

delle attività di formazione del personale di condotta e formazione treni ed il monitoraggio continuo delle attività svolte;

- rafforzamento del presidio sui processi interessanti il trasporto di merci pericolose, anche mediante specifica attività di monitoraggio e interventi a carattere organizzativo e formativo.

Tali obiettivi si sono tradotti nelle seguenti azioni formative:

- supporto all'evoluzione dei ruoli in relazione ai cambiamenti tecnologici/organizzativi/normativi introdotti, attraverso il miglioramento continuo delle competenze;
- presidio della sicurezza dell'esercizio ferroviario, del lavoro e dell'ambiente in una visione integrata;
- presidio delle attività manutentive;
- abilitazioni di settore e relativo mantenimento delle competenze.

Le attività formative del 2012 hanno prodotto circa 190.000 giornate uomo con una media di 7 giornate uomo.

La sicurezza sul lavoro

Nel corso del 2012, 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.

Supporto normativo e assistenza specialistica su nuove norme di sicurezza del lavoro

La Società ha proseguito l'attività di diffusione dei nuovi atti normativi emanati in tema di sicurezza del lavoro, nonché l'assistenza sull'applicazione pratica degli stessi in ambito ferroviario. Particolarmente rilevanti a tale riguardo sono stati:

- la pubblicazione dell'Accordo tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano concernente l'individuazione delle attrezzature di lavoro per le quali è richiesta una specifica abilitazione degli operatori;
- l'emanazione del D.L. 12 maggio 2012 n. 57 che ha opportunamente prorogato la vigenza del sistema normativo di sicurezza facente perno sulla legge 191/1974 altrimenti scadente nel maggio 2012.

POLITICA AMBIENTALE

La Società, in coerenza con quanto dichiarato dal Gruppo FS Italiane, contribuisce alla tutela ambientale in quanto elemento strategico prioritario nell'attuazione della propria missione industriale.

A dimostrazione dell'attenzione crescente della Società alla tutela dell'ambiente, in data 23 maggio 2012 è stata emessa la Comunicazione Organizzativa (CO) n. 288/AD per l'aggiornamento della Politica Ambientale già oggetto di emanazione con CO n.267/AD del 2012.

In particolare le attività in corso nel 2012 sono state principalmente finalizzate a:

- effettuazione dell'Analisi Ambientale Iniziale per tutta la Società;
- recepimento nei principali documenti che illustrano il SIGS (Sistema Integrato Gestione Sicurezza) di quanto necessario per estendere le tematiche ambientali a tutte le direzioni societarie;
- recepimento nelle procedure operative gestionali del SIGS di quanto necessario per considerare le tematiche ambientali secondo il nuovo perimetro/campo di applicazione del SIGS;
- integrazione delle procedure del personale relativamente ai processi di selezione, formazione e sviluppo delle risorse relative alla famiglia professionale ambientale;
- aggiornamento delle procedure tecniche/di controllo operativo del SIGS;
- inserimento di requisiti ambientali nelle procedure di studio e sviluppo innovazioni tecniche e tecnologiche, e ingegneria civile, nonché nelle procedure relative agli investimenti.

In particolare sono in corso sulla rete lavori per realizzare 19 interventi di installazione di barriere antirumore per una lunghezza complessiva di circa 21,3 km.

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

- ultime attività progettuali (progetti preliminari/definitivi), da sottoporre all'approvazione dei soggetti interessati, riguardanti 11 interventi di risanamento acustico per una lunghezza complessiva di 10,3 km;
- ottenuti, da parte dei soggetti competenti, benestare per realizzare 4 interventi di risanamento acustico per una lunghezza complessiva di 2,8 km.

In particolare nel corso del 2012 è stata ultimata la realizzazione delle barriere antirumore nel territorio della Provincia Autonoma di Trento e sono state completate le attività di collaudo statico delle barriere nel comune di Pescara lungo la linea ferroviaria Bologna – Lecce. Inoltre è stato completato il piano d'azione da attuare sugli assi ferroviari principali con più di 30.000 transiti all'anno all'interno degli agglomerati urbani con più di 100.000 abitanti e al di fuori degli agglomerati in ottemperanza al Dlgs 194/2005 – "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale".

QUADRO MACROECONOMICO

A quattro anni circa dallo scoppio della crisi finanziaria americana, l'economia mondiale è ancora in affanno. Nel corso del 2012 la crescita economica globale si è indebolita ulteriormente, condizionata sia dal rallentamento del commercio mondiale che dalla persistente incertezza del processo di consolidamento delle finanze pubbliche negli Stati Uniti e dalle accresciute tensioni sul debito sovrano di alcuni paesi dell'area euro. In questo quadro, continua a permanere una notevole divergenza tra il contributo alla crescita economica globale dei paesi avanzati e quello dei paesi emergenti e di recente industrializzazione. Per questi ultimi, infatti, l'economia è cresciuta, in termini di variazione percentuale del PIL, anche quest'anno a ritmi sostenuti (+5,1 per cento),⁵ trainata soprattutto da Cina (+7,8 per cento) e India (+4,7 per cento). Decisamente più contenuto è stato invece il contributo alla crescita economica globale dei paesi avanzati (+1,3 per cento)⁶, a cui hanno contribuito in maniera contrapposta gli Stati Uniti con un tasso del +2,3 per cento e l'area dell'euro con una flessione pari a -0,4 per cento. Complessivamente, l'economia mondiale è cresciuta del 3,0 per cento rispetto al 3,9 per cento del 2011. In decelerazione anche il commercio mondiale, che ha segnato un +2,6 per cento nell'anno appena trascorso rispetto al +7,2 registrato nel precedente.

Dati economici mondiali	2011	2012
<i>(variazioni % su anno precedente)</i>		
PIL		
Mondo	3,9	3,0
Paesi avanzati		
USA	1,8	2,3
Regno Unito	0,9	-0,2
Area euro	1,5	-0,4
Paesi emergenti		
Cina	9,3	7,8
India	7,3	4,7
America Latina	4,7	2,4
Petrolio (Brent \$ per barile)	111,6	112,1
Commercio mondiale	7,2	2,6

Fonte dati: *Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2013*

Nell'area dell'euro, le persistenti tensioni sui mercati causate dalla crisi dei debiti sovrani si sono allentate solo nella seconda parte dell'anno, in seguito agli interventi della BCE. Tuttavia, l'elevata disoccupazione, nonché la debolezza della domanda interna, hanno continuato a frenare la dinamica di fondo della crescita.

⁵ Fonte *International Monetary Fund (IMF)*

⁶ Fonte *International Monetary Fund (IMF)*

Complessivamente, il prodotto interno lordo dell'area è diminuito dello 0,4 per cento e, seppure in un quadro di rallentamento generalizzato, si è evidenziato un divario di crescita fortemente disomogeneo tra gli stati Uem, dove i paesi della *core Europe* hanno registrato un rallentamento meno marcato rispetto a quelli *periferici*.

La Germania, il cui PIL è cresciuto dello 0,9 per cento, rimane il punto di riferimento dell'area euro, seguita dalla Francia che, alle prese con cospicue misure di austerità, ha registrato un tasso di crescita dello 0,1 per cento. Tra i paesi periferici, invece, spiccano le prestazioni negative del Portogallo (-3,1 per cento) e della Grecia (-6,4 per cento).

L'inflazione dell'Uem, diminuita rispetto all'anno precedente, si è attestata nel 2012 al 2,5 per cento, favorita dalla decelerazione dei prezzi dei prodotti energetici avvenuta nella seconda parte dell'anno.

Dati economici area euro		2011	2012
<i>(variazioni % su anno precedente)</i>			
PII			
	Area Euro	1,5	-0,4
	Germania	3,1	0,9
	Francia	1,7	0,1
	Italia	0,6	-2,1
	Spagna	0,4	-1,4
Inflazione (HICP)			
	Area Euro	2,7	2,5
	Germania	2,5	2,2
	Francia	2,3	2,2
	Italia	2,9	3,3
	Spagna	3,1	2,4
Domanda interna			
	Area Euro	0,5	-1,9
	Germania	2,6	-0,2
	Francia	1,7	-0,5
	Italia	-0,9	-4,7
	Spagna	-1,9	-3,8

Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2013

La domanda interna dell'area dell'euro, fortemente condizionata sia dalle manovre correttive di finanza pubblica - peraltro indispensabili per evitare più gravi conseguenze sull'attività e sulla stabilità economica - che dalla debolezza dei consumi delle famiglie, è diminuita sensibilmente (-1,9 per cento contro il +0,5 del 2011). Anche in questo caso, si riscontrano evidenti divergenze tra i paesi Uem: contrazioni più contenute si registrano per Germania (-0,2 per cento) e Francia (-0,5 per cento) rispetto a quelle più marcate di Italia (-4,7 per cento) e Spagna (-3,8 per cento).

In Italia, il sistema economico ha registrato nel 2012 un deciso rallentamento, a causa sia delle tensioni sui mercati finanziari che dell'effetto sul reddito disponibile delle manovre correttive di finanza pubblica. Inoltre, il forte evento sismico verificatosi nel mese di maggio nel nord Italia, in una zona ad alta concentrazione industriale e tecnologica, ha prodotto un ulteriore impatto negativo su tutta l'economia del Paese.

L'andamento del PIL ha mostrato una diminuzione dello 0,8 per cento nel 1° trimestre dell'anno e dello 0,7 per cento nel 2° trimestre. Un calo più contenuto si è registrato nel 3° trimestre (-0,2 per cento), seguito tuttavia da un flessione negativa pari a -0,6 per cento nel 4° trimestre. Complessivamente, in media d'anno, la diminuzione del PIL si è attestata al 2,1 per cento, rispetto ad una modesta crescita dello +0,6 per cento segnata nel 2011.

I consumi delle famiglie hanno continuato a contrarsi in tutte le componenti, riflettendo il prolungato calo del reddito disponibile e la forte incertezza generale. Particolarmente accentuata è stata la flessione nel comparto dei beni durevoli. Indicativo, a tal proposito, il calo generalizzato delle immatricolazioni di autovetture che nel 2012 si è attestato ai minimi storici dal 1979.

Il tasso d'inflazione medio annuo (NIC) per il 2012 è risultato in Italia del 3,0 per cento, in leggero aumento di due decimi di punti percentuali rispetto al 2,8 per cento del 2011.

In forte aumento anche il tasso di disoccupazione, arrivato a toccare a dicembre la quota di 11,2 per cento; da segnalare, in particolare, che quello giovanile ha raggiunto il 36,6 per cento nello stesso periodo⁷. Nel 2012 le aziende italiane hanno usufruito di 1.090 milioni di ore di cassa integrazione a fronte dei 973 milioni del 2011, registrando un aumento del 12 per cento su base annua.

Dati economici Italia	2012			
	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>			
PIL	-0,8	-0,7	-0,2	-0,6
Domanda interna	-1,6	-1,2	-0,7	-0,6
Spesa delle famiglie	-1,4	-1,2	-1,0	-0,6
Spesa delle AP e ISP	-0,1	0,1	-0,3	-0,4
Investimenti fissi lordi	-4,1	-2,0	-1,4	-1,6
<i>costruzioni</i>	-3,6	-1,2	-1,4	-1,9
<i>altri beni di investimento</i>	-4,7	-3,0	-1,3	-1,3
Importazioni di beni e servizi	-3,5	-0,5	-1,4	0,1
Esportazioni di beni e servizi	-0,5	1,0	0,5	0,0

Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2013

⁷ Fonte Istat

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale⁸

Nel 2012 il forte rallentamento del ciclo economico registrato in Italia ha avuto effetti negativi sull'intero settore dei trasporti, differenziati nelle diverse modalità passeggeri e merci.

Il settore merci, riflettendo il brusco calo della produzione industriale (-6,7 per cento) e degli scambi commerciali (export +3,5 per cento rispetto al +11,4 del 2011; import -5,2 per cento rispetto al +9,5 dell'anno precedente), ha evidenziato una flessione generalizzata. Nel trasporto aereo il calo delle tonnellate movimentate è stato del 4,9 per cento; tra gli aeroporti nazionali, lo scalo di Milano Malpensa si è posizionato al primo posto per volume di merci movimentate nel 2012 (406 mila tonnellate), con una diminuzione del 7,8 per cento rispetto al 2011. Al secondo posto, lo scalo di Roma Fiumicino con circa 136 mila tonnellate movimentate (-4,9 per cento rispetto all'anno precedente). Anche il traffico autostradale ha mostrato un quadro di perdurante contrazione: in termini numerici sono stati percorsi circa 17 milioni di veicoli km pesanti con una flessione, rispetto al 2011, del 7,5 per cento. Ha continuato a diminuire il trasporto marittimo di container i cui dati, fermi al primo semestre dell'anno, hanno registrato un calo del 5,1 per cento.

Allo stesso modo, nel settore passeggeri si sono registrate dinamiche negative, in misura più o meno marcata, per tutte le modalità. Nel trasporto aereo i passeggeri trasportati nel corso del 2012 sono stati 147 milioni, con una contrazione dell'1,3 per cento (corrispondente a circa due milioni di passeggeri in meno), risultante di una diminuzione più marcata per la componente nazionale (-5,2 per cento) e di una leggera crescita per quella internazionale (+1,7 per cento). Gli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, i due scali maggiori per traffico passeggeri complessivo, hanno subito una contrazione dell'1,8 per cento e del 4,0 per cento rispettivamente. Più significativa è risultata nel 2012 la contrazione dei volumi del traffico autostradale con una flessione, misurata in veicoli km leggeri, del 7,0 per cento rispetto all'anno precedente. Nel trasporto marittimo, dopo diversi anni di crescita, il trasporto crocieristico ha scontato gli effetti della crisi economica con una contrazione dello 0,8 per cento rispetto all'anno precedente.

In Italia, dove poco più della metà dell'economia complessiva è considerata aperta alla concorrenza, il grado di liberalizzazione del trasporto ferroviario è tra i più elevati d'Europa, fatto che consente l'affermarsi di un numero sempre crescente di imprese ferroviarie. Nel corso del 2012 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) ha infatti rilasciato un nuovo certificato di sicurezza e ne ha aggiornati/rinnovati 20. Il traffico realizzato dagli operatori terzi sulla rete ferroviaria gestita da Rete Ferroviaria Italiana è aumentato di circa il 28 per cento rispetto all'anno precedente, raggiungendo aliquote pari a circa il 3,6 e 27,3 per cento in termini di treni km nei settori passeggeri e merci rispettivamente.

I risultati del traffico delle principali Imprese ferroviarie europee⁹

Nel corso dell'intero 2012, la domanda di trasporto ferroviario in Europa è stata caratterizzata da una generalizzata debolezza che ha interessato in misura più marcata il settore delle merci ed in misura minore

⁸ Fonti: Istat (dati economici, produzione industriale e import/export), Assaeroporti (trasporto aereo), Aiscat (trasporto autostradale), Federtrasporto, Indagine n.35 (trasporto marittimo), Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria e Rete Ferroviaria Italiana (trasporto ferroviario).

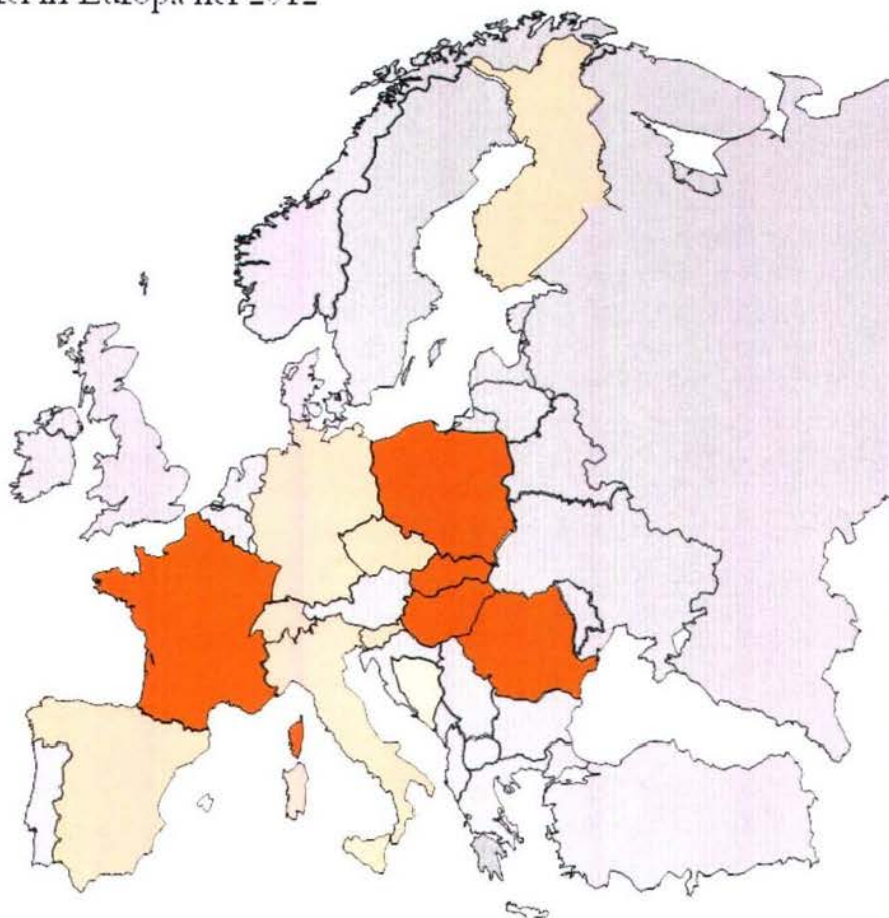
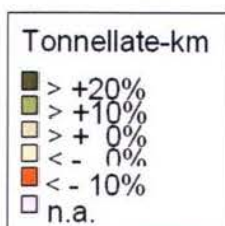
⁹ Fonte: International Union of Railways (UIC), dati al 18 febbraio 2012.

quello dei viaggiatori. La domanda complessiva si è ridotta infatti del 7,4 per cento in termini di tonnellate km e dello 0,9 per cento in termini di viaggiatori km.

La contrazione del trasporto ferroviario delle merci ha trovato la sua causa principale nell'andamento congiunturale negativo delle importazioni, in particolare in quei settori di mercato che utilizzano in misura preponderante la modalità ferroviaria. A titolo di esempio, nel mercato delle auto si è avuto un calo delle immatricolazioni dell'8,2 per cento nei 27 paesi dell'Unione Europea. Tra le imprese ferroviarie del settore merci, la DB AG (Germania) è stata l'impresa più abile, con una perdita dei volumi contenuta rispetto alla media europea e pari al -5,9 per cento rispetto al 2011; di contro, SNCF (Francia) e PKP (Polonia) hanno registrato, rispettivamente, perdite dell'11,1 per cento e del 11,5 per cento mentre il calo dei volumi di traffico gestiti dalla RENFE (Spagna), pari al -7,5 per cento, è risultato in linea con la media UE.

Nel trasporto viaggiatori spicca, unica in controtendenza tra le imprese ferroviarie più importanti, la DB AG (Germania) con una crescita del +4,3 per cento. In media europea i cali della SNCF (Francia), con il -0,4 per cento, e della RENFE (Spagna) con il -0,8 per cento.

Evoluzione del traffico merci in Europa nel 2012



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

	<i>importi in migliaia di euro</i>			
	2012	2011	Variazioni	Variazioni %
Ricavi operativi	2.663.347	2.537.507	125.840	5,0%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.304.666	2.142.587	162.079	7,6%
Altri proventi	358.681	394.920	(36.239)	(9,2%)
Costi operativi	(2.286.587)	(2.297.665)	11.078	(0,5%)
Costo del personale	(1.451.910)	(1.501.589)	49.679	(3,3%)
Altri costi netti	(834.677)	(796.076)	(38.601)	4,8%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	376.760	239.842	136.918	57,1%
Ammortamenti	(61.566)	(63.989)	2.423	(3,8%)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(19.940)	(11.284)	(8.656)	76,7%
Accantonamenti	(49.000)	(51.729)	2.729	(5,3%)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	246.253	112.840	133.413	118,2%
Proventi e oneri finanziari	(62.210)	2.346	(64.556)	n.a
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	184.043	115.186	68.857	59,8%
Imposte sul reddito	(24.057)	(17.081)	(6.976)	40,8%
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	159.986	98.105	61.881	63,1%
RISULTATO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI	-	-	-	
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	159.986	98.105	61.881	63,1%

Ai fini di una più corretta esposizione, analogamente a quanto effettuato nell'anno 2012, la voce "recupero per vertenze di lavoro" è stata riallocata dalla posta "Proventi diversi" nella posta "Costo del personale".

La posta Ricavi delle vendite e delle prestazioni subisce un incremento netto pari a 162.079 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato tra:

- ✓ aumento dei contributi da Stato di 134.959 mila euro derivante da maggiori stanziamenti dell'anno 2012 per la Manutenzione della Rete e delle attività *Safety, Security* e Navigazione Ferroviaria;
- ✓ aumento dei ricavi da pedaggio di 59.095 mila euro determinato dai ricavi a più alto valore economico (AV /AC);
- ✓ diminuzione dei ricavi da servizi di trasporto di 19.528 mila euro derivante dal conferimento del ramo di Azienda "Navigazione traghettamento mezzi gommati e passeggeri" a Blufferries;

- ✓ diminuzione dei ricavi per servizi di manovra di 6.660 mila euro;
- ✓ riduzione dei ricavi di vendita trazione elettrica di 4.000 mila euro derivante da minori addebiti alle Imprese Ferroviarie per ribaltamento di minori costi sostenuti per acquisto di energia AT;
- ✓ diminuzione dei servizi di traghettamento di 1.787 mila euro derivante da minori richieste di servizi da parte di Trenitalia.

La posta Altri proventi subisce un decremento pari a 36.239 mila euro derivante principalmente dall'effetto combinato di:

- ✓ incremento dei ricavi di 14.576 mila euro a titolo di penali derivanti dalla mancata utilizzazione della capacità assegnata sulle tratte da parte delle Imprese Ferroviarie;
- ✓ aumento dei ricavi per altre locazioni di immobili pari a 6.611 mila euro;
- ✓ incremento dei ricavi per prestazioni sanitarie di 2.123 mila euro;
- ✓ minori ricavi per canoni di retrocessione verso Grandi Stazioni per 27.543 mila euro;
- ✓ minori ricavi per lavori in conto terzi pari a 16.247 mila euro derivanti principalmente da minori ricavi attribuibili al completamento dei lavori relativi al quadruplicamento della tratta Torino Porta Susa – Torino Stura;
- ✓ un decremento dei ricavi di 10.991 mila euro dovuti principalmente alla chiusura di accertamenti di note di credito ENEL nell'esercizio 2011;
- ✓ decremento dei ricavi e rimborsi diversi pari a 3.085 mila euro riguardante soprattutto minori rimborsi da parte dell'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria dei costi sostenuti da RFI per il personale distaccato a seguito del trasferimento all'Agenzia avvenuto il 1° ottobre del 2012.

La posta del Costo del personale subisce un decremento netto pari a 49.679 mila euro determinato dal proseguimento dell'opera di contenimento degli organici, in esito dell'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro, rivolta all'incremento della produttività che ha comportato una riduzione della consistenza media del personale.

La posta degli Altri costi netti subisce un aumento netto pari a 38.601 mila euro derivante principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ aumento dei costi per servizi, pari a 77.882 mila euro, dovuto principalmente ad un incremento netto dei costi per accantonamenti e rilasci pari a 132.406 mila euro derivante da minori rilasci fondi effettuati nel 2012 per 79.065 mila euro e maggiori accantonamenti per 53.341 mila euro per contenzioso con appaltatori, compensati da una diminuzione dei costi di manutenzione e riparazione dei beni immobili e mobili, pari a 33.674 mila euro e da minori costi per lavori appaltati in conto terzi, pari a 22.887 mila euro, verso terzi dovuti principalmente al completamento dei lavori relativi al quadruplicamento della tratta Torino Porta Susa – Torino Stura ed ampliamento ferroviario della tratta tra Corso Vittorio e Corso Grosseto;
- ✓ aumento degli altri costi operativi pari a 16.108 mila euro attribuibile soprattutto all'incremento dei costi sostenuti per IMU pari a 12.316 mila euro;

- ✓ incremento dei costi per materie prime, sussidiarie e di consumo, pari a 3.534 mila euro, dovuto soprattutto a maggiori consumi di materiali nel settore delle infrastrutture pari a 5.341 mila euro e per l'illuminazione e forza motrice pari a 2.663 mila euro compensati da una diminuzione dei costi per l'energia elettrica e combustibili per trazione pari a 4.470 mila euro;
- ✓ aumento delle capitalizzazioni pari a 58.531 mila euro essenzialmente dovute all'aumento di produzione per i progetti di manutenzione straordinaria, migliorativa ed evolutiva ed obblighi di legge, ed alla rivisitazione in aumento della tariffa media oraria.

Gli ammortamenti rispetto all'anno precedente restano sostanzialmente invariati.

La posta svalutazioni e perdite di valore subisce un incremento complessivo di 8.756 mila euro derivante dall'effetto combinato di maggiori svalutazioni di immobili, impianti e macchinari per effetto di danni da eventi calamitosi, pari a 21.155 mila euro e dalla riduzione del fondo svalutazione crediti pari a 12.399 mila euro dovute alla riduzione del fondo svalutazione crediti al fine di adeguare il valore nominale dei crediti al *fair value*.

Gli accantonamenti per rischi e oneri, pari a 49.000 mila euro, nel 2012 rimangono sostanzialmente stabili rispetto al 2011, pari a 51.729 mila euro e sono relativi al Fondo Bilaterale e comunque secondo quanto previsto dallo IAS 37.

La posta proventi e oneri finanziari presenta una riduzione pari a 64.556 mila euro derivante da:

- ✓ minori proventi finanziari per 49.890 mila euro derivanti principalmente dalla rivalutazione monetaria riconosciuta l'anno precedente da parte del Consorzio CEPAV DUE a fronte dell'anticipazione finanziaria per i lavori AV della tratta Milano – Verona;
- ✓ incremento degli oneri finanziari per 14.666 mila euro principalmente per gli accantonamenti di interessi per pagamenti da effettuare per contenziosi in essere con gli appaltatori, secondo quanto previsto dallo IAS 37.

La variazione delle imposte sul reddito è la risultante della maggiore IRAP e di minori imposte differite ed anticipate nel 2012 rispetto all'esercizio 2011.

Stato patrimoniale riclassificato

	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Capitale circolante netto gestionale	(1.559.925)	(1.509.444)	(50.481)
Altre attività nette	2.013.644	2.493.438	(479.794)
Capitale circolante	453.719	983.994	(530.275)
Immobilizzazioni tecniche	36.364.134	35.703.134	661.000
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	229.295	210.776	18.519
Capitale immobilizzato netto	36.593.429	35.913.910	679.519
TFR	(839.299)	(758.903)	(80.396)
Altri fondi	(888.784)	(891.776)	2.992
TFR e Altri fondi	(1.728.083)	(1.650.679)	(77.404)
Attività/(Passività) nette detenute per la vendita	24.205	165.533	(141.328)
CAPITALE INVESTITO NETTO	35.343.270	35.412.758	(69.488)
Posizione finanziaria netta a breve	(837.605)	(1.671.245)	833.640
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	3.147.779	3.725.719	(577.940)
Posizione finanziaria netta	2.310.174	2.054.474	255.700
Mezzi propri	33.033.096	33.358.284	(325.188)
TOTALE COPERTURE	35.343.270	35.412.758	(69.488)

La variazione in diminuzione del Capitale Investito Netto di 69.488 mila euro è la risultante dell'effetto combinato del decremento del Capitale circolante di 530.275 mila euro, delle attività destinate alla vendita di 141.328 mila euro e dell'incremento del Capitale immobilizzato netto di 679.519 mila euro, del TFR ed Altri fondi di 77.404 mila euro.

Il decremento del Capitale circolante è principalmente determinato dalle seguenti variazioni:

- aumento del Capitale circolante netto gestionale (50.481 mila euro) per effetto di minori debiti commerciali (38.257 mila euro), minori acconti a fornitori (108.455 mila euro), maggiori crediti commerciali (11.212 mila euro), maggiori rimanenze (12.339 mila euro);
- decremento delle Altre attività nette (479.794 mila euro) principalmente per effetto di minori crediti iscritti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze al netto dei relativi acconti (242.198 mila euro), minori altri crediti correnti e non correnti (255.828 mila euro) e maggiori debiti verso l'erario (19.868 mila euro).

L'incremento del Capitale immobilizzato netto di 679.519 mila euro è determinato dall'aumento delle Immobilizzazioni tecniche (661.000 mila euro) e della posta Partecipazioni (18.519 mila euro).

In particolare l'aumento delle immobilizzazioni tecniche deriva principalmente dall'effetto combinato tra l'incremento per maggiori investimenti e acquisizioni pari a 2.832.261 mila euro e maggiori contributi allocati pari a 2.031.869 mila euro comprensivi anche dei contributi attualizzati stanziati dalla Legge Finanziaria 2007.

Al 31 dicembre 2012 la voce TFR subisce un incremento di 80.396 mila euro mentre la voce Altri fondi si decrementa di 2.992 mila euro.

La voce "Attività detenute per la vendita" subisce una variazione netta pari a 141.333 mila euro derivante dall'effetto combinato tra:

- ✓ il decremento di 165.533 mila euro attribuibile al trasferimento di n. 366 compendi immobiliari inerenti la scissione parziale verso Ferrovie dello Stato Italiane SpA deliberata dal Consiglio di Amministrazione di RFI nell'ambito del programma di *asset allocation* con efficacia 2 luglio 2012;
- ✓ l'incremento di 24.200 mila euro per la classificazione in tale posta degli *asset* relativi alla vendita a BNP Paribas Real Estate Property Development Italy S.p.A. dei comparti edificatori privati limitrofi alla Stazione Tiburtina di Roma;
- ✓ l'incremento di 5 mila euro, conseguente alla concessione di rotabili storici in dotazione iniziale della Fondazione FS Italiane, la cui costituzione è stata deliberata dal Consiglio di Amministrazione di RFI nella seduta del 25 febbraio 2013.

Le Coperture diminuiscono di 69.488 mila euro per l'effetto combinato dell'incremento della Posizione finanziaria netta a breve (833.640 mila euro), del decremento della posizione finanziaria netta a medio/lungo (577.940 mila euro) e dal decremento dei Mezzi propri pari a 325.188 mila euro.

L'incremento della Posizione finanziaria netta (255.700 mila euro) è determinato da:

- aumento della Posizione finanziaria netta a breve (833.640 mila euro) principalmente per effetto del decremento del conto corrente di tesoreria (217.388 mila euro), del conto corrente intersocietario fruttifero (254.645 mila euro) e dell'incremento delle quote correnti di finanziamento (333.806 mila euro);
- diminuzione della Posizione finanziaria netta a medio/lungo (577.940 mila euro) principalmente per effetto del decremento del debito verso altri finanziatori (217.387 mila euro), dei debiti verso banche (469.586 mila euro) e del credito verso MEF per contributi quindicennali (143.986 mila euro).

GESTIONE FINANZIARIA

La gestione finanziaria di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, viene eseguita dalla S.O. Finanza della Capogruppo tramite lo strumento del conto corrente intersocietario.

RFI intrattiene un conto corrente intersocietario con la Capogruppo, dedicato alle partite commerciali con le altre Società del Gruppo, titolari anch'esse di un conto corrente intersocietario, nonché agli incassi ed ai pagamenti nei confronti di terzi, gestiti con la procedura di "cash pooling", che prevede il riversamento giornaliero dei saldi valuta, positivi e negativi, dei conti correnti intestati a RFI sui conti correnti della Capogruppo.

RFI, inoltre, è titolare di un conto corrente infruttifero verso il MEF compreso tra le disponibilità al fine di garantire la correlazione tra le erogazioni dello Stato per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di RFI.

INVESTIMENTI**LO SVILUPPO DELLA RETE**

Si riportano di seguito le principali attività svolte nel corso dell'esercizio 2012 nel settore degli investimenti di potenziamento della rete ferroviaria.

Linea AV/AC Milano-Verona: Tratta Treviglio-Brescia

In data 30 giugno 2011 è intervenuta l'efficacia dell'Atto Integrativo alla Convenzione del 15 ottobre 1991 per la realizzazione della Tratta AV/AC Treviglio-Brescia secondo due lotti costruttivi, sottoscritto tra RFI, Cepav due ed ENI.

In relazione al primo lotto costruttivo, alla data del 31 dicembre 2012 risulta il seguente avanzamento delle attività:

- completamento della progettazione esecutiva e delle attività di acquisizione delle aree relative al sedime AV, mentre sono in corso la risoluzione delle interferenze idrauliche con i pubblici servizi e con la viabilità interferita e sono state avviate le opere civili e quelle relative alla viabilità extralinea;
- aggiudicazione delle tre gare d'appalto per la realizzazione delle opere civili previste nel primo lotto costruttivo con conseguente avvio dei lavori;
- per la tratta di penetrazione urbana a Brescia dell'interconnessione AV di Brescia Ovest e di sistemazione dell'impianto di stazione di Brescia centrale, sono state completate le attività negoziali per l'affidamento, mediante appalto di progettazione esecutiva e realizzazione (appalto integrato), delle opere civili (appalto 1), dell'armamento, degli impianti di trazione elettrica e adeguamenti ACEI (appalto 2) e degli impianti di segnalamento /ACC (Apparato Centrale Computerizzato) di Brescia Centrale (appalto 3), con consegna delle prestazioni.

Il Consorzio, in virtù di quanto stabilito dall'art. 3.1.1 lett. b) dell'Atto Integrativo, è obbligato a realizzare il secondo lotto costruttivo solo se e quando RFI darà comunicazione dell'avvenuta disponibilità del finanziamento del suddetto lotto.

Con delibera n. 85 del 6 dicembre 2011, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 79 del 3 aprile 2012, il CIPE ha autorizzato il secondo lotto costruttivo non funzionale della "Linea AV/AC Milano Verona, tratta Treviglio Brescia", assegnando le relative risorse finanziarie.

Con lettera del 22 maggio 2012, la Società ha richiesto al MIT di confermare la piena operatività delle risorse assegnate con richiesta di erogazione delle stesse, mentre con lettera del 4 giugno 2012 ha inviato al MIT il dossier di valutazione aggiornato, in attuazione a quanto stabilito al punto 5) della suddetta delibera CIPE n. 85/2011.

Al fine di rendere efficace la delibera CIPE n. 85/2011, il 18 giugno 2012, la Società ha trasmesso al MIT la dichiarazione di impegno del contraente generale Cepav due, sollecitando, tra l'altro l'erogazione delle risorse.

L'intervento relativo alla Tratta AV/AC Treviglio-Brescia è inserito in tabella A1 – Progetti infrastrutturali realizzati per "lotti costruttivi non funzionali" dell'aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma 2007-2011 sottoscritto da RFI ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 10 luglio 2012 e registrato alla Corte dei Conti in data 10 ottobre 2012.

Con lettera del 4 dicembre 2012 della Struttura Tecnica di Missione del MIT, è stato acquisito il nulla osta a dar seguito agli impegni RFI relativi all'avvio del secondo lotto costruttivo della Tratta AV/AC Treviglio-Brescia.

Con Delibera RFI-AD n.99 del 20 dicembre 2012 sono state assegnate al progetto "Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia" (cod.0325.AE) le risorse di 919,05 milioni di euro per la realizzazione del suddetto lotto, per un costo a vita intera dell'opera di 2.050 milioni di euro.

Pertanto, con lettera del 21 dicembre 2012 RFI ha comunicato la sussistenza delle condizioni contrattuali dell'Atto Integrativo del 19 aprile 2011 per la realizzazione del Secondo Lotto Costruttivo con termini decorrenti a far data dall'8 gennaio 2013.

Terzo Valico dei Giovi/Milano - Genova

In data 11 novembre 2011 è stato sottoscritto, da parte di RFI e del Consorzio COCIV, l'Atto Integrativo alla Convenzione del 16 marzo 1992, per la realizzazione, mediante sei lotti costruttivi, della tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi autorizzando l'avvio dei lavori del 1° lotto costruttivo.

L'efficacia del suddetto Atto Integrativo era sospensivamente condizionata al verificarsi di alcune circostanze, tra cui, l'esito favorevole delle verifiche previste dalla vigente normativa antimafia e il rilascio da parte delle Amministrazioni competenti del rinnovo dell'Autorizzazione Paesaggistica.

In data 2 aprile 2012, con la trasmissione del rinnovo dell'Autorizzazione Paesaggistica, si sono verificate tutte le condizioni di efficacia previste dall'Atto Integrativo.

Conseguentemente, è stata fissata al 2 aprile 2012 la decorrenza di tutti i vincoli contrattuali a carico delle parti, fra i quali la decorrenza del termine di 95 mesi del Programma dei Lavori del Terzo Valico dei Giovi.

Alla data del 31 dicembre 2012 risulta il seguente avanzamento delle attività:

- trasmissione, da parte del Consorzio COCIV, della progettazione definitiva e dell'offerta economica relativa agli Adeguamenti ed Aggiornamenti Progettuali a fronte dei quali Italferr ha formulato le proprie osservazioni e contestazioni, in particolare relativamente all'offerta economica eccedente i limiti massimi definiti contrattualmente.

In coerenza con le previsioni contrattuali, in considerazione del mancato raggiungimento di un accordo sul prezzo forfettario degli Aggiornamenti e Adeguamenti Progettuali nei tempi previsti dall'Atto Integrativo, RFI, rispettivamente in data 2 e 30 luglio 2012, ha comunicato al Consorzio che la quantificazione dei costi degli Adeguamenti ed Aggiornamenti Progettuali sarà effettuata in base ai costi documentati e di mercato che il Consorzio avrà provato di aver corrisposto a imprese terze. Successivamente il Consorzio ha proseguito nella revisione degli elaborati progettuali, recependo peraltro la richiesta di adeguamento degli stessi alla normativa intervenuta il 6 ottobre 2012 in tema di "terre e rocce da scavo";

- il Consorzio COCIV, giusta procura speciale rilasciata da RFI, ha proseguito nelle attività espropriative relative al 1° lotto costruttivo;
- con Decreto Direttoriale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in data 14 settembre 2012, è stato costituito l'Osservatorio Ambientale per il Terzo Valico dei Giovi. Conseguentemente, nei successivi mesi, sono state avviate le attività dell'Osservatorio Ambientale con una serie di incontri finalizzati all'analisi delle problematiche ambientali del progetto.

In relazione al finanziamento del secondo lotto costruttivo, con delibera n. 86 del 6 dicembre 2011, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 65 del 17 marzo 2012, il CIPE ha autorizzato il secondo lotto costruttivo non funzionale della "Tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi", assegnando le relative risorse finanziarie.

In data 20 dicembre 2012, con Delibera n. 100, l'Amministratore Delegato di RFI ha autorizzato l'assegnazione dei fondi per l'avvio del secondo lotto costruttivo.

Non appena sottoscritto il richiamato Accordo sulla progettazione definitiva degli adeguamenti progettuali 2010, sarà dato seguito verso il Consorzio COCIV per l'avvio del secondo lotto costruttivo.

Attività progettuale

Gli avvisi progettuali effettuati nel 2012 sono relativi alla realizzazione dei seguenti investimenti:

Progettazioni Preliminari

- Nuova linea AVAC Trieste - Divača;
- Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACC-M) di Livorno Calambrone;
- Raddoppio della tratta Termoli - Ripalta - Lesina;
- Piani Regolatori Generali (PRG) e Apparati Centrali Computerizzati (ACC) di Lecce e Bari Centrale;
- Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Napoli Centrale;
- II° fase del potenziamento tecnologico del nodo di Napoli;
- Velocizzazione delle linee Napoli Bari e Bari - Lecce;
- Completamento dell'attrezzaggio Tecnologico della linea Bari - Taranto;
- Raddoppio della tratta Paola - Castiglione Cosentino.

Progettazioni Definitive

- Nuova interconnessione a semplice binario (lato pari) tra la linea Direttissima (DD) e la linea Lenta (LL) Roma-Firenze in località "Borghetto", tra le stazioni di Civita Castellana e di Stimigliano;