

Nel segmento di trasporto verso il mercato del gommato pesante ed autovetture si evidenzia un andamento dei ricavi in aumento di circa il 4% rispetto all'esercizio precedente, i relativi ricavi sono passati da 17,6 milioni di euro del 2010 a 18,4 milioni di euro del 2011.

Anche il trasporto marittimo passeggeri veloce ha fatto registrare un incremento dei ricavi, che rispetto all'esercizio precedente sono passati da 2,4 milioni di euro a 3,4 milioni di euro. Tale servizio è destinatario dal 28 giugno 2010 di un contributo dal MIT al Consorzio Metromare dello Stretto, di cui RFI partecipa con una quota del 40%.

Servizi di Manovra

Il servizio di manovra nel 2011 registra volumi di ricavo in lieve incremento (3%) rispetto al 2010 passando da 56,305 milioni di euro a 58,078 milioni di euro.

Il servizio è stato effettuato in 52 impianti più i terminali marittimi dedicati al traghettamento ferroviario.

La progressiva riduzione del traffico a treno diffuso dovuta ad una domanda di tale servizio in continua flessione, oltre ad evidenziare la crescita del traffico a treno completo, ha determinato una notevole riduzione delle attività negli impianti di "smistamento".

Servizio di assistenza Persone Ridotta Mobilità

A seguito dell'entrata in vigore del Regolamento 1371/2007, è stato completato nel 2011 il trasferimento dalle IF al Gestore dell'Infrastruttura dell'attività di assistenza alle Persone a Ridotta Mobilità. Tale servizio era già stato inserito tra i servizi complementari ex art. 20 del D.Lgs 188/2003 con il relativo tariffario. La prossima entrata in esercizio del nuovo sistema informatico ReteBlu consentirà la consultazione in tempo reale delle pratiche generate dagli Operatori delle Sale Blu e del relativo stato di lavorazione delle richieste a tutte le Imprese Ferroviarie che circolano sulla rete nazionale.

Le IF potranno, inoltre, pianificare i servizi di assistenza, a seguito di contatti diretti con i viaggiatori disabili e a ridotta mobilità, accedendo direttamente al sistema dalla rete Internet.

I ricavi derivanti da questo servizio nel 2011 ammontano a 6,6 milioni di euro.

Altri servizi

Gli ulteriori servizi ex art. 20 D.Lgs. n. 188/2003, previsti nel PIR ed erogati nel 2011, hanno raggiunto nel 2011 un valore economico di circa 280 milioni di euro registrando un incremento del 5,8% rispetto al 2010, prevalentemente dovuto a una maggiore richiesta da parte delle IF del servizio di preriscaldamento e di climatizzazione dei treni viaggiatori.

Prospetto Informativo della Rete (edizione dicembre 2011)

Il 25 ottobre 2011 RFI ha dato avvio alla fase di consultazione di cui all'art.13 del D.lgs. 188/2003, inviando alle parti interessate (IF, Regioni, Province autonome e titolari di Accordo Quadro) e all'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF) la prima bozza dell'aggiornamento del PIR (edizione dicembre 2011) e dell'allegato 2 *quater* al PIR "Impianti merci e servizi".

Il 21 novembre 2011 RFI ha trasmesso all'URSF la seconda bozza dell'aggiornamento del PIR unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati e ad una dettagliata relazione accompagnatoria finalizzata ad illustrare le ragioni poste a base dell'accoglimento o meno delle menzionate osservazioni.

Le tematiche di maggior rilievo oggetto della proposta di aggiornamento sottoposta da RFI all'attenzione dei soggetti interessati vertevano su:

- l'introduzione di parametri caratteristici qualificanti un Accordo quadro avente ad oggetto la messa in disponibilità di capacità ferroviaria per un periodo di durata pluriennale;
- la rimodulazione, per la rete tradizionale, delle penali a carico del Gestore dell'Infrastruttura in caso di soppressione (totale o parziale) di tracce causata da inosservanza degli obblighi informativi o da qualsivoglia causa imputabile al Gestore stesso;
- una migliore specificazione del criterio funzionale all'individuazione della cosiddetta infrastruttura a capacità limitata (sezioni di infrastruttura che dato il pregresso livello di utilizzazione presenta maggiori criticità in termini di disponibilità di capacità), nonché la previsione, per tale tipologia di infrastruttura, di penali *ad hoc* a carico delle IF nel caso di mancata contrattualizzazione delle tracce richieste e rese disponibili, ovvero per mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate;
- la modifica della clausola di risoluzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura con la previsione di considerare quale presupposto per l'avvio dell'azione risolutiva il mancato pagamento di due rate mensili in luogo delle tre rate previste nel PIR vigente;
- la previsione, a seguito della definitiva implementazione dei sistemi informativi e in stretta aderenza alle disposizioni di cui al DM 43/T del 2000, della "rendicontazione per treno" quale unico criterio di determinazione del pedaggio dovuto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, con il superamento della contemporaneità del sistema di "rendicontazione a treno/km" (IMU).

Con nota del 7 dicembre 2011 l'URSF ha disposto indicazioni e prescrizioni alla proposta di aggiornamento del PIR formulata dal Gestore. In particolare l'URSF, per talune modifiche ha disposto l'eventuale loro inserimento nell'ambito dell'aggiornamento del PIR edizione dicembre 2012 a valle dell'acquisizione di ulteriori elementi valutativi, sull'assunto che si tratta di modifiche suscettibili di produrre un rilevante impatto economico ed organizzativo sulle IF; per talune altre modifiche, pur ritenendo esauriente l'istruttoria del Gestore dell'Infrastruttura, ne ha prescritto l'entrata in vigore a partire dall'orario dicembre 2012 / dicembre 2013.

