

ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XV**

n. **472**

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

*sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo
in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259*

RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) Spa

(Esercizio 2010)

Trasmessa alla Presidenza il 20 novembre 2012

PAGINA BIANCA

INDICE

Determinazione della Corte dei conti n. 93/2012 del 6 novembre 2012	Pag. 7
Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla ge- stione finanziaria della Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A. per l'esercizio 2010	» 11

DOCUMENTI ALLEGATI

Esercizio 2010:

Bilancio consuntivo	» 99
Relazione del Collegio Sindacale	» 281
Relazione della società di revisione	» 287

PAGINA BIANCA



Corte dei Conti

Determinazione e relazione della Sezione del controllo sugli enti
sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria
di **RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) S.p.A.**
per l'**esercizio** 2010

Relatore: Presidente Adolfo T. De Girolamo

PAGINA BIANCA

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 93/2012.

LA CORTE DEI CONTI
IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 6 novembre 2012;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto l'articolo 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210;

visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 7 marzo 2007, che dà atto della permanenza del controllo della Corte dei conti su Rete ferroviaria italiana (RFI) SpA, ai sensi dell'articolo 19 della predetta legge n. 210 del 1985 e dell'articolo 2 della ripetuta legge n. 259 del 1958;

visto il bilancio di esercizio di Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.A., relativo all'esercizio finanziario 2010, nonché le annesse relazioni del Consiglio di Amministrazione e del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente di Sezione Adolfo Teobaldo De Girolamo e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della predetta Società per l'esercizio 2010;

considerato che dall'esame della gestione e della documentazione relativa al suddetto esercizio sono emersi i seguenti elementi di rilievo:

pur in presenza dei risultati gestionali positivi di RFI per gli ultimi esercizi analizzati — come già segnalato dalla Corte nei pregressi referti — il percorso di miglioramento aziendale intrapreso è fortemente condizionato sia dal quadro della finanza pubblica (caratterizzato dalle politiche di contenimento della spesa e di risanamento del bilancio pubblico), sia da quello del mercato del trasporto merci;

RFI ha chiuso il bilancio 2010 con un utile di 91,6 milioni di euro, fortemente incrementato rispetto al precedente esercizio 2009 che aveva registrato un risultato positivo di 8,9 milioni di euro;

nel corso del 2010, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 2,6 miliardi di euro, con un decremento di 51 milioni di euro (circa -1,9 per cento) rispetto all'esercizio precedente;

la gestione finanziaria ha chiuso in negativo di 37,7 milioni di euro, evidenziando un peggioramento del 32,8 per cento sull'anno di comparazione (28,4 milioni di euro), in ragione tanto dell'aumento degli oneri finanziari quanto della riduzione dei proventi;

la Società ha scelto di adottare i Principi contabili internazionali – International Financial Reporting Standards (EU-IFRS) – per la redazione del bilancio a partire dall'esercizio 2010, con data di transizione 1° gennaio 2009;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi conto alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del bilancio di esercizio – corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – della relazione, come innanzi deliberata, che, alla presente si unisce, perché ne faccia parte integrante;

PER QUESTI MOTIVI

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio per l'esercizio 2010 – corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione di Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.A. – l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società stessa per l'esercizio 2010.

ESTENSORE

Adolfo T. De Girolamo

PRESIDENTE

Raffaele Squitieri

Depositata in Segreteria il 19 novembre 2012.

IL DIRIGENTE

(dott.ssa Luciana Troccoli)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA
GESTIONE FINANZIARIA DI RETE FERROVIARIA ITALIANA
(R.F.I.) S.P.A. PER L'ESERCIZIO 2010

S O M M A R I O

<i>Premessa</i>	<i>Pag.</i> 15
1. <i>Notazioni generali e quadro normativo-istituzionale di riferimento</i>	» 16
1.1 Il ruolo istituzionale di RFI e gli interventi normativi	» 16
1.2 Il Contratto di programma: pianificazione delle attività e criticità	» 20
1.3 I contributi pubblici	» 26
1.4 Gli investimenti	» 30
1.5 Lo stato del progetto AV/AC (alta velocità/alta capacità)	» 31
2. <i>Struttura ed organizzazione societaria</i>	» 38
2.1 Gli organi sociali ed i relativi compensi	» 38
2.2 L'articolazione organizzativa e la <i>Corporate Governance</i>	» 39
2.3 <i>L'Internal auditing</i>	» 40
2.4 Il Modello Organizzativo ex D.Lgs. n. 231/2001 ...	» 42
2.5 Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili	» 43
2.6 Le società partecipate ed il loro andamento	» 44
3. <i>Risorse umane</i>	» 49
3.1 La consistenza del personale	» 49
3.2 Il costo del lavoro	» 50
3.3 La formazione	» 54
3.4 La sicurezza sul lavoro	» 54
3.5 Le consulenze	» 56
4. <i>Gestione patrimoniale, economica e finanziaria</i>	» 59
4.1 Fatti di rilievo	» 59
4.2 Stato patrimoniale	» 71
<i>Contratti derivati</i>	» 77

4.3 Conto economico	<i>Pag.</i>	79
<i>Ricavi</i>	»	80
<i>Costi</i>	»	81
5. <i>Il contenzioso</i>	»	84
6. <i>Considerazioni conclusive</i>	»	90

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.) S.p.A. per l'esercizio 2010 e sulle susseguenti vicende di maggior rilievo, fino a data corrente, ai sensi dell'art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210, e dell'art. 2 della legge 21 marzo 1958, n. 259.

L'ultima relazione presentata, approvata da questa Sezione con determinazione n. 124 del 2010, riguardante gli esercizi 2008-2009, è inserita nella raccolta dei documenti parlamentari della XVI legislatura, doc. XV, n.275.

Può utilmente ricordarsi che, per la gestione di Ferrovie dello Stato SpA, Capogruppo e controllante di RFI SpA, la Sezione adotta altro specifico referto, giovandosi dell'attività istituzionale svolta da un Magistrato delegato ad assistere alle sedute degli Organi di gestione della Società, ai sensi dell'art. 12 della legge n. 259 del 1958, modulo di controllo adottato a valere dall'esercizio 2007¹, giusta decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 7 marzo 2007. La relazione della Sezione del controllo sugli enti sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per gli esercizi 2009 e 2010 è stata approvata con determinazione n. 9 del 2012 ed alla medesima si farà rinvio per talune tematiche di interesse generale che si affronteranno in prosieguo.

¹ Sul modulo procedimentale di controllo adottato si è riferito nella relazione per l'esercizio 2007, approvata da questa Sezione con determinazione n. 44 del 3 luglio 2009, inserita nella raccolta dei documenti parlamentari della XVI legislatura, doc. XV, n. 109.

1 NOTAZIONI GENERALI E QUADRO NORMATIVO-ISTITUZIONALE DI RIFERIMENTO

1.1 Il ruolo istituzionale di RFI e gli interventi normativi

La Corte, nelle pregresse relazioni sulla gestione finanziaria di RFI², ha reiteratamente trattato le tematiche della collocazione istituzionale della Società, che, totalmente partecipata da Ferrovie dello Stato SpA, fa parte del Gruppo Ferrovie dello Stato ed è nel contempo titolare della funzione di gestore della infrastruttura ferroviaria nazionale³, con importanti compiti di interesse generale.

Ci si limita a ricordare che la Corte ha evidenziato da ultimo⁴ come, in materia di funzioni essenziali – disciplinate dall'art. 6, par. 3, della direttiva 91/440/CEE -, si sia notevolmente ridimensionato il ruolo di RFI per effetto della istituzione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (unitamente con l'Organismo Investigativo Permanente) di cui al Decreto Legislativo n. 162 del 10 agosto 2007, che ha assunto le rilevanti funzioni in precedenza svolte dal Gestore della rete. L'unica funzione essenziale che rimane in capo a RFI, è quella dell'allocazione delle tracce.

A ciò va aggiunto che è da tempo operativo, in attuazione della direttiva 2001/14/CE⁵ del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001 ("primo pacchetto ferroviario") - quale organismo di regolazione nazionale - l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF), i cui ruolo e compiti sono definiti dall'articolo 37 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, di "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria".

È da ultimo sopravvenuta la disposizione di cui all'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici) convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214⁶, che ha previsto quale Organismo di garanzia nell'ambito delle attività di regolazione dei

² Si veda, da ultimo, la citata relazione sugli esercizi 2008-2009, punto 1.5.

³ Le principali attività istituzionali di RFI sono: la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale; la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie; gli altri compiti attribuiti al Gestore dell'Infrastruttura ai sensi della vigente normativa, quali: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie.

⁴ Si è diffusamente riferito sul trasferimento delle competenze al precedente citato referto per il 2008-2009 punto 1.1.

⁵ Nella direttiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001 è previsto (articolo 30) che "ciascuno Stato membro istituisce un organismo di regolamentazione. Detto organismo, che può essere il ministero competente in materia di trasporti o qualsiasi altro organismo, è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti".

⁶ Con il medesimo art. 37 del Decreto Legge n. 201 del 6/12/2011 il Governo è stato delegato ad emanare, con uno o più regolamenti da adottare ai sensi dell'art. 17 comma 2 della legge n. 400/88 entro 6 mesi, norme volte ad individuare tra le Autorità indipendenti esistenti, l'Autorità che dovrà svolgere competenze in materia di regolazione del settore dei Trasporti.

servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti.

Secondo la previsione normativa, l'Autorità, che dovrà operare in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione, è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione. La stessa dovrà assolvere ai compiti di regolazione del settore, anche attraverso l'emanazione di direttive per assicurare la trasparenza, la disaggregazione e la separazione contabile e gestionale delle imprese regolate, anche in modo da distinguere costi e ricavi riguardanti le attività di servizio pubblico.

Conclusivamente, con riguardo all'assetto determinatosi in materia di trasporto ferroviario, il sistema, pur nella pluralità di organismi, con competenze in parte attigue, appare tendenzialmente idoneo a consentire l'affermazione dei principi europei in materia.

Nel far cenno degli altri atti normativi di interesse per RFI succedutisi nel corso dell'anno, può notarsi che, a partire dalla Legge Finanziaria 2010 (n. 191/2009), i medesimi riflettono il quadro di finanza pubblica caratterizzato nell'ultimo biennio da forti politiche di contenimento della spesa.

La scarsità di risorse finanziarie, manifestatasi in modo eclatante nel biennio 2010-2011, è un fattore comune e condizionante. In conseguenza di ciò, disposti normativi e regolamentari via a via succedutesi nel tempo, relativi a diversi profili connessi alla sicurezza dell'infrastruttura (quali sicurezza della circolazione, sicurezza delle gallerie, difesa della sede e vulnerabilità sismica e idrogeologica dell'infrastruttura), hanno posto a carico della Società, in quanto Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, obblighi la cui ottemperanza è possibile solo sulla base di piani di adeguamento di consistenti dimensioni finanziarie.

Le nuove norme vengono talvolta introdotte in assenza di preventive valutazioni di costi, oneri e provvista delle risorse finanziarie occorrenti, in quanto ritenuta materia non di competenza della struttura che emana le norme stesse, che provvede comunque a fissare specifiche responsabilità e perentorie tempistiche di attuazione cui RFI deve comunque attenersi.

Si pensi al piano della sicurezza della circolazione ferroviaria predisposto dalla Società in attuazione delle linee di azione previste dall'Atto d'indirizzo del Ministro

delle Infrastrutture e dei Trasporti del luglio 2009 e della conseguente Direttiva 1/2010 dell'ANSF e consistente in un programma integrato di interventi di adeguamento e attrezzaggio dell'infrastruttura finalizzato ad aumentare i livelli di sicurezza sulla rete, del valore complessivo di 755 milioni di euro. Allo stato la Società riferisce che sono in corso di realizzazione tutti gli interventi, scelti in termini di priorità, che trovano copertura nei finanziamenti già disponibili nel vigente Contratto di Programma-aggiornamento 2009 e che rappresentano solo il 22% del fabbisogno necessario alla realizzazione completa del piano. Una ulteriore *tranches* di risorse del valore complessivo di 300 milioni di euro attende a breve di essere resa disponibile per la società consentendo la copertura del 62% del piano complessivo.

Analogamente sotto il profilo degli adempimenti posti dal D.M. 28/10/2005 in tema di sicurezza delle gallerie ferroviarie, la Società ha completato e inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il programma generale di massima per la realizzazione dei lavori di adeguamento ai requisiti minimi di tutte le 650 gallerie esistenti di lunghezza superiore a 500 metri (per un'estensione complessiva di ~1.180 km) da completare entro il 2021 per le gallerie esistenti ed entro il 2016 per quelle in costruzione all'atto dell'entrata in vigore del D.M., che comporta una spesa complessiva di oltre 6,1 miliardi di Euro, di cui una parte minima risulta disponibile.

Ancora, nell'ambito del Piano di eliminazione delle criticità conseguenti all'approvazione dei "Piani di Bacino" (Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 27/2/2007), le attività di mappatura delle tratte della rete ferroviaria comprese in zone definite a rischio idrogeologico elevato e molto elevato dai Piani Stralcio di Assetto Idrogeologico emanati dalle Autorità di Bacino sono state completate e sono stati censiti e posti sotto specifica azione di monitoraggio 1175 "punti singolari, con un costo complessivo degli interventi prioritari da effettuare stimato nell'ordine di 310 milioni di euro, attualmente non disponibili.

