

Bologna AV e Centrale – L'avanzamento dei lavori della stazione Alta Velocità è pari a circa il 70%. Nell'agosto scorso si è conclusa la fase di scavo e si è quindi proceduto con la realizzazione delle opere civili in elevazione a partire dal piano binari. E' stato completato un primo binario di corsa, mentre a fine gennaio 2012 è stato consegnato il secondo binario, utile per l'inizio delle prove con treno avviate all'inizio febbraio 2012.

Si prevede un'attivazione della stazione Alta Velocità per fasi secondo le seguenti tempistiche:

- passante Alta Velocità senza servizio viaggiatori: giugno 2012;
- attivazione stazione Alta Velocità: dicembre 2012;
- completamento opere della stazione: entro luglio 2013.

Firenze Belfiore - A seguito dell'affidamento dell'appalto al Contraente Generale, sono terminati i lavori ferroviari e sono in fase conclusiva le opere di completamento del lotto 1 (Scavalco).

RFI ha autorizzato la realizzazione del lotto 2; le relative opere propedeutiche sono terminate ad ottobre del 2010, mentre quelle di Lotto 2 sono state avviate nel mese di marzo 2010.

Sono ultimate le attività di istruttoria relative alla progettazione esecutiva della Stazione ed è stato emesso il parere dell'Osservatorio Ambientale relativamente agli aspetti ambientali della progettazione esecutiva in data 5 febbraio 2010. Al momento sono in esecuzione i diaframmi del camerone della Stazione AV. Alla luce della consegna dei lavori avvenuta in data 10 marzo 2010, i tempi contrattuali prevedono l'attivazione della stazione, per l'esercizio ferroviario, ad agosto 2015, con il completamento per la parte commerciale entro dicembre 2016.

Roma Tiburtina – In data 28 novembre 2011 è stata inaugurata la nuova Stazione AV/AC alla presenza delle più alte cariche istituzionali ed è stato, pertanto, aperto al pubblico il servizio viaggiatori. Attualmente sono in corso alcuni lavori di completamento della viabilità sul lato Pietralata nonché alcune attività relative agli impianti di informazione al pubblico a messaggio variabile e a messaggio fisso. Proseguono, inoltre, i lavori per la Nuova Circonvallazione Interna e le infrastrutture connesse.

In merito all'incendio che si è sviluppato nella sala apparati di Roma Tiburtina in data 24 luglio 2011 si rende noto che l'evento non ha causato danni di alcuna entità alle persone e per ulteriori dettagli si fa rinvio a quanto riportato nei principali eventi dell'anno.

Napoli Afragola - La realizzazione del nuovo fabbricato di stazione, già appaltata a maggio 2006 con contratto poi risolto per inadempimento della Società appaltatrice, è stata riaffidata il 17 giugno 2009 con consegna delle prestazioni all'A.T.I. appaltatrice in data 29 luglio 2009. Quest'ultima ha redatto il Progetto Esecutivo e le attività di cantiere sono state avviate il 20 aprile 2010.

L'attivazione della prima fase funzionale, con l'apertura al pubblico del servizio viaggiatori, è prevista nel secondo semestre 2012, con il completamento delle opere relative ai servizi commerciali entro il primo semestre 2013.

Fabbricato viaggiatori Stazione Vesuvio Est - Si conferma la pianificazione comunicata nell'ultimo *screening*, connessa al definanziamento dell'intervento dal PON 2007-2013 così come disposto dal decreto n. 10288 del 27 settembre 2010 emanato dall'Autorità di Gestione del PON, nonché alla sospensione da parte della Regione Campania della Delibera di stanziamento delle risorse POR relative alla successiva fase di progettazione definitiva e realizzazione del Fabbricato di Stazione.

La pianificazione temporale prevede, pertanto, l'avvio della progettazione definitiva a gennaio 2016 con previsione di apertura al pubblico della stazione nel primo trimestre del 2021.

LA SICUREZZA D'ESERCIZIO FERROVIARIO

L'andamento della sicurezza nel 2011

Il monitoraggio dell'incidentalità ferroviaria verificatasi sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) gestita da RFI è effettuato attraverso l'alimentazione della Banca Dati Sicurezza (BDS) secondo i criteri internazionali vigenti (DM 138T del 31/10/2000).

In particolare, aderendo il Gruppo FS all'Organizzazione dell'UIC (*Union Internationale des Chemins des Fer*) e quale membro attivo, a livello di *benchmarking* e di analisi interne vengono adottati sia i criteri forniti dalla Fiche A91 UIC sia quelli della Direttiva 2004/49 CE e s.m.i. (Eurostat) recepita a livello legislativo italiano con il D.lgs 162/2007.

Premesso che esiste omogeneità tra i criteri adottati per la definizione di «incidente» (1 morto/ferito grave (Nota (1)), 150.000 euro di danni, 6 ore di interruzione della linea), in estrema sintesi le statistiche:

- Eurostat (Dir. 2004/49 s.m.i.) fanno riferimento ai dati incidentali relativi a tutti i Gestori Infrastruttura operanti nel singolo Paese, ricomprendendo quindi per l'Italia anche tutti i Gestori Regionali;
- UIC (Fiche A91UIC) si riferiscono ai soli Gestori aderenti all'Organizzazione del singolo Paese (per l'Italia solo la rete FS).

Nei dati Eurostat, diversamente da quelli UIC, sono computati anche gli incidenti, che si sono verificati nell'ambito dei binari momentaneamente interrotti.