L'URSF, inoltre, ha emanato prescrizioni anche in relazione ad altre parti del PIR: il massimale assicurativo per Responsabilità Civile verso terzi da produrre a corredo del contratto di utilizzo dell'infrastruttura è stato riportato a 50 milioni di euro in luogo dei 100 milioni di euro previsti nel PIR 2010.

RFI, recependo le prescrizioni dell'URSF, ha pubblicato il PIR il 9 dicembre 2011.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO**Gennaio****Interventi sul capitale sociale**

In data 28 dicembre 2010 è stato sottoscritto e versato l'aumento di capitale sociale di 250.000.000 euro, deliberato dall'Assemblea del 23 giugno 2006.

L'aumento è stato iscritto al Registro delle Imprese in C.C.I.A.A. di Roma in data 24 gennaio 2011 e, pertanto, da tale data il capitale sociale è pari a 32.338.184.379,00 euro.

Versamento decimi richiamati Stretto di Messina SpA

In data 31 gennaio 2011 è stato corrisposto, alla Società Stretto di Messina SpA, l'importo di 7.988.338,42 euro per versamenti ancora dovuti in relazione all'aumento del capitale sociale da 76.635.958,80 euro a 383.179.794,00 euro deliberato dall'Assemblea degli Azionisti della stessa del 28 aprile 2003.

Febbraio**Aggiornamento Contratto di Programma 2007 – 2011 per la gestione degli investimenti**

In data 4 febbraio 2011 la Corte dei Conti ha registrato l'aggiornamento del Contratto di Programma 2007 – 2011, parte investimenti, sottoscritto in data 23 dicembre 2010 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI.

Marzo**Approvazione del Piano d'Impresa 2011-2015**

In data 29 marzo 2011 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il Piano d'Impresa 2011-2015, consolidato nel Piano del Gruppo FS. Lo stesso è stato trasmesso in data 21 giugno 2011 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in ottemperanza agli obblighi di informativa ai sensi dell'art. 14 del D.lgs. 188/03.

Il Piano si pone in continuità con le linee di indirizzo del precedente ciclo di pianificazione 2007-2011 dando ulteriore impulso al processo di miglioramento aziendale e tenendo conto dell'evoluzione prospettica del contesto economico, del quadro normativo del settore e del vigente Contratto di Programma. Lo scenario economico di riferimento è caratterizzato dagli effetti non ancora esauriti di una crisi di dimensioni globali, da un PIL nazionale in lenta ripresa nei prossimi anni e da un contesto di finanza pubblica, caratterizzato dal permanere di rigide politiche di contenimento della spesa e di risanamento del bilancio.

La strategia del Gestore, nell'arco di Piano, rimane orientata al risanamento industriale basato su un ridisegno dei processi produttivi, un'attenta politica di contenimento dei costi per raggiungere *standard* di produttività ed efficienza più elevati, oltre all'ottimizzazione delle risorse impiegate da perseguire attraverso il completamento degli interventi di razionalizzazione degli impianti.

Approvazione Bilancio 2010 Stretto di Messina e ripianamento perdita

In data 30 marzo 2011 l'Assemblea degli Azionisti di Stretto di Messina ha deliberato l'approvazione del Bilancio 2010 ed il ripianamento della perdita dell'esercizio pari a 1.014.780 euro mediante utilizzo degli utili

portati a nuovo per 349.219 euro e parziale utilizzo dei versamenti in conto capitale effettuati pro-quota da parte degli azionisti in attuazione della delibera assembleare del 15 novembre 2001 per 665.561 euro.

RFI in osservanza a quanto deliberato dall'Assemblea ha provveduto in ragione del 13% - percentuale di partecipazione - a costituire un fondo svalutazione della partecipazione per la parte relativa all'utilizzo degli utili portati a nuovo (45.398,47 euro) ed a ridurre i versamenti in conto capitale (86.522,93 euro).

Aprile

BBT SE: spostamento sede legale da Innsbruck a Bolzano

Il 18 aprile 2011 l'assemblea di BBT SE ha variato lo spostamento della sede sociale da Innsbruck (Austria) a Bolzano (Italia) e ha contestualmente deliberato l'avvio delle attività realizzative (fase *works*) del 1° lotto costruttivo della galleria di base del Brennero. Tale determinazione è stata assunta ai sensi dell'art. 6 b) dell'Accordo di Stato del 30 aprile 2004 tra Austria ed Italia prevede che la sede legale della BBT SE sia istituita ad Innsbruck con sede secondaria a Bolzano per la fase progettuale ed a Bolzano con sede secondaria ad Innsbruck durante la fase realizzativa.

Maggio

Aumento capitale sociale Tunnel Ferroviario del Brennero SpA

In data 16 maggio 2011, in coerenza con l'andamento delle attività progettuali del Tunnel, è stato perfezionato l'aumento del capitale sociale di 20.000.000,00 euro della Società Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A deliberato dall'assemblea degli azionisti della stessa TFB in data 13 aprile 2011 e versato in un'unica *tranche* per la quota parte di competenza. Si segnala che RFI, esercitando il diritto di prelazione sulle azioni rimaste inoplate, ha versato nel mese di giugno, 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 di TFB ammonta a 145.790.910,00 euro.