Inoltre in ossequio a quanto disposto dall'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20/03/2003⁷ e dal D.P.C.M. 21/10/2003 in materia di vulnerabilità sismica delle infrastrutture civili esistenti, RFI riferisce di aver completato l'intero censimento, comprensivo dell'acquisizione dei relativi dati anagrafici e tecnici, di tutte le opere d'arte ricadenti sulla rete del Sistema di Grande Viabilità Ferroviaria (6.420 Km), quella fondamentale per mantenere i collegamenti essenziali nel Paese. Contemporaneamente è stata avviata - d'intesa con Istituti universitari particolarmente specializzati - la predisposizione della metodologia di

⁷ Contenente "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica".

verifica della stabilità di dette opere e dei principali fabbricati, da espletare nei prossimi anni. Il costo della fase prioritaria del programma è stimato in 86 M €, attualmente non disponibili.

Da ultimo, in data 22.12.2010, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, con Decreto n. 16/2010 ha varato un riordino normativo del Regolamento per la circolazione dei treni per gli aspetti che afferiscono alla protezione dei cantieri.

Le norme introdotte regolano le soggezioni alla circolazione dei treni in presenza di lavori sull'infrastruttura ferroviaria che comportano (i) l'occupazione del binario e della zona ad esso adiacente entro definite distanze dalla rotaia comprese tra 1,50 metri e 2,70 metri in funzione della velocità dei treni; (ii) la possibilità di interferenza tra attrezzature in uso e binario; (iii) l'indebolimento o la discontinuità del binario e più in generale della via, stabilendo che tali lavori debbano essere eseguiti in assenza di circolazione.

Tale assenza di circolazione è intesa allargata agli eventuali binari adiacenti a quelli interessati dai lavori e dalle attività, anche se appartenenti ad altre linee, fatta salva l'ipotesi in cui l'area interessata dai lavori non sia chiaramente individuata e resa percepibile alle persone presenti nell'area, eventualmente anche con idonee barriere removibili collocate a definite distanze.

In relazione a tale riordino normativo, RFI evidenzia di avere segnalato ed argomentato all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, con nota del 23 agosto del 2010, quindi nella fase istruttoria del citato Decreto, che il provvedimento presenta ricadute tecniche ed organizzative molto gravose per l'esercizio ferroviario per gli aspetti che attengono alle modalità di svolgimento della manutenzione della linea ferroviaria, con impatto tanto per il Gestore che per le Imprese Ferroviarie.

Nel caso di attuazione del Decreto ANSF 16/2010 non potrebbero più circolare sul binario attiguo a quello soggetto a lavori, a meno di non attuare approntamenti di cui si esplicitano di seguito le problematiche:

- 42 treni di Trenitalia Lunga Percorrenza;
- 284 treni del traffico regionale (Trenitalia 94%, FER, SAD, LeNord...);
- 202 treni del traffico merci (di cui il 63% di Trenitalia Cargo).

Tali treni non potranno essere ricollocati in altre fasce orarie (per insufficienza di capacità e/o per la natura del servizio) con soppressione dei relativi servizi e quindi dell'offerta programmata da parte delle Imprese ferroviarie che si vedrebbero costrette a non potere soddisfare gli impegni contrattuali assunti con i committenti, in particolare con le Autorità competenti per quanto attiene l'espletamento dei servizi del trasporto pubblico locale.

Inoltre, sotto il profilo dell'organizzazione del processo manutentivo della linea le lavorazioni oggi eseguite senza interruzione di binario e svolte prevalentemente di giorno, costituiscono un modo efficiente di utilizzazione sia delle maestranze che dell'infrastruttura, in condizioni di sicurezza assistite anche con l'adozione di strumenti elettronici di avviso utilizzati dalle migliori reti europee. Con l'introduzione del Decreto, o si dovrà ricorrere ad interruzioni di binario nelle fasce orarie a maggior densità di treni, o spostare tali lavori nelle fasce orarie più scariche, che oggi vengono utilizzate dai lavori a maggior impatto.

Nella sostanza l'ottemperanza alla citata normativa risulta possibile - secondo le stime di RFI - solo a fronte di un investimento iniziale di 80-100 milioni di euro per l'acquisto di nuove apparecchiature oltre ad un aggravio di costi annuo dell'ordine di 20-40 milioni di euro per le attività ordinarie.

Da attentamente considerare appaiono anche i possibili effetti derivanti dalla revisione in corso della normativa speciale per l'ambito ferroviario da parte dei Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero del Lavoro e Politiche Sociali in materia di sicurezza del lavoro (decreto legislativo 81/2008), per i nuovi requisiti tecnico-organizzativi che potrebbero emergere sulle infrastrutture.

È evidente che la pianificazione di tali fabbisogni, nell'arco di tempo che le diverse norme consentono per completare i relativi adeguamenti, dovrà essere coniugata con la reale disponibilità delle relative risorse.

1.2 Il Contratto di programma: pianificazione delle attività e criticità

Il 23 dicembre 2010 è stato sottoscritto tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, si è così concluso il complesso *iter* procedurale, con un ritardo di circa due anni rispetto alla sua naturale scadenza, a causa di una serie di aspetti rilevanti in materia di programmazione delle opere e delle connesse modalità di finanziamento.

I fattori che hanno caratterizzato questo aggiornamento del Contratto di Programma hanno riguardato: un definanziamento delle risorse di competenza e cassa; la mancanza di risorse ordinarie di competenza sul cap. MEF 7122 (dedicato ad investimenti ferroviari) registrata sia con la Legge Finanziaria 2009 sia con la Legge Finanziaria 2010, che ha reso necessaria una riprogrammazione di alcuni interventi non legati alla sicurezza per trovare copertura agli investimenti in manutenzione straordinaria; il lungo processo di Programmazione Nazionale per selezionare gli interventi strategici da finanziare con la Legge Obiettivo e Fondi FAS; infine

l'individuazione di una nuova modalità operativa di finanziamento per lotti costruttivi individuata per la realizzazione di alcuni progetti strategici di particolare rilevanza⁸.

Nel corso dei primi mesi del 2011, successivi all'approvazione del Bilancio 2010, la Società, nella necessità di ricercare adeguata copertura finanziaria ad interventi improcrastinabili connessi alla manutenzione straordinaria ed all'adeguamento ad obblighi di legge, oltre che a quelli richiesti dal MIT per il Piano della sicurezza, ha avviato una lunga interlocuzione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In particolare la Società, in data 31 maggio 2011, a seguito dell'assegnazione del CIPE (seduta del 5 maggio 2011) di una quota residua del Fondo Infrastrutture pari a 240 milioni di euro, ha trasmesso al MIT una proposta di Accordo Preliminare all'Aggiornamento 2010-2011 del Contratto al fine di prendere impegni su tali finanziamenti nel minor tempo possibile. La proposta ha però avuto parere negativo da parte della Ragioneria Generale dello Stato in considerazione della riduzione di risorse resa necessaria dalla cd. "manovra finanziaria" intervenuta nel secondo semestre dell'anno con l'emanazione di una serie di provvedimenti normativi (Legge n° 111 del 15 luglio 2011, di conversione con modificazione del D.L. 98/2011 e Legge n° 148 del 14 settembre 2011 di conversione con modificazioni, del D.L. 138/2011), che ha prodotto effetti sugli stanziamenti già deliberati dal CIPE oltre che sulle risorse già contrattualizzate.

Quindi la Società ha dovuto tener conto dei potenziali effetti di riduzione derivanti dalle norme sopra citate sospendendo l'avvio di nuovi investimenti ed ha ricevuto conferma degli effettivi tagli solo con l'emanazione della Legge di stabilità 2012, intervenuta il 12 novembre 2011.

In estrema sintesi, i diversi provvedimenti delle manovre finanziarie hanno posto in essere definanziamenti per 1.788 milioni di euro sul capitolo di bilancio MEF 7122 così composti:

- 922 milioni di euro per gli effetti della Legge n°122 del 30 luglio 2010;
- 215 milioni di euro per gli effetti della Legge n°111 del 15 luglio 2011;

⁸ La Legge n. 191/2009 (Legge Finanziaria 2010 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato"), all'art. 2 commi 232 - 234, ha previsto una nuova modalità di finanziamento a tranches per lotti costruttivi per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN - T ed inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche. Ai fini dell'applicazione di tale procedura in data 1° ottobre 2010 sono stati emanati i Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri che individuano gli interventi "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi", "Potenziamento Asse ferroviario Monaco - Verona Galleria di base del Brennero" e "Linea AV/AC Milano Verona Treviglio - Brescia" quali progetti prioritari di particolare rilevanza strategica aventi i requisiti previsti dal citato art. 2 della Legge Finanziaria 2010.

- 650 milioni di euro per gli effetti della Legge n°148 del 14 agosto 2011.

Inoltre si è preso atto della riduzione di 16 milioni di euro sul capitolo di bilancio MIT 7060.

Si sono quindi realizzate le condizioni per traguardare una proposta di aggiornamento del Contratto cumulativa degli anni 2010 e 2011. La Società ha avanzato al MIT una serie di proposte per ottemperare ai definanziamenti e addivenire anche alla soluzione urgente al mancato finanziamento della manutenzione straordinaria e degli interventi per la sicurezza, proponendo di effettuare una riallocazione di risorse da programmi/progetti contrattualizzati non attivabili nel breve periodo (a causa dello stato di avanzamento dell'iter autorizzativo esterno al Gestore) o rinviabili (in quanto fasi modulari di interventi di upgrading e ammodernamento tecnologico e infrastrutturale).

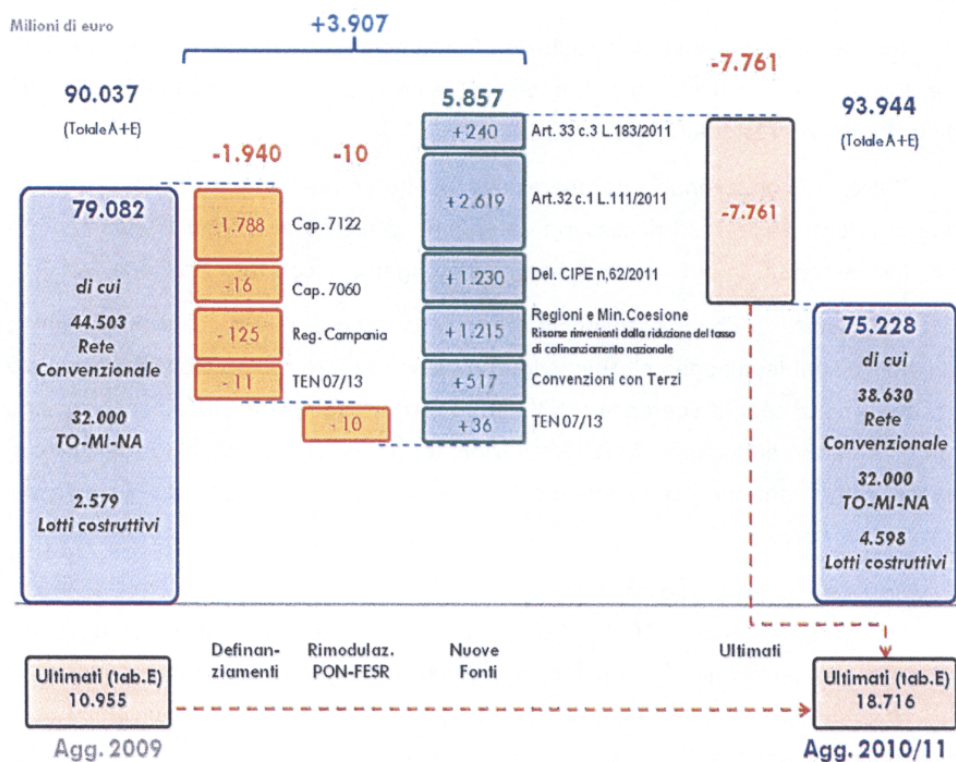
Il MIT ha pertanto attivato un tavolo di confronto con il Gestore per la finalizzazione delle proposte e per recepire la disponibilità di finanziamenti aggiuntivi al momento stimati pari a 3.652 milioni di euro, rivenienti da fondi iscritti nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da risorse comunitarie e da Enti terzi.

Un primo schema di aggiornamento 2010/2011 è stato siglato dalle parti, RFI e MIT, in data 5 dicembre 2011 ed esaminato dal CIPE nella seduta del 6 dicembre 2011.

In esito all'esame del CIPE è stato avviato un rapido confronto tra i Ministeri competenti e le Regioni Campania, Calabria, Puglia, Sicilia, e Sardegna sulla percorribilità del definanziamento, anche in coerenza con il Piano Nazionale per il Sud che è stato recepito nella Delibera CIPE n°62/2011, e sulla possibilità di integrare questi ultimi stanziamenti con risorse derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento dei programmi dei fondi strutturali 2007/2013, previsto nella legge di stabilità 183/2011, all'art. 23.

Sulla base degli esiti di tali incontri la Società ha predisposto una nuova versione dello schema contrattuale che è stata siglata da RFI e MIT il 12 gennaio 2012 e sottoposta successivamente al CIPE.

Nel grafico che segue è stata rappresentata l'evoluzione del portafoglio progetti dal valore dell'aggiornamento 2009 al valore della nuova versione dell'aggiornamento 2010-2011 per effetto delle variazioni complessive introdotte⁹:



In particolare l'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma è caratterizzato dalle seguenti novità.