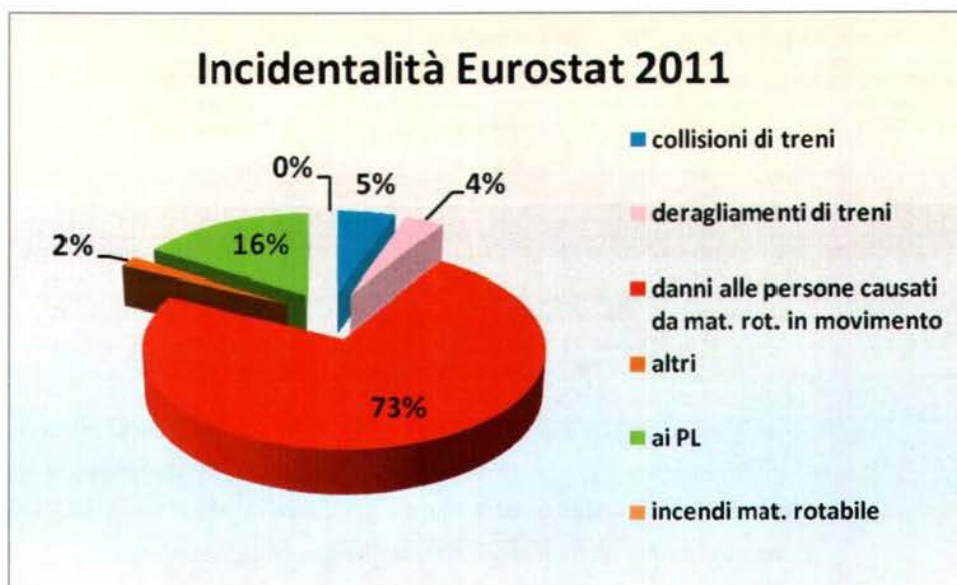
La tipologia incidentale ai passaggi a livello, nel *benchmarking* internazionale (UIC/ERA) comprende sia le collisioni contro ostacoli presenti nell'ambito dei passaggi a livello (veicoli, ecc.) sia gli investimenti degli utenti che indebitamente attraversano la sede ferroviaria a passaggio a livello chiuso.

A livello di analisi interne (RFI) è possibile suddividere gli incidenti tra quelli strettamente connessi con la circolazione ferroviaria (Tipici) e quelli determinati da indebiti comportamenti delle persone (Atipici).

Quindi, in attuazione degli obblighi di legge, relativamente all'incidentalità ferroviaria secondo i criteri della Direttiva 2004/49 CE e s.m.i, nella BDS sono state registrate nel corso del 2011:

- 6 collisioni di treni contro le 2 del 2010;
- 4 deragliamenti di treni contro i 3 del 2010;
- 82 danni alle persone causati da materiale rotabile in movimento contro gli 80 del 2010;
- 2 altri contro i 3 del 2010;
- 18 ai Passaggi a livello contro i 15 del 2010;
- 0 incendi al materiale rotabile come nel 2010.

Nota (1): per ferito grave è da intendere una persona che a seguito dell'evento incidentale ha subito un'ospedalizzazione superiore alle 24 h.



Gli incidenti Eurostat con responsabilità esterne al comparto ferroviario sono stati 101 su un totale di 112 eventi (nel corso del 2010 sono stati 92 su un totale di 103).

Relativamente alle conseguenze alle persone nel 2011 sono stati registrati:

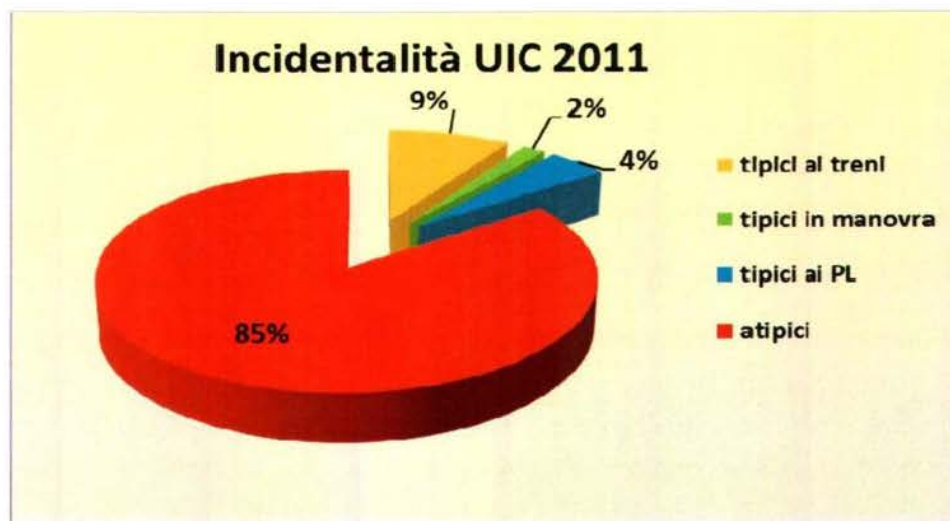
	2011		2010	
	morti	feriti gravi	morti	feriti gravi
Collisioni di treni	0	0	0	1
Deragliamenti di treni	0	0	0	0
Danni alle persone causati da mat. rotabili in movimento	54	31	60	25
Altri	0	0	0	2
Ai PL	15	3	11	4
Incendi al mat. rotabile	0	0	0	0

Per quanto attiene invece al monitoraggio sull'incidentalità ferroviaria effettuato secondo i criteri previsti dall'Union Internationale des Chemins des Fer (fiche A91 UIC), nel corso del 2011 sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale di RFI, sono stati registrati 17 incidenti "Tipici" UIC rispetto ai 10 registrati nel corso del corrispondente periodo del 2010; si ricorda che l'incidente "Tipico" è quello che più fedelmente rappresenta la sicurezza del Sistema Ferroviario in quanto registra eventi come le collisioni, i deragliamenti, gli incendi e gli investimenti di veicoli stradali in corrispondenza dei passaggi a livello.

Gli incidenti "Tipici" UIC del 2011 con responsabilità esterne al comparto ferroviario sono stati 9 su un totale di 17 eventi (nel corso del 2010 sono stati 5 su un totale di 10).

Più in particolare la Banca Dati Sicurezza (BDS) ha registrato nel corso del 2011:

- 10 incidenti Tipici UIC ai treni contro i 6 del 2010;
- 2 incidenti Tipici UIC in manovra come nel 2010;
- 5 incidenti Tipici UIC ai PL contro i 2 incidenti del 2010.



Relativamente agli incidenti "Atipici" che, sostanzialmente, rilevano il numero di investimenti di persone e la caduta di viaggiatori dai treni in movimento, il 2011 ha registrato 94 incidenti come nel 2010. Nel computo degli Atipici sono inclusi gli investimenti delle persone utenti dei PL (13 eventi in entrambi gli anni).