La percentuale di partecipazione di RFI passa, quindi, da 84,98% a 85,29% al 31 dicembre 2011.

Giugno

Rimborso credito IVA

Liquidazione IVA di Gruppo anno 2008

In data 21 giugno 2011 è stato rimborsato dalla Capogruppo il credito IVA 2008 per un importo pari a 603.001 mila euro e relativi interessi per 21.419 mila euro. Alla stessa data sono stati rimborsati anche gli interessi per ritardato pagamento del credito IVA 2007 pari a 469 mila euro.

Luglio

Svalutazione partecipazione società Network Terminali Siciliani

L'Assemblea dei soci della società partecipata Network Terminali Siciliani nella seduta del 5 luglio 2011 ha deliberato di coprire le perdite del periodo 1 gennaio 2011 – 30 Aprile 2011 pari ad euro 39.654 mediante la riduzione del capitale sociale. Il capitale sociale della società pertanto si è ridotto da euro 65.272 ad euro 25.618. A fronte di tale decisione RFI ha operato una svalutazione della partecipazione della società per un importo pari al 50% delle perdite rilevate (euro 19.827).

In data 5 ottobre 2011 l'Assemblea dei soci preso atto che dalla situazione patrimoniale della società alla data del 31 agosto 2011 emergevano ulteriori perdite, ai sensi dell'art. 2484 n.4 del c.c., ha deliberato lo scioglimento della società con messa in liquidazione della stessa.

Finanziamento concesso dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI)

In data 7 luglio 2011 RFI ha ricevuto un prestito di 300 milioni di euro dalla Banca Europea degli Investimenti della durata di dieci anni a tasso variabile destinato all'Alta Velocità., in particolare per gli interventi e di completamento della Torino-Milano-Napoli. Il valore del prestito, concesso con la sola garanzia del Gruppo FS, è un segno di credibilità e di buona reputazione a livello internazionale.

Scissione parziale di Rete Ferroviaria Italiana SpA a favore di FS Logistica SpA con conseguente riduzione del capitale sociale

A seguito dell'atto di scissione parziale di RFI mediante assegnazione di elementi patrimoniali rappresentati da n. 5 compendi immobiliari a favore della FS Logistica SpA, stipulato in data 6 luglio 2011, il capitale sociale di RFI, con effetto dal 14 luglio 2011 si è ridotto di 3.186.760,00 euro mediante annullamento di n. 3.186.760 azioni dal valore nominale di 1,00 euro ciascuna.

Incendio Stazione Tiburtina

Alle ore 4.00 del 24 luglio 2011 si è sviluppato un incendio alla sala apparati della stazione di Roma Tiburtina, che ha causato forti ripercussioni sul traffico locale e di media e lunga percorrenza, comunque ripristinato, sia pure in misura ridotta, nei collegamenti Roma – Firenze e nel traffico metropolitano, nella stessa giornata di domenica, fino al 26 luglio seguente, quando la circolazione è progressivamente tornata verso la regolarità.

L'evento non ha fortunatamente causato danni di alcuna entità alle persone e le sue possibili cause sono ancora in corso di accertamento da parte della commissione di inchiesta, prontamente attivata all'interno del Gruppo FS, e degli organismi tecnici dei Vigili del Fuoco, oltre che degli organi inquirenti, che si sono attivati per competenza.

In merito al sinistro, allo stato attuale delle conoscenze, i conseguenti danni materiali risultano coperti, salvo franchigia, dalle coperture assicurative che il Gruppo FS ha immediatamente attivato, inclusa quella che garantisce le società del Gruppo per i danni occorsi a terzi.

Settembre

Cessione Italcertifer SpA

In data 27 settembre è stata ceduta a FS SpA l'intera quota di partecipazione detenuta da RFI nel capitale sociale della società Italcertifer SpA (33,33%) per un corrispettivo pari a 672.605 euro, al fine di ottemperare alla richiesta del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) per garantire il rispetto da parte di Italcertifer dei requisiti di neutralità ed indipendenza.

Liquidazione FS Formazione

In data 21 settembre 2011 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha deliberato lo scioglimento e la messa in liquidazione di FS Formazione SpA, la società del Gruppo FS, che ha ad oggetto la formazione e la qualificazione tecnico-professionale nel settore dei trasporti. Il servizio formativo erogato da FS Formazione

era rivolto quasi esclusivamente alle società del Gruppo FS ma si è deciso di reinternalizzare tale attività, in modo da avere un'interlocuzione diretta, maggiormente efficace ed economicamente più efficiente.

Ottobre

Progetto di scissione parziale di RFI in favore di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Nell'ambito delle iniziative previste dal Piano Industriale 2011-2015 del Gruppo FS, in data 25 ottobre 2011 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il progetto di scissione parziale di RFI mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

L'Assemblea Straordinaria di RFI in data 17 gennaio 2012 ha deliberato l'approvazione del progetto in argomento.

La scissione riguarda quattro tipologie di immobili non strumentali per l'attività del Gestore dell'infrastruttura:

- aree di ridotta estensione che possono trovare una collocazione sul mercato e non necessitano di attività di sviluppo urbanistico;
- aree che trovano la loro appetibilità e collocazione sul mercato per le potenzialità urbanistiche di eventuali operazioni di sviluppo immobiliare;
- porzioni di impianti, aree e fabbricati non necessari per le attività industriali e commerciali specifiche di RFI;
- aree inserite nel contesto urbano destinabili a servizi per la città;

per una superficie complessiva di circa 5,5 milioni di mq.

