

RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) SPA

ESERCIZIO 2012

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

MISSIONE DELLA SOCIETA'

RFI è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane 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 di cui al D. Lgs. N. 188 del 2003 e successiva decretazione applicativa, ivi incluse le stazioni passeggeri e gli impianti merci modali e intermodali, nonché la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, ivi compreso il sistema Alta Velocità/Alta Capacità;
- 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, nonché ogni ulteriore attività necessaria o utile per il perseguimento dei fini istituzionali indicati dalle competenti Autorità nazionali e comunitarie.

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
Andrea Parrella
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,

con grande soddisfazione e compiacimento la società, che mi onoro di presiedere, presenta i propri brillanti risultati dell'anno 2012, colti nonostante lo scenario di riferimento dell'economia nazionale e comunitaria nonché della finanza pubblica sia stato ben peggiore di quello dello scorso anno e comunque ben più deteriorato rispetto alle peggiori previsioni di fine 2011.

La Società presenta, in chiusura 2012, un utile pari a 159.986 mila euro con un miglioramento di poco più del 63% rispetto al risultato dell'esercizio precedente trainato interamente dall'incremento dell'EBITDA pari a oltre il 57% di quello dello scorso anno, ascrivibile per il 92% ad un incremento dei ricavi operativi e per l'8% ad un decremento dei costi operativi.

Nonostante le tensioni del debito sovrano dell'*area euro* emerse nel corso del 2012 abbiano contribuito a mettere a rischio le importanti correzioni degli squilibri di finanza pubblica operate dai governi nazionali, circostanza questa che poteva rendere rischioso contare su un adeguato supporto dello Stato per le attività ordinarie della Società, deve invece con soddisfazione essere evidenziato il positivo ascolto registrato nel corso dell'anno.

Il lungo processo di confronto avviato con i Ministeri competenti ormai dal lontano 2007 per addivenire ad una formulazione contrattuale sostenibile per le parti, in grado di regolare la programmazione e il finanziamento delle attività manutentive, è, infatti, finalmente arrivato a positiva conclusione il 18 marzo 2013, con la approvazione del nuovo schema contrattuale triennale (2012-2014) da parte del CIPE.

L'esperienza maturata in sede di perfezionamento degli aggiornamenti annuali del CdP 2007-2011, caratterizzati da lunghi tempi di negoziazione e di approvazione, ha poi consentito di trattare positivamente con i Ministeri competenti la separazione della contrattualizzazione degli investimenti - che possono essere oggetto per la loro natura di maggiori tempi di definizione/finanziamento - dagli interventi di manutenzione (ordinaria e straordinaria).

Il valore complessivo del nuovo Contratto con lo Stato, pari a quasi 4,6 miliardi di euro, serve un piano di attività manutentive nel triennio che richiede una mobilitazione di risorse pubbliche aggiuntive, rispetto a quelle esistenti a legislazione vigente, a fine periodo, pari ad un ulteriore 15,7% del valore del contratto.

In coerenza con il Contratto di Programma dei Servizi citato, il progetto di Bilancio che viene presentato, riflette, nella variazione dei Ricavi delle vendite e prestazioni, l'incremento dei contributi

(134.959 mila euro) per maggiori stanziamenti per la Manutenzione della Rete e delle attività *Safety, Security* e Navigazione stanziati ed erogati nel 2012 dallo Stato e, altresì, registra anche maggiori ricavi da pedaggio (59.095 mila euro) derivanti dalla vendita dei servizi a più alto valore economico (pedaggio su rete AV/AC), compensati da minori ricavi per servizi di traghettamento (1.787 mila euro), per servizi di manovra (6.660 mila euro), per vendita trazione elettrica (4.000 mila euro) e, infine, per diminuzione dei ricavi da servizi di trasporto (19.528 mila euro), dovuti al conferimento del ramo di Azienda "Navigazione traghettamento mezzi gommati e passeggeri" alla Società controllata Blufferries.