Per le conseguenze alle persone, negli incidenti "Tipici" UIC, il 2011 ha registrato 2 morti e 3 feriti con ospedalizzazione superiore alle 24 ore (contro 1 morto e 3 feriti gravi registrati nel 2010).

Negli incidenti "Atipici", nel 2011, si sono avuti 66 morti e 31 feriti gravi (contro i 71 morti e 27 feriti gravi registrati nel 2010).

QUALITA' E SICUREZZA

Il Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario e rapporti con l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF)

Per quanto riguarda le attività relative al Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (SIGS) è stata curata l'elaborazione del Piano Integrato della Sicurezza 2011 e la stesura delle Linee Guida per la redazione per quello del 2012. E' stato, altresì, effettuato il monitoraggio al 31 dicembre del Piano Integrato della Sicurezza 2010 e si è proceduto con lo sviluppo della Relazione Annuale della Sicurezza.

L'Ente di certificazione (TUV Italia) ha portato a conclusione le attività relative alla prima sorveglianza del SIGS ed effettuato quelle relative alla seconda sorveglianza del SIGS, dopo il rinnovo triennale delle certificazioni (riferimenti: norme ISO 9001, BS OHSAS 18001 ed ISO 14001).

Attività di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria

Sono proseguite nel corso dell'esercizio 2011 le attività previste dalla legislazione vigente per quanto attiene il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori, con riferimento all'attuazione, per quanto di

competenza, del disposto del Testo Unico in materia di salute e sicurezza dei luoghi di lavoro (D.Lgs. n. 81/08 e s.m.i.), con particolare riferimento alle modalità di applicazione in ambito ferroviario delle norme sul primo soccorso (DM 2401/2011 n.19) e del decreto interministeriale relativo ai criteri per il rilascio delle autorizzazioni alle aziende che effettuano lavori sotto tensione (D.I. 402/2011).

SICUREZZA DELL'INFRASTRUTTURA

Sicurezza delle Gallerie

È stata inviata al MIT e all'ANSF la relazione sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie relativa all'anno 2010. Sono stati avviati i gruppi di lavoro con il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco per la definizione delle soluzioni tecniche alle principali problematiche connesse con la gestione delle emergenze in galleria. Si è conclusa la progettazione definitiva degli interventi di adeguamento delle gallerie Somaglia e Fontanellato delle tratta AV/AC Milano-Bologna ai sensi del D.M. 28/10/2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie".

Difesa della sede

E' stata completata la mappatura delle tratte di linea intersecanti aree definite a **rischio idrogeologico** dalle Autorità di bacino o aree in frana censite dall'Ispra. Nell'ambito del Piano di eliminazione delle criticità dovute all'approvazione dei "Piani di Bacino" (Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 27/2/2007), è stata completata la progettazione dell'intervento di difesa della sede della linea Chivivani-Porto Torres e le verifiche di compatibilità idraulica dei ponti sulle linee Foligno-Terontola e Linea Orte - Falconara.

Vulnerabilità sismica delle infrastrutture civili esistenti

Con riferimento alle verifiche di vulnerabilità sismica delle opere infrastrutturali presenti sulle linee strategiche nazionali, ai sensi dell'articolo 2, comma 3 dell'OPCM, n. 3274 del 2003, è in corso - con il supporto del Consorzio interuniversitario ReLUIS - la definizione della metodologia per effettuare le verifiche di livello successivo al livello 0 già completato.

PATRIMONIO

Generalità

Nel corso del 2011 è proseguito il processo di razionalizzazione del portafoglio immobiliare di RFI, attraverso l'attività di *asset allocation* verso Società del Gruppo FS. Specificatamente si tratta dell'individuazione di quelle parti del patrimonio immobiliare di proprietà di RFI ad oggi non strumentali per lo svolgimento dell'attività tipica.

Nel corso dell'anno è stato avviato il programma di valorizzazione e vendita dei comparti edificatori privati limitrofi alla Stazione Tiburtina di Roma secondo un modello di alienazione diretta, dilazionata nel tempo, di lotti funzionali individuati in modo da ottimizzare il risultato economico dell'operazione immobiliare e garantire la più ampia copertura dei costi di realizzazione della Nuova Stazione.

A maggio 2011 è stato immesso sul mercato, mediante pubblicazione sulle principali testate nazionali di Invito ad Offrire, un primo lotto costituito dai comparti C5 e C4 — Sud del Piano di Assetto dell'area della Stazione Tiburtina, con capacità edificatoria pari a 43.800 mq di Superficie Utile Lorda e destinazione mista direzionale-commerciale. La procedura di gara è stata aggiudicata alla Società BNP Paribas *Property Development Italy* S.p.A per un importo pari a oltre 73 milioni di euro.

Il perfezionamento della vendita, fissato al 30 settembre 2012, salvo proroga concordata fra le parti, è subordinato all'approvazione, in sede di preconferenza dei servizi *ex lege* 396/90, del progetto preliminare dell'ambito urbanistico di appartenenza dell'immobile compatibile con la capacità edificatoria oggetto di cessione nonché all'effettiva disponibilità delle aree e delle opere di urbanizzazione funzionali all'autonomia urbanistica del compendio.

Relativamente alla vendita di beni immobiliari minori nel 2011 sono stati stipulati 59 atti di vendita per un importo complessivo di 8 milioni di euro.

ENERGIA ELETTRICA

Nel corso del 2011 sono stati perfezionati gli accordi negoziali con Enel Distribuzione e Cassa Conguaglio Settore Elettrico per dare compimento alla delibera ARG/elt83/10 del 31 maggio 2010 dell'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas, la Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico e l'ENEL Distribuzione, che ha consentito di chiudere annose vertenze circa le modalità applicative del regime tariffario speciale in vigore per RFI, come indicato nel bilancio 2010 a cui si fa rinvio per maggiori dettagli.

Quanto ai risultati gestionali, nel 2011 si è scontato un aumento del costo di approvvigionamento dell'energia legato alle tensioni politiche presenti nei paesi del Nord Africa. Ad oggi la stima di aumento dei costi complessivo dell'anno 2011, al netto delle compensative, è stimato in circa il 5% rispetto al 2010; aumento comunque contenuto rispetto alle prime stime iniziali a vantaggio sia delle Imprese Ferroviarie che dei consumi interni di RFI.