Con decorrenza dagli effetti della scissione, il capitale di RFI si ridurrà per l'importo di 165.463.005 euro mediante annullamento di n. 165.463.005 azioni dal valore nominale di 1,00 euro ciascuna. Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla società beneficiaria sarà pari all'importo di 165.463.005 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.

Il progetto di scissione è stato redatto sulla base delle situazioni patrimoniali delle società al 30 giugno 2011.

Dicembre

Scissione parziale di RFI in favore di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

In data 6 dicembre 2011 è stato firmato l'Atto di scissione parziale di RFI mediante assegnazione di parte del suo patrimonio, costituito da immobili non strumentali ubicati nelle stazioni di Milano Centrale, Roma Termini, Napoli Centrale e Torino Porta Nuova in favore di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, sulla base delle situazioni patrimoniali al 31 marzo 2011. La scissione comporta, con decorrenza dal 16 dicembre 2011, la riduzione del capitale di RFI per l'importo di 149.512.294 euro mediante annullamento di n. 149.512.294 azioni dal valore nominale di 1,00 euro ciascuna. Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla società beneficiaria è pari all'importo di 149.512.294 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.

Scissione parziale di RFI in favore di F.S. Sistemi Urbani Srl – terza fase

In data 22 dicembre 2011 è stato firmato l'Atto di scissione parziale di RFI mediante assegnazione di 48 compendi immobiliari non strumentali in favore di FS Sistemi Urbani Srl.

La scissione ha comportato, con decorrenza dal 31 dicembre 2011 la riduzione del capitale di RFI per l'importo di 10.612.012 euro mediante annullamento di n. 10.612.012 azioni dal valore nominale di 1,00 euro ciascuna.

Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla società beneficiaria è pari all'importo di 10.612.012 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.

Stipula *Isda Master Agreement* per la gestione del rischio di tasso d'interesse

Nel mese di dicembre sono stati stipulati quattro *Isda Master Agreement* e relativi *Schedule all'Isda Master* con BNP Paribas, Bank of Tokyo, HSBC e Société Générale, necessari ad avviare l'operatività in derivati. Sono state successivamente concluse tre operazioni di *collar* a dieci anni dell'importo di 50 milioni di euro ciascuna, relative alla copertura del rischio di tasso connesso al 50% del finanziamento da 300 milioni di euro sottoscritto con la BEI.

La sottoscrizione dei suddetti *Isda Master Agreement* è avvenuta, con il supporto strategico e operativo specialistico della Capogruppo, in attuazione della *Policy* per la gestione del rischio di tasso di interesse associato all'indebitamento attuale e prospettico per i cui approfondimenti si rinvia al paragrafo della Gestione dei rischi finanziari inerenti in particolare ai rischi di tassi di interesse delle Note Esplicative al Bilancio.

RISORSE UMANE

Nel corso dell'esercizio 2011 è proseguita l'opera di rivisitazione e riordinamento dell'organizzazione centrale e soprattutto territoriale della società volta al contestuale e coerente contenimento degli organici, gestito anche tramite l'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro, rivolta all'incremento della produttività.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1° gennaio 2011 – 31 dicembre 2011:

- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2010: pari a n° 30.209 unità (di cui 290 Dirigenti e 29.919 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2011: pari a n° 28.120 unità (di cui 269 Dirigenti e 27.851 tra Addetti e Quadri).

Il saldo netto deriva da ingressi per 743 unità ed uscite per 2.832.

Il costo del lavoro

Proseguono le trattative con le Organizzazioni Sindacali con l'obiettivo di pervenire ad un contratto unico del Settore Trasporto; al riguardo per quanto riguarda il costo del lavoro, al di là dei consueti accantonamenti necessari all'adeguamento dei minimi contrattuali in relazione all'andamento delle citate trattative, non si segnalano eventi significativi incidenti sulla variazione del costo medio unitario rispetto all'anno 2010.

A partire da 1° marzo 2011 è stato inoltre attivato il "Fondo a gestione bilaterale per il perseguimento di politiche attive a sostegno al reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo FS". Per la Società le azioni sono state rivolte all'accompagnamento alla prima finestra utile a pensione del personale inidoneo, di quello del settore uffici e di quello del settore navigazione, dichiarato in esubero ed a seguito di adesione volontaria, al termine del percorso relazionale con le Organizzazioni Sindacali, in applicazione delle

procedure previste dall'accordo in materia del 15 maggio 2009. Dal 1° marzo al 31 dicembre sono cessati, con l'accesso alle prestazioni straordinarie del fondo, 709 dipendenti.

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

Si rammenta che 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.

Come evidenziato nei commenti sulla gestione del precedente esercizio, a novembre 2010, fu raggiunto un accordo sindacale a livello nazionale che ha consentito nei mesi successivi di avviare le procedure sindacali territoriali e di raggiungere gli accordi che hanno individuato i lavoratori in esubero da esodare attraverso l'attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo, a partire da marzo 2011.

E' proseguita in parallelo un'intensa attività relazionale con le strutture INPS per implementare le procedure di gestione del Fondo e la definizione delle necessarie procedure gestionali interne al Gruppo, che hanno consentito gli accessi al Fondo e l'erogazione delle prestazioni straordinarie nei tempi programmati.