Con specifico riferimento all'anno trascorso e riflesso nell'orario di servizio 11 dicembre 2011 - 8 dicembre 2012, il mercato delle imprese ferroviarie è stato animato da:

- n. 42 imprese dotate di licenza ferroviaria valida rilasciata dal MIT (di cui n. 1 valida per solo traffico avente origine/destinazione nel territorio italiano)¹;
- n. 34 imprese che hanno espletato servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.
- n. 42 contratti di utilizzo dell'infrastruttura² così suddivisi:
 - n. 18 per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
 - n. 22 per lo svolgimento del traffico merci;
 - n. 2 per lo svolgimento del traffico di treni tecnici destinati a corse prova di rotabili.

che hanno sviluppato nel complesso una produzione non dissimile a quella dello scorso anno, di circa 317 milioni di treni km.

Sul fronte dei costi operativi che segnano un decremento netto pari a 11.078 mila euro deve evidenziarsi la stabilizzazione contrattuale di un ulteriore fattore produttivo strategico per la vita e lo sviluppo della società, quello delle risorse umane. Infatti, in data 20 luglio u.s. sono stati sottoscritti il CCNL Mobilità/Area Attività Ferroviarie ed il relativo Contratto integrativo Aziendale per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Il nuovo contratto, entrato in vigore dal 1° settembre, avrà una durata triennale sia per la parte economica che per quella normativa (scadenza 31.12.2014) ed ha modificato diversi aspetti del rapporto di lavoro tanto in relazione alle forme contrattuali che regolano il rapporto stesso, quanto alle classificazioni professionali, all'orario di lavoro, al suo svolgimento ed alla connessa retribuzione.

¹ Fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale del Trasporto Ferroviario (mail del 5 novembre 2012).

² La differenza tra numero di contratti (42) e numero delle Imprese Ferroviarie contraenti (34) è riconducibile al fatto che alcune imprese ferroviarie sono titolari di più di un contratto..

In particolare, la durata dell'orario di lavoro settimanale è stata elevata da 36 a 38 ore per tutto il personale (e da 34 a 38 ore per i lavoratori impiegati prevalentemente in attività di manovra e terminalizzazione). Tale innovazione comporterà un aumento di produttività, riducendo sensibilmente l'incidenza del lavoro straordinario e rendendo lo sviluppo dei turni del personale sempre più funzionale alle esigenze di produzione e commerciali.

Sotto il profilo degli investimenti, poi, il vigente Contratto di Programma 2007-2011, giunto alla sua naturale scadenza, è stato prorogato fino al 30 giugno 2013 e, nel mese di dicembre del 2012, sono già state avviate le interlocuzioni con i Ministeri competenti, al fine di porre le basi per la sottoscrizione del nuovo atto contrattuale per il periodo 2012-2016. In esso dovranno essere recepiti gli effetti delle disposizioni di legge emanate nel corso del 2012 che apportano, nel complesso, risorse aggiuntive per circa 3.602 milioni di euro così ripartiti:

- + 300 milioni di euro, a seguito del DPCM N° 194 del 1 marzo 2012, a valere sul "Fondo Interventi urgenti e indifferibili" (istituito dall'art.33 comma 1 della Legge 183/2011), e destinati in accordo con il MIT alla prosecuzione del "Piano per la sicurezza della circolazione ferroviaria" predisposto da questa Società in osservanza dell'Atto di indirizzo 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;
- + 3.302 milioni di euro, recati dalla Legge n° 228 del 24 dicembre 2012 (Legge di Stabilità 2013) e dalla Legge n.229 (Legge di Bilancio 2013):
 - 362 milioni di euro sul capitolo MEF 7122, quale quota parte del più ampio stanziamento di 700 milioni di euro annui, reso disponibile agli investimenti, di cui 600 milioni di euro per l'anno 2013 e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015 per il finanziamento degli investimenti relativi alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale, da destinare prioritariamente alle esigenze connesse alla prosecuzione dei lavori relativi a opere in corso di realizzazione ai sensi dell'articolo 2, commi da 232 a 234, della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (art.1 comma 176);
 - 2.940 milioni di euro, a valere sul capitolo MIT 7532, di cui 60 milioni di euro per l'anno 2013, 100 milioni di euro per l'anno 2014, 680 milioni di euro per l'anno 2015 e 150 milioni per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029, per il finanziamento di studi, progetti, attività e lavori preliminari nonché lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (art.1 comma 208).