Infine per quanto riguarda l'implementazione delle tecnologie di gestione dell'energia è stato realizzato l'impianto di prova e validazione nella stazione di Fabriano, che integra tutte le tecnologie di telecontrollo e telegestione dei sistemi di illuminazione a led e tradizionali e misura dei consumi di acqua, gas ed elettricità. Il progetto sarà replicato in altre 6 stazioni nel corso del 2012 per l'implementazione tecnologica delle soluzioni validate.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO**SVILUPPI TECNOLOGICI****Generalità**

Il volume di spesa consuntivato per investimenti in sviluppi tecnologici innovativi nell'esercizio 2011 è stato pari a 7,75 milioni di euro.

Si riporta, di seguito, una tabella che evidenzia l'ammontare della spesa ripartita tra i principali settori di intervento:

Settore di intervento	Importi in Milioni di euro	
	Anno 2011	Anno 2010
Tecnologie per la sicurezza	6,32	7,85
Diagnostica innovativa	0,38	2,48
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	1,05	1,62
TOTALE	7,75	11,95

Per quanto attiene alla Diagnostica innovativa, si precisa che il decremento registrato rispetto all'esercizio 2010 è ascrivibile al sostanziale completamento delle attività di attrezzaggio del Treno Y2 (già avviato al pre-esercizio), che si è concluso nel corso del 2011.

Le attività relative sia alla prosecuzione/conclusione di progetti avviati in periodi precedenti, sia ad interventi avviati nell'anno, hanno riguardato le principali tematiche di seguito elencate.

Infrastruttura: è stato concluso lo studio per le nuove linee AV/AC - con la collaborazione dell'Università di Genova e del Politecnico di Milano - allo scopo di valutare l'influenza dei venti trasversali sulla marcia dei treni ETR500 con velocità fino a 300 km/h. Conseguentemente, è stata definita la tipologia standard di barriera antivento e si sta procedendo con la progettazione esecutiva delle stesse.

Difesa della sede: è in corso lo studio con il CNR-IMAA (Istituto di Metodologie per l'Analisi Ambientale), relativo alla realizzazione di un innovativo sistema di monitoraggio basato su tecniche elettromagnetiche per il controllo di versanti in frana.

Nuovo software Inac: è stata avviata l'attività finalizzata allo sviluppo del nuovo software acustico INAC 3D, contestualmente ad una campagna di misure acustiche finalizzate all'integrazione della banca dati di emissioni del modello di simulazione acustica di RFI per i convogli ad alta velocità.

Sperimentazione dei sistemi tipo rail-dampers: sono state avviate le fasi propedeutiche per la sperimentazione di un sistema di abbattimento del rumore ferroviario alla sorgente costituito dai *rail-dampers*.

Armamento: è stato avviato, con la realizzazione del sito pilota presso il Compartimento di Napoli, lo studio biennale sull'influenza dei parametri essenziali del ballast (consolidamento, sezione tipo, ecc.), che hanno influenza sulla resistenza laterale del binario e sulla sua stabilità agli effetti della coazione termica (lunga

rotaia saldata). È stata avviata la sperimentazione su prototipi di un sensore per la rilevazione di avarie meccaniche dei giunti isolanti incollati.

Stazione Misura Carichi Verticali: si è conclusa la realizzazione di una stazione pilota di misura dinamica dei carichi circolanti (indipendentemente dalla rigidità della via) ed è stata redatta la specifica funzionale di tale stazione.

High Density Traffic System: allo scopo di realizzare il nuovo sistema di distanziamento treni ad alta capacità, *HDTS - High Density Traffic System*, per la tratta Trastevere – Ostiense, è stata effettuata l'analisi preliminare delle funzioni (fase di Concetto), pervenendo alla definizione del primo livello di specifiche funzionali del sistema.

Registratori Vocali: è stata completata l'installazione dei siti di Fase 1 e Fase 2 per la sperimentazione richiesta da ANSF con decreto n. 7/2010 per la notifica delle prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate su determinati tratti di linea e per determinati servizi.

Altri Dispositivi di sicurezza: sono terminati lo studio di fattibilità e prototipazione del Dispositivo di sicurezza per il Controllo integrità Giunto Incollato del fornitore Marini Impianti Industriali.

Apparati elettromeccanici: è stato terminato lo studio di modellazione dei sistemi di manovra multi punto e la fase 1 del GdL Omologazione manovra in traversa tipologia P80. E' stato omologato il dispositivo Cassa di manovra per PL del fornitore Tecnologie Meccaniche. Sono stati conclusi lo studio di fattibilità e la prototipazione del Perno Diagnostico per tiranteria cassa P80 ditta tecnologie Meccaniche.

Rilevazione incendio sul materiale rotabile in piena linea (a protezione dei lunghi tunnel): è stata avviata l'attività, attualmente a livello di specificazione, per la realizzazione di un prototipo basato sul principio della *smoke detection* (rilevazione dei fumi).

Sistema Sicurezza Globale (SIGLO): è stato completato il Capitolato Tecnico di Appalto e tutta la documentazione necessaria per esperire la gara d'appalto relativa allo sviluppo di uno strumento informatico di supporto alle decisioni, che includa tutti gli elementi di determinazione per la valutazione dei rischi residui di ogni applicazione e/o punto singolare della rete, come richiesto dalle norme nazionali e comunitarie.

Sviluppo del sito pilota per l'alta velocità: nell'area di prova adiacente la linea AV/AC (al km 91 della Roma - Napoli), sono state condotte diverse tipologie di prove e misure (rilevamento delle emissioni dei treni AV, quali rumore, vibrazioni, campi elettromagnetici) ed è stato sperimentato il sistema di misura per la spinta dei pantografi in corsa.

Sviluppo postazione fissa per la misura della qualità dell'interazione catenaria – pantografo: è stata verificata la funzionalità del sistema prototipale, unico nel suo genere, installato presso il citato posto pilota, che ha permesso di effettuare i rilievi attesi relativi al sollevamento del filo di contatto e alla qualità dell'interazione catenaria - pantografo al passaggio di treni transitanti a qualsiasi velocità.

Valutazione della corrosione elettrolitica in corrente alternata: la possibilità di corrosione delle strutture metalliche interrate (acquedotti, metanodotti, gasdotti, ecc.) continua ad essere valutata con l'esame

periodico dei provini installati e sollecitati a corrosione spontanea e forzata, presso il sito pilota km 91, su cui vengono condotte importanti campagne di misura in collaborazione col Politecnico di Milano.

Sperimentazioni a bordo dell'Y1: sono in fase di ultimazione le attività di sperimentazione di sistemi e componenti installati a bordo del treno.

Captazione con due pantografi in presa: è stata avviata l'elaborazione di una specifica linea guida in materia, a seguito dei risultati positivi ottenuti, con le corse prova di Y1, su particolari tratte attrezzate con linea di contatto a 3 kV conforme a determinate specifiche, e delle relative autorizzazioni finora concesse a transitare con due pantografi in presa fino a 225 km/h, in pendenza della verifica automatica della spinta con l'installazione delle relative centraline.

Provvedimenti atti a contrastare la formazione di ghiaccio sulla linea di contatto: è proseguita la ricerca tendente a verificare come contrastare il formarsi di ghiaccio (o sciogliere il ghiaccio formatosi) intorno ai conduttori di contatto, tramite il passaggio di correnti accettabili con possibili configurazioni di alimentazione degli impianti di trazione elettrica.

Dai risultati delle prove di laboratorio e in campo, è emersa la possibilità di emanare una linea guida per configurare il particolare assetto elettrico che permetterebbe di riscaldare la linea di contatto in periodo di interruzione notturna sulla linea AV/AC Bologna - Milano.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra le Società del Gruppo e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne.

Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, è in atto una più razionale allocazione degli *asset* e delle risorse all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società nel proprio *core business*, migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle società del Gruppo affidando detta attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie e le economie di scala infragruppo.

Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

I rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con controllanti ed altre imprese consociate e le informazioni sui rapporti con parti correlate, sono presentate nelle note al bilancio cui si rimanda.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Blufferies Srl (100%)

La società, costituita in data 4 novembre 2010 da RFI in ottemperanza alla normativa antitrust (Legge n. 287/90), ha un capitale sociale pari a 100.000,00 euro, interamente posseduto da RFI.

Il suo oggetto sociale consiste nel trasporto marittimo di persone, automezzi e merci; gestione e commercializzazione delle proprie linee marittime nonché gestione dei servizi connessi a dette attività; svolgimento e fornitura di tutte le operazioni e servizi portuali ai mezzi navali sugli approdi; gestione, armamento, locazione e noleggio di navi proprie o di terzi; acquisto e vendita di navi ed esercizio della navigazione e del rimorchio, sia con navi proprie che di terzi.

La società è nata a valle della definizione del progetto di societizzazione del Ramo Navigazione di RFI, che prevede la costituzione di un veicolo societario al fine di ottimizzare la gestione di tutti i servizi di traghettamento marittimo non ferroviari, realizzare una *governance* unitaria dei temi legati al trasporto marittimo, valorizzare ed efficientare i costi complessivi dei servizi di navigazione a mercato.

E' attualmente in corso di definizione il conferimento del ramo d'azienda "Traghettamento al mercato" da parte di RFI. Per tali motivi la società nel 2011 non ha svolto di fatto alcuna attività, potendo raggiungere la piena operatività non appena perfezionato il suddetto conferimento, che si prevede possa avvenire nel primo semestre 2012.

La Società in questo primo esercizio sociale, ha conseguito una perdita di euro 17.487, che si riporta a nuovo in attesa di futura copertura e che è sostanzialmente funzionale alla mancata operatività.

Terminali Italia Srl (89,00%)

La società è stata costituita in data 16 maggio 2008 dalla consociata CEMAT con capitale sociale di 10 mila euro. Al 31 dicembre 2011 il capitale sociale di euro 11.237.565,00, rimasto invariato a seguito dell'ultimo aumento avvenuto nel 2010, è detenuto da RFI in quota dell'89,00% e da CEMAT in quota dell'11,00%.

La società ha per oggetto la gestione e l'esercizio di centri attrezzati per i trasporti intermodali anche a servizio di interporti o infrastrutture similari nazionali ed internazionali, e l'esecuzione di servizi terminali, nonché la gestione e l'esercizio di scali ferroviari per trasporti nazionali ed internazionali; la costruzione, l'acquisto, il noleggio, l'impiego, la riparazione e la manutenzione di mezzi e delle attrezzature di ogni tipo e tecnica, funzionali ai trasporti intermodali anche per conto terzi.

L'anno è stato caratterizzato da un primo semestre con un andamento decisamente positivo in linea con una ripresa economica che sembrava consolidarsi, ma che ha avuto invece nella seconda parte del 2011 un rapido raffreddamento. Ciò nonostante, in termini di attività terminalistica pura l'anno si è concluso con un incremento di circa il 7,6%, rispetto al 2010, e con la stabilizzazione del reticolo dei terminali in gestione mediante la riapertura del terminal di Brescia, la piena operatività di Verona 3° Modulo e la nuova apertura del *terminal* di Villaselva. L'apertura del mercato intermodale e la sottoscrizione di nuovi accordi commerciali con diversi operatori a condizioni più favorevoli per la Società hanno consentito di proseguire nel miglioramento del rapporto costi/ricavi.

Infine è stato avviato nel 2011 un progetto volto a recuperare le accise gravanti sul costo dei carburanti per la trazione che vedrà nel corso del 2012 significative ricadute in termini di riduzione dei costi ma che sin dalla seconda metà del 2011 ha conseguito concreti risultati.

E' stato registrato rispetto al 2010 un miglioramento dei ricavi operativi di oltre il 15% ed un peggioramento dei costi operativi di circa il 9%. Tale effetto combinato ha reso il MOL positivo per euro 1.157 mila, che nel 2010 si attestava invece su un importo negativo di euro 193 mila. A causa degli elevati ammortamenti nel 2011 si registra tuttavia un *Risultato Operativo* ed un *Risultato Netto* negativi rispettivamente di euro 392 mila ed euro 394 mila.