- ⁹
- - 1.788 milioni di euro per il definanziamento di Legge;
 - - 16 milioni di euro per il definanziamento da altre fonti;
 - - 125 milioni di euro per riduzione di risorse da parte di Enti terzi;
 - - 11 milioni di euro per riduzione risorse TEN 2007 – 2013;
 - - 10 milioni di euro per riduzione sul Programma PON-FESR 2007 – 2013;
 - + 5.857 milioni di euro di risorse aggiuntive da contrattualizzare;
 - - 7.761 milioni di euro di progetti ultimati.

a. Allocazione del definanziamento di legge

Per determinare l'articolazione sui progetti del definanziamento si sono adottati i criteri stabiliti a suo tempo dal CIPE con la Delibera n°10/2009 il CIPE, di considerare prioritariamente gli investimenti per i quali non erano ancora state impegnate con atti negoziali con terzi le relative risorse finanziarie.

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

Tuttavia, non avendo tale operazione risolto completamente l'allocazione del definanziamento, si è reso necessario estendere lo stesso anche ad investimenti in corso, interessando, in questo caso, risorse già oggetto di contratti con terzi.

Per evitare di dover sospendere lavori in corso e di dover quindi fronteggiare prevedibili azioni legali sono stati individuate alcune mirate riallocazioni di risorse già contrattualizzate che, in coerenza con l'ambito territoriale delle destinazioni originarie e con gli obiettivi di sviluppo della rete nazionale, hanno consentito di formalizzare ai Ministeri competenti una proposta tecnica che minimizza l'impatto sul sistema dei contratti in essere.

b. Allocazione delle risorse aggiuntive

Con l'aggiornamento 2010 – 2011 del CdP sono state contrattualizzate risorse aggiuntive per un totale di 5.857 milioni di euro, rivenienti da fondi istituiti nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da risorse comunitarie e da risorse da Enti terzi, in particolare:

- **240** milioni di euro recati dall'art. 33 comma 3 della Legge 183/2011 – Legge di stabilità 2012 che assegna al Fondo per lo sviluppo e la coesione una dotazione finanziaria di 2.800 milioni di euro da destinare prioritariamente alla prosecuzione di interventi indifferibili infrastrutturali;

- **2.619** milioni di euro derivanti dal "Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali" di nuova istituzione ai sensi del Decreto Legge 98/2011 (convertito con Legge 111/2011) che all'art. 32 stabilisce: "*nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il «Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali» con una dotazione di 930 milioni per l'anno 2012 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016*" per un importo complessivo di 4.930 milioni di euro;

- **1.230** milioni di euro assegnati dal CIPE con la Delibera n°62/2011 per il Piano Nazionale per il Sud, di cui 1.030 milioni di euro per infrastrutture strategiche nazionali e 200 milioni di euro per infrastrutture interregionali e regionali;
- **36** milioni derivanti da risorse comunitarie TEN-T del ciclo di programmazione 2007 -2013;
- **1.215** milioni di euro derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale, definiti con verbali di accordo del 10 e 14 dicembre 2011 tra le Regioni ed il Ministero della Coesione Territoriale, ripartiti nel modo seguente:
 - ✓ 500 mln Regione Sicilia,
 - ✓ 80 mln Regione Calabria,
 - ✓ 100 mln Regione Puglia,
 - ✓ 130 mln Regione Sardegna,
 - ✓ 405 mln Regione Campania;
 - ✓ 517 milioni derivanti da convenzioni con Enti terzi.

c. Riallocazione di risorse già contrattualizzate

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

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

d. Recepimento aggiornamenti del Programma PON/FESR 2007/2013

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

e. Trasferimento in tabella E "Investimenti ultimati"

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

1.3 I contributi pubblici

Il quadro di sintesi degli interventi e dei trasferimenti di risorse pubbliche a favore di RFI, di competenza 2010, in raffronto a quelli di competenza del 2009, che emerge dal prospetto riepilogativo¹⁰ presente nel bilancio consolidato di Ferrovie dello Stato SpA, è il seguente:

Valori in milioni di euro		
CONTRIBUTI PUBBLICI		
	2009	2010
Contributi in conto esercizio dallo Stato	924	975
Contributi in c/investimento dallo Stato	3.916	2.201
Altri	263	80
Totale apporti e contributi	5.103	3.256

Nei prospetti e grafici che seguono si riporta l'andamento complessivo e dettagliato delle contribuzioni pubbliche¹¹ di cui RFI è stata destinataria per il periodo in considerazione in raffronto con il 2009.

¹⁰ Come risulta dai Bilanci consolidati di FS degli anni 2009 e 2010, i dati relativi ai contributi in conto esercizio dallo Stato contengono, per l'anno 2009 sia lo stanziamento di competenza dell'anno (849,3 meuro) che i residui passivi dell'anno precedente (74,4 meuro) mentre quelli relativi all'anno 2010 contengono solo gli stanziamenti di competenza dell'anno 2010 (975,5 meuro) e non i residui passivi (13,5 meuro).

¹¹ Giova ricordare che i contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione, e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che la Società rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno ricevuti, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

I) Contributi in conto impianti

I contributi pubblici in conto impianti si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici alla Società per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione e all'ampliamento di attività immobilizzate ivi compresi gli eventuali interessi passivi che vengono sostenuti su prestiti accesi e necessari per la realizzazione delle iniziative durante l'esecuzione dei lavori e portati a incremento del valore delle iniziative. I contributi in conto impianti vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

II) Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici alla Società a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati a ricavi delle vendite e prestazioni, come componente positivo del conto economico.

Contributi Contratto di Programma in conto esercizio	Anno 2009	Anno 2010
Contributi iscritti per competenza nell'anno	849.274.389,34	975.446.791,00
Residui passivi anno precedente iscritti nell'anno quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	74.407.710,00	13.546.366,66
Contributi in conto esercizio incassati nell'anno	1.183.522.963,13 (*)	1.209.993.157 (**)
(*) di cui:		
competenza 2009	828.274.389,34	
competenza anni precedenti - residui passivi 2007 e 2008 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	355.248.573,79	
(**) di cui		
competenza 2010		975.446.790,34
competenza ante 2001		200.000.000,00
residui passivi 2009		21.000.000,00
quota C anno 2009 (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)		13.546.366,66

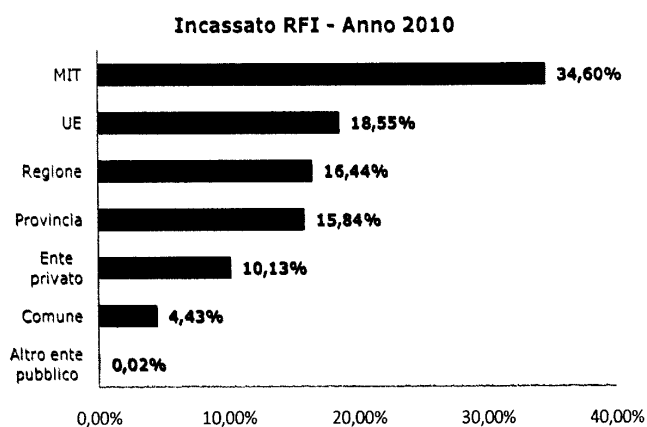
Contributi in conto impianti Ministero dell'Economia e delle Finanze Anno 2009

	Contributi iscritti nel 2009	Residui passivi 2008 iscritti nell'anno 2009 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	Contributi incassati nel 2009 di competenza 2009	Incasso nell'anno 2009 Residui passivi 2008 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	Contributi incassati nel 2009 di competenza anni precedenti	Totale incassi 2009
Cap. 7122 - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"	2.360.600.958,00	360.000.000,00	2.310.725.283,18	360.000.000,00	49.875.674,82	2.720.600.958,00
Cap. 7123 - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche"	2.582.285,00	0,00	0,00	0,00	72.582.285,00	72.582.285,00
Cap. 7124 - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"	1.120.000.000,00	270.000.000,00	1.000.000.000,00	270.000.000,00	0,00	1.270.000.000,00
Cap. 7120 - "Fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato" stanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto Interministeriale MEF/MIT n. 59274 del 22.7.2009	460.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	3.943.183.243,00	630.000.000,00	3.310.725.283,18	630.000.000,00	122.457.959,82	4.063.183.243,00

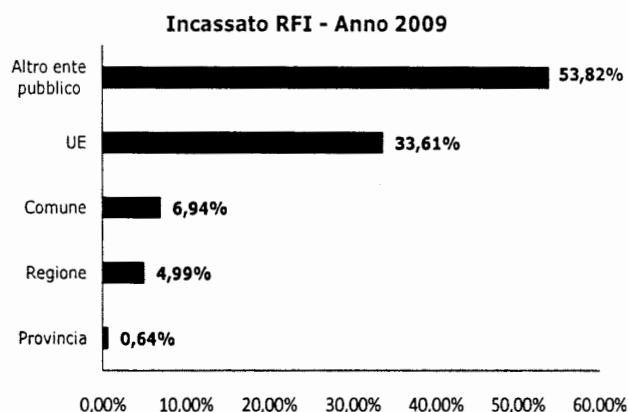
Contributi in conto impianti Ministero dell'Economia e delle Finanze Anno 2010

	Contributi iscritti nel 2010	Residui passivi 2009 iscritti nell'anno 2010 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	Contributi incassati nel 2010 di competenza 2010	Incasso nell'anno 2010 residui passivi 2009 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	Contributi incassati nel 2010 di competenza anni precedenti	Totale incassi 2010
Cap. 7122 - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"	1.283.000.000,00	0,00	636.000.000,00	0,00	0,00	636.000.000,00
Cap. 7123 - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche"	2.582.285,00	0,00	0,00	0,00	76.785.404,62	76.785.404,62
Cap. 7242 - "Sovvenzioni Strordinarie a ferrovie dello Stato per l'attuazione di varie disposizioni legislative"	0,00	0,00	0,00	0,00	25.822.844,95	25.822.844,95
Cap. 7124 - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"	400.000.000,00	480.000.000,00	400.000.000,00	480.000.000,00	120.000.000,00	1.000.000.000,00
	1.685.582.285,00	480.000.000,00	1.036.000.000,00	480.000.000,00	222.608.249,57	1.738.608.249,57

Contributi incassati da RFI spa - Anno 2010	
Contributi	Tipo Ente erogatore
15.824,08	Altro ente pubblico
4.533.567,42	Comune
10.365.327,54	Ente privato
16.210.925,71	Provincia
16.820.214,44	Regione
18.985.146,29	UE
35.406.714,36	MIT
102.337.719,84	Totale contributi



Contributi incassati da RFI spa - Anno 2009		
Contributi	Tipo Ente erogatore	
4.414.269,68	Provincia	
34.385.068,99	Regione	
47.857.959,98	Comune	
231.643.792,67	UE	
370.943.831,21	Altro ente pubblico	
689.244.922,53	Totale contributi	



Dai dati riportati risulta che l'importo totale dei contributi statali destinati agli investimenti ed iscritti in conto impianti (competenza 2010) nel bilancio dello Stato 2010 è stato pari 1.685 milioni di Euro (di contro ai 3.943 milioni del 2009).

L'importo totale dei contributi in conto impianti erogati a RFI dal MEF per il 2010 si è attestato sui 1.738 milioni (rispetto ai 4.063 milioni di Euro del 2009).

L'onere finanziario statale per le erogazioni a RFI per il 2010 (in conto esercizio ed in conto investimenti) è stato pari a 2.947 milioni di Euro, di contro ai 5.246 milioni del 2009.

Nella tematica in esame può essere utile rappresentare, sulla base di dati acquisiti dal Bilancio di esercizio di RFI per il 2010, l'evoluzione degli impegni presi da Enti come lo Stato e l'Unione Europea a favore della Società, a seguito dell'emanazione di provvedimenti di erogazione di finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale sociale o di contributi diversi, per il periodo 1993/2010.

FINANZIAMENTI PER INVESTIMENTI*

Valori in migliaia di Euro

Periodo di riferimento	Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare	Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi
	A	B	C	D	E=A+B+C	F=B-D
al 31/12/2009	72.803.865	48.837.111	2.600.366	43.712.258	21.366.388	5.124.853
al 31/12/2010	71.930.654	50.760.068	2.899.581	47.730.250	18.271.005	3.029.818
Delta	(873.211)	1.922.958	299.214	4.017.992	(3.095.383)	(2.095.034)

* Investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2010

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2010 ammontano a circa 72 miliardi di euro. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti "per competenza" previsti dalle varie Leggi Finanziarie (ora Leggi di Stabilità) che quelli previsti da provvedimenti legislativi di stanziamento ad hoc, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2009, le risorse disponibili registrano un decremento di 873.211 mila euro, che rappresenta il risultato netto del definanziamento registrato nella Legge 220 del 13 dicembre 2010 (Legge di Stabilità 2011) operato ai sensi del D.L. 78/2010 convertito con Legge 122/2010 e dello stanziamento di nuove risorse dall'UE.

Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2010 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a circa 50.760.068 mila euro. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Finanziarie che da leggi pluriennali di spesa, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni ricevute ammontano al 31 dicembre 2010 a circa 47.730.250 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2009, registrano un incremento di 4.017.992 mila euro, determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2010 a valere sulle erogazioni di cui sopra e dal recupero di contabilizzazioni effettuate prima del 2010, attribuite temporaneamente a fonti non pubbliche e ora attribuite alle fonti definitive di finanziamento.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 2.899.581 mila euro e comprendono i crediti iscritti ai sensi della modifica del criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi conto impianti previsto all'art. 1, comma 86 della Legge Finanziaria 2006, nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze e nei confronti del Ministero delle Infrastrutture per gli stanziamenti derivanti dalle Leggi Finanziarie e da leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati.