Inoltre, le suddette disposizioni di legge operano un definanziamento di risorse per un importo complessivo di circa 425 milioni di euro che dovranno trovare adeguata definizione in termini di progetti/investimenti da definanziare nell'ambito della nuova proposta contrattuale.

Importante, poi, risulta lo sforzo contrattuale sostenuto dalla Società nell'anno, con la elaborazione del Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS), istituito dall'art. 6 del D. Lgs. 88/2011, che disciplina le risorse aggiuntive e gli interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, ed è finalizzato ad accelerare la realizzazione degli interventi sulle principali Diretrici del sud previsti nel Contratto di Programma ed in particolare i nuovi investimenti introdotti nell'aggiornamento 2010/2011. Ciò testimonia, fra l'altro, il costante impegno di Ferrovie e dello stesso Governo per il Mezzogiorno, al fine di ottimizzare sempre più la qualità e l'efficacia degli interventi, a servizio di questa strategica area del Paese, anche per aumentarne competitività ed efficienza rispetto all'intera *area euro*. Nel corso dell'anno e nei primi mesi del 2013 sono stati sottoscritti i seguenti CIS:

- CIS Diretrice Napoli-Bari-Lecce-Taranto stipulato in data 2 agosto 2012;
- CIS Diretrice Salerno-Reggio-Calabria stipulato in data 18 dicembre 2012;
- CIS Diretrice Messina-Catania-Palermo stipulato in data 28 febbraio 2013.

Gli interventi ferroviari inclusi nel CIS sono stati scelti sulla base di specifici obiettivi, volti ad assicurare una maggiore integrazione delle aree meridionali del Paese con il resto d'Italia e, quindi, con l'Europa. Con la sottoscrizione di tale Atto contrattuale le risorse aggiuntive del Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) sono trasferite ai soggetti assegnatari, in relazione allo stato d'avanzamento della spesa del singolo investimento, in appositi fondi a destinazione vincolata che ne garantiscono la piena tracciabilità e di cui viene data autonoma evidenza contabile nei bilanci dei soggetti assegnatari.

In particolare RFI è obbligata, oltre che all'esecuzione - nel rispetto della tempistica fissata - della progettazione e realizzazione degli interventi sino all'entrata in esercizio, anche ad eseguire periodicamente un monitoraggio necessario alla verifica del Contratto, mentre le parti pubbliche si impegnano a garantire la celere approvazione dei progetti e la disponibilità delle risorse per la progettazione/realizzazione degli interventi *de quibus*.

Nell'anno trascorso, fino ai primissimi mesi dell'anno 2013, la Società ha proseguito le attività connesse al Programma delle infrastrutture strategiche previste dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001), in relazione agli interventi in realizzazione, secondo la logica dei lotti costruttivi introdotta dalla legge finanziaria 2010, avviando i secondi lotti costruttivi del Terzo Valico dei Giovi, della Treviglio Brescia e del Tunnel di base del Brennero.

Infine, per quanto attiene agli investimenti 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 prosecuzione degli interventi per i quali sono stati riallocate le risorse con l'aggiornamento 2010-2011 del Contratto, è necessario non procrastinare ulteriormente l'operatività dei fondi di cui la Società è stata destinataria nella misura di 300 milioni di euro, come già indicato che, per motivi amministrativi, non avevano potuto trovare regolazione all'interno del citato aggiornamento contrattuale.

Le attività svolte nel corso del 2012 hanno comunque consentito, a partire dal 6 febbraio 2013, di ottenere il rilascio della *autorizzazione di sicurezza* ai sensi del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162., da parte dall'ANSF, a valle di un articolato processo dialettico durato quasi tre anni che non può considerarsi concluso. Infatti, l'autorizzazione rilasciata per ora in forma provvisoria necessita di ulteriori adeguamenti di carattere, tuttavia, sostanzialmente formale.

Inoltre, deve dispiegare tutti i positivi effetti l'andata a regime della nuova struttura organizzativa "Sicurezza di Rete" di cui la Società, a partire da settembre 2012, si è dotata per rafforzare la terzietà della funzione dedicata all'ottenimento dell'Autorizzazione di Sicurezza e al presidio del Sistema di Gestione della Sicurezza finalizzato al mantenimento dell'Autorizzazione stessa, rispetto alle funzioni aziendali che, invece, devono presidiare i processi aziendali di competenza nell'ambito del Quadro normativo definito dall'ANSF stessa, senza compromettere il presidio societario in materia di sicurezza che rappresenta il valore irrinunciabile cui ogni sforzo aziendale è costantemente teso, con scrupolo e rigore.

Sempre nell'ottica della massima tutela dell'interesse pubblico, è auspicabile l'avvio di un percorso che conduca alla risoluzione delle problematiche che hanno caratterizzato lo scorso anno in relazione all'ottenimento da parte della Società delle autorizzazioni alla messa in esercizio di nuovi sistemi tecnologici e infrastrutturali, che sono ideati, sviluppati e realizzati da RFI, nel solco della cultura della sicurezza, da sempre fortemente radicata nella società, al fine di ottenere significativi incrementi di efficienza e di prestazioni della rete - alcuni anche con notevole rapporto benefici/costi - nonché cospicue prospettive di mercato per l'Imprenditoria del settore.

E' necessario, infatti, sostenere con l'impegno di sempre l'innovazione e lo sviluppo infrastrutturale, che, nell'ultimo decennio, ha fra l'altro visto l'Italia al primo posto in Europa nell'innovazione dell'impiantistica tecnologica. Ciò, ha consentito di coniugare maggiori prestazioni con incremento di sicurezza (vedi, ad esempio, l'AV e i sistemi di protezione della marcia dei treni), favorendo soluzioni finalizzate ad ottenere maggiore capacità delle linee, sempre più adeguate offerte di tracce per il servizio ferroviario, elevate performance delle linee e riduzione del costo di esercizio, rinnovo e potenziamento degli impianti, massimizzando così anche i benefici a favore della collettività..

Infine, sistematico è proseguito nel corso dell'anno il processo di miglioramento globale del sistema di controllo interno, sempre basato sia sull'azione istituzionale di *Internal Auditing* sui processi operativi e di supporto e delle attività di *Risk Management* e di supporto all'Organismo di Vigilanza a testimonianza concreta della massima attenzione alla *governance* di una società pubblica, sia attraverso l'aggiornamento costante del "Modello organizzativo e di gestione di RFI

SpA ("Modello 231") che descrive i sistemi di gestione e controllo in essere nella Società, a tutela dall'addebito di responsabilità amministrativa al verificarsi di una delle diverse fattispecie di reato previste nel D.Lgs. 231.

In particolare, in data 31 luglio 2012 il Consiglio di Amministrazione ha approvato l'aggiornamento del "Modello organizzativo e di gestione di Rete Ferroviaria Italiana" (Modello 231), con il quale sono state recepite formalmente la rappresentazione dell'organizzazione e del sistema dei protocolli in essere con riferimento al processo di tutela ambientale, le più recenti modifiche organizzative e l'assetto dei processi aziendali.

La Legge 6 novembre 2012, n. 190, recante "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione", c.d. "legge anticorruzione", ha apportato modifiche al D.Lgs. 231/2001 ampliando le fattispecie dei reati-presupposto (comma 77 dell'art. 1) alla corruzione fra privati e all'induzione a dare o promettere utilità. L'Organismo di Vigilanza ha quindi avviato prontamente un'analisi circa la concreta possibilità di realizzazione di detti reati e la necessità di adottare eventuali protocolli integrativi al Modello 231.

In ottemperanza alle disposizioni della Società in merito alla necessità di formare/informare i dipendenti sul Modello 231, è stato, poi, realizzato apposito corso di formazione *e-learning*.

Sul fronte dei controlli nei rapporti con i fornitori esterni, nel corso dell'anno sono stati sottoscritti, in attuazione del Protocollo di intesa sulla sicurezza e sulla legalità per la prevenzione di tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata sottoscritto a livello di Gruppo da FSItaliane con il Ministero dell'Interno e con la Confindustria, i Protocolli di Legalità con diverse Prefetture, a partire dalla Prefettura di Roma e di Palermo. Tali accordi hanno come scopo la prevenzione ed il contrasto delle infiltrazioni della criminalità organizzata in materia di appalti, servizi e forniture pubbliche riguardanti il settore ferroviario, in stretta sinergia con le Prefetture e le Forze dell'Ordine.

Tale Protocollo, si pone ovviamente in continuità anche 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 2012

		2012	2011
ROE	RN/MP*	0,48%	0,29%
ROI	RO/CI*	0,70%	0,31%
ROS (EBIT MARGIN)	RO/RIC	9,25%	4,44%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	MOL/RIC	14,15%	9,44%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	0,08	0,07
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	DF/MP	0,07	0,06

LEGENDA

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

DF: Debiti finanziari

MOL: Margine operativo lordo

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

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

In data 10 luglio 2012 è stato sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e RFI l'aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, registrato alla Corte dei Conti in data 10 ottobre 2012, a valle dell'approvazione da parte del CIPE intervenuta nella seduta del 20.01.12 e formalizzata con Delibera n°4/2012 pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 23 agosto 2012.

Con il suddetto aggiornamento del Contratto di Programma sono state contrattualizzate risorse aggiuntive per un valore complessivo 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 derivanti da Enti terzi. Di tale importo, 5.017 milioni di euro hanno puntuale destinazione, con vincoli anche territoriali, individuata nella rispettiva fonte di finanziamento, mentre i restanti 840 milioni di euro sono destinati ad interventi di manutenzione straordinaria per il mantenimento in efficienza della rete ferroviaria nazionale.

Nel medesimo atto ha trovato allocazione un definanziamento complessivo pari a 1.950 milioni di euro così articolato:

- 1.788 milioni di euro operato *ex Lege* sul capitolo 7122 del Ministero dell'Economia e delle Finanze-MEF (di cui: 922,5 milioni di euro per gli effetti del D.L.78/2010, 215,4 milioni di euro per gli effetti del D.L.98/2011, 650 milioni di euro per gli effetti del D.L.138/2011) e confermato dalla Legge di Stabilità 2012 (L. 183/2011);
- 16 milioni di euro sul capitolo MIT 7060 (per gli effetti del D.L. 98/2011);
- 125 milioni di euro dalle risorse degli Enti Locali per la riduzione del finanziamento, da parte della Regione Campania, per la realizzazione della tratta Cancellò-Napoli;
- 11 milioni di euro dalle risorse TEN-T 2007-2013;
- 10 milioni di euro dalle risorse derivanti dal Programma PON/FESR 2007-2013 che è passato da 1.669 milioni di euro a 1.659 milioni di euro. Ciò ha consentito di adeguare il Contratto di Programma all'evoluzione del quadro strategico nazionale e del PON Reti e mobilità in coerenza con il Decreto Dirigenziale dell'Autorità di gestione n° 6892 del 28 luglio 2011.

Inoltre, per far fronte ai 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 altresì provveduto ad effettuare una riallocazione di risorse che ha interessato fasi di programmi/progetti che presentavano disponibilità non attivabili nel breve periodo o rinviabili. L'operazione che ha comportato una variazione complessiva a saldo zero pari a 881 milioni di euro, ha riguardato investimenti trasferiti nella parte programmatica del contratto.

Per mantenere aggiornato il Contratto in relazione allo stato d'avanzamento dei progetti è stato effettuato, inoltre, il trasferimento dalla Tabella A "Opere in corso" alla Tabella E "investimenti ultimati" di interventi conclusi per un valore pari a 7.761 milioni di euro.

Da ultimo, si deve considerare che, il vigente Contratto di Programma 2007-2011 - parte investimenti giunto alla sua naturale scadenza, è stato prorogato fino al 30 giugno 2013 e, nel mese di dicembre, sono già state avviate le interlocuzioni con i Ministeri competenti per porre le basi per la sottoscrizione del nuovo atto contrattuale per il periodo 2012-2016. Con separato Contratto, così come stabilito dalla stessa citata delibera CIPE n.4/2012, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti presenterà allo stesso Comitato la parte Servizi del Contratto di Programma di RFI.

Nei nuovi atti contrattuali dovranno essere recepiti gli effetti delle disposizioni di legge emanate nel corso del 2012, di seguito elencate, che apportano nel complesso risorse aggiuntive per circa 4.540 milioni di euro così ripartiti:

- + 300 milioni di euro, a seguito del DPCM N° 194 del 1 marzo 2012, a valere sul "Fondo Interventi urgenti e indifferibili" (istituito dall'art.33 comma 1 della Legge 183/2011), e destinati in accordo con il MIT alla prosecuzione del "Piano per la sicurezza della circolazione ferroviaria" predisposto da questa Società in osservanza dell'Atto di indirizzo 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;
- + 300 milioni di euro, a seguito della Delibera CIPE n° 33 del 23 marzo 2012, a valere sul Fondo di cui all'art. 32 comma 1 della Legge n. 111/2011 (Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali), e destinati in accordo con il MIT alla copertura di quota parte dei fabbisogni per l'anno 2012 per gli interventi di manutenzione della rete ferroviaria nazionale;
- + 3.940 milioni di euro, recati dalla Legge n° 228 del 24 dicembre 2012 (Legge di Stabilità 2013) e dalla Legge n.229 (Legge di Bilancio 2013) ad essa collegata, ripartiti nel modo seguente:
 - 300 milioni di euro, a valere sul capitolo MEF 7122, per l'anno 2013, al fine di assicurare la continuità dei lavori di manutenzione straordinaria della rete ferroviaria inseriti nel contratto di programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Società Rete Ferroviaria Italiana Spa (art. 1 comma 175);
 - 700 milioni di euro sul capitolo MEF 7122, di cui 600 milioni di euro per l'anno 2013 e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015 per il finanziamento degli investimenti relativi alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale, da destinare prioritariamente alle esigenze connesse alla prosecuzione dei lavori relativi a opere in corso di realizzazione ai sensi dell'articolo 2, commi da 232 a 234, della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (art.1 comma 176);
 - 2.940 milioni di euro, a valere sul capitolo MIT 7532, di cui 60 milioni di euro per l'anno 2013, 100 milioni di euro per l'anno 2014, 680 milioni di euro per l'anno 2015 e 150 milioni per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029, per il finanziamento di studi, progetti, attività e

lavori preliminari nonché lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (art.1 comma 208).

Inoltre le suddette disposizioni di legge operano un definanziamento di risorse per un importo complessivo di circa 375 milioni di euro così ripartito:

- 114 milioni di euro, ridotti dagli stanziamenti a legislazione vigente recati dalla Legge di stabilità 2012 per gli anni 2012 -2014 a valere sul capitolo di spesa MEF 7122;
- 261 milioni di euro, (di cui 121 milioni di euro per il 2013 e 140 milioni di euro per il 2014) riportati nella Tabella E della Legge di Stabilità 2013, a valere sul capitolo MEF 7122.

Relativamente agli stanziamenti per cassa, per l'anno 2013, sono state recate risorse pari a:

- 1.962 milioni di euro, sul capitolo 7122, quali contributi in conto impianti per la prosecuzione degli investimenti ferroviari;
- 1,6 milioni di euro, sul capitolo 7123, quali contributi in conto impianti per la realizzazione di opere specifiche;
- 100 milioni di euro, sul capitolo 7124, per la rete AV/AC e 100 milioni di euro per la Rete Convenzionale, 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.

Per quanto riguarda gli obblighi di informativa, previsti dagli artt. 4 comma 3 lettera m), 4 comma 4 lettera b), 6, 7 comma 2 lettera c), e 8 del Contratto, si segnala che la Società ne ha dato pieno riscontro.

Risorse assegnate in relazioni agli obblighi di esercizio dell'infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari

Le attività in conto esercizio del Gestore, tra cui rientra la manutenzione ordinaria, sono regolate in regime di ultrattività dal Contratto di Programma 2001-2005, in attesa del perfezionamento del nuovo Contratto di Programma – parte Servizi (CdP-S) relativo alla disciplina del finanziamento delle attività di Manutenzione della Rete e delle attività di *Safety, Security e Navigazione* ferroviaria”, per il quale in data 18 marzo 2013 il CIPE ha espresso parere favorevole sullo schema di Contratto 2012-2014. Il quadro delle risorse per tali attività sono di seguito rappresentate.

In data 31 dicembre 2012 è stato emanato il decreto di ripartizione per capitoli (anni 2013, 2014 e 2015) di quanto stanziato dalla Legge di Bilancio del 24 dicembre 2012 (Legge n. 229 - Bilancio di previsione dello Stato) che assegna 1.211 milioni di euro per l'anno 2013, 975 milioni di euro per l'anno 2014 e 975 milioni di euro per l'anno 2015. Per l'anno 2012 rimane confermata l'assegnazione di 1.211 milioni di euro recato dalla Legge n.184/2011 - Bilancio di previsione dello Stato.

A completamento del quadro di riferimento di tali risorse, si ricorda che con la delibera CIPE n. 6 del 20 gennaio 2012, che ha provveduto ad una revisione delle assegnazioni di risorse del Fondo di Sviluppo e Coesione, sono stati defianziati i 292 milioni di euro stanziati dalla Delibera CIPE n. 64/2010 per l'anno 2011 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.

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS), istituito dall'art. 6 del D. Lgs. 88/2011, disciplina le risorse aggiuntive e gli interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, ed è finalizzato ad accelerare la realizzazione degli interventi sulle principali Diretrici del sud previsti nel Contratto di Programma ed in particolare i nuovi investimenti introdotti nell'aggiornamento 2010/2011.

Gli interventi ferroviari inclusi nel CIS sono stati scelti sulla base di specifici obiettivi, volti ad assicurare una maggiore integrazione delle aree meridionali del Paese con il resto d'Italia e, quindi, con l'Europa.

Con la sottoscrizione di tale Atto contrattuale le risorse aggiuntive del Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) sono trasferite ai soggetti assegnatari, in relazione allo stato d'avanzamento della spesa del singolo investimento, in appositi fondi a destinazione vincolata che ne garantiscono la piena tracciabilità e di cui viene data autonoma evidenza contabile nei bilanci dei soggetti assegnatari.

In particolare RFI è obbligata, oltre che all'esecuzione - nel rispetto della tempistica fissata - della progettazione e realizzazione degli interventi sino all'entrata in esercizio, anche ad eseguire periodicamente un monitoraggio necessario alla verifica del Contratto, mentre le parti pubbliche si impegnano per garantire la celere approvazione dei progetti e la disponibilità delle risorse per la progettazione/realizzazione.

Sono stati attualmente sottoscritti i seguenti CIS:

- CIS Diretrice Napoli-Bari-Lecce-Taranto stipulato in data 2 agosto 2012;
- CIS Diretrice Salerno-Reggio-Calabria stipulato in data 18 dicembre 2012;
- CIS Diretrice Messina-Catania-Palermo stipulato in data 28 febbraio 2013.

La Legge Obiettivo

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

- in data 17 marzo 2012 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 65 la delibera n. 86/2011 con cui il CIPE ha autorizzato la realizzazione del secondo lotto costruttivo non funzionale della Linea AV/AC "Milano–Genova: Terzo Valico dei Giovi" e l'assegnazione di 1.100 milioni di euro;
- in data 3 aprile 2012 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 79 la delibera n. 85/2011 con cui il CIPE ha autorizzato la realizzazione del secondo lotto costruttivo non funzionale della Linea AV/AC Treviglio – Brescia e l'assegnazione di 919,5 milioni di euro.
L'importo complessivo pari a 2.019,5 milioni di euro è a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali di cui all'art. 32, comma 1, del Decreto Legge n. 98/2011, convertito con la Legge n. 111/2011;
- nella seduta del 26 ottobre 2012 sono stati approvati:
 - ✓ il progetto definitivo del sub-lotto funzionale del Lotto 1 "Fortezza-Ponte Gardena" (fluidificazione del traffico e interconnessione con la linea esistente) nell'ambito del quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona;
 - ✓ il progetto preliminare di una variante della tratta Bari Centrale – Bari Torre a Mare (Lotto 2) della parte Sud del Nodo ferroviario di Bari, con un costo di 391 milioni di euro e copertura finanziaria a carico del Contratto di Programma 2007-2011;
- in data 21 dicembre 2012 il CIPE ha espresso parere favorevole sul X Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2012.

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.

Con specifico riferimento all'orario di servizio 11 dicembre 2011 - 8 dicembre 2012, il mercato presenta:

- n. 42 imprese dotate di licenza ferroviaria valida rilasciata dal MIT (di cui n. 1 valida per solo traffico avente origine/destino nel territorio italiano)¹;

¹ Fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale del Trasporto Ferroviario.