l'anno 2011, mentre relativamente agli stanziamenti per

cassa sono confermate le erogazioni già previste per gli anni 2011-2013 nella legge Finanziaria 2010 ad eccezione di quelle relative al capitolo 7122 che sono state ridotte, per quanto detto, di 232 milioni di euro ed ammontano complessivamente per l'anno 2011 a 2.086 milioni di euro.

### **Il Contratto di Programma per la gestione dei Servizi (Contratto di Servizio e di disponibilità della rete)**

Nel corso dell'anno 2010 sono proseguiti gli incontri con i Ministeri competenti per la definizione dello schema di Contratto di Programma, Parte Servizi e per l'individuazione delle risorse finanziarie occorrenti.

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" si sono create le condizioni per la sottoscrizione del Contratto di Programma- Parte Servizi per il triennio 2011-2013, in quanto sono state assicurate le risorse finanziarie sufficienti, IVA compresa da computarsi nella misura del 10% del valore delle prestazioni oggetto del contratto, per la copertura dei servizi di infrastruttura alla disponibilità della rete a condizioni strutturali stabili ed efficienti.

Le coperture finanziarie sono state articolate come di seguito illustrato.

- Per il 2011 sono stati stanziati:
  - ✓ 975 milioni di euro (la legge n.221/2010 e successivo decreto di ripartizione in capitoli del 21 dicembre 2010 cap.1541 del MEF);
  - ✓ 292 milioni di euro con delibera CIPE n.64/2010 a valere sul residuo del Fondo Infrastrutture alla voce "opere manutentive della rete stradale e di quella ferroviaria" di competenza del MIT", tale stanziamento consente di recuperare il *gap* manutentivo per gli interventi rinviati tra il 2009 ed il 2010.
  
- Per il 2012 ed il 2013 sono stati stanziati:
  - ✓ 1.211 milioni di euro per ogni anno (legge n.221/2010 e successivo decreto di ripartizione in capitoli del 21 dicembre 2010 cap.1541 del MEF): tale stanziamento consente di coprire completamente il fabbisogno manifestato.

### **La Legge Obiettivo**

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L.443/2001) si segnala quanto segue:

- nella seduta del 13 maggio 2010 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate, autorizzando l'avvio del primo lotto funzionale relativo alla tratta Rho-Parabiago, prevedendo la copertura finanziaria di circa 382 milioni di euro;
- nella seduta del 18 novembre 2010 il CIPE:

- ✓ ha approvato, con prescrizioni, il progetto definitivo del Cunicolo esplorativo de La Maddalena nell'ambito del "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione";
- ✓ ha approvato il progetto preliminare del 1° lotto Fortezza – Ponte Gardena del quadruplicamento della tratta ferroviaria Verona - Fortezza della linea di accesso alla Galleria del Brennero;
- ✓ ha autorizzato l'avvio della realizzazione del 1° lotto costruttivo del progetto definitivo della Galleria di base del Brennero, della Linea AV/AC Milano – Genova Terzo Valico dei Giovi e della Linea Milano – Verona Tratta Treviglio – Brescia.

Ad oggi le relative Delibere CIPE non sono ancora state pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale.

## **RAPPORTO CON I CLIENTI**

### **Generalità**

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

Relativamente alle IF, al 31 dicembre 2010 il mercato presenta:

- n. 49 licenze ferroviarie rilasciate dal MIT;
- n. 28 IF che hanno espletato servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura;
- n. 36 contratti di utilizzo dell'infrastruttura così suddivisi:
  - n. 14 contratti di utilizzo per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
  - n. 19 contratti di utilizzo per lo svolgimento del traffico merci;
  - n. 2 contratti di utilizzo per lo svolgimento di processi omologativi di materiale rotabile;
  - n. 1 contratto per uso stazione.

Relativamente ai soggetti "Richiedenti" al 31 dicembre 2010, si rilevano:

- n. 14 Accordi Quadro/Protocolli d'Intesa così suddivisi
  - n. 8 con soggetti aventi un interesse di pubblico servizio (n. 6 Regioni e n. 2 Province Autonome);
  - n. 6 con soggetti aventi un interesse commerciale (n. 1 per servizio passeggeri, n.2 per servizio passeggeri su rete AV/AC, n. 3 per servizio merci).

## **RICAVI DA PEDAGGIO**

### **Generalità**

Nel 2010, rispetto al 2009, si registra un aumento dell'introito complessivo da pedaggio del 6,64% a fronte di un contenuto aumento dei volumi totali (0,43%), per effetto dell'utilizzo da parte delle IF di tracce orarie con più alto valore economico (es. AV/AC).

La società svolge i propri servizi principalmente nei confronti di società del Gruppo (principale cliente (l'incidenza percentuale rispetto al totale clienti è del 96%).



### ***Performance Regime***

Nel corso dell'anno 2010, in ottemperanza a quanto stabilito nel Prospetto Informativo della Rete (PIR) ed in linea con quanto comunicato dai competenti Uffici del MIT, si è proseguito con la rendicontazione dei dati tecnici ed economici verso le IF con le stesse modalità illustrate nella Relazione sulla Gestione del Bilancio 2009 cui si fa rimando per maggiori approfondimenti.

### **RICAVI DA SERVIZI**

#### **Accesso alla rete di comunicazione GSM-R**

Il *trend* di utilizzo del GSM-R è in continua crescita ed i corrispondenti ricavi sono cresciuti del 13%. Alla rete di telecomunicazione per i collegamenti di servizio hanno accesso, oltre a tutte le IF titolari di Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, anche "altri soggetti" qualificati che hanno, nel rispetto dei principi enunciati nelle Condizioni Generali di accesso al servizio, pur non espletando attività di trasporto, necessità di accedere alla rete per attività legate ad esempio alla certificazione oppure a test di prova sulla rete AV/AC.

#### **Servizi di Traghettamento**

##### *Traghettamento Sardegna*

La domanda commerciale del servizio di traghettamento con la Sardegna ha subito una sostanziale contrazione. Nel 2010 Trenitalia (unica IF operante su tale rotta) ha richiesto un totale di 16 corse che hanno determinato ricavi irrilevanti rispetto alle 40 corse richieste nel 2009.

##### *Traghettamento Sicilia*

La domanda espressa dalle Imprese Ferroviarie, sia per l'andamento macroeconomico che per processi di riorganizzazione delle stesse Imprese, ha subito una forte contrazione che ha determinato una riduzione dei ricavi per tale voce del 19,13%.

Nell'anno 2010 i segmenti di trasporto prestati al mercato diverso da quello delle IF, sono stati caratterizzati da un *trend* complessivamente negativo dovuto alla riduzione della domanda di mobilità. In presenza di tariffe costanti e di un sostanziale mantenimento delle quote di mercato, si sono riscontrati i seguenti effetti:

- nel segmento del trasporto gommato pesante i ricavi hanno subito una diminuzione del 2,4%;
- nel segmento del trasporto autovetture i ricavi hanno subito una diminuzione del 6,9%.

Si riscontra invece una nota positiva per il servizio di trasporto marittimo passeggeri veloce tra le città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni e tra l'aeroporto di Reggio Calabria ed il porto di Messina. Tale servizio è destinatario, dal 28 giugno 2010, di un contributo erogato dal MIT al Consorzio Metromare dello Stretto, aggiudicatario di specifica

gara, cui RFI partecipa con una quota del 40%. In tale configurazione i ricavi per RFI si sono incrementati del 79,91%, rispetto all'anno 2009.

### **Servizi di Manovra**

La riorganizzazione delle Imprese Ferroviarie, conseguente anche all'andamento macroeconomico, ha determinato una riduzione del traffico a treno diffuso e quindi della domanda di tale servizio. Fornito in 54 impianti cui si aggiungono i terminali marittimi dedicati al traghettamento ferroviario, il servizio di manovra ha prodotto ricavi in calo del 15,78 % rispetto all'anno 2009.

### **Altri servizi**

Gli ulteriori servizi ex art. 20 D.Lgs. n. 188/2003, previsti nel PIR ed erogati nel 2010 ,hanno registrato nel corso dell'anno un valore economico complessivamente in crescita del 26,21%. Se ne descrive nel seguito il contenuto:

- utilizzo di scali e terminali merci;
- assistenza alla circolazione di treni speciali, consistente nella predisposizione del programma di inoltro dei treni che effettuano trasporti eccezionali, nel rilascio dell'autorizzazione all'effettuazione del trasporto, nel monitoraggio della regolare circolazione e nella scorta tecnica del convoglio ove necessaria;
- preriscaldamento e climatizzazione delle vetture dei treni viaggiatori, consistente nella fornitura dell'energia elettrica all'impresa ferroviaria prima del servizio commerciale;
- rifornimento idrico, consistente nella fornitura di acqua non potabile per il materiale rotabile;
- fornitura informazioni complementari, relative alla circolazione dei treni attraverso l'accesso ai sistemi informativi di circolazione, al netto degli accessi già remunerati dal pedaggio ai sensi del PIR;
- apertura/abilitazione impianti e/o linee chiuse/impresenziate, a richiesta di IF, oltre il periodo di apertura/abilitazione indicato in PIR;
- sgombero dell'infrastruttura di materiale rotabile impossibilitato a proseguire per mezzo di locomotive in composizione a treni di IF estranea alla causa di ingombro.

## PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

### Gennaio

#### **Scissione parziale di TAV delle tratte ferroviarie AV/AC “Bologna-Firenze”, sub-tratta “Novara-Milano” e “Roma-Napoli” 2° lotto funzionale**

In data 1° gennaio 2010 è divenuta efficace la scissione parziale di TAV delle tratte ferroviarie AV/AC Bologna-Firenze”, sub-tratta “Novara-Milano” e “Roma-Napoli” 2° lotto funzionale come meglio illustrato nei Principali eventi dell'anno della Relazione sulla Gestione del Bilancio d'esercizio 2009 al mese di settembre.

Il valore delle attività assegnate alla beneficiaria, con riferimento alla data di efficacia della scissione (1 gennaio 2010) sono pari a 1.829 milioni di euro, senza impatto sul patrimonio netto in quanto interamente posseduta.

### **Nuova Linea Torino/Lione**

In data 29 gennaio 2010 è stato emesso dall'Osservatorio Tecnico il documento “Indirizzi operativi per la progettazione preliminare della Nuova Linea Torino-Lione dal confine di Stato fino alla connessione con la linea AV/AC Torino Milano, che definisce i criteri per la progettazione della nuova linea coerentemente con le politiche di trasporto del territorio.

A partire dal 1° febbraio 2010 ha preso avvio il progetto preliminare della sezione comune della Linea Torino-Lione, che per la parte italiana ha finalizzato il tracciato in variante in linea con gli indirizzi operativi indicati e per la parte francese ha adeguato il progetto preliminare alle disposizioni sulla sicurezza definite dalla Commissione Inter Governativa nel maggio 2009. Il 10 agosto è stata avviata la procedura di approvazione del Progetto preliminare in variante da parte dello Stato italiano attualmente ancora in corso.

### Febbraio

#### **Aumento capitale sociale Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.**

Il 23 febbraio 2010, è stato perfezionato l'aumento di capitale sociale misto in favore della Società Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A. pari a euro 15.418.000, da suddividersi al 50% tra i soci Consorzio ZAI e RFI, conclusivo del percorso avviato nel 2005 e finalizzato a realizzare un terminale intermodale innovativo capace di garantire elevate prestazioni con un modello di gestione fondato sulla capacità integrata.

L'aumento del capitale sociale è stato perfezionato con il conferimento da parte dei soci di risorse finanziarie e dei beni in natura di rispettiva proprietà costituenti il 3° Modulo del Terminal Verona Quadrante Europa.

Il terminali è stato affidato in gestione alla società Terminali Italia controllata da RFI.

**Legge n. 102/2009 (utilizzo delle disponibilità esistenti sui conti di Tesoreria dello Stato)**

A seguito dell'entrata in vigore del Decreto Ministeriale 25 febbraio 2010, attuativo della legge n. 102/2009, le società del Gruppo Ferrovie dello Stato titolari di conti accesi presso la Tesoreria dello Stato, al fine di limitare i prelievi presso il servizio della stessa Tesoreria alle effettive esigenze di spesa, sono tenute a comunicare talune informazioni a carattere finanziario relative ai propri conti bancari e/o postali che consentano adeguata verifica dei tempi di giacenza di tali prelievi, sui predetti conti, nei limiti strettamente necessari alle tipologie di attività gestorie da effettuare. Riguardo tale adempimento RFI, individuata, ai sensi di legge, quale soggetto deputato all'assolvimento degli obblighi di comunicazione verso il competente Ministero dell'Economia e Finanza, provvede mensilmente ad ottemperare ai predetti obblighi per il tramite della struttura Finanza della Capogruppo, deputata alla gestione dei conti banca societari.

**Marzo****Finanziamento Investimenti**

In data 1° marzo 2010 la Capogruppo ha stipulato, con le banche risultate aggiudicatarie della procedura negoziata bandita dalla stessa Capogruppo nel corso del 2009, un contratto di finanziamento del valore complessivo massimo di 1.108 milioni di euro, a valere sui crediti IVA 2007.

Del suddetto importo 634,9 milioni di euro sono di spettanza della Società RFI e 473,6 milioni di euro sono di spettanza della controllata TAV. Tali somme, come di consueto, sono state messe a disposizione di RFI e TAV mediante un contratto *intercompany* stipulato nel mese di aprile che replica le condizioni sia finanziarie sia contrattuali dell'operazione realizzata dalla Capogruppo. In data 30 settembre 2010 il finanziamento è stato interamente rimborsato a seguito del rimborso da parte dell'Agenzia delle entrate del credito IVA 2007.

**Aumento capitale sociale Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A.**

Nel corso del 2010, in coerenza con l'andamento delle attività progettuali del Tunnel, è stato perfezionato l'aumento del capitale sociale di 35.000.000,00 euro della Società Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. deliberato dall'assemblea degli azionisti della stessa TFB in data 11 maggio 2010 e versato attraverso tre *tranche*, nei mesi di giugno, settembre e novembre, per la quota parte di competenza. Si segnala che RFI, esercitando il diritto di prelazione sulle azioni rimaste inoperte, ha versato, in percentuale al numero delle azioni possedute, l'importo delle quote non sottoscritte dalla provincia di Verona.

A seguito di detti aumenti il capitale sociale ammonta a 125.790.910,00 euro.

La percentuale di partecipazione di RFI passa, quindi, da 84,558% a 84,98% al 31 dicembre 2010.

**Aprile****Aumento capitale sociale Network Terminali Siciliani S.r.l.**

In data 9 aprile 2010 è stato perfezionato l'aumento del capitale sociale della Società Network Terminali Siciliani S.r.l. deliberato dall'Assemblea in data 12 aprile 2010. L'importo di competenza di RFI è pari al 50% dell'importo complessivo di euro 147.000,00. Tale aumento di capitale sociale è finalizzato a consentire alla Società di completare il percorso di verifica delle soluzioni funzionali messe a punto dal Comitato Tecnico Scientifico della società stessa per l'integrazione del terminale di RFI con quello da realizzare a cura di SIS, ad oggi impedita dalla presenza della linea Catania-Siracusa che separa fisicamente le due aree di terminalizzazione.

**Giugno****Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo FS**

Il Fondo ha lo scopo – per le aziende del Gruppo FS che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali – di dare attuazione agli interventi previsti dall'art. 59, comma 6, della legge istitutiva n. 449 del 1997, diretti a favorire la riorganizzazione ed il risanamento del Gruppo stesso in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema di trasporto ferroviario. A seguito della definizione degli accordi del 15 maggio 2009 tra Gruppo FS e Organizzazioni Sindacali di categoria, recepiti con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 510 del 23 giugno 2009 e s.m.i. , su conforme parere del medesimo Dicastero delle Infrastrutture e Trasporti, nonché del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, il 25 giugno 2010 è stata sottoscritta specifica convenzione tra Gruppo FS e INPS, per trasferire all'Istituto previdenziale la gestione e l'erogazione degli interventi di sostegno al reddito posti a carico del Fondo. Sulla base delle rinnovate intese, si è conseguentemente insediato il Comitato Amministratore – nominato con il già citato D.M. – che, dopo aver approvato il bilancio del Fondo, ha contestualmente avviato iniziative di gestione, tra cui l'istanza per il riconoscimento della personalità giuridica del Fondo alla competente autorità prefettizia ed il rilascio di specifico codice fiscale. Con l'avvio, a novembre 2010, delle procedure di attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo, e l'individuazione con accordi sindacali degli esuberanti da esodare, è stata deliberata l'attivazione a partire da marzo 2011 dei primi interventi straordinari.

**Consorzio Metromare dello Stretto**

Il 28 giugno 2010 il Consorzio Metromare dello Stretto ha iniziato ad operare dopo la conclusione delle vicende giudiziarie rappresentate nel bilancio 2009 a cui si fa rimando per maggiori dettagli e che hanno ritardato l'attivazione del servizio, che, come previsto, migliorerà l'offerta al pubblico ed i risultati economici di RFI.

Il Consorzio è partecipato da RFI con una quota del 40% e da Ustica Lines S.p.A. per il rimanente 60% ed è risultato aggiudicatario della gara indetta nel 2008 dal MIT per

l'esecuzione del servizio triennale di trasporto marittimo veloce tra le città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, nonché di un collegamento marittimo rapido tra l'aeroporto di Reggio Calabria ed il porto di Messina, a fronte di un contributo erogato dallo stesso Ministero ad integrazione degli importi derivanti dalla vendita dei biglietti al pubblico.

### **Luglio**

#### **Liquidazione IVA di Gruppo anno 2009**

In data 22 luglio 2010 è stato rimborsato dalla Capogruppo il credito IVA per l'anno 2009 per un importo pari a 45.770 mila euro.

### **Settembre**

#### **Nomina Amministratore Delegato triennio 2010-2012**

Il Consiglio di Amministrazione della Società nella seduta del 2 settembre 2010 nomina l'Ing. Michele Mario Elia Amministratore Delegato della Società per il triennio 2010-2012.

#### **Nomina Dirigente Preposto**

In data 15 settembre 2010 il Consiglio di Amministrazione, preso atto di quanto comunicato dall'Amministratore Delegato e su parere favorevole del Collegio Sindacale, delibera di nominare, con la medesima scadenza del Consiglio in carica (assemblea di approvazione del bilancio 2012) la Dott.ssa Vera Fiorani - Direttore Amministrazione, Finanza e Controllo per l'incarico di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari. La nomina è stata formalmente accettata in data 23 settembre 2010.

### **Ottobre**

#### **Gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE) Trieste – Divaca**

Il 12 ottobre 2010 la Commissione intergovernativa italiano/slovena ha siglato un accordo che sancisce la costituzione del GEIE tra Trieste e Divaca per garantire il necessario livello di coordinamento nell'esecuzione delle attività di progettazione della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario nonché per la gestione delle attività correlate. Nelle more di detta costituzione, l'azione sarà coordinata dalla Repubblica Italiana.

Attualmente sono in fase di predisposizione i documenti costitutivi del GEIE.

### **Novembre**

#### **Costituzione Blueferries S.r.l.**

In data 4 novembre 2010, RFI, in ottemperanza alla normativa antitrust (Legge n. 287/90), ha costituito una nuova società a responsabilità limitata denominata Blueferries partecipata al 100% con un capitale sociale pari a 100.000,00 euro, con sede a Messina, avente per oggetto il trasporto marittimo e costiero di persone e merci.

Tale normativa prevede, infatti, che le imprese che operano in regime di monopolio sul mercato, qualora intendano svolgere attività in mercati diversi da quelli in cui agiscono in regime di monopolio, devono operare mediante società separate (art. 8 comma 2 bis),

dandone comunicazione preventiva all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) (art. 8 comma 2 ter).

RFI in data 18 novembre 2010 ha inviato la documentazione necessaria ad assolvere i suddetti obblighi di informazione.

#### **Costituzione Comitato di *Audit***

In data 12 novembre 2010 è stato costituito il Comitato *Audit* di RFI che ha funzioni propositive e consultive nei confronti del Consiglio di Amministrazione, costituisce un importante elemento di sviluppo del sistema di *governance* della Società e rappresenta occasione e sede di analisi istruttoria di questioni rilevanti per il sistema di controllo interno.

#### **Cessione FS Trasporti su Gomma S.r.l. (già Tiburtina Sviluppo Immobiliare)**

In data 19 novembre 2010 è stata ceduta a FS l'intera partecipazione detenuta da RFI in FS Trasporti su Gomma S.r.l. non più funzionale ai programmi della Società per la diversa modalità di sviluppo del progetto Tiburtina, per un corrispettivo pari a 44.539,00 euro.

#### **Dicembre**

##### **Prospetto Informativo della Rete (edizione dicembre 2010)**

In data 10 dicembre 2010, a seguito dell'espletamento della procedura di consultazione con i soggetti interessati (IF, Regioni, Province Autonome e Richiedenti, Ministero) prevista dall'art.13 del d.lgs. 188/2003, con Disposizione n. 18 dell'Amministratore Delegato di RFI, è stato disposto l'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete edizione dicembre 2010, valido dal 12 dicembre 2010 al 10 dicembre 2011.

Le tematiche di maggior rilievo oggetto di aggiornamento attengono:

- ✓ qualificazione del *rating* degli istituti bancari o assicurativi preposti al rilascio della fidejussione a corredo degli Accordi Quadro e dei Contratti di utilizzo dell'infrastruttura al GI;
- ✓ Responsabilità Civile verso Terzi prestata dalle IF a corredo del contratto di utilizzo;
- ✓ regole di dettaglio per ciò che concerne la capacità integrata (tracce più servizi ex art. 20 D.Lgs 188/03);
- ✓ ridefinizione del reticolo degli scali/impianti merci e aggiornamento delle tariffe dei servizi di manovra.

#### **Fusione TAV**

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.

Gli effetti contabili e fiscali – ai sensi dell'art. 172, comma 9, del DPR n. 917/1986 – della fusione stessa, decorrono, secondo quanto previsto dagli artt. 2504 bis, terzo comma e 2501 ter, primo comma, numero 6) del codice civile, dal 1° gennaio 2010. A partire da tale data le operazioni della società incorporanda (TAV) sono state imputate nel bilancio della società incorporante (RFI).

Per maggiori dettagli in merito agli effetti della citata operazione si rimanda al paragrafo 6 delle Note Esplicative al presente bilancio civilistico.

#### **Aggiornamento 2009 del Contratto di Programma**

In data 23 dicembre 2010, l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma che, seppur in ritardo rispetto alla pianificazione dell'esigenza, rende finalmente operative le risorse finanziarie in esso previste e permette di distinguere gli investimenti per i quali il Concessionario, RFI, assume nei riguardi dell'Azionista, l'impegno a progettare e realizzare opere da quelli per i quali esiste una previsione solo programmatica.

#### **Incidente di Viareggio**

Nel dicembre 2010, la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca ha richiesto la notifica dell'avviso di garanzia e della contestuale richiesta di incidente probatorio (volto all'espletamento di una perizia) a 38 indagati come riportato nella sezione delle Altre Informazioni, nel paragrafo delle indagini e procedimenti penali della presente relazione.

#### **Scissione parziale di RFI verso FS Logistica**

Nella seduta del 20 dicembre 2010 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il Progetto di Scissione parziale di RFI verso FS Logistica relativo a 5 compendi immobiliari riconducibili, principalmente, alle tipologie degli impianti, aree e fabbricati non strumentali all'attività di RFI per un ammontare complessivo di euro 3.186.760,00 con riferimento alla situazione patrimoniale al 30 settembre 2010.

Il 24 marzo 2011 lo stesso Progetto è stato deliberato anche dalle assemblee straordinarie di entrambe le Società.