La Società chiude l'esercizio 2011 con una perdita pari ad euro 394.065.

Tunnel Ferroviario del Brennero – TFB (85,29%)

L'oggetto della Società consiste nella "gestione della partecipazione al capitale sociale della Società Galleria di Base del Brennero BBT SE e dell'eventuale diverso soggetto promotore della galleria ferroviaria di base del Brennero".

Sulla base dei versamenti effettuati nel corso dell'esercizio il capitale sociale ammonta a 145.790.910,00 euro ed è composto da n° 145.790.910 azioni del valore nominale di 1,00 euro ciascuna, e la compagine azionaria risulta composta per l' 85,29% del capitale sociale da RFI, per il 6,24% dalla Provincia Autonoma di Bolzano, per il 6,24% dalla Provincia Autonoma di Trento e per il 2,23% dalla Provincia di Verona.

I principali eventi dell'anno si riferiscono esclusivamente a interventi sul Capitale Sociale e ai conseguenti conferimenti di capitale alla collegata BBT SE. In data 28 febbraio 2011 la società ha versato la quota di euro 7.500.000,00 alla collegata BBT corrispondente alla terza *tranche* del IV aumento di capitale, eseguita nel dicembre 2010. In data 20 giugno 2011 è stato eseguito il V aumento di capitale pari a euro 20.000.000,00 in esito alla delibera dell'Assemblea straordinaria dei Soci del 13 aprile 2011 in funzione degli effettivi fabbisogni finanziari connessi allo stato di avanzamento delle attività della Fase II (realizzazione del cunicolo pilota) della galleria di base del Brennero: di questo apporto in data 30 giugno euro 7.500.000,00 sono stati versati alla collegata BBT.

In merito agli obiettivi raggiunti dalla partecipata BBT SE, e quindi di TFB, si segnala che nell'aprile 2011 la BBT SE ha variato la propria sede 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.

Per quanto riguarda invece le attività relative alla realizzazione del cunicolo pilota nel corso del 2011 si sono conclusi i lavori del Lotto Aica-Mules e sono stati affidati i lavori del Lotto Linea Periadriatica e Opere Propedeutiche ambito Mules, lavori questi che segnano l'avvio della Fase III.

Infine, a dicembre 2011, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di sottoporre all'approvazione degli Azionisti la variazione della denominazione sociale da "Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni" a "Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di Partecipazioni" a seguito dell'introduzione nel testo Unico Bancario (TUB) della nuova fattispecie di illecito c.d. "abuso di denominazione finanziaria" (D.Lgs 141/2010).

La Società nel 2011 ha conseguito un Utile netto di euro 138,4 mila. Tale utile, pur in presenza delle note condizioni generali dei mercati finanziari, è stato di euro 100.724,90 superiore a quello conseguito nel 2010, grazie all'oculatazza dell'impiego dei fondi. Esso infatti è dovuto sostanzialmente al saldo positivo della gestione finanziaria pari a euro 258,5 mila interamente riferibili ad interessi di conto corrente.

La riclassificazione delle poste economiche ha evidenziato una sostanziale stabilità del MOL e del Risultato Operativo rispetto al 2010, che tuttavia non hanno risentito del sensibile miglioramento del saldo della gestione finanziaria.

Con lettera del 15 febbraio 2012 al Presidente, ÖBB Infrastruktur AG, co-azionista della collegata BBT-SE, chiede di tener conto delle misure di risparmio recentemente richieste del governo austriaco. In tale ambito il governo ha infatti chiesto ad ÖBB di sottoporre i progetti infrastrutturali ad una verifica dettagliata allo scopo di ottenere potenziali di risparmio. Relativamente ai tre progetti individuati, tra i quali è inclusa proprio la Galleria di base del Brennero, sarebbe necessario pertanto ridurre gli investimenti di euro 750 milioni nel periodo 2012-2016. In relazione a ciò è stato proposto alla medesima ÖBB di costituire congiuntamente uno specifico gruppo di lavoro nel quale dovranno essere coinvolti anche i gestori delle infrastrutture di entrambi i Paesi (ÖBB e RFI). Tale gruppo avrà il compito di esaminare ed eventualmente individuare, rispetto al perimetro progettuale approvato da entrambi gli Stati coinvolti, la fattibilità di conseguire risparmi garantendo la funzionalità e la sicurezza dell'opera stessa.

Nord-Est Terminal SpA in liquidazione (51%)

In data 21 luglio 2009 l'Assemblea dei soci, a seguito del protocollo di intenti del 7 maggio 2009, nel quale il socio di maggioranza RFI manifestava la necessità di RFI di un più efficiente riassetto organizzativo dei servizi all'interno degli impianti merci, ha deliberato la messa in Liquidazione e la nomina del Collegio dei Liquidatori. Le attività di liquidazione sono iniziate il 5 Agosto 2009, data in cui gli amministratori hanno redatto la loro ultima situazione patrimoniale ed i liquidatori hanno predisposto il bilancio iniziale di liquidazione adeguando i valori contabili in ottica di continuazione dell'attività a quelli di mercato secondo criteri di liquidazione.

Le attività di liquidazione sono ancora in corso.

AZIONI PROPRIE

La società non è in possesso di azioni proprie o della Controllante, né direttamente né tramite società fiduciaria o interposta persona, ai sensi dell'art. 2357 del Codice Civile.

ALTRE INFORMAZIONI**Indagini e procedimenti giudiziari in corso****Indagini e procedimenti penali**

Non si registrano evoluzioni processuali rispetto a quelle esposte nel bilancio 2010 per i seguenti procedimenti:

- ✓ procedimento penale n. 1988/96 rgnr pendente innanzi al Tribunale di Perugia;
- ✓ procedimento penale n. 18772/2008 rgnr nel quale RFI risulta indagata per responsabilità ex D. Lgs. 231/01 pendente innanzi al Tribunale di Firenze, relativo all'incidente verificatosi presso il cantiere di Firenze Castello del 2 ottobre 2008.

Nell'ambito del procedimento penale n. 20027/99 rgnr riunito al proc. pen. n. 18891/99 rgnr nei confronti di ex dirigenti FS SpA imputati di omicidio colposo per esposizione ad amianto nelle Officine Grandi Riparazioni di Bologna, si segnala che è stata depositata la motivazione della sentenza di condanna ed i difensori dei dirigenti coinvolti hanno provveduto a formulare atto di appello.

In relazione al procedimento penale n. 9592/2008 rgnr pendente presso il Tribunale di Milano con RFI indagata ai sensi del D. Lgs. 231/01, in merito all'investimento di un dipendente dell'ATI CLF mandataria dei lavori, avvenuto sul cantiere di Milano Rho - Certosa in data 6 marzo 2008 si evidenzia che all'udienza preliminare dell'8 marzo 2012 il Gup di Milano ha emesso decreto di rinvio a giudizio nei confronti dei dirigenti e dipendenti RFI, iscritti nel registro degli indagati per omicidio colposo e violazione di normativa di sicurezza del lavoro. Sono stati altresì rinviati a giudizio il direttore lavori di Metropolitana Milanese SpA e le persone giuridiche RFI, Metropolitana Milanese SpA e Impresa CLF Costruzioni Linee Ferroviarie SpA per responsabilità amministrativa degli enti (d. lgs. 231/01).

L'udienza dibattimentale è fissata per il giorno 18 maggio 2012.

RFI è stata iscritta, ai sensi del D. Lgs. 231/01 per presunte violazioni in materia di sicurezza del lavoro per gli infortuni verificatisi:

- ✓ in data 10 agosto 2008 presso la SSE di Fondi (procedimento penale n. 7906/2009 rgnr Procura di Latina);
- ✓ in data 21 Febbraio 2008 presso l'ex magazzino approvvigionamenti nazionale di Messina (procedimento penale n. 4656/2009 rgnr Procura di Messina).

Entrambi i procedimenti pendono in indagini preliminari per quanto riguarda la posizione della Società. RFI ha formalizzato la nomina di avvocati fiduciari per la difesa della Società.

in relazione al procedimento penale n. 6305/09 R.G.N.R. - pendente in fase di indagini preliminari innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca - per l'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009 - che causò un devastante incendio con ingenti conseguenze in termini di vite umane e ingenti danni a beni sia di terzi che di Società del Gruppo FS Italiane - si rappresenta che con le udienze del 2, 3 e 4 novembre 2011 si è concluso l'incidente probatorio relativo alla perizia sui quesiti formulati dal GIP alla precedente udienza del 7 marzo 2011.

Le conclusioni cui sono pervenuti i periti confermano che lo svio del carro (di proprietà della società "GATX", estranea al Gruppo FS Italiane) è stato innescato dalla rottura a fatica dell'assile n. 98331, montato nella parte posteriore del carrello di testa, a causa di una cricca che, per le dimensioni che doveva avere al momento dell'ultima revisione, avrebbe potuto essere rilevata con la strumentazione ultrasonora in uso all'Officina Jungenthal di Hannover, presso la quale è stata svolta l'ultima manutenzione del carro prima dell'incidente.

Per quanto attiene la causa dello squarcio della cisterna, determinante la fuoriuscita del gas poi incendiatosi, secondo i periti nominati dal GIP, la tesi del taglio della cisterna provocato dall'impatto di questa con la piegata a zampa di lepre del deviatoio, elemento integrante il binario, risulta compatibile con la geometria dello squarcio e con la dinamica complessiva del moto del carro deducibile da quanto emergente dai rilievi successivi all'incidente; i periti hanno invece espresso, in relazione ai medesimi elementi, una valutazione di non compatibilità per la tesi del taglio provocato dall'impatto della cisterna con un picchetto, posto all'esterno del binario quale strumento per la regolazione delle curve, che la stessa ha incontrato nel suo moto dopo il ribaltamento.

Concluso l'incidente probatorio, sono proseguiti gli atti di indagine, da parte degli inquirenti, che riguardano 38 indagati, tra i quali risultano, oltre ai dipendenti della "GATX Rail Austria GmbH", della "GATX Rail Germania GmbH", della "GATX Rail Germania GmbH - Officina Jungenthal Waggon GmbH" e della "Cima Riparazioni Spa", anche dirigenti delle Società RFI, Trenitalia, FS Logistica, nonché gli Amministratori Delegati delle predette Società e di Ferrovie dello Stato Italiane.

Risultano inoltre tuttora sottoposte a indagine anche le stesse Società FS Italiane, nonché RFI, Trenitalia e FS Logistica, unitamente a "GATX Rail Austria GmbH" della "GATX Rail Germania GmbH" e a "Cima Riparazioni Spa", ai sensi del D. Lgs. 231/01 che disciplina la responsabilità amministrativa delle persone giuridiche.

Alle persone fisiche indagate, sono stati contestati, tra gli altri, i reati di omicidio, lesioni e disastro ferroviario colposo e, in taluni casi, violazioni al d.lgs. 81/08 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro. Alle società coinvolte è stata contestata la violazione degli artt. 5 ("Responsabilità dell'ente") e 25 septies ("Omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro") del richiamato d.lgs. 231/2001.

Allo stato non sono ipotizzabili passività a carico delle società del Gruppo FS Italiane, che peraltro sono coperte da idonee polizze assicurative.

In relazione ai fascicoli di competenza della ex TAV non risultano variazioni rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2010.

In relazione al procedimento penale presso il Tribunale di Tortona per il reato di appropriazione indebita nei confronti di soggetti appartenenti all'impresa Itinera (società di riferimento dei consorzi Agognate e Briandrate) a seguito di denuncia sporta dalla Società Cogefer (socia affidataria dei suddetti consorzi), si rappresenta che si è appreso per le vie brevi dell'archiviazione dello stesso.

Infine si comunica che RFI ha ricevuto la notifica del decreto di citazione della società quale responsabile civile per l'udienza del 20 giugno 2012, emesso dal Tribunale di Messina nell'ambito del procedimento penale n.

2416/2009 Rgnr, pendente innanzi al predetto Tribunale, nei confronti di un dipendente di RFI, per ipotizzate violazioni di norme in materia di tutela e della sicurezza nei luoghi di lavoro.