1.4 Gli investimenti

Nel corso del 2010, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 2.558 milioni di euro, con un decremento di 51 milioni di euro (circa - 1,9%) rispetto all'esercizio precedente. Circa 38 milioni di euro sono stati erogati alle società TFB ed LTF (di cui circa 21 milioni di euro a titolo di aumento del capitale sociale delle partecipazioni) e circa 2 milioni di euro si riferiscono ad attività a committenza TAV.

Il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 979 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 126 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.579 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 302 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2010 il volume di spesa consuntivato è stato pari a circa 12 milioni di euro, con significativa, ulteriore riduzione rispetto al 2009. Il prospetto che segue evidenzia l'ammontare della relativa spesa nel biennio 2006-2010 ripartita tra i principali settori di intervento:

<i>Valori in milioni di euro</i>					
SPESE PER RICERCA E SVILUPPO					
	2006	2007	2008	2009	2010
Tecnologie per la sicurezza	85,66	41,33	17,22	16,03	7,85
Diagnostica innovativa	44,17	21,02	10,13	8,18	2,48
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	3,83	2,08	1,62	1,17	1,62
Totale	133,66	64,43	28,97	25,38	11,95

Per il 2010 il 65% circa della spesa è rivolto ad attività relative alle Tecnologie per la Sicurezza, il 21% circa alla diagnostica Innovativa per il controllo dell'efficienza della rete e il restante 14% per studi e sperimentazioni su componenti e sistemi innovativi.

Per il rilevato andamento si rappresenta l'opportunità che si presti un'adeguata attenzione alle spese in materia, con particolare riguardo a quelle finalizzate alla sicurezza.

1.4 –Lo stato del progetto AV/AC (alta velocità/alta capacità)

Su tutta la linea AV/AC Torino – Milano – Napoli è stato possibile attivare l'esercizio commerciale, pur in attesa che vengano completati i lavori all'interno dei Nodi (in particolar modo di quelli di Bologna e Firenze) che consentiranno un ulteriore incremento della qualità del servizio che potrà essere attuato in termini di velocità, di frequenza, di puntualità.

Nella tabella 1 si riporta sinteticamente la situazione delle attività dei progetti della linea AV/AC Torino – Milano – Napoli, linea che nel suo insieme è collocata nella tabella A05 dell'Aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011 approvato dal CIPE nel 2010; è inoltre parimenti trattato nell'Aggiornamento 2010-2011, nello schema di contratto esaminato dal CIPE del 6.12.2011 ed attualmente in corso di perfezionamento.

Il Costo a vita intera complessivo¹² della linea AV/AC Torino – Milano – Napoli è rimasto invariato e risulta pari a 32.000 milioni di euro (nella tabella 2 sono riportati i Costi a vita intera delle singole tratte e nodi).

¹² Il "costo a vita intera" è costituito dalla somma dei costi di costruzione dell'opera, con esclusione dei costi di manutenzione e di gestione, a partire dalla data di entrata in esercizio della medesima, e dei costi del finanziamento.

Linea AV/AC Torino - Milano - Napoli*(finanziamento pubblico e ricorso al mercato)*

Descrizione	Stato dei lavori
Tratta AV/AC Torino - Milano : subtratta Torino - Novara	Attivata a febbraio 2006
Tratta AV/AC Torino - Milano : subtratta Novara - Milano	Attivata a dicembre 2009
Nodo AV/AC di Milano	Attivato a dicembre 2008
Tratta AV/AC Milano - Bologna	Attivata a dicembre 2008
Nodo AV/AC di Bologna	Sono in corso i lavori del passante e della stazione sotterranea - (attivato passante in superficie a ottobre 2007)
Tratta AV/AC Bologna - Firenze	Attivata a dicembre 2009
Nodo AV/AC di Firenze	Sono in corso i lavori del passante e della stazione sotterranea - (attivati gli scavalchi a ottobre 2011)
Direttissima Firenze - Roma (adeguam. a standard AV)	Completata la prima fase di interventi di adeguamento a standard AV
Nodo AV/AC di Roma	Attivato a ottobre 2006 (il collegamento nord sud è stato completato a maggio 2009)
Tratta AV/AC Roma - Napoli	Il lotto Roma - Gricignano è stato attivato a dicembre 2005, il lotto Gricignano - Napoli a dicembre 2009
Nodo AV/AC di Napoli	Penetrazione urbana attivata a dicembre 2007, l'innesto della tratta RM-NA a dicembre 2009, restano da completare il collegamento nord sud e la Stazione di Afragola

(ex) Resto del Sistema*(finanziamento interamente pubblico)*

Descrizione	Stato dei lavori
Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Treviglio - Brescia	Sono avviati i lavori relativi al Lotto Costruttivo finanziato
Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	Progetto preliminare approvato dal CIPE a dicembre 2003; in attesa del finanziamento per la prosecuzione delle attività
Nodo AV/AC di Verona	Progetto preliminare approvato dal CIPE a marzo 2008
Linea AV/AC Verona - Padova	Progetto preliminare approvato dal CIPE a marzo 2006; in attesa della assegnazione di finanziamenti per il seguito delle attività.
Quadruplicamento Padova - Mestre	Attivato a dicembre 2006
Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi	In attesa del verificarsi delle condizioni per l'efficacia del Contratto per l'avvio dei lavori del primo lotto costruttivo

(Fonte: RFI SpA)

Sistema Alta Velocità/Alta Capacità TO-MI-NA*Importi in milioni di euro*

Investimenti su tratte/nodi	Costo a vita intera
Tratta Torino-Milano	7.806
Tratta Milano-Bologna	7.008
Tratta Bologna-Firenze	5.970
Tratta Roma-Firenze	344
Tratta Roma-Napoli	5.866
Nodo di Torino	3
Nodo di Milano	44
Nodo di Bologna	1.904
Nodo di Firenze	1.688
Nodo di Roma	740
Nodo di Napoli	459
Contingencies	168
Totale TO-MI-NA	32.000

Per quanto riguarda i progetti originariamente appartenenti al cosiddetto Resto del Sistema (Linea AV/AC MI – VR – VE e Terzo Valico dei Giovi) essi sono stati acquisiti nella responsabilità di RFI ed i principali interventi, a seguito delle criticità finanziarie nel frattempo subentrate, si trovano in uno stato di attuazione iniziale.

Nel sopra richiamato Aggiornamento 2009 del Contratto di Programma alcuni degli interventi appartenenti all'ormai ex Resto del Sistema sono collocati, per la parte finanziata in tab. A04 Opere in Corso "Sviluppo infrastrutturale Rete Alta Capacità" (nell'ambito del Corridoio 5), mentre per la parte non finanziata sono collocati nell'Allegato al Contratto di programma "Opere Programmatiche".

In particolare poi il Terzo Valico dei Giovi della linea AV/AC Milano - Genova e la tratta Treviglio – Brescia della linea AV/AC Milano – Verona, sono inseriti del Contratto di Programma Opere in corso in tabella A1, Investimenti realizzati per Lotti Costruttivi, in accordo con quanto previsto nella Legge 191 del 23 dicembre 2009 che ha previsto, per alcuni investimenti strategici, in presenza di determinate condizioni, la realizzazione per Lotti Costruttivi.

Per il Terzo Valico dei Giovi, nell'aggiornamento 2009 del summenzionato Contratto, a fronte di un costo a vita intera di 5.400 milioni di Euro, sono previste risorse per complessivi 720 milioni di Euro, di cui 220 milioni quali risorse assegnate al 2008 e 500 milioni per la realizzazione del primo lotto costruttivo, così come sono stati assegnati dal CIPE con la delibera 101/2009. Con la delibera 84/2010, il CIPE

ha autorizzato, ai sensi di quanto previsto nella summenzionata Legge 191 del 23 dicembre 2009, l'avvio della realizzazione dell'opera per lotti costruttivi, con un costo a vita intera aggiornato di 6.200 milioni di Euro; è stato inoltre autorizzato, sempre ai sensi di quanto previsto nella summenzionata Legge 191 del 23 dicembre 2009, il primo lotto costruttivo dell'opera per un valore di 500 milioni di Euro, con l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera entro il nuovo costo a vita intera.

L'incremento di costo da 5.400 milioni di euro a 6.200 milioni di euro è motivato nella delibera 84/2010 con i seguenti incrementi:

- 48 milioni di euro per la variante per l'adozione del sistema di segnalamento ERTMS liv. 2 definito successivamente all'approvazione del progetto definitivo;
- 532 milioni di euro per adeguamenti progettuali conseguenti a normative emanate o divenute vigenti successivamente alla delibera n. 80/2006 e, in particolare, 37 milioni di euro per nuove modalità degli espropri definite dall'articolo 2, comma 89, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), 293 milioni di euro per la ottemperanza al decreto ministeriale 28 ottobre 2005 "sicurezza nelle gallerie ferroviarie", 141 milioni di euro per la ottemperanza al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, "Nuova modalità di gestione dei materiali di risulta degli scavi", e 61 milioni di euro per la ottemperanza alle norme per l'interoperabilità ferroviaria;
- 92 milioni di euro, per l'allungamento dei tempi di completamento dovuto alle nuove modalità di realizzazione dell'opera (per lotti costruttivi);
- 52 milioni di euro per l'ulteriore adeguamento monetario rispetto al valore incluso nel Contratto di programma RFI – aggiornamento 2009;
- 105 milioni di euro per imprevisti, calcolati pari a circa il 9 per cento della voce "produzione contraente generale";
- 62 milioni di euro per oneri di ingegneria (Italferr) e costi di struttura;
- 13 milioni di euro per altri oneri;

dal valore ottenuto per effetto dei predetti aumenti (6.304 milioni di euro) occorre sottrarre i seguenti importi:

- 21 milioni di euro per una migliore stima dell'importo delle fidejussioni;

- 82 milioni di euro per la voce "Arbitrato e oneri pregressi" in quanto contabilizzati a carico di altro progetto di RFI S.p.a. nell'ambito del contratto di programma 2007-2011.

Per effetto delle predette variazioni, il costo dell'opera risulta pari a 6.200 milioni di euro.

Nello schema dell'aggiornamento 2010-2011, è stato riportato il nuovo costo a vita intera, pari a 6.200 milioni di Euro, ed è stata individuata la copertura del 2° lotto costruttivo, del valore di 1.100 milioni di Euro, a valere sui fondi previsti nell'art. 32, comma 1 della Legge 111/2011 ("Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali"); l'impegno programmatico per l'individuazione di coperture finanziarie per gli ulteriori lotti costruttivi è quindi pari a 4.380 milioni di Euro.

Per la tratta Treviglio-Brescia della linea AV/AC Milano-Verona, nell'aggiornamento 2009 del summenzionato Contratto, a fronte di un costo a vita intera di 2.050 milioni di Euro, sono previste risorse per complessivi 1.131 milioni di Euro, pari al valore del primo lotto costruttivo. Con la delibera 81/2009, il CIPE ha approvato il progetto definitivo del progetto e ha assegnato finanziamenti complessivi per 490 milioni di Euro, che, congiuntamente con le risorse individuate nel sopra citato aggiornamento 2009 del Contratto di Programma, completano la copertura finanziaria del primo lotto costruttivo. Con la delibera 85/2010, il CIPE ha autorizzato, ai sensi di quanto previsto nella summenzionata Legge 191 del 23 dicembre 2009, l'avvio della realizzazione dell'opera per lotti costruttivi; è stato inoltre autorizzato, sempre ai sensi di quanto previsto nella summenzionata Legge 191 del 23 dicembre 2009, il primo lotto costruttivo dell'opera per un valore di 1.131 milioni di Euro, con l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera entro il costo a vita intera sopra indicato. Nello schema dell'aggiornamento 2010-2011, è stato confermato il costo a vita intera, pari a 2.050 milioni di Euro, ed è stata individuata la copertura del 2° ed ultimo lotto costruttivo, del valore di 919 milioni di Euro, a valere sui fondi previsti nell'art. 32, comma 1 della Legge 111/2011 ("Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali"), completando così la copertura finanziaria dell'intera opera.

Nel corso del 2010 il Progetto AV/AC TOMINA ha ricevuto finanziamenti di cassa per €. 1.101.200.000,00 così suddivisi:

Cap. 7124 (Legge finanziaria 266/05 art.1 c.84) ¹³	€ 100.000.000,00
• Contributi europei	€ 1.200.000,00
• Cap.7124 (Legge Finanziaria 296/06 art.1 c.964)	€ 1.000.000.000,00
(si veda dettaglio a seguire)	

Contributi incassati nell'anno 2010 di competenza dell'anno 2010	€ 400.000.000,00
Contributi incassati nell'anno 2010 dei residui passivi dell'anno 2009 (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	€ 480.000.000,00
Contributi incassati nell'anno 2010 di competenza degli anni precedenti (integrazione di cassa)	€ 120.000.000,00
Totale Incassi	€ 1.000.000.000,00

Per l'anno 2010 lo stanziamento previsto per la Società, iscritto sul capitolo 1541 del Bilancio Previsionale dello Stato, ammonta a 975 milioni di euro.

¹³ Trattasi di contributo quindicennale attualizzato mediante operazione di finanziamento con la Cassa Depositi e Prestiti. La rata annuale pari a 100 mio viene erogata dal Ministero dell'Economia e delle finanze direttamente alla Cassa Depositi e Prestiti.

2 STRUTTURA ED ORGANIZZAZIONE SOCIETARIA

2.1 Gli organi sociali ed i relativi compensi

Nel periodo di riferimento non ci sono state modifiche organizzative di RFI Spa, che è disciplinata dalle norme civilistiche per le società per azioni.