Ad oggi, gli interventi straordinari del Fondo per la Società hanno riguardato 709 interventi di riorganizzazione produttiva per il personale delle attività amministrative, delle staff di supporto e per gli inidonei alle attività di esercizio di tutte le strutture centrali e territoriali, nonché per il personale navigante dell'Impianto di Civitavecchia.

La formazione

Il piano formativo 2011 ha interessato i macro-obiettivi in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario che l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) ha indicato per l'anno 2011 ed in particolare:

- riduzione delle non conformità imputabili al fattore umano;
- riduzione delle non conformità imputabili a carenze nella manutenzione dell'infrastruttura;
- riduzione delle discontinuità di tipo tecnologico e strutturale;
- riduzione delle criticità connesse all'interazione tra l'esercizio ferroviario ed il contesto strutturale e sociale nel quale esso si svolge.

La formazione ed il mantenimento delle competenze del personale con mansioni di sicurezza hanno rappresentato un valido contributo al raggiungimento dei suddetti macro-obiettivi.

Le attività formative del 2011 hanno prodotto una media di circa 7 giornate uomo.

La sicurezza sul lavoro

Nel corso dell'esercizio 2011, RFI, in coerenza con i suoi indirizzi strategici, ha proseguito le azioni e le iniziative di diversa natura relative alle tematiche della sicurezza sui luoghi di lavoro e della tutela ambientale, già avviate nel corso degli anni precedenti.

Le attività di rilevanza esterna sono state sviluppate attraverso la prosecuzione della partecipazione, in collaborazione con le competenti strutture della Capogruppo, alla realizzazione del decreto attuativo del D.lgs 81/2008, che andrà a sostituire le norme specifiche, per il settore ferroviario, attualmente contenute nella Legge 191/74.

POLITICA AMBIENTALE

La Società ha sviluppato un'attenzione crescente alla prevenzione di danni ambientali cercando di cogliere le opportunità ambientali, fin dalle fasi di ideazione e definizione dei propri progetti infrastrutturali, servizi e processi industriali, partendo dall'inserimento di questi temi fra i prerequisiti prestazionali delle innovazioni tecnologiche ed infrastrutturali.

A tal fine, con Comunicazione Organizzativa (CO) n. 267/AD del 12 settembre 2011, è stata emessa la Politica Ambientale di RFI, nella quale vengono esplicitati i principi guida per la diffusione e il radicamento di una solida cultura di tutela dell'ambiente e fornito il punto di riferimento per chi quotidianamente opera all'interno dell'organizzazione, così come per coloro che dall'esterno vi entrano in contatto.

In particolare RFI, oltre al primo contributo alla tutela dell'ambiente che viene dalla capacità di migliorare l'efficienza del servizio ferroviario, favorendo un trasferimento modale verso un sistema di trasporto meno inquinante, ha adottato nei suoi processi azioni tese a:

- consolidare il Sistema di Gestione Ambientale per tutta l'organizzazione e migliorarne nel tempo le prestazioni, orientandole sempre più al supporto delle decisioni strategiche;
- disegnare ed applicare processi organizzativi e di gestione e sviluppo delle risorse umane a supporto dell'approccio strategico, in cui le competenze di sostenibilità ambientale siano valutate in analogia a quelle tecniche, economiche e manageriali, tipiche del settore ferroviario;
- impiegare in maniera razionale le risorse naturali, sulla base della loro corretta valorizzazione piuttosto che della loro disponibilità, promuovendo per quanto possibile l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili;
- agire sulla impostazione e gestione di tutti i processi aziendali per ridurre gli impatti sull'ambiente;
- incrementare l'efficienza energetica e ridurre i consumi;
- salvaguardare il territorio e la biodiversità, inserendo nei piani di sviluppo della rete non solo il ripristino e la riqualificazione ma anche opportunità di mantenimento dell'esistente;
- contribuire ad aumentare la consapevolezza ambientale dei principali stakeholder esterni, promuovendo la comunicazione e la collaborazione con le altre società del Gruppo FS e con i propri fornitori.

A tale proposito, con CO n. 281/AD del 27 febbraio 2012 è stata costituita la Task Force "Progetto SGA di RFI" che, alla luce degli indirizzi definiti nella Politica Ambientale di RFI e di quelli forniti da Ferrovie dello Stato Italiane, dovrà porre in essere le attività finalizzate alla realizzazione del Sistema di Gestione Ambientale di RFI e alla sua certificazione da parte dell'Ente esterno.

Inquinamento acustico, elettromagnetico e dell'aria

Sono in corso sulla rete ferroviaria lavori per realizzare 23 interventi di installazione di barriere antirumore per una lunghezza complessiva di circa 16,2 km.

Nell'ambito delle attività propedeutiche da svolgere per la realizzazione degli interventi si sono inoltre:

- ottenuti, da parte degli soggetti competenti, benestare per realizzare 20 interventi per una lunghezza complessiva di 37,2 km;
- ultimati progetti (preliminari/definitivi), da sottoporre all'approvazione dei soggetti interessati, riguardanti 17 interventi per una lunghezza complessiva di 24 km.

Tutela dell'ambiente

Nel corso del 2011 RFI ha intrapreso azioni ed iniziative di diversa natura relative alle tematiche della tutela ambientale.

Sul versante dei rapporti istituzionali, RFI ha partecipato attivamente ad alcuni gruppi di lavoro istituiti presso Confindustria, per la redazione della normativa sulla commercializzazione e la classificazione/etichettatura delle sostanze pericolose.

Inoltre RFI ha partecipato al gruppo di lavoro costituito presso il Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali per la definizione di un piano di azione nazionale per la riduzione dell'utilizzo dei prodotti fitosanitari.

In vista dell'introduzione del Sistema SISTRI (Sistema informatico di Tracciabilità dei Rifiuti) da parte del Ministero dell'ambiente, continuano le attività per la sua messa a regime all'interno dell'azienda.

È stata ultimata la realizzazione delle barriere antirumore nel territorio della Provincia Autonoma di Trento e sono in fase di completamento le relative attività di collaudo.

E' proseguita l'attività di aggiornamento e revisione del piano di risanamento acustico, sulla base delle osservazioni, pareri e richieste provenienti dagli enti pubblici e privati interessati dalle emissioni sonore generate dall'infrastruttura ferroviaria.

È stata completata la fase della mappatura acustica degli assi ferroviari principali con più di 30.000 transiti all'anno all'interno degli agglomerati urbani con più di 100.000 abitanti, in ottemperanza al D.lgs. 194/2005 - "Attuazione della direttiva 2002/49/CE.

QUADRO MACROECONOMICO

Nel corso del 2011 il contesto economico internazionale è apparso caratterizzato da una situazione di crescente incertezza e dalla tendenza al deterioramento delle prospettive di sviluppo.

L'attività economica è stata condizionata da eventi, alcuni dei quali già noti, - come il perdurare della crisi finanziaria e il debito sovrano di alcuni paesi europei - e altri imprevisi, come le rivolte dei paesi del Nord Africa, l'intervento armato in Libia e la fortissima scossa di terremoto in Giappone.

Dati economici mondiali		2010	2011
PIL		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
Mondo		5.2	3.7
Paesi avanzati			
USA		3	1.7
Regno Unito		1.8	0.9
Area euro		1.8	1.5
Paesi emergenti			
Cina		10.4	9.3
India		10.4	7.6
America Latina		6.6	4.4
Commercio mondiale		15.5	6.5
Petrolio		<i>(\$ per barile)</i>	
	Brent	79.9	111.6

Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2012

Il quadro congiunturale che si è delineato ha presentato, come avviene da diversi anni, un andamento differente tra paesi e aree: alla decelerazione dell'attività economica delle economie avanzate si è contrapposta la crescita delle economie emergenti e in via di sviluppo, anche se lievemente rallentata nell'ultima parte dell'anno a causa delle incertezze del contesto internazionale e della riduzione della domanda interna.

A fronte di ciò le autorità monetarie dei paesi ad economia avanzata hanno adottato misure fortemente espansive, mentre nei paesi emergenti l'orientamento è stato piuttosto restrittivo, con un graduale allentamento nel corso dell'anno.

In termini di variazione percentuale, il PIL mondiale è aumentato del 3,7 % (5,2 % nel 2010) con tassi molto più sostenuti per le economie emergenti (su tutte, Cina 9,3 % e India 7,6 %) rispetto a quelle avanzate (USA 1,7 %, Area Euro 1,5 %, Regno Unito 0,9 %). In forte decelerazione anche gli scambi commerciali (6,5 %

La crescita economica dell'area ha avuto una dinamica modesta (1,5 % di variazione percentuale annua del PIL) con andamenti differenti tra i diversi paesi: da un lato Germania, potenza economica dominante dell'Europa, cresciuta ad un ritmo doppio (3,0 %) e Francia, posizionata in prossimità del dato medio (1,6 %) e, all'altro estremo, Portogallo (-1,7 %) e Grecia (-6,8 %) il cui ingente debito pubblico ha reso necessario una serie di interventi finalizzati ad evitare il *default*.

In termini di inflazione, nel 2011 si registrato un sensibile aumento dei tassi rispetto a quanto si era verificato l'anno precedente: il dato complessivo nell'area dell'euro è stato pari al 2,7 %, sintesi di valori leggermente inferiori per alcuni paesi, quali Francia e Germania (2,4 %), e più elevati per altri, tra cui Italia (2,8 %) e Spagna (3,1 %).

La domanda interna è cresciuta sensibilmente meno dell'anno precedente in termini medi dell'intera area (0,6 % nel 2011 contro 1,0 % nel 2010). Anche in questo caso si distinguono paesi con crescita più alta, tra cui Francia (1,8 %) e Germania (2,4 %), rispetto ad altri che hanno fatto registrare crescite negative, come Italia (-1,1 %) e Spagna (-1,7 %).

Dati economici Area Euro		2010	2011
PIL		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
	Area Euro	1.8	1.5
	Germania	3.6	3.0
	Francia	1.4	1.6
	Italia	1.4	0.3
	Spagna	-0.1	0.7
Inflazione		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
	Area Euro	1.6	2.7
	Germania	1.2	2.4
	Francia	1.7	2.4
	Italia	1.6	2.8
	Spagna	2.0	3.1
Domanda interna		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
	Area Euro	1.0	0.6
	Germania	2.3	2.4
	Francia	1.3	1.8
	Italia	1.6	-1.1
	Spagna	-0.9	-1.7

Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2012

Per quanto riguarda l'Italia, le principali cause di una crescita economica significativamente più lenta rispetto alla media dell'area euro sono da individuarsi nel rallentamento delle attività economiche globali e, dalla seconda metà dell'anno, nelle forti tensioni sul mercato innescate dalla situazione del debito sovrano.

Dopo una flebile crescita nel 1° trimestre (0,1 %) e nel 2° trimestre (0,3 %), il profilo congiunturale del ciclo economico, misurato in termini di crescita del PIL, ha mostrato una flessione nel 3° trimestre (-0,2 %) entrando in recessione nel 4° trimestre (-0,6 % secondo gli ultimi dati di contabilità nazionale). Su base annua, il PIL è cresciuto complessivamente solo dello 0,3 %.

L'inflazione a fine anno è risultata in Italia del 2,8 %, alimentata dal rialzo dei prodotti petroliferi. La debole progressione dei salari e le incerte prospettive del mercato del lavoro hanno invece frenato i consumi. Anche gli investimenti si sono contratti, a causa delle incertezze della situazione economica e delle persistenti difficoltà del mercato del credito. Come già richiamato, in media d'anno la domanda interna è diminuita del 1,1 %.

Dati economici Italia	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
	(variazioni %)			
PIL	0.1	0.3	-0.2	-0.6
Domanda interna	-0.8	-0.3	-0.9	-0.9
Spesa delle famiglie	0.0	0.1	-0.2	-0.5
Spesa delle AP e ISP	0.4	0.0	-0.6	-0.3
Investimenti fissi lordi	-0.5	0.1	-0.8	-1.3
Costruzioni	-0.4	-1.1	-1.2	-1.5
Altri beni di investimento	-0.6	1.3	-0.5	-1.0
Importazioni di beni e servizi	-2.6	-1.2	-1.1	-1.4
Esportazioni di beni e servizi	0.4	1.0	1.6	-0.4

Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2012

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Dall'analisi delle dinamiche del settore dei trasporti terrestre, marittimo ed aereo di passeggeri e merci, emerge un quadro in generale incerto con forti segnali di rallentamento sul finire dell'anno.

Nel 2011 il trasporto merci sconta un andamento sostanzialmente nullo (+0,1% rispetto al 2010) della produzione industriale e una contrazione dell'incremento degli scambi commerciali rispetto al 2010 (export +6,2%; import +0,7%). Nel trasporto aereo, che ha subito il vento della fase di recessione nel secondo semestre dell'anno, la crescita delle tonnellate movimentate è limitata al 3,5% rispetto al 2010. Lo scalo di Milano Malpensa si è confermato come primo aeroporto cargo in Italia per volume di merci movimentate (circa il 48% del totale) con una variazione del 4,2% rispetto al 2010. Anche il trasporto autostradale mostra segnali preoccupanti, soprattutto nell'ultimo scorcio dell'anno. I flussi, misurati in veicoli km pesanti, hanno mostrato una crescita di appena lo 0,3% nel periodo da gennaio a novembre 2011. In leggera crescita anche il trasporto marittimo di container nei principali porti italiani, come dimostrano i dati rispettivamente ai primi 9, 8 e 11 mesi del 2011: Genova (+4,7%), La Spezia (+5,3%) e Taranto (+9,6%).

Anche il trasporto passeggeri è caratterizzato da andamenti disomogenei e da dinamiche altalenanti nei vari comparti.

Nel 2011 si è avuta una crescita complessiva del 6,4% del traffico aereo con un andamento superiore per la componente nazionale (+7,1%) rispetto a quella internazionale (+6,3%). In valore i passeggeri transitati negli scali italiani ammontano a oltre 148 milioni (+ 9 milioni rispetto al 2010). I due maggiori *hub* italiani, Roma Fiumicino e Milano Malpensa, hanno conosciuto nell'anno aumenti contenuti rispetto alla media (rispettivamente +3,6% e +1,8%) mentre si segnalano crescite di rilievo per gli scali di Milano Linate (+9,2%), Bergamo (+9,7%) e Venezia (+24,9%, su cui è però confluito il traffico dell'aeroporto di Treviso chiuso, nella seconda metà dell'anno, per lavori di ampliamento).

Diversamente il trasporto su strada, misurato in veicoli km leggeri sulla rete autostradale, ha registrato un calo dell'1,5% nel periodo da gennaio a novembre 2011. Nel trasporto marittimo, in forte espansione il mercato delle crociere, che ha conosciuto una variazione positiva pari a circa il 17% rispetto all'anno precedente.

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 del 2011 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) ha rilasciato 2 nuovi certificati e 12 rinnovi/aggiornamenti. Complessivamente, gli operatori terzi hanno realizzato, sulla rete ferroviaria gestita da Rete Ferroviaria Italiana, circa 41,2 milioni di treni km.

I risultati del traffico delle principali Imprese ferroviarie europee

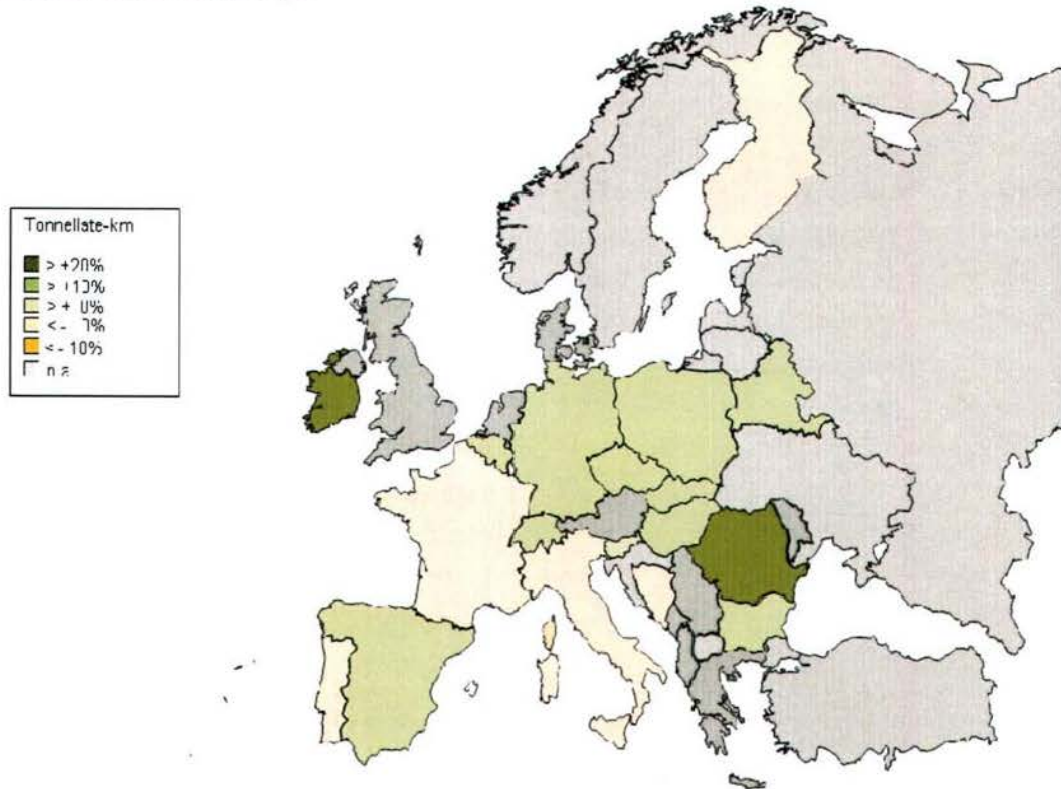
A fronte dello stato di debolezza dell'economia, la domanda di trasporto ferroviario in Europa mostra timidi segnali di ripresa nei volumi di trasporto passeggeri e, in misura maggiore, nei volumi di trasporto merci.

Complessivamente i risultati delineano un trend costante nel recupero del traffico merci (+5,1% rispetto al 2010 misurato in tonnellate km), superiore alla variazione della produzione industriale (+3,5%, fonte Eurostat) e un leggero recupero nel traffico passeggeri (+0,5% sul 2010 in viaggiatori km).

Tra le principali imprese ferroviarie europee di riferimento la spagnola RENFE, nel settore viaggiatori, è quella che ha registrato la crescita più sostenuta (+1,8%); segue la francese SNCF (+1,5%) e la tedesca DB AG (+0,8 % nel periodo da gennaio a novembre 2011).

Nell'ambito del trasporto ferroviario merci il settore beneficia, da un lato, della robusta razionalizzazione avviata dalle imprese ferroviarie negli anni della crisi economica e, dall'altro, degli effetti positivi delle recenti norme comunitarie (Regolamento 913 del novembre 2010) sulla creazione di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci su rotaia più competitivo. In termini di volumi di traffico realizzati, leader in Europa è la tedesca DB AG con un incremento del 5,6% rispetto al 2010 (nel periodo da gennaio a novembre 2011). Tra i paesi dell'Europa orientale continua il proprio trend positivo la polacca PKP, con un incremento dell'8,3%.

Evoluzione del traffico merci in Europa



ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA**Conto economico riclassificato**

	<i>Importi in migliaia di euro</i>		
	2011	2010	Variazione
Ricavi operativi	2.541.417	2.581.428	(40.011)
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	2.142.587	2.132.118	10.469
- Altri ricavi	398.830	449.310	(50.480)
Costi operativi	(2.301.574)	(2.290.917)	(10.657)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	239.843	290.511	(50.668)
Ammortamenti	(63.989)	(80.218)	16.229
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(11.284)	(22.625)	11.341
Accantonamenti per rischi e oneri	(51.729)	(52.596)	867
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	112.841	135.072	(22.231)
Proventi ed oneri finanziari	2.346	(37.744)	40.090
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	115.187	97.328	17.859
Imposte sul reddito	(17.082)	(5.736)	(11.346)
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	98.105	91.592	6.513
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI			0
RISULTATO NETTO DI PERIODO	98.105	91.592	6.513

Ai fini di una più corretta esposizione, analogamente a quanto effettuato nel 2011, le seguenti voci relative all'esercizio 2010 sono state riallocate in altre poste di bilancio:

- ✓ i rilasci dei fondo rischi sono stati riclassificati dalla voce "Altri proventi" a riduzione della voce "Costi per servizi";
- ✓ il rilascio del fondo imposte è stata riclassificato dalla voce "Altri proventi" a riduzione della voce "Altri costi operativi";
- ✓ la quota relativa alle perdite da radiazione cespiti è stata riclassificata dalla voce "Altri costi operativi" alla voce "Svalutazioni e perdite di valore".

La posta dei Ricavi delle vendite e prestazioni subisce un incremento pari a 10.469 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato tra:

- ✓ maggiori ricavi da pedaggio per 6.533 mila euro dovuti a maggiori volumi di traffico sostenuti sulla rete AV/AC;
- ✓ maggiori ricavi per il servizio di assistenza a persone con ridotta mobilità (PMR) per 5.460 mila euro;
- ✓ minori ricavi per servizi di traghettamento per 3.213 mila euro per la riduzione dei volumi di produzione del traghettamento ferroviario sullo Stretto di Messina e dal consolidamento della contrazione della domanda di traghettamento con la Sardegna.