Secondo la prospettazione accusatoria l'attuale imputato, in qualità di Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione all'epoca dei fatti, avrebbe omesso di segnalare al datore di lavoro le deficienze dei dispositivi di protezione individuali in relazione all'accesso dei dipendenti di RFI al magazzino scorte del polo della navigazione di Messina e di verificare che soltanto i lavoratori adeguatamente istruiti avessero accesso alle zone a rischio specifico di esposizione all'amianto.

I danni lamentati dalle parti civili – se riconosciuti in sede giudiziaria – derivanti da contatto con l'amianto, non risulterebbero coperti da garanzia assicurativa come pure le connesse spese legali.

Arbitrati

Si segnala la domanda di arbitrato presentata in data 1 dicembre 2009 dalla società ADANTI SpA riguardante n. 54 riserve per complessivi 76.525.438,73 euro di *petitum* relative alla Convenzione 116/2004 del 5 novembre 2004 – Raddoppio della linea ferroviaria Cagliari-Golfo Aranci nel tratto Decimomannu-S.Gavino.

In data 29 aprile 2011 si è costituito il Collegio Arbitrale.

All'udienza del 15 settembre 2011 si è tenuta la comparizione delle parti ed il tentativo di conciliazione.

Il termine per il deposito del Lodo è stato differito a tutto il 30 settembre 2012, al fine di consentire ai Consulenti Tecnici d'Ufficio di poter sviluppare le attività peritali in tempo adeguato alla complessità della materia.

Con ordinanza presidenziale del 7 marzo 2012 il termine per il deposito della CTU è stato prorogato al 17 maggio 2012 (e coerentemente prorogati i termini intermedi per le osservazioni) mentre l'udienza per l'esame dell'elaborato è stata differita al 28 maggio 2012.

Arbitrati con General Contractor

Si riportano di seguito i principali aggiornamenti dei contenziosi arbitrali, facendo rinvio per i dettagli a quanto già ampiamente esposto nelle relazioni ai bilanci dei precedenti esercizi.

Si evidenzia che, per effetto della fusione per incorporazione di TAV in RFI, a far data dal 31 dicembre 2010 RFI medesima prosegue, tra l'altro, in tutti i rapporti processuali, quali gli arbitrati in questione, già facenti capo a TAV.

Linea Torino – Milano – Napoli

Tratta Milano-Bologna

Come già indicato nel bilancio 2010, in data 21 marzo 2011 le Parti hanno depositato note critiche alla Relazione del Consulente Tecnico d'Ufficio (CTU) del 30 luglio 2010 ed in data 20 maggio 2011 sono state depositate le relative repliche.

In data 8 giugno 2011 si è tenuta l'udienza di discussione nell'ambito della quale la difesa di Cepav Uno ha insistito per una pronuncia del Collegio Arbitrale (CA) sulle questioni pregiudiziali e sulle questioni di merito su cui si è conclusa la prima fase della CTU.

Il CA si è riservato di decidere sulle richieste delle parti, chiedendo contestualmente una proroga del termine per l'emissione del Lodo definitivo al 30 giugno 2013.

In data 16 gennaio 2012 il Collegio Arbitrale ha quindi assegnato alla parti termine fino al 30 marzo 2012 per il deposito di comparse conclusionali e fino al 20 aprile 2012 per le relative repliche.

Il termine per l'emissione del Lodo definitivo è attualmente fissato al 31 dicembre 2013

In relazione all'arbitrato tra il *General Contractor* Cepav Uno e RFI sono state svolte una 1^a fase di CTU (relativa a riserve aventi valenza più strettamente economica) ed una 2^a fase di CTU (riferita ai tempi di realizzazione dell'opera).

Tratta Bologna-Firenze

Rispetto a quanto già indicato nel bilancio 2010, si evidenzia che in data 31 marzo 2011 il CTU ha depositato il supplemento alla Consulenza Tecnica d'Ufficio fornendo gli approfondimenti richiesti dal CA e le repliche alle osservazioni formulate dalle Parti.

In data 23 maggio 2011 si è tenuta l'udienza per la trattazione orale della controversia al cui esito il CA ha assunto la controversia in decisione.

Il Lodo, tenutosi in data 31 gennaio 2012, a fronte di un *petitum* pari a quasi 524 milioni di euro ha riconosciuto a favore del *General Contractor* FIAT l'importo di circa 20 milioni di euro (pari al 3,8% del *petitum*), quasi interamente capitalizzabili sul valore delle opere, senza effetto sul valore vita intera del progetto AC/AV della Torino-Milano Napoli che rimane confermato in 32 miliardi di euro. Per la parte relativa agli oneri non capitalizzabili (0,6 milioni di euro) si segnala che la Società ha stanziato in bilancio apposito fondo.

Subtratta Novara-Milano: 1° Arbitrato RFI – FIAT

Rispetto a quanto già indicato nel bilancio 2010, si evidenzia che in data 27 maggio 2011 gli Arbitri hanno comunicato di avere designato il nuovo presidente del Collegio arbitrale, individuando i termini relativi al procedimento arbitrale: il 30 maggio 2012 per il deposito della nuova relazione di CTU ed il 30 dicembre 2012 per l'emissione del Lodo.

In data 11 gennaio 2012, il Presidente del Collegio arbitrale ha fatto pervenire comunicazione delle proprie dimissioni in considerazione dell'intervenuta assunzione di incarico istituzionale, comunicando contestualmente la sospensione dei termini relativi al procedimento arbitrale indicati.

Subtratta Novara-Milano: 2° Arbitrato RFI – FIAT

Come già indicato nel bilancio 2010, in data 30 dicembre 2010 il CA ha emesso il Lodo con cui ha accolto in parte la domanda di FIAT, con condanna per RFI al pagamento dell'importo di euro 5.834.664,52, oltre interessi legali ed adeguamento monetario contrattuale dalla data della domanda di arbitrato, fino al soddisfo.

La richiesta di FIAT trova causa nelle presunte maggiori onerosità derivanti dall'imposizione dell'allora TAV SpA della variante relativa alle modifiche delle Barriere Antirumore della sub tratta AV/AC Novara-Milano.

Con Atto di citazione inviato alla controparte in data 28 giugno 2011, RFI ha impugnato presso la Corte di Appello di Roma il suddetto Lodo.