Gli organi sociali sono costituiti, quindi, dall'Assemblea dei soci, dal Consiglio di Amministrazione, dal Presidente, dall'Amministratore Delegato e dal Collegio sindacale.

L'Assemblea è formata dall'azionista unico, Ferrovie dello Stato spa, che detiene il pacchetto azionario ed esercita i relativi poteri.

All'Assemblea compete la nomina degli amministratori, dei sindaci e del Presidente del Collegio sindacale.

Il Consiglio di Amministrazione, rinnovato in data 5 agosto 2010, è composto dal Presidente e da 4 Consiglieri – uno dei quali con funzioni di Amministratore Delegato.

Il Collegio sindacale, titolare dell'attività di verifica e di vigilanza prevista dalla legge, è composto da 3 membri effettivi, di cui 1 con funzioni di Presidente e 2 supplenti. È in carica dall'8 aprile 2008, con durata fino all'assemblea di approvazione bilancio 2010. Il nuovo Collegio è stato nominato con decorrenza 18 maggio 2011.

Il controllo contabile – ora revisione legale ai sensi dell'art. 2409 bis del codice civile, così come modificato a seguito dell'entrata in vigore del D. Lgs. n. 27 gennaio 2010, n. 39 – è svolto dalla società di revisione.

I compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni – che risultano dalla nota integrativa al bilancio 2010 – sono riportati nel prospetto che segue e confrontati con quelli relativi all'esercizio 2009.

È da notare che gli emolumenti degli amministratori sono comprensivi dell'incremento da fusione TAV per 55 mila euro e quelli dei Sindaci per 57 mila euro.

Valori in migliaia di euro			
PERCIPIENTI	2010	2009	Δ '10/'09
Amministratori (*)	574	540	34
Sindaci	151	93	58
TOTALE	725	633	92

* Comprende gli emolumenti previsti per la carica di presidente, di Amministratore Delegato e di consigliere di Amministrazione.

Nel prospetto che segue si riportano i compensi lordi spettanti singolarmente agli Amministratori ed ai Sindaci per l'esercizio in esame.

Compensi Amministratori - Esercizio 2010

Funzioni		Dirigenti Gruppo FS	Emolumenti da delibera C.d.A. 2010	Gettoni di presenza	Rimborsi spese
Consiglio di Amministrazione	Presidente	NO	87.143		SI
	Amministratore Delegato	SI	294.300	NO	SI
	Consigliere	SI	24.300	NO	SI
	Consigliere	SI	24.300	NO	SI
	Consigliere	NO	24.300	NO	SI
Collegio Sindacale	Presidente	NO	37.000	NO	SI
	Sindaco	NO	28.000	NO	SI
	Sindaco	NO	28.000	NO	SI
	Sindaco supp.	NO	-		
	Sindaco supp.	NO	-		

2.2 L'articolazione organizzativa e la *Corporate Governance*

Sull'articolazione organizzativa di RFI e sui principali criteri seguiti in materia di *Corporate Governance*, si è ampiamente riferito nei due precedenti referti. Va tuttavia ricordato che la Società è articolata in funzioni centrali e territoriali. In particolare, le funzioni centrali che gestiscono il *core business* sono: la Direzione investimenti, la Direzione commerciale ed esercizio rete, la Direzione produzione e la Direzione Tecnica. Le rimanenti 6 funzioni aziendali, cui si aggiunge quella dedicata alla protezione aziendale, svolgono attività di supporto a beneficio di tutte le altre funzioni aziendali.

Nel corso del 2010, RFI ha completato il proprio assetto organizzativo nella gestione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale e tecnologico anche attraverso l'istituzione di Comitati e *Task force*, quale strumento organizzativo in grado di focalizzare le diverse competenze necessarie al raggiungimento degli obiettivi; in particolare nell'ottobre 2010 è stata istituita la *Task force* per il Sud al fine di potenziare e consolidare l'impegno della Società nelle regioni meridionali, nonché promuovere ogni azione utile a prevenire il rischio di infiltrazione della criminalità organizzata nei cantieri e negli appalti; nel novembre 2010 è stato istituito il Comitato Interdirizionale per le tecnologie, con compiti di coordinamento e di monitoraggio dei progetti tecnologici e delle relative realizzazioni.

2.3 L'Internal auditing

Il Sistema di Controllo Interno (SCI) della Società si basa su elementi cognitivi che derivano dalle conoscenze acquisite attraverso le attività di audit svolte sia in attuazione di uno specifico piano, sia per soddisfare le specifiche richieste del vertice societario.

Le politiche seguite sono state orientate al miglioramento continuo dei processi e delle procedure, mentre le regole di comportamento sono state basate su standard di riferimento e misurazione dei risultati.

Le attività di audit realizzate nel corso del 2010 hanno interessato, in diversa misura, i principali macroprocessi della società e fra questi, in particolare, i processi relativi alla gestione amministrativa e fiscale, quelli relativi alla sicurezza sul lavoro e la tutela ambientale nonché quelli inerenti la produzione dei servizi. Nella tabella che segue viene riportato il numero delle attività di audit distinto per ciascun macroprocesso:

Area/Macroprocesso oggetto di audit	N. attività di audit	Area/Macroprocesso oggetto di audit	N. attività di audit
Produzione dei servizi (Officine Nazionali, Utenze telefonia mobile, Navigazione, Stazioni gestite da RFI DTP Roma, Milano e Verona)	6	Sicurezza sul lavoro e tutela ambientale (SIGS DTP Bologna e Napoli, Sicurezza Cantieri DTP Milano, Sicurezza lavoro DTP Firenze, Trieste, Torino, Genova e service TAV)	8
Negoziante e approvvigionamenti (Tariffe prestazioni e lavori, Tolto d'opera negoziante, Approvvigionamento energia elettrica)	3	Sicurezza di esercizio (Processo di omologazione, librettazione, rilascio certificati di circolazione, manutenzione dei mezzi d'opera, Accesso non autorizzato ai rotabili, Sicurezza circolazione)	3
Gestione scorte (Tolto d'opera DTP Cagliari)	1	Gestione risorse umane (D.Lgs. 196/03 – DTP, COER, DPO di Bari e Genova, Trasferte e rimborsi spese di viaggio e soggiorno DTP e COER Venezia, Trasferte e rimborsi spese di viaggio e soggiorno DTP Ancona, Risk Management)	5
Investimenti (Direzione lavori DTP Reggio Calabria e Milano)	2	Sviluppo e gestione dei sistemi informativi (Amministrazione di sistemi)	1
Manutenzione (Gestione degli interventi di manutenzione da parte delle Unità Territoriali, Direzione Lavori STI Napoli, Lavoro conto terzi)	3	Gestione amministrativa e fiscale (Tasse, imposte e tributi locali DTP Firenze e Torino, Consulenza DAFC - Dirigente Preposto Test Legge 262/05 RFI, Inventariazione mezzi d'opera Villa San Giovanni, PAC RFI, PAC TAV, Dirigente Preposto – ANSF, Dirigente Preposto – Ciclo passivo decoro stazioni RFI Bilancio 2010, Dirigente Preposto – Tesoreria Ferservizi Bilancio 2010)	9
Qualità (Gestione del SGQ certificato ISO 9001, Verifiche interne di assicurazione Qualità)	2		

La valutazione degli esiti delle suesposte attività di audit, eseguite presso le strutture organizzative della Società sia centrali che territoriali, ha consentito di confermare la sostanziale adeguatezza dei sistemi di controllo a presidio del corretto svolgimento dei processi operativi.

Il processo di analisi e valutazione in sede di audit sull'adeguatezza dei sistemi di controllo interno prevede che, per ogni rilievo emerso, la struttura interessata presenti un Piano di Azione, entro 30 giorni dal termine dell'audit, indicando le azioni migliorative previste per colmare le carenze evidenziate.

Nel corso del 2010 sono stati monitorati n. 12 Piani di Azione, di cui n. 10 risultano completati.

Nel quadro di un progressivo rafforzamento del sistema dei controlli interni ed anche come occasione in sede di analisi istruttoria di questioni rilevanti, si colloca la costituzione, in data 12 novembre 2010, del Comitato Audit di RFI avente funzioni propositive e consultive nei confronti del Consiglio di Amministrazione.

2.4 Il Modello Organizzativo ex D. Lgs. n. 231/2001

Dell'adozione da parte di RFI del modello organizzativo e di gestione in attuazione delle disposizioni del Decreto Legislativo n. 231 del 2001, si è già riferito nei precedenti referti.

Nel corso del 2010 sono state messe in atto le attività che l'Organismo di Vigilanza ha valutato necessarie in relazione all'evoluzione del contesto esterno a RFI (modifiche della normativa) e interno (cambiamenti organizzativi).

Rispetto alle attività di audit complessivamente svolte, circa l'81% hanno interessato processi societari esposti ai rischi di reato previsti ex D.Lgs 231/2001. Conseguentemente i programmi di lavoro degli interventi di audit hanno incluso specifici argomenti, funzionali all'assolvimento dei compiti di controllo di competenza dell'Organismo di Vigilanza di RFI.

Inoltre, sono state svolte due specifiche attività di audit ex D.Lgs 231/2001 per il settore Navigazione ed in regime di *service* per l'Organismo di Vigilanza della controllata TAV in materia di sicurezza sul lavoro.

In data 25 febbraio 2011 è stato approvato l'aggiornamento della Parte Generale e della Parte Speciale del Modello Organizzativo e di Gestione di RFI ai sensi del D.Lgs n. 231/2001, unitamente ad un elenco di azioni migliorative di sistema dei controlli.

In particolare l'aggiornamento della parte Generale ha riguardato:

- L'adeguamento del modello ai reati introdotti dalle nuove norme della legge 15 luglio 2009 n. 24 che ha modificato il decreto 231/2001 (delitti di criminalità organizzata, falsità in monete, in carte di pubblico credito, in valori di bollo e in strumenti o segni di riconoscimento, delitti contro l'industria e il commercio, delitti in materia di violazione del diritto d'autore, delitto di induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria);
- Il recepimento delle modifiche organizzative intervenute a seguito della revisione dell'articolazione organizzativa della Società stabilita con Disposizione Organizzativa del luglio 2009;
- L'introduzione del riferimento al Modello di Contabilità Regolatoria di cui la Società è dotata.

Va ricordato, infine, che in data 20 dicembre 2010 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato le modifiche all'Organismo di Vigilanza in tema di durata in carica nonché di composizione dello stesso.

2.5 Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili

Il Consiglio di Amministrazione di RFI nella seduta del 15 settembre 2010, con parere favorevole del Collegio Sindacale, ha deliberato di nominare, con la medesima scadenza del Consiglio in carica (Assemblea di approvazione del bilancio 2012), il responsabile della Direzione Amministrazione, Finanza e Controllo per l'incarico di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

Il Dirigente Preposto, con lettera del 19 aprile 2011 firmata congiuntamente all'Amministratore Delegato, ha attestato l'adeguatezza e l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso del 2010. È stato attestato, inoltre, che il bilancio di esercizio: è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002; corrisponde alle risultanze contabili dei libri e delle scritture contabili; è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana Spa.

2.6 Le Società partecipate ed il loro andamento

La sottostante tabella espone sinteticamente i dati delle partecipazioni più rilevanti di Rete Ferroviaria Italiana spa (RFI spa) alla data del 31 dicembre 2010. Segue una breve panoramica dei più significativi fatti gestionali e finanziari.

PRINCIPALI PARTECIPAZIONI DI RFI SPA

Società	Capitale sociale al 31 dicembre 2010	Quota partecipativa di RFI spa	Valore netto della partecipazione 31 dicembre 2009	Valore netto della partecipazione 31 dicembre 2010
<i>(euro/000)</i>				
Imprese controllate				
TAV spa (incorporata per fusione in RFI spa)	-	100%	1.797.433	0
Nord Est Terminal spa (in liquidazione)	1.560	51,0%	1.630	1.406
Tiburtina Sviluppo Immobiliare spa (ceduta)	-	100%	72	0
Tunnel Ferroviario del Brennero spa	125.791	84,98%	48.455	48.455
Terminal Italia srl	11.238	89%	10.904	10.783
Blufferries srl	100	100%	0	100
Imprese collegate ed a controllo congiunto				
Italcertifer scpa	480	33,3%	48	160
Lyon - Turin Ferroviarie - LFT sas (Chambery - FR)	1.000	50%	95.120	95.120
Quadrante Europa Terminal Gate spa	16.626	50%	900	8.235
Network Terminali Siciliani spa	190	50%	22	33
Terminal Tremestieri srl	900	33,3%	150	150
FS Formazione spa	637	24,8%	204	204

Nord Est Terminal spa (in liquidazione): dati desunti dal bilancio 2009

Fonte RFI spa - Bilancio d'esercizio 2010

Come già evidenziato nel referto della Corte sull'andamento 2008-2009 di RFI spa (Paragrafo 2.6), detta società non redige un proprio bilancio consolidato, la cui formulazione resta, invece, affidata alla Capogruppo Ferrovie dello Stato spa¹⁴.

Uno degli eventi di rilievo è rappresentato dall'incorporazione per fusione di **Treni ad Alta Velocità spa (TAV spa)**, cui sono state affidate la progettazione e la realizzazione delle infrastrutture ferroviarie sulle linee Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC).

¹⁴ Comma 3 dell'art. 27 del D.Lgs. 127/1991.

L'operazione, che è stata perfezionata con delibera del 27 dicembre 2010, pur avendo efficacia dal 31 dicembre 2010, ha prodotto effetti contabili e fiscali retroattivi al 1° gennaio 2010. In ossequio a quanto disposto dall'art. 2504-ter del codice civile, l'intervento non ha implicato alcun aumento di capitale, bensì il formale annullamento delle azioni appartenute a TAV spa, già detenute dalla incorporante RFI spa.

Da rilevare, nella tabella all'inizio di questo paragrafo, l'azzeramento, alla chiusura dell'esercizio 2010, del valore della partecipazione in TAV spa, che alla fine dell'esercizio precedente era pari a 1.797 mln di euro; di questi, 1.462 mln di euro afferiscono alla operazione di scissione di alcune tratte ferroviarie, i rimanenti 334,5 mln alla riferita operazione di fusione.

Terminal Italia srl chiude, con il bilancio 2010, il secondo anno completo di operatività¹⁵. La stessa è controllata per l'89% da RFI spa, mentre la rimanente quota di pacchetto azionario è detenuta da CEMAT spa, operativa anch'essa nel settore del trasporto intermodale. Il comparto, che nel corso del 2009 ha attraversato molte criticità, nel 2010 ha registrato una ripresa, pur non decisiva, dell'operatività, sulla scorta di una ripresa delle attività di trasporto e logistica.

Terminal Italia srl è specializzata nella gestione e nell'esercizio dei centri attrezzati per i trasporti intermodali, nonché nella conduzione degli scali ferroviari per i trasporti nazionali ed internazionali; l'azienda cura anche la costruzione, l'acquisto ed il noleggio di ogni attrezzatura funzionale alle attività intermodali, nonché le collegate attività di manutenzione.

Il bilancio 2010 ha chiuso con una perdita di 1,516 mln euro, mentre il risultato d'esercizio relativo all'anno precedente era stato negativo di 2,995 mln di euro.

I ricavi, pari a 21,7 mln si sono incrementati del 32% rispetto al 2009.

Nonostante tale crescita, le poste di ricavo non hanno compensato costi industriali particolarmente onerosi; questi, nel 2010, ammontano a 11,95 mln, a fronte di 8,61 mln nel 2009 (+39%) e rappresentano i costi per i servizi terminalistici e quelli per il funzionamento della sede di Milano.

Nel 2010 sono aumentati anche i costi del personale: 9,99 mln di euro, a fronte dei 9,43 mln del 2009 (+6%). Si perviene, così, ad un totale di costi operativi per 21,94 mln; quelli collegati alla gestione 2009 ammontavano a 18,05 mln..

Va rilevato, inoltre, che, in considerazione delle persistenti criticità, la controllata ha fatto ricorso, tra il 2009 ed il 2010, alla Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria; la stessa, della durata di un anno, è terminata il 31 agosto

¹⁵ Le prime fasi operative sono iniziate dal secondo semestre 2008.

2010 ed ha interessato circa 20 dipendenti¹⁶. Subito dopo, la società, previa autorizzazione del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali nel luglio 2010, ha fruito, per un uguale periodo, della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, coinvolgendo 16 unità lavorative.

Nell'aprile del 2010, su delibera dell'Assemblea dei Soci, è stato effettuato un versamento di 3 mln di euro in favore di Terminal Italia srl, al fine di tutelarne l'equilibrio finanziario, nonostante la situazione critica; la medesima è stata anche supportata dal mantenimento di una linea di credito, da parte della società FS Holding, per un importo di 1,5 mln di euro.

Tunnel Ferroviario del Brennero spa (TFB spa) è una società di partecipazioni finanziarie. La quota societaria detenuta dalla medesima in seno alla società **Galleria di Base del Brennero BBT SE** (*Brenner Basistunnel*), interessata alla costruzione del tunnel di collegamento tra Italia ed Austria, è pari al 50% (Capitolo 2.6 del referto sulla gestione 2008-2009 di RFI spa).

TFB spa è, a sua volta, controllata da RFI spa. Nel marzo 2009 l'Assemblea dei Soci aveva autorizzato un aumento di capitale da effettuarsi in una o più *tranche* fino ad un massimo di 70 milioni di euro.

Coerentemente con tale ratifica ed in linea con gli interventi industriali programmati per la costruzione del citato tunnel, nel 2010 è stato effettuato in favore della controllata un aumento di capitale per un totale di 35 mln di euro, da versare in tre *tranches*, in proporzione alle rispettive quote azionarie dei soci¹⁷.

In questa occasione, la quota societaria posseduta da RFI spa, fino al 2009 pari all'84,56%, si è successivamente portata all'84,98%, conseguentemente all'acquisto delle azioni non sottoscritte della Provincia di Verona, con un capitale sociale di pertinenza attestato a 125,8 mln di euro.

I principali dati contabili evidenziano, nella gestione 2010 di TFB spa, disponibilità liquide per 13,5 mln di euro e proventi finanziari pari a 0,129 mln di euro. Al termine del precedente esercizio, le corrispondenti voci totalizzavano rispettivamente a 9 mln e 0,09 mln.

La società Nord Est Terminal spa, della quale RFI spa detiene il 51% del pacchetto azionario, opera nel settore del trasporto intermodale; la medesima ha chiuso l'esercizio 2010 con un utile di 0,348 mln di euro.

Come già riferito (Paragrafo 2.6 della Relazione sulla gestione di RFI spa per gli esercizi 2008-2009), nel luglio 2009 l'Assemblea dei Soci ha deliberato lo scioglimento

¹⁶ Al 31.12.2010, l'organico di Terminal Italia srl ammonta a 207 unità.

¹⁷ Le rimanenti quote sono distribuite tra le Province Autonome di Trento e di Bolzano in base al 6,22% ciascuna e per il restante 2,58% alla Provincia di Verona.

e messa in liquidazione della suddetta, designando un apposito Collegio dei Liquidatori. Nel frattempo, RFI spa aveva ratificato un atto di vendita di un ramo d'azienda di Nord Est Terminal spa,¹⁸ ricavandone un corrispettivo di 0,551 mln di euro.

Tra le decisioni assunte dai Liquidatori, quella di procedere ad una distribuzione parziale delle riserve tra i soci, in ragione delle quote possedute¹⁹.

Quella spettante ad RFI spa, pari a 0,639 mln di euro, è stata decurtata, in sede di liquidazione, del menzionato importo (0,551 mln di euro), rivendicato dalla liquidanda Nord Est Terminal spa quale credito per l'alienazione del citato ramo d'azienda. Nel frattempo, parte delle attività di gestione dei terminali merci intermodali è stata trasferita, già dalla seconda parte del 2009, all'altra controllata di RFI spa, Terminal Italia srl.

Nel novembre 2010 RFI spa ha perfezionato la cessione, alla controllante FS spa, della partecipazione detenuta in **Tiburtina Sviluppo Immobiliare spa** (successivamente denominata **FS Trasporti su Gomma srl**) per un corrispettivo di 0,0445 mln di euro.

Il 2010 ha visto anche la costituzione, sotto il controllo di RFI spa, della società **Bluferries srl**; la stessa è stata dotata di un capitale sociale di 100 mila euro ed ha per oggetto sociale il trasporto marittimo e costiero di persone e merci. L'operazione si è resa necessaria per non contravvenire alle prescrizioni, in materia *antitrust*, di cui all'art 8-comma 2 bis della legge 287/90; la norma prevede, infatti, che le aziende in regime di monopolio, che intendano svolgere attività differenti da quelle espressamente contemplate dal proprio oggetto sociale, devono operare mediante società separate.

Con riferimento ad altre partecipazioni in società collegate ed a controllo congiunto, si menziona **Quadrante Europa Terminal Gate spa**, partecipata pariteticamente da RFI spa e dal Consorzio ZAI (Interporto Quadrante Europa); la controllata possiede il *Terminal Gate* di Verona, operativo dal 2010 ed affidato in gestione a Terminal Italia srl.

Nel febbraio 2010, Quadrante Europa Terminal Gate spa ha beneficiato di un aumento di capitale congiunto dei due soci, per un importo globale di 15,4 mln di euro, necessario a rafforzare le capacità finanziarie per consolidare ed innovare il suddetto complesso industriale.

¹⁸ Il ramo d'azienda è collegato al "complesso industriale sito nel comune di Padova, avente ad oggetto l'attività di realizzazione, gestione ed esercizio di terminali e di centri attrezzati per i trasporti intermodali terrestri, fluviali, marittimi ed aerei".

¹⁹ Il pacchetto azionario di Nord Est Terminal spa era suddiviso come segue: 51% RFI spa, 19% Interporto di Padova, 15% Interporto di Bologna, 15% Consorzio ZAI (Interporto Quadrante Europa)

Nel settore del trasporto veloce dei passeggeri, il **Consorzio Metromare dello Stretto**, partecipato per il 40% da RFI spa e per il 60% da Ustica Lines spa, è risultato aggiudicatario di una gara indetta nel 2008 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In base al contratto triennale, il Consorzio deve assicurare i collegamenti tra Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni e tra l'aeroporto di Reggio Calabria ed il porto di Messina; lo stesso è stato, tra l'altro, destinatario di un contributo da parte del suddetto Dicastero pari € 4.998.000²⁰, integrativo dei ricavi realizzati dalla vendita dei biglietti ai viaggiatori.

²⁰ Il contributo si riferisce al periodo 28 giugno – 31 dicembre 2010 e la quota di € 2.499.000 relativa al trimestre ottobre/dicembre 2010 è stata liquidata nel corso del 2011.

3 RISORSE UMANE

3.1 La consistenza del personale

Ammonta a 30.209 unità l'organico complessivo della Società in servizio alla data del 31 dicembre 2010, in diminuzione del 4,4% (-1.386 unità) rispetto all'esercizio precedente, che evidenziava la presenza in Azienda, alla medesima data, di 31.595 dipendenti. Il dato medio annuo si attesta invece a 30.814 risorse, contro le 32.260 del 2009. Sono 842 i nuovi ingressi registrati nel corso del 2010 mentre le cessazioni dal servizio ammontano a 2.228.

In coerenza con gli indirizzi strategici avviati negli esercizi precedenti sul tema del riordino dell'organizzazione centrale e territoriale, anche il 2010 è stato caratterizzato dagli esodi incentivati, prassi consolidata in RFI così come in diverse realtà imprenditoriali del Paese poiché ritenuta valido strumento di razionalizzazione degli organici delle Società.

La seguente tabella riepiloga, per categoria, la tipologia del personale in servizio alla fine degli esercizi 2009 e 2010.

Consistenza personale RFI - Periodo 2009/2010

Livelli		in servizio al 31.12.2009	In servizio al 31.12.2010
Quadri	A	1.678	1.612
	B	5.219	5.044
Direttivi	C	578	598
	D	7.414	7.254
Tecnici	E	6.239	5.826
	F	8.997	8.514
Operatori	G	1.005	917
	H	170	154
Totale		31.300	29.919
Dirigenti		295	290
Totale complessivo		31.595	30.209

Tra le diverse iniziative tese al corretto equilibrio gestionale delle risorse impiegate meritano cenno gli interventi di semplificazione e razionalizzazione della rete ferroviaria e degli impianti (ridimensionamento delle linee a scarso traffico, adeguamento dei profili di linea alla domanda, *layout* di stazione) che hanno consentito la riduzione di fabbisogno di personale attraverso la creazione di Centri di Lavoro polifunzionali, dedicati esclusivamente alla vigilanza ed al controllo dello stato delle infrastrutture.

3.2 Il costo del lavoro

Per le categorie di lavoratori testé considerate, l'onere sostenuto nel 2010 è stato pari a 1.567,9 milioni di euro, in diminuzione del 3,8% (€ 62,4 mln) rispetto al 2009. Esso rappresenta, da solo, circa il 67% dei costi operativi della Società ed assorbe il 60% dei ricavi aziendali.

<i>Incidenza Costo del lavoro 2010 sui costi operativi e sui ricavi aziendali</i>		
<i>Costo lavoro</i>	1.567.884.398	
% su Ricavi Totali	2.612.734.418	60,0%
% su Costi operativi	2.344.848.029	66,9%

L'opera di contenimento degli organici, realizzata con la politica gestionale di incentivazione agli esodi, ha comportato una diminuzione della consistenza media del personale. Il costo medio unitario *pro/capite* annuo si è incrementato dello 0,7% (347 euro).

La seguente tabella espone l'onere complessivo e medio unitario del costo del personale per il biennio 2009/2010.

<i>COSTO DEL PERSONALE COMPLESSIVO E MEDIO UNITARIO 2009/2010</i>			
<i>Esercizio</i>	<i>Costo complessivo</i>	<i>RISORSE UMANE (media annua)</i>	<i>Costo medio Unitario (€)</i>
2009	1.630.263.540	32.260	50.535,1
2010	1.567.884.398	30.814	50.882,2
<i>Δ 09/10</i>	-62.379.142,0	-1.446	347,1
<i>Δ% 09/10</i>	-3,8%	-4,5%	0,7%

Poiché il bilancio dell'esercizio in esame è stato redatto, per la prima volta, secondo i principi contabili internazionali "EU-IFRS" (*International Financial Reporting Standards* emanati dall'*International Accounting Standards Board* adottati dall'Unione Europea), i dati del 2009 sono stati oggetto di un processo di riclassificazione dai principi contabili italiani per consentirne gli opportuni raffronti in termini omogenei. Inoltre, agli effetti contabili e fiscali, il bilancio 2010 assimila le operazioni della Società TAV, a seguito della fusione per incorporazione della stessa in RFI divenuta efficace da fine 2010 ma retrodatata al 1° gennaio 2010.

Di seguito, viene riepilogata la struttura del costo del lavoro 2010, posta in relazione con la medesima del trascorso esercizio, secondo le imputazioni a conto economico delle diverse voci di bilancio.

Costo del lavoro disaggregato 2009/2010

(importi espressi in €/000)

ELEMENTI DI COSTO		ANNO 2009			ANNO 2010			Δ% '10/'09
		Dirigenti	Altro Personale	Totale	Dirigenti	Altro Personale	Totale	
RETRIBUZIONI	Competenze fisse	27.955	905.884	933.839	26.105	869.400	895.505	-4,1%
	Straordinario		56.365	56.365		55.383	55.383	-1,7%
	Trasferte	836	17.799	18.636	876	17.213	18.089	-2,9%
	Competenze accessorie	3.950	159.496	163.446	4.884	167.308	172.192	5,4%
	Indennità di mancato preavviso	153	570	723	240	663	903	24,9%
TOTALE RETRIBUZIONI		32.894	1.140.114	1.173.008	32.105	1.109.967	1.142.072	-2,6%
ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI	Contributi all'INPS e altri Ist. Prev.li e acc.	3.317	64.991	68.308	3.633	75.529	79.162	15,9%
	Contributi all'INPS Fondo Speciale	7.188	257.597	264.785	6.668	237.138	243.806	-7,9%
	Accantonamento e riv.ne fondo TFR	2.091	75.508	77.599	1.965	72.175	74.140	-4,5%
	Altri costi	6	1.195	1.201		1.169	1.169	-2,7%
TOTALE ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI		12.603	399.291	411.894	12.266	386.011	398.277	-3,3%
Altri costi del personale a ruolo		130	11.527	11.656	153	-3.645	-3.492	n.s.
Personale a ruolo		45.627	1.550.932	1.596.558	44.524	1.492.333	1.536.857	-3,7%
Altri costi del personale		214	33.493	33.706	113	30.914	31.027	-7,9%
COSTO DEL PERSONALE		45.841	1.584.425	1.630.264	44.637	1.523.247	1.567.884	-3,8%

Subisce una contrazione del 2,6% la voce *Retribuzioni*, articolata nelle diverse componenti fisse ed accessorie, nonostante gli accantonamenti effettuati per l'adeguamento dei minimi retributivi contrattuali, in vista della sottoscrizione di un Contratto di lavoro unico per il Settore Trasporto, secondo le trattative in corso tra Società e OO.SS. Nello specifico, diminuiscono le spese per *straordinario* e *trasferte* mentre si incrementano le *competenze accessorie* legate prevalentemente alla politica meritocratica attuata dalla Società, secondo piani definiti di raggiungimento degli obiettivi aziendali. In significativo aumento anche la voce *indennità di mancato preavviso* (+24,9%) che quantifica l'onere delle contribuzioni soggette a tassazione separata correlate alle fuoriuscite anticipate dal servizio.

In calo complessivo del 3,3% gli *Oneri sociali e previdenziali*, per effetto dell'intervenuta diminuzione del personale, anche se aumentano, rispetto al 2009, i

versamenti all'INPS (+15,9%) che riepilogano, tra l'altro, le quote per maternità, disoccupazione involontaria e malattia di cui all'art. 20 della L. 133/2008 e diminuiscono, invece, del 7,9% i contributi previdenziali destinati a Fondi speciali istituiti presso il medesimo Ente. In calo del 4,5% anche la voce del *Trattamento di Fine Rapporto (TFR)* che, secondo i principi contabili internazionali EU-IFRS (IAS 19), pesa sul costo del lavoro solo per la parte relativa alle prestazioni correnti, stimata sulla base di metodologie di calcolo attuariale, mentre sono iscritti con diretta imputazione a patrimonio netto le modifiche ai suddetti parametri attuariali emerse a scadenza di bilancio. L'accantonamento del TFR si riferisce a versamenti effettuati sui Fondi di previdenza complementare e sui Fondi di Tesoreria istituiti presso l'INPS, in base alla scelta operata dal dipendente nel giugno 2007, secondo quanto previsto dalla riforma sulla previdenza (L. 296/2006 Legge finanziaria 2007). La Società ha in essere, inoltre, un piano pensionistico a benefici definiti, denominato *Carta di Libera Circolazione (CLC)*, anch'esso calcolato sulla base di assunzioni e metodologie di valutazione attuariale, che garantisce ai dipendenti in pensione e ai loro familiari il diritto di viaggiare gratuitamente sui treni gestiti dalle Società del Gruppo, ovvero attraverso il pagamento del solo diritto di ammissione. L'utilizzo complessivo del *Fondo TFR* e della *CLC* nel 2010 è stato pari a € 96,1 mln di euro ed è stato generato da liquidazioni erogate al personale in uscita, da anticipazioni e da trasferimenti di dipendenti verso altre società del Gruppo. Il costo del lavoro 2010, che evidenzia anche oneri connessi alle politiche del lavoro, quali somme accantonate a copertura di probabili passività derivanti da vertenze con il personale, per incentivi all'esodo e fondi costituiti per programmi di sostegno al reddito, si attesta pertanto a € 1.567,9 mln (€ 1.630,3 nel 2009 pari al -3,8%).

Di seguito si riporta la retribuzione media annua corrisposta al personale dirigente e dipendente della Società, al netto degli oneri sociali e delle voci relative ad altri costi del personale, nel biennio 2009/2010.

	RETRIBUZIONE MEDIA (€/000)					
	ANNO 2009			ANNO 2010		
	Dirigenti	Altro personale	Totale	Dirigenti	Altro personale	Totale
Retribuzioni	32.894	1.140.114	1.173.008	32.104	1.109.967	1.142.071
Consistenza media	316	31.944	32.260	291	30.523	30.814
Retribuzione media	104,2	35,7	36,4	110,1	36,3	37,0
% su anno precedente	0,8%	2,1%	1,9%	1,0%	1,7%	1,8%

Nel 2010 i 291 dirigenti aziendali sono costati alla Società RFI circa 110 mila euro annue *pro/capite*, pari ad un onere complessivo di 32,1 milioni di euro dei quali circa € 3,5 mln fanno riferimento a compensi corrisposti a figure che ricoprono ruoli con responsabilità strategiche.

La retribuzione media di un lavoratore dipendente si attesta a 36.300 euro e cresce dell'1,7% rispetto al 2009.

Inoltre, nel mese di settembre 2010 la Capogruppo ha formalizzato, dopo i lavoratori preparatori svolti nell'esercizio precedente, la stesura di una prima parte di un nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro unico sulla Mobilità, sintetizzabile nelle seguenti quattro direttrici: campo di applicazione, decorrenza e durata, disciplina del sistema delle relazioni industriali, diritti sindacali e mercato del lavoro, che saranno rese operative alla effettiva decorrenza economica dell'accordo. Il prosieguo del negoziato in parola ha consentito di completare, altresì, l'operatività dell'accesso al "Fondo bilaterale per il sostegno del reddito", di cui alla L. n. 449/1997, costituito presso l'INPS ed avviato dal marzo 2011, in considerazione del fatto che le aziende del Gruppo FS sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali.

Il suddetto Fondo costituisce uno strumento fondamentale per la gestione della fase di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale, conseguente alle innovazioni tecnologiche ed al complessivo efficientamento della macchina produttiva, nonché per governare l'imponente turn-over che nei prossimi anni interesserà le Società del Gruppo.

Non vanno, comunque, sottovalutati i futuri effetti gestionali ed economici derivanti dalle recenti novità normative introdotte con il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con legge 22 dicembre 2011, n. 214 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici).

3.3 La formazione

L'attività di formazione svolta nel 2010 è stata caratterizzata da programmi interessanti principalmente il tema della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario in generale, secondo alcune direttrici precisate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF):

- riduzione delle non conformità imputabili a fattore umano
- diffusione della cultura sui sistemi di gestione per la sicurezza
- mantenimento delle competenze del personale con mansioni di sicurezza

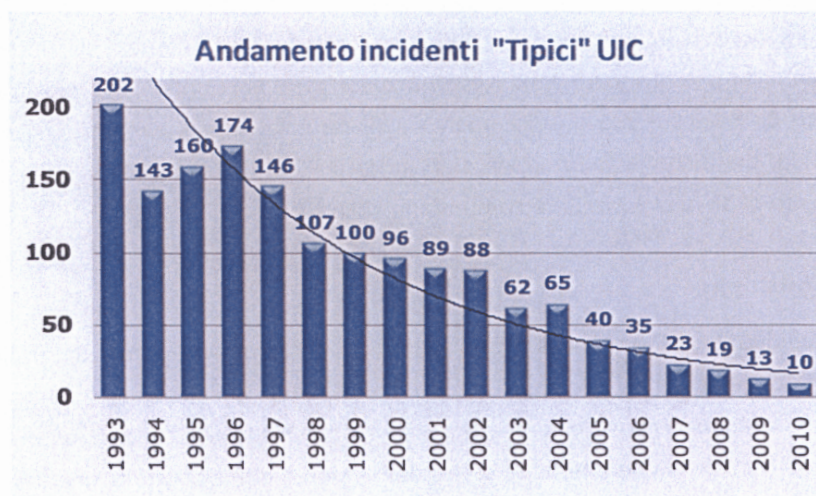
Il programma di formazione del personale ha, tra l'altro, seguito percorsi orientati a rinforzare le professionalità tipiche ferroviarie, con iniziative specifiche focalizzate alla progettazione delle tracce ferrotranviarie, alla gestione dei lavori, alla revisione di piani schematici ed al relativo aggiornamento sul versante normativo.

Le iniziative svolte nel corso dell'esercizio in esame risultano in linea con l'anno precedente superando di circa il 30% il target previsto dall'art. 43 co. 4 del CCNL e sono state pari a 5 giornate uomo medie annue.

3.4 La sicurezza sul lavoro

In continuità con l'esercizio precedente, è proseguito anche nell'anno 2010 il piano di interventi destinato a garantire la sicurezza sui luoghi di lavoro ed a fronteggiare i rischi operativi, in osservanza delle disposizioni contenute nel D.Lgs. n. 81/08. Ulteriori novità sono derivate dall'emanazione della L. n. 120/2010 in materia di sicurezza stradale e dal recepimento della Direttiva Comunitaria 112/2009 che ha modificato lo scenario operativo dei giudizi di idoneità alla guida (ed ampliato le opportunità di business in tale ambito). Inoltre, con l'entrata a regime della collaborazione istituzionale tra RFI ed il Dipartimento delle Politiche Antidroga della Presidenza del Consiglio, sono stati disposti controlli sul personale per la verifica dell'assenza di condizioni di alcol-dipendenza e di assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti. Nei casi ritenuti necessari, è stato, inoltre, introdotto l'accertamento diagnostico per il conseguimento dell'idoneità al lavoro.

Anche la sicurezza dell'esercizio ferroviario ha registrato livelli nettamente migliori rispetto a quelli del 2009. Nel seguente grafico, interessante un ampio arco temporale, si evidenzia il trend di miglioramento certificato dalla *UIC - Union Internationale des Chemins de Fer* (Unione Internazionale delle Ferrovie).



Nel corso dell'esercizio in esame sono avvenuti 10 incidenti "Tipici" (contro i 13 dell'anno scorso) intendendo per *tipico* l'episodio che registra collisioni, deragliamenti, incendi e investimenti di veicoli stradali in corrispondenza dei passaggi a livello. Per contro, gli incidenti "Atipici", che sostanzialmente rilevano il numero degli investimenti di persone e la caduta di viaggiatori dai treni in movimento, sono stati pari a 95 contro i 78 episodi del 2009. Le iniziative realizzate, sia ordinarie che di natura straordinaria, hanno riguardato il miglioramento delle stazioni, dal punto di vista del decoro, della pulizia, della vivibilità e del funzionamento degli impianti a disposizione dell'utenza, nonché della fruibilità dei servizi offerti. Secondo quanto riferito dalla Società, in termini di *Customer Satisfaction* (soddisfazione del cliente) i livelli di qualità hanno avuto un trend in forte aumento pari a circa 18 punti percentuali, passando da un valore minimo del 68% registrato nel primo trimestre dell'anno all'86,4% dell'ultimo periodo. Circa 70,3 milioni di euro sono stati investiti per interventi focalizzati alla sicurezza nelle aree a maggior impatto con la clientela, quali atri, marciapiedi e pensiline, sottopassi e scale nonché nelle zone di interscambio e di accesso ai fabbricati viaggiatori.

Relativamente alla tutela dell'ambiente, è proseguita l'attività di aggiornamento e revisione del piano di risanamento acustico di RFI, sulla base delle osservazioni, pareri e richiesti provenienti da enti pubblici e privati interessati dalle emissioni sonore generate dall'infrastruttura, anche ai sensi dell'art. 6 co.1 del DM 29.11.2000. Nel corso dell'anno sono stati realizzati interventi di installazione delle barriere antirumore per una lunghezza di 5,5 Km mentre è in fase di completamento

l'iter progettuale (preliminare e/o definitivo) relativo ad ulteriori 50 interventi interessanti complessivi 61,5 km. Notevoli passi in avanti, infine, ha registrato la campagna di misure e prove della qualità dell'aria e la messa a regime, all'interno dell'azienda, del Sistema Informatico di Tracciabilità dei Rifiuti (SISTRI), in vista del recepimento delle nuove direttive comunitarie sulla materia.

3.5 Le consulenze

L'esigenza di un'analisi puntuale sui meccanismi che determinano l'andamento dei costi di esercizio in una società e l'individuazione di interventi mirati al contenimento e alla loro progressiva riqualificazione sono divenuti, negli ultimi anni, temi fondamentali nelle scelte delle strategie finanziarie di una azienda.

Tra le voci di bilancio che maggiormente risultano esposte agli effetti di queste politiche mirate alla contrazioni dei costi, gli incarichi di consulenze e collaborazioni esterne ricoprono un ruolo rilevante.

Le procedure vigenti tendono a circoscrivere il ricorso a incarichi esterni, limitatamente a quei casi ove sia stata accertata l'effettiva necessità e, contemporaneamente, a incentivare la valorizzazione del *know-how* presente in Azienda, finalizzando l'apporto esterno allo sviluppo del patrimonio di conoscenze interne.

L'analisi dei dati forniti dalla società, relativi all'esercizio 2010, attinenti il ricorso a professionisti esterni, ha evidenziato due sostanziali fenomeni in apparente contrasto tra loro.

Da un lato c'è stata una consistente riduzione nella quantità di incarichi, passata da sette mandati nel 2009 a solo due nel 2010, dall'altro si è avuto, contestualmente, un consistente rialzo della spesa, che ha portato ad un impegno finanziario pari 1,07 milioni di euro, in controtendenza con i risultati rilevati nel triennio 2007/2009, ove si era assistito ad una sua costante riduzione.

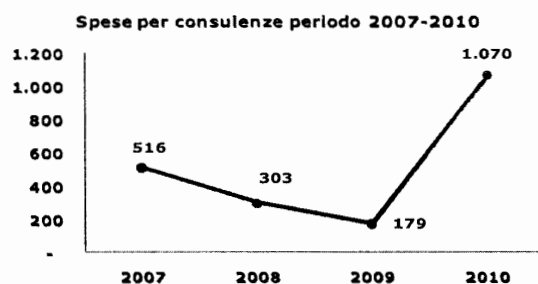
Nelle due seguenti rappresentazioni grafiche sono stati messi a confronto la quantità degli incarichi di collaborazione utilizzati nel biennio 2009/2010 (fig. 3.1), e l'andamento delle spese, espresse in migliaia di euro, sostenute da RFI per collaborazioni esterne nel periodo compreso tra il 2007 e il 2010 (fig. 3.2).

Fig. 3.1

Incarichi di collaborazioni esterne 2009/2010

Oggetto di Consulenza		Data conferimento	Importo	
Esercizio 2009	Previsione di scenario a breve e lungo periodo - Analisi di domanda e offerta di trasporto ferroviario a livello della rete nazionale	11/02/09	€	70.800
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€	18.000
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€	18.000
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€	18.000
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€	18.000
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€	18.000
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€	18.000
Totale 2009			€	178.800
Esercizio 2010	Definizione rapporti RFI/Comune di Roma studio procedure di rinnovo del Piano Assetto di Roma Tiburtina redazione e stipula nuova Convenzione attuativa	01/06/10	€	120.000
	Criteri di verifica della vulnerabilità sismica	27/12/10	€	950.000
Totale 2010			€	1.070.000

Fig. 3.2



Il sostanziale aumento della spesa determinatosi nell'anno 2010 trova origine - secondo quanto rappresentato da RFI - nel notevole costo che la Società ha dovuto sostenere per l'esigenza di avvalersi di un apporto consulenziale avente per oggetto la valutazione dei criteri di verifica della vulnerabilità sismica, che ha comportato un esborso pari a 950 mila euro.

In considerazione, pertanto, della eccezionalità dell'incarico sopra descritto e valutando la notevole flessione che si è avuta nella quantità dei mandati, il settore sembra adeguatamente regolamentato e la procedura adottata può essere ritenuta

idonea a garantire un attento utilizzo delle prestazioni esterne, limitate ai casi di effettiva ed accertata necessità.

Si aggiunge inoltre, che l'importo di € 1,07 mln graverà per 310 mila euro nel consuntivo relativo al 2011, e i restanti 760 mila euro rimangono come residuo da contabilizzare nei prossimi esercizi.

Per quanto concerne le spese di consulenze, riportate nel bilancio 2010 tra le voci di costi per servizi, si segnala un importo di 434 mila euro che sono riconducibili a prestazioni affidate negli anni precedenti.

4 GESTIONE PATRIMONIALE ECONOMICA E FINANZIARIA

4.1 Fatti di rilievo

RFI ha chiuso il bilancio 2010 con un utile di € 91,6 mln, fortemente incrementato rispetto al precedente esercizio 2009 che registrava un risultato positivo di € 8,9 mln. Il bilancio al 31 dicembre 2010 è stato approvato dagli Amministratori in data 19 aprile 2011 e dall'Assemblea degli Azionisti il 18 maggio 2011.

Può utilmente anticiparsi che - come risulta dal relativo bilancio d'esercizio - il trend favorevole continua per il 2011 che si è chiuso con un utile di € 98 milioni.

Tra gli eventi dell'anno si deve in primo luogo segnalare l'operazione di fusione per incorporazione della controllata TAV in RFI spa. La società TAV, in precedenza partecipata al 100% di RFI spa, aveva come scopo la progettazione e costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità (in seguito AC/AV). L'operazione di fusione, conseguente al sostanziale completamento della missione societaria, è stata perfezionata il 27 dicembre 2010 e non ha comportato alcun incremento del Capitale di RFI spa in quanto quest'ultima deteneva già la totalità delle azioni TAV. Gli effetti contabili dell'operazione di fusione sullo Stato Patrimoniale e sul Conto Economico di RFI spa al 31 dicembre 2009 sono illustrati nelle tabelle 4.1 e 4.2.

Tabella 4.1

SITUAZIONE PATRIMONIALE FINANZIARIA

(importi in Euro)	31 dicembre 2009 (RFI+TAV)	31 dicembre 2009 TAV	31 dicembre 2009 (RFI)
ATTIVO			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari	38.316.328.362	6.050.933.801	32.265.394.561
Investimenti immobiliari	1.298.100.448	-	1.298.100.448
Attività immateriali	991.494.621	118.388	991.376.233
Attività per imposte anticipate	-	-	-
Partecipazioni	199.257.253	(1.788.833.384)	1.988.090.637
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.698.681.731	1.446	1.698.680.285
Crediti commerciali non correnti	5.014.927	-	5.014.927
Altre attività non correnti	1.731.698.229	641.758.394	1.089.939.835
Totale	44.240.575.571	4.903.978.645	39.336.596.926
Attività correnti			
Rimanenze	175.705.093	-	175.705.093
Crediti commerciali correnti	1.020.898.825	11.758	1.020.887.067
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	727.381.170	34.976.398	692.404.772
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	673.820.265	168.980	673.651.285
Crediti tributari	5.350.778	1.222.006	4.128.772
Altre attività correnti	2.829.228.794	176.856.406	2.652.372.388
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	-	-	-
Totale	5.432.384.925	213.235.548	5.219.149.377
TOTALE ATTIVO	49.672.960.496	5.117.214.193	44.555.746.303
PATRIMONIO NETTO E PASSIVO			
Patrimonio netto	-	-	-
Capitale sociale	32.088.184.379	-	32.088.184.379
Riserve	142.121.573	(65.445.883)	(76.675.690)
Utili (perdite) portati a nuovo (accumulate)	874.333.261	247.274	874.085.987
Risultato d'esercizio	21.678.111	(19.314)	21.697.425
Totale	32.842.074.178	(65.217.923)	32.907.292.101
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	5.543.742.186	2.262.525.116	3.281.217.070
TFR e altri benefici ai dipendenti	928.344.469	916.370	927.428.099
Fondi rischi e oneri	1.025.854.707	1.016.857	1.024.837.850
Passività per imposte differite	-	-	-
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	2.295.946.566	-	2.295.946.566
Debiti commerciali non correnti	24.589.232	-	24.589.232
Altre passività non correnti	89.427.528	24.595	89.402.933
Totale	9.907.904.688	2.264.482.938	7.643.421.750
Passività correnti			
Finanziamenti a breve termine	120.859.527	-	120.859.527
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	498.087.684	441.106.988	56.980.696
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	-	-	-
Debiti commerciali correnti	2.583.510.636	268.796.140	2.314.714.496
Debiti per imposte sul reddito	9.670.020	9.670.020	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	800.997.377	791.275.85	972.152
Altre passività correnti	3.630.754.028	1.755.444	3.628.998.584
Totale	6.922.981.632	800.456.177	6.122.525.455
TOTALE PASSIVO	16.830.886.320	3.064.939.115	13.765.947.205
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVO	49.672.960.498	2.999.721.192	46.673.239.306

Tabella 4.2

CONTO ECONOMICO			
(importi in Euro)	31 dicembre 2009 (RFI+TAV)	31 dicembre 2009 TAV	31 dicembre 2009 (RFI)
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	1.961.797.874	861.381.196	1.961.797.874
Altri proventi	558.602.975	17.245.323	558.602.975
Totale ricavi	2.520.400.849	878.626.519	2.520.400.849
Costi operativi	(2.343.278.601)	(676.148.632)	(2.396.477.904)
Costo del personale	(1.634.008.680)	(3.768.000)	(1.630.240.680)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(385.003.384)	-	(385.003.384)
Costi per servizi	(670.491.661)	(670.445.210)	(666.915.397)
Costi per godimento beni di terzi	(44.683.751)	(1.231.954)	(43.451.797)
Altri costi operativi	(59.973.810)	(703.468)	(59.270.342)
Costi per lavori interni capitalizzati	450.882.685	-	388.403.696
Ammortamenti	(44.314.840)	(372.190)	(43.942.650)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(5.409.772)	-	(5.409.772)
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	-	-	-
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari	-	-	-
Rettifiche e riprese di valore su crediti	(5.409.772)	-	(5.409.772)
Accantonamenti per rischi e oneri	(44.763.145)	-	(44.763.145)
Risultato operativo (EBIT)	82.634.491	202.105.697	29.807.378
Proventi e oneri finanziari	(28.428.207)	(149.278.584)	(28.428.207)
Proventi finanziari	33.502.034	15.702.495	33.502.034
Oneri finanziari	(61.930.241)	(164.981.079)	(61.930.241)
Risultato prima delle imposte	54.206.284	52.827.113	1.379.171
Imposte sul reddito	(45.246.505)	(18.038.675)	(27.207.830)
Risultato del periodo delle attività continuative	8.959.779	34.788.438	(25.828.659)
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	-	-	-
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	8.959.779	34.788.438	(25.828.659)

Altro evento da evidenziare è la scelta, da parte della Società, di adottare i Principi contabili internazionali - *International Financial Reporting Standards (EU-IFRS)* - per la redazione del bilancio a partire dall'esercizio 2010, con data di transizione 1° gennaio 2009. Come disciplinato dall'IFRS 1 (First Time Adoption of International Financial Reporting Standards) - principio contabile che disciplina la fase di transizione verso il nuovo modello - le risultanze dell'esercizio 2009, predisposte sulla base dei Principi contabili italiani, sono state rielaborate apportando ai saldi di apertura al 1° gennaio 2009 le rettifiche e le riclassifiche richieste dai Principi contabili internazionali. Nella rielaborazione dei dati di bilancio sono stati adottati, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1, i seguenti criteri di classificazione:

- con riferimento alla situazione *patrimoniale-finanziaria* le attività e le passività sono state classificate secondo il criterio "corrente/non corrente";
- riguardo al *conto economico* i costi operativi sono stati classificati "per natura";
- infine, il *Conto economico complessivo* include, oltre al risultato d'esercizio, le variazioni di Patrimonio netto riconducibili ad operazioni poste in essere con gli Azionisti della Società.

Gli effetti della transizione sullo Stato Patrimoniale al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 nonché sul risultato netto d'esercizio, conseguenti alla rielaborazione dei dati contabili predisposti secondo i Principi contabili italiani, sono riportati nella tabella 4.3.

Tabella 4.3

EFFETTI DELLA TRANSIZIONE					
(importi in €/000)					
	1° gennaio 2009	Esercizio 2009			31 dicembre 2009
	Capitale sociale e riserve	Variazioni di Capitale sociale	Altri componenti del Conto economico complessivo	Risultato del periodo	Patrimonio netto
Patrimonio netto secondo Principi Contabili Italiani	33.075.345	(253.092)	-	8.096	32.830.349
<u>Rettifiche IFRS:</u>					
Capitalizzazione dell'onere di bonifica	a 68.164	-	-	-	68.164
Impairment di immobili, impianti e macchinari	b (23.977.200)	-	-	449.375	(23.527.825)
Impairment di attività immateriali	b (38.761)	-	-	(3.600)	(42.361)
Impairment di investimenti immobiliari	b (1.293.038)	-	-	(31)	(1.293.069)
Rideterminazione del costo ammortizzabile e del periodo di ammortamento	b 4.985	-	-	-	4.985
Sorno dei fondi di ristrutturazione, integrazione e manutenzione	c 25.300.538	-	-	(435.083)	24.865.455
Valutazione attuariale dei piani a benefici definiti	d 78.317	-	(12.884)	(15.474)	49.959
Adeguamento al fair value degli strumenti derivati	e (64.813)	-	(1.956)	-	(66.779)
Imputazione a C/E dei rimborsi assicurativi	f			18.415	18.415
Rilevazione della fiscalità differita	g 190.813	-	-	(12.719)	178.094
Totale rettifiche di transizione (First time Adoption)	269.005	(253.092)	(14.850)	883	1.946
Patrimonio netto secondo EU-IFRS	33.344.350	(253.092)	(14.850)	8.979	33.085.387

Al 1° gennaio 2009 l'applicazione dei Principi contabili internazionali ