

**RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) SPA**

**ESERCIZIO 2011**

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

### **MISSIONE DELLA SOCIETA'**

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

RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita con mezzi propri (ottenuti in passato tramite finanziamenti da terzi e versamenti in conto capitale sociale dallo Stato prima e da Ferrovie dello Stato dopo ed attualmente attraverso contributi in conto impianti dallo Stato).

La Società 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: Luigi Lenci  
Barbara Morgante  
Vanda Ternau

**Collegio Sindacale:**

Presidente: Paolo Marcarelli

Sindaci effettivi: Serafino Gatti  
Carabotta Emanuele

Sindaci supplenti: Dinaro Letteria  
Marengo Guglielmo

**Società di Revisione:**

PRICEWATERHOUSECOOPERS S.p.A.

**LETTERA DEL PRESIDENTE**

Signor Azionista,

nell'anno 2011 la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha operato in un contesto economico generale deteriorato rispetto al precedente con condizioni di incertezza crescenti. L'andamento dell'economia rilevato dalla variazione percentuale del Prodotto interno lordo nell'area euro tra il 2010 ed il 2011 evidenzia un + 1,5 per cento rispetto ad un +1,8 per cento rilevato tra il 2009 ed il 2010.

Il quadro congiunturale che si è delineato ha presentato, come avviene da diversi anni, un andamento differente tra paesi: da un lato Germania, potenza economica dominante dell'Europa, cresciuta ad un ritmo doppio (3,0 per cento) e Francia, posizionata in prossimità del dato medio (1,6 per cento) e, all'altro estremo, l'Italia in condizioni di stagnazione (+0,3%) fino ad arrivare al Portogallo (-1,7 per cento) e Grecia (-6,8 per cento) il cui ingente debito pubblico ha reso necessario una serie di interventi finalizzati ad evitare il default.

A tale scenario si aggiunge un sensibile aumento dei tassi di inflazione rispetto a quanto rilevato l'anno precedente: il dato complessivo nell'area dell'euro è stato pari al 2,7 per cento, sintesi di valori leggermente inferiori per alcuni paesi, quali Francia e Germania (2,4 per cento), e più elevati per altri, tra cui Italia (2,8 per cento) e Spagna (3,1 per cento).

Anche gli investimenti si sono contratti, a causa delle incertezze della situazione economica e delle persistenti difficoltà del mercato del credito facendo registrare in Italia variazioni trimestrali degli investimenti fissi lordi di costruzioni sempre di segno negativo.

Nonostante tale contesto nel trasporto ferroviario il processo di liberalizzazione, più avanzato rispetto alla normativa europea, ha consentito l'affermarsi di un numero sempre crescente di imprese ferroviarie. Nel corso dell'anno hanno espletato servizio di trasporto sull'infrastruttura nazionale 32 imprese ferroviarie, contro le 28 dell'anno precedente ed hanno sviluppato nel complesso una produzione di circa 317 milioni di treni km.

Il quadro di finanza pubblica si è mosso in continuità con l'esercizio precedente in relazione alle forti politiche di contenimento della spesa con il susseguirsi di provvedimenti normativi che hanno portato a registrare la riduzione di risorse sugli stanziamenti vigenti presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per gli investimenti ferroviari alla rilevante cifra di 1.788 milioni di euro, così generata:

- 922 milioni di euro per gli effetti del D.L. 78/2010;
- 215 milioni di euro di cui per gli effetti del D.L. 98/2011;
- 650 milioni di euro per gli effetti del D.L. 138/2011.

L'anno 2011 ha visto la Società impegnata nella identificazione, in interlocuzione con i Ministeri competenti, delle modalità operative con le quali gestire tale situazione, in stretta osservanza dei criteri stabili dal CIPE con la Delibera n° 10/2009, che richiedeva di riconsiderare, in primis, la riprogrammazione degli investimenti per i quali le risorse a carico dello Stato non erano state ancora impegnate con atti negoziali con terzi.

Con grande senso di responsabilità la Società, in tale frangente, ha anche studiato e proposto ogni possibile soluzione per il contenimento dei costi di progetti in corso o per il rinvio della realizzazione di opere accessorie, salvaguardando la funzionalità degli investimenti, che contribuisse alla ridefinizione di un piano di investimenti efficace e sostenibile, tenendo sempre ben saldo e prioritario il proprio impegno a garantire la massima sicurezza d'esercizio in ogni elemento della rete (compresi i nodi, le opere d'arte di attraversamento, etc.), a servizio delle persone e delle merci.

Nonostante la difficile situazione della finanza pubblica nazionale, l'attenzione del Governo allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, è stata comunque elevata considerando gli stanziamenti messi a disposizione nel corso dell'anno che ammontano alla ragguardevole cifra di 5.857 milioni di euro, rivenienti da fondi istituiti nello stato di previsione del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da risorse comunitarie e da risorse da Enti terzi.

Il complessivo e articolato sforzo di programmazione dello sviluppo dell'infrastruttura si è tradotto nella bozza di schema di aggiornamento 2010 - 2011 del Contratto di Programma 2007-2011 esaminato dal CIPE nelle sedute del 6 dicembre 2011 e nella seduta del 20 gennaio 2012 ed in via di completamento secondo la prevista procedura approvativa, che ha consolidato il quadro complessivo delle attività di investimento sulle quali la Società dovrà impegnarsi nei prossimi anni.

Forte è l'attenzione confermata dal Governo nella focalizzazione della strategia di sviluppo della dotazione infrastrutturale ferroviaria nelle regioni del Mezzogiorno che dà attuazione, attraverso il citato aggiornamento del Contratto di Programma, ad una prima consistente fase del Piano Sud predisposto dalla società nel corso del 2010 confermando da un parte gli itinerari di sviluppo nella Napoli-Bari-Lecce/Taranto, Salerno -Reggio Calabria e Messina Catania Palermo e dall'altra privilegiando interventi a prevalente natura tecnologica che consentono in tempi più brevi il raggiungimento di importanti incrementi del livello di offerta di trasporto ferroviario.

La realizzazione di tale prima parte del piano del Sud, che conferma la linea di azione della Società già concretamente avviata nel corso dell'anno 2010 sia con la costituzione della task force per il Sud sia con la riorganizzazione societaria degli investimenti, sarà anche regolata con un innovativo strumento contrattuale - Contratto Istituzionale di Sviluppo per ognuna delle Diretrici del Sud interessate - introdotto con il decreto legislativo 88/2011 con cui viene regolata tra RFI e lo Stato l'entità delle risorse e la loro destinazione, la responsabilità delle parti, nonché i tempi e le modalità di attuazione degli interventi.

Inoltre con l'aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma, risposta è stata altresì data dal Governo alla carenza ripetutamente lamentata dalla Società nel biennio passato in relazione alle risorse finanziarie per le attività necessarie ed improcrastinabili, segnatamente quelle della manutenzione straordinaria, che trovano copertura con risorse aggiuntive nella misura di 1.080 milioni di euro per gli anni 2010-2011.

Per quanto attiene alla copertura degli interventi di sicurezza in attuazione della Direttiva n. 1 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del luglio 2009 e della successiva Direttiva n.1/2010 dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, oltre alla ridestinazione a tali fini di risorse già presenti nel contratto 2009 originariamente stanziato per fasi di programmi/progetti che presentavano disponibilità non attivabili nel breve periodo, asseverata con l'aggiornamento 2010-2011 del Contratto, la Società è stata destinataria "della somma di 300 milioni di euro da destinare ad investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato – Contratto di programma con RFI" disposta con il Decreto del Presidente del Consiglio del 1 marzo u.s. nell'ambito della ripartizione delle risorse stanziato dall'art.33, comma 1, della L.183/2011 che, per motivi amministrativi, non avevano potuto trovare regolazione all'interno del citato aggiornamento contrattuale.

Con tale Aggiornamento è venuto a scadenza il Contratto di Programma 2007-2011. Al fine di assicurare il proseguimento degli interventi prioritari di investimento sulla rete ferroviaria nazionale, soprattutto quelli connessi alla manutenzione e alla sicurezza della circolazione ferroviaria attraverso l'utilizzo delle risorse di cassa previste dalla Legge di Stabilità per gli anni successivi al 2011, nell'articolato è prevista una clausola di continuità che ne consente la proroga fino alla sottoscrizione del nuovo atto. Tuttavia, è quanto mai necessario che nel corso del primo semestre dell'anno 2012 si addivenga al nuovo schema di Contratto dando primario impulso al tavolo tecnico e negoziale che porti alla definitiva regolazione dei rapporti della società con lo Stato tanto in relazione agli investimenti che ai servizi.

A tale riguardo si auspica l'accoglimento della posizione della Società che in tale rinnovando quadro contrattuale ritiene opportuno regolare i rapporti con lo Stato relativi ai servizi di disponibilità, ivi compresa la manutenzione straordinaria, in un contratto separato rispetto a quello che regola i rapporti in materia di investimenti.

Non ha invece trovato soluzione il fenomeno ampiamente rappresentato lo scorso anno relativo ai disposti normativi e regolamentari via a via succedutesi nel tempo relativi a diversi profili connessi alla sicurezza dell'infrastruttura (sicurezza delle gallerie, difesa della sede e vulnerabilità sismica e idrogeologica dell'infrastruttura) che 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.

Le nuove norme – talvolta più restrittive di quelle previste sullo stesso campo in Europa e nel resto del mondo – vengono introdotte senza provvedere ad una preventiva valutazioni di costi e degli oneri, e quindi della relativa copertura finanziaria, in quanto ritenuta materia non di competenza

della struttura che emana le norme stesse, che provvede comunque a fissare specifiche responsabilità e perentorie tempistiche di attuazione cui RFI deve comunque attenersi.

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 pari a 98 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), superiore di circa il 7 per cento rispetto al risultato dello scorso anno.

Il Margine operativo lordo dell'anno è inferiore 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.

Tra gli altri proventi rilevante è l'effetto riduttivo connesso all'assenza di elementi "straordinari" e non ricorrenti che non hanno trovato pari manifestazione nel corso dell'anno 2011 rispetto al precedente quali i contributi ricevuti dallo Stato di competenza dell'anno 2009 (-14 milioni di euro), minore attività per conto di terzi (-5 milioni di euro), minori plusvalenze connesse a più ridotte vendite di materiali fuori d'uso e tolto d'opera (-4 milioni di euro) e minore penali comminate agli appaltatori di investimenti (-6 milioni di euro). Inoltre nell'anno 2011 i ricavi derivanti da canoni di locazione registrano il regime dell'attività ricognitiva degli spazi occupati da terzi effettuata e conclusa nel corso del 2010 che ha portato a conguagliare, nel 2010 appunto, canoni relativi ad anni precedenti con un effetto pari a -16 milioni di euro nel 2011.

Sotto il profilo più strettamente gestionale le riduzioni degli altri proventi hanno interessato minori prestazioni vendute dal servizio sanitario (-4 milioni di euro) e minori introiti connessi alla vendita del servizio GSMR (-3 milioni di euro).

Sotto il profilo dei costi operativi l'incremento dell'anno rispetto al precedente (pari a +11 milioni di euro) in realtà testimonia del notevole sforzo posto in essere dalla società in considerazione del fatto che il livello dei costi sconta una consistente flessione delle capitalizzazione di costi interni per attività di investimento e manutenzione straordinaria (quasi 84 milioni di euro), per larga parte neutralizzata dalla società con la riduzione degli altri costi gestionali a partire dal costo del lavoro.

Infatti l'incertezza sulla disponibilità delle risorse pubbliche che ha caratterizzato il 2011 e che ha trovato positiva risoluzione solo nell'ultimo scorcio dell'anno, ha di fatto rallentato gli investimenti con conseguente riprogrammazione delle date di avvio di numerose attività, fatte salve quelle connesse alla sicurezza ed alla manutenzione straordinaria che rappresentano un impegno costante e imprescindibile della Società.

La minor produzione di Margine operativo lordo dell'anno 2011 ha comunque beneficiato dei minori ammortamenti registrati nell'anno 2011 rispetto all'anno 2010 (-16 milioni di euro) relativi

all'Infrastruttura AC/AV possibili a seguito e per effetto dell'intervenuto decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 47339 del 1 giugno 2011 con il quale lo stesso Ministero ha assunto impegno nel proprio stato di previsione della spesa a favore di RFI delle annualità dei contributi di cui alla disposizione legislativa in oggetto, pari, per l'anno 2011 a 400 milioni di euro nonché delle successive fino al 2021, pari a complessivi 4.000 milioni di euro, in ragione di 400 milioni di euro annui per ciascuno degli esercizi dal 2012 al 2021.

Il risultato operativo della società pari a +113 milioni di euro nell'anno consente il sostenimento degli oneri finanziari nonché del carico di imposte, anche bilanciato dalla registrazione di proventi finanziari connessi al riconoscimento della rivalutazione monetaria fino a tutto il 2010 delle anticipazioni date a suo tempo da TAV (oggi fusa in RFI) al *General Contractor* per la realizzazione della Tratta Milano – Verona.

Il risultato d'esercizio testimonia di un costante e duraturo percorso di miglioramento gestionale della società nel pieno rispetto dei dettami di tendenziale equilibrio economico e finanziario posti dal decreto legislativo 188/2003.

Parallelamente al consolidamento dei risultati economici, sistematico è proseguito nel corso dell'anno il processo di verifica sul Sistema di Controllo Interno (SCI) di RFI tanto attraverso l'azione istituzionale di Internal Auditing sui processi operativi e di supporto, quanto per effetto dalle attività di Risk Management e di supporto all'Organismo di Vigilanza a testimonianza concreta della massima attenzione alla governance di una società pubblica, anche rispetto al Modello 231. Quest'ultimo è stato prontamente aggiornato all'inizio dell'anno 2011 accogliendo, dopo attenta ed approfondita analisi, l'inserimento delle nuove fattispecie di reato introdotte nel D. Lgs. n. 231/2001 che assumono rilevanza per RFI, relativamente ai reati di turbata libertà dell'industria o del commercio, induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria e ai delitti in materia di violazione del diritto d'autore che interessano potenzialmente diversi ambiti aziendali, peraltro oggetto di disposizioni societarie contenenti specifici precetti comportamentali.

Inoltre con riferimento al D.Lgs 121/2011 entrato in vigore il 16 agosto 2011 che modifica ed integra i codici penale e dell'ambiente nonché il D.Lgs 231/2001, prevedendo la sanzione penale di condotte illecite fino ad oggi non sancite come reati ed estendendo la responsabilità alle persone giuridiche, attualmente non prevista per i reati ambientali, la Società ha avviato una verifica volta ad acquisire un quadro esaustivo del proprio modello organizzativo per la gestione delle tematiche ambientali. L'analisi condotta consente di affermare che il modello vigente già soddisfa tutti i requisiti di idoneità ad avere efficacia esimente da eventuale responsabilità amministrativa, come già riscontrato in materia di sicurezza sul lavoro, anche con riferimento alle nuove fattispecie di reato ambientale introdotte dal D.Lgs. 121/2011.

In generale, nell'attività di controllo interna, particolare attenzione è stata posta ai temi della sicurezza sul lavoro, prevedendo, di norma, l'integrazione dei programmi di lavoro di tutte le attività di audit al fine di verificare alcuni aspetti operativi ritenuti rilevanti, nonché proseguendo il piano

straordinario di verifiche in materia di sicurezza sul lavoro (anche per gli effetti ex D.Lgs. 231/2001) presso tutte le strutture organizzative territoriali.

Sul fronte dei controlli nei rapporti con i fornitori esterni particolare importanza riveste la sottoscrizione di un Protocollo di intesa sulla sicurezza e sulla legalità per la prevenzione di tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata sottoscritto a livello di Gruppo da FS con il Ministero dell'Interno e con la Confindustria, con l'obiettivo di potenziare le misure ed i controlli volti a prevenire i tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata negli appalti; per la sua attuazione, RFI proporrà alle Prefetture competenti per territorio la sottoscrizione di protocolli attuativi in conformità allo schema-tipo allegato al Protocollo medesimo.

Elemento caratterizzante dello schema-tipo è la sua applicazione sia agli appalti di lavori pubblici sia agli appalti di servizi e forniture di importo pari o superiore alle soglie di valore che dovranno essere definite di volta in volta con le Prefetture. Una prima fase attuativa è stata sancita con la sottoscrizione del Protocollo attuativo con la Prefettura di Roma cui seguiranno ulteriori passaggi attuativi con le altre prefetture italiane.

Tale Protocollo, si pone in continuità con le "misure" già adottate da RFI in ottemperanza agli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari introdotti dalla Legge 136/2010.

**PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2011**

		<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>ROE</b>	RN/MP*	<b>0,28%</b>	<b>0,29%</b>
<b>ROI</b>	RO/CI*	<b>0,38%</b>	<b>0,31%</b>
<b>ROS (EBIT MARGIN)</b>	RO/RIC	<b>5,23%</b>	<b>4,44%</b>
<b>MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)</b>	MOL/RIC	<b>11,25%</b>	<b>9,44%</b>
<b>ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)</b>	RIC/CI*	<b>0,07</b>	<b>0,07</b>
<b>GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO</b>	PFN/MP	<b>0,10</b>	<b>0,06</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**

L'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007 - 2011 è stato sottoscritto tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) in data 23 dicembre 2010, con un significativo ritardo rispetto alla scadenza prevista a gennaio 2009. Fin dai primi mesi del 2011 la Società si è attivata per giungere ad un aggiornamento dell'Atto Contrattuale al fine di ricercare adeguata copertura a fabbisogni urgenti connessi alla manutenzione straordinaria ed agli obblighi di legge, anche in assenza di stanziamenti da parte della legge finanziaria. Inoltre l'aggiornamento avrebbe dovuto rispondere all'esigenza, già maturata nel corso del 2010, di allocare il definanziamento delle risorse già contrattualizzate per un importo di 922 milioni di euro, così come stabilito dal D.L. 78/2010, convertito con la L. 122 del 30 luglio 2010, a cui si sono poi aggiunte altre riduzioni nell'ambito delle "manovre finanziarie" di luglio ed agosto (DD.LL. 98/2011 e 138/2011), che sono state definite con l'emanazione della Legge di Stabilità 2012, intervenuta il 12 novembre 2011.

Solo a seguito di tale provvedimento è stato possibile predisporre uno schema di aggiornamento contrattuale che necessariamente si è dovuto riferire al biennio 2010 - 2011. Tenuto conto della naturale scadenza del vigente Contratto di Programma fissata al 31 dicembre 2011 e in attesa della operatività di un nuovo schema di Atto contrattuale, nell'articolato è stato inserito un apposito articolo con il quale ne viene sancita la proroga fino alla sottoscrizione del nuovo atto. La proroga è peraltro finalizzata ad assicurare il proseguimento degli interventi prioritari di investimento sulla rete ferroviaria nazionale, soprattutto quelli connessi alla manutenzione e alla sicurezza della circolazione ferroviaria, attraverso l'utilizzo delle risorse di cassa previste dalla Legge di Stabilità per l'anno 2012.

Tale schema di aggiornamento 2010 - 2011, nel quale ha trovato allocazione il definanziamento derivante dalle citate disposizioni di legge e sono state recepite risorse aggiuntive valutate pari a 3.652 milioni di euro, è stato esaminato dal CIPE nella seduta del 6 dicembre 2011.

In esito all'esame del CIPE, il Ministero dello Sviluppo Economico e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con riferimento alla percorribilità del definanziamento e della sua coerenza con il Piano Nazionale per il Sud recepito nella Delibera CIPE n.62 del 3 agosto 2011, hanno attivato un confronto con le Regioni Campania, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna che ha rideterminato l'entità delle risorse aggiuntive da contrattualizzare in 5.857 milioni di euro.

A seguito di tali sviluppi la Società, d'intesa con il MIT, ha elaborato un nuovo schema di aggiornamento 2010 - 2011 del Contratto, sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, nella seduta del 20 gennaio 2012. Al momento non risulta ancora emessa la relativa delibera del CIPE.

Si evidenzia che la Società ha dato pieno riscontro agli obblighi di informativa, previsti dagli art. 4 comma 3 lettera m), art. 4 comma 4 lettera b), art. 6, art. 7 comma 2 lettera c), e art. 8 del Contratto.

### **Provvedimenti normativi che hanno prodotto effetti sulle risorse già contrattualizzate con lo Stato**

Come già segnalato nel Bilancio 2010 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). Il disposto normativo se da un lato non ha recato stanziamenti di nuove risorse di competenza per l'anno 2011, dall'altro ha recepito la riduzione delle risorse di cassa operata dal Decreto Legge N. 78 del 31 maggio 2010 "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 dal 2011 la riduzione lineare del 10% delle dotazioni finanziarie iscritte a legislazione vigente nelle missioni di spesa di ciascun Ministero.

Per gli effetti di tale disposizione le dotazioni di cassa sul capitolo Ministero dell'Economia delle Finanze 7122 del Bilancio dello Stato, (che riporta gli stanziamenti in conto investimenti per l'infrastruttura ferroviaria nazionale), sono state ridotte di un importo complessivo di circa 922 milioni di euro (di cui 232 milioni di euro per l'anno 2011, circa 233 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012 e 2013 e circa 224 milioni di euro per gli anni 2014).

Relativamente agli stanziamenti per cassa per l'anno 2011 sono state recate risorse pari a:

- ✓ 2.086 milioni di euro sul capitolo 7122 quali contributi in conto impianti per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti nella Tabella "A" opere in corso del Contratto di Programma 2007 – 2011,
- ✓ 3 milioni di euro sul capitolo 7123 quali contributi in conto impianti per la realizzazione di opere specifiche,
- ✓ 100 milioni di euro per la rete AV/AC e 100 milioni di euro per la Rete Convenzionale sul capitolo 7124, quale rata dei contributi quindicennali stanziati dalla Legge Finanziaria 2006, a partire rispettivamente dagli anni 2006 e 2007,
- ✓ 400 milioni di euro sul capitolo 7124 per la realizzazione del sistema AV/AC Torino – Milano – Napoli quale quota dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007.

In data 6 luglio 2011 è stato emanato il Decreto Legge n. 98 (convertito con la Legge N. 111 del 15 luglio 2011 "disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ) che ha disposto ai sensi dell'art. 40 comma 1 bis per l'anno 2011 un'ulteriore riduzione sul capitolo 7122 pari a 215 milioni di euro.

Nel corso dell'anno sono stati rimodulati 605 milioni di euro sul capitolo 7122, relativi ai 1.102 milioni di euro sospesi nell'anno 2010 e riprogrammati per gli anni successivi in coerenza con gli investimenti.

In data 13 agosto 2011 è stato emanato il Decreto Legge n. 138 (convertito con la Legge n. 148 del 14 settembre 2011 "Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo") che ha disposto all'articolo 1 la riduzione delle dotazioni finanziarie, iscritte a legislazione vigente nell'ambito delle spese rimodulabili delle missioni di spesa di ciascun Ministero.

Gli effetti di tale disposizione sono stati recepiti dalla Legge di stabilità 2012 ( Legge n. 183 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato) emanata in data 12 novembre 2011 e dalla Legge di Bilancio ad essa collegata (Legge n. 184 - Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 e per il triennio 2012-2014). Tale disposizione normativa ha disposto una ulteriore riduzione di risorse di cassa sul capitolo MEF 7122 del bilancio previsionale dello Stato destinate alla Rete convenzionale, per un importo complessivo di 650 milioni di euro (di cui 500 milioni di euro per il 2012 e 150 milioni di euro per il 2014).

Complessivamente tali atti, hanno comportato una riduzione di risorse sul capitolo di bilancio MEF 7122 pari a 1.788 milioni di euro, così articolata:

- 922 milioni di euro per gli effetti del D.L. 78/2010;
- 215 milioni di euro di cui per gli effetti del D.L. 98/2011;
- 650 milioni di euro per gli effetti del D.L. 138/2011;

a cui si deve aggiungere una ulteriore riduzione di 16 milioni di euro, su altre fonti relative al capitolo 7060 (di cui si tratterà nella sezione dedicata ai progetti di legge Obiettivo) per gli effetti del D.L. 98/2011.

In particolare per la riduzione riferita al capitolo di bilancio MEF 7122 pari a 1.788 milioni di euro, tenendo conto dei criteri stabili dal CIPE con la Delibera n. 10/2009, sono stati prioritariamente considerati gli investimenti per i quali le risorse a carico del capitolo non sono ancora state impegnate con atti negoziali con terzi.

Inoltre, sono state studiate soluzioni per il contenimento dei costi di progetti o per il rinvio della realizzazione di opere accessorie, salvaguardando la funzionalità degli investimenti in corso.

Tenuto conto delle suddette riduzioni, in relazione agli stanziamenti di cassa, nel corso del 2012 sono previste le seguenti erogazioni:

- 1.601 milioni di euro sul capitolo 7122 quali contributi in conto impianti per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti nella Tabella "A" – opere in corso del Contratto di programma 2007 - 2011,
- 3 milioni di euro sul capitolo 7123 quali contributi in conto impianti per la realizzazione di opere specifiche,
- 100 milioni di euro per la rete AV/AC e 100 milioni di euro per la Rete Convenzionale sul capitolo 7124, quale rata dei contributi quindicennali stanziati dalla Legge Finanziaria 2006, a partire rispettivamente dagli anni 2006 e 2007,
- 400 milioni di euro sul capitolo 7124 per la realizzazione del sistema AV/AC Torino – Milano – Napoli quale quota dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007.

#### **Allocazione delle risorse aggiuntive**

Nello schema di aggiornamento 2010 – 2011 del Contratto di Programma sono state recepite risorse aggiuntive per un totale di 5.857 milioni di euro, rivenienti da fondi istituiti nello stato di previsione del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da risorse comunitarie e da risorse da Enti terzi, in particolare:

- 240 milioni di euro recati dall'art. 33 comma 3 della Legge 183/2011 – Legge di stabilità 2012 che assegna al Fondo per lo sviluppo e la coesione una dotazione finanziaria di 2.800 milioni di euro da destinare prioritariamente alla prosecuzione di interventi indifferibili infrastrutturali;
- 2.619 milioni di euro derivanti dal "Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali" di nuova istituzione ai sensi del Decreto Legge 98/2011 (convertito con Legge 111/2011) che all'art. 32 stabilisce: "*nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il «Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali» con una dotazione di 930 milioni per l'anno 2012 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016*" per un importo complessivo di 4.930 milioni di euro. Nella seduta del 6 dicembre 2011 il CIPE ha assegnato, a valere su tale fondo, il finanziamento per il 2°

lotto costruttivo della Tratta AV/AC Treviglio-Brescia e per il 2° lotto costruttivo non funzionale della Milano Genova – Terzo valico dei Giovi, con contestuale autorizzazione all'avvio dei lavori del lotto. L'iter dovrà essere completato con l'emissione della Delibera CIPE, registrazione presso la Corte dei Conti e pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale;

- 1.230 milioni di euro assegnati dal CIPE con la Delibera n.62/2011 per il Piano Nazionale per il Sud, di cui 1.030 milioni di euro per infrastrutture strategiche nazionali e 200 milioni di euro per infrastrutture interregionali e regionali;
- 36 milioni derivanti da risorse comunitarie TEN-T del ciclo di programmazione 2007 - 2013;
- 1.732 milioni di euro, di cui 517 milioni derivanti da convenzioni con Enti terzi e autofinanziamento e 1.215 milioni di euro derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale in conformità a quanto previsto dall'art. 23, comma 4 della Legge n. 183/2011 (Legge di Stabilità 2012) e in attuazione del "Piano di Azione Coesione".

#### **Riallocazione di risorse già contrattualizzate**

Inoltre per far fronte a fabbisogni incompressibili che non hanno trovato idonea copertura e che sono relativi alla manutenzione straordinaria e agli interventi per la sicurezza in galleria come da Atto di indirizzo del MIT, si è provveduto ad effettuare una riallocazione di risorse che ha interessato fasi di programmi/progetti che presentavano disponibilità non attivabili nel breve periodo, in conseguenza dello stato di avanzamento dell'iter autorizzativo esterno al Gestore, o rinviabili in quanto fasi modulari di interventi di *upgrading* e ammodernamento tecnologico ed infrastrutturale.

L'operazione che ha comportato una variazione complessiva a saldo zero pari a 881 milioni di euro, ha riguardato investimenti che sono stati trasferiti nella parte programmatica del Contratto.

#### **Recepimento aggiornamenti del Programma PON/FESR 2007/2013**

Ai sensi della Delibera CIPE n. 27 del 13 maggio 2010, che invitava ad adeguare il Contratto di Programma all'evoluzione del quadro strategico nazionale e del PON Reti e mobilità in occasione del primo aggiornamento utile, si è proceduto ad una revisione e riduzione di 10 milioni di euro delle risorse derivanti dal Programma PON/FESR 2007 – 2013 che è passato da 1.669 milioni di euro a 1.659 milioni di euro in coerenza con il Decreto Dirigenziale dell'Autorità di gestione n. 6892 del 28 luglio 2011.

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

Nel corso dell'esercizio 2011 si sono svolti numerosi incontri con i Ministeri competenti per la definizione dello schema di Contratto di Programma - Parte Servizi non ancora sottoscritto, pur essendo state risolte le problematiche relative alle coperture finanziarie che sino ad oggi ne avevano impedito di fatto ogni possibilità di perfezionamento.

In merito alle risorse finanziarie in data 21 dicembre 2010 è stato emanato il decreto di ripartizione per capitoli (anni 2011, 2012 e 2013) di quanto stanziato dalla Legge di Bilancio del 13 dicembre 2010 (Legge N. 221 - Bilancio di previsione dello Stato). Il provvedimento assegna risorse a valere sul capitolo MEF 1541 rispettivamente di 975 milioni di euro per l'anno 2011, 1.211 milioni per ciascuno degli anni 2012 e 2013.

Ulteriori 292 milioni di euro sono stati disposti dalla 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 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

In data 1 dicembre 2011 è stato emanato il decreto di ripartizione per capitoli (anni 2012, 2013 e 2014) di quanto stanziato da Legge di Bilancio del 12 novembre 2011 (Legge n. 184 - Bilancio di previsione dello Stato). Il provvedimento assegna risorse sul capitolo MEF 1541 rispettivamente di 1.211 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012 e 2013 e 975 milioni di euro per l'anno 2014.

In termini di cassa, nel corso dell'anno risultano erogati, a valere sul capitolo 1541, i 975 milioni di euro di competenza dell'anno 2011 a cui si aggiungono 200 milioni di euro di crediti residui. Di contro non sono stati erogati i 292 milioni di euro disposti dalla delibera CIPE n.64/2010 nonostante RFI abbia fornito, con nota (RFI-AD\A0011\P\2011\204) del 7 marzo 2011, al Ministero Vigilante elementi necessari per il perfezionamento dell'iter previsto dalla suddetta delibera.

### **La Legge Obiettivo**

Nell'ambito del Programma delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001) si segnala che nella seduta del 3 agosto 2011 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del "1° lotto funzionale del collegamento ferroviario tra la direttrice Orte-Falconara e la linea adriatica (Nodo di Falconara)" ed il progetto preliminare del "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, sezione internazionale, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano".

Inoltre, ai sensi dell'art. 32 comma 2 del Decreto Legge 6 luglio 2011 n. 98 "Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" - convertito con la Legge 111/2011, è stato operato un definanziamento di risorse, iscritte nel Contratto, sul capitolo MIT 7060 pari a 16 milioni di euro relativi ai finanziamenti per il nodo AV/AC di Verona compreso nel Programma delle infrastrutture strategiche, tale riduzione è riportata nel 9° Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza.

Si deve peraltro segnalare che l'approvazione, da parte del CIPE, dello schema di aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma e quindi delle variazioni alle coperture finanziarie e delle rivisitazioni progettuali conseguenti ai definanziamenti intervenuti per legge, comporta anche la modifica di quanto previsto nelle delibere e nella documentazione istruttoria relative ad alcuni interventi ricompresi nel Programma Infrastrutture Strategiche, per i quali è già stata approvata, ovvero è in corso di esame, la progettazione definitiva:

- "Nodo di Genova: potenziamento infrastrutturale Genova Voltri-Genova Brignole" (delibera CIPE n. 85 del 29 marzo 2006);
- "1° lotto funzionale del collegamento ferroviario tra la direttrice Orte-Falconara e la linea adriatica (Nodo di Falconara)" (seduta CIPE del 3 agosto 2011);
- "Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia, tratta Parma-Vicofertile" (in istruttoria).

**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, con specifico riferimento all'orario di servizio 12 dicembre 2010 - 10 dicembre 2011, il mercato presenta:

- n. 44 imprese dotate di licenza ferroviaria rilasciate dal MIT (2 "licenze" nazionali, ex art. 5 della legge 99/2009 e successivo decreto attuativo);
- n. 32 IF che hanno espletato servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura;
- n. 41 contratti di utilizzo dell'infrastruttura, così suddivisi:
  - n. 13 per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
  - n. 23 per lo svolgimento del traffico merci;
  - n. 3 per lo svolgimento di processi omologativi di materiale rotabile;
  - n. 1 per formazione personale ai fini del mantenimento del certificato di sicurezza;
  - n. 1 per uso di stazione.

Relativamente ai soggetti "Richiedenti" al 31 dicembre 2011 si rilevano:

- n. 13 Accordi Quadro/Protocolli d'Intesa così suddivisi:
  - n. 7 con soggetti aventi un interesse di pubblico servizio (n. 5 Regioni e n. 2 Province Autonome);
  - n. 1 con soggetto avente un interesse commerciale (Sea Train per traffico passeggeri);
  - n. 5 con IF di cui 2 per servizio trasporto passeggeri su rete AV/AC e 3 per servizio merci.

## **RICAVI DA PEDAGGIO**

### **Generalità**

Nel 2011, rispetto al 2010, si registra un lieve aumento dell'introito complessivo da pedaggio (pari allo 0,68%) a fronte di una contenuta diminuzione dei volumi totali (-2,08%), per effetto dell'utilizzo da parte delle IF di tracce orarie con più alto valore economico (AV/AC) nonostante il perdurare della crisi economica con conseguente diminuzione, dei volumi del trasporto regionale e del trasporto merci, rispetto a quanto inizialmente previsto oltre che dell'incendio avvenuto a Roma Tiburtina che ha determinato la soppressione di svariati servizi con la conseguente riduzione di ricavi.

### **Performance Regime**

Nel corso del 2011, 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 previste per gli anni precedenti.

## **RICAVI DA SERVIZI**

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

Nel corso del 2011 il *trend* di utilizzo del GSM-R ed i relativi ricavi registrano una diminuzione del 22,3% conseguente alle operazioni di conguaglio relative agli esercizi precedenti. 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, nel rispetto dei principi enunciati nelle Condizioni Generali di accesso al servizio, pur non espletando attività di trasporto, hanno necessità di accedere alla rete per altre attività quali la certificazione o i test di prova sulla rete AV/AC.

### **Servizi di Traghettamento**

La gestione dei servizi di traghettamento, nel 2011, è avvenuta in un contesto caratterizzato da una perdurante difficoltà della situazione economica generale, con riduzioni significative dei volumi di produzione del traghettamento ferroviario sullo Stretto di Messina e il consolidamento della contrazione della domanda di traghettamento con la Sardegna.

Relativamente alle componenti caratteristiche dei servizi di traghettamento prestati, si riportano, qui di seguito, i dati statistici più significativi:

#### *Traghettamento Sardegna*

Il servizio si è svolto con la nave traghetto Scilla che ha soddisfatto le richieste di Trenitalia (unica impresa ferroviaria operante su tale rotta) per un totale di 8 corse annue (andata e ritorno).

#### *Traghettamento Sicilia*

Il trasporto del materiale ferroviario si è sviluppato, come da programma, con la messa a disposizione a favore di Trenitalia, attuale unico cliente, di n° 11.378 corse navi a quattro binari rispetto alle n°11.466 programmate e di n° 2.153 corse navi bidirezionali per ferrocisterne rispetto alle 2.190 programmate.

I ricavi verso IF passano da 25,4 milioni di euro del 2010 a 22,2 milioni di euro del 2011 (con una contrazione del 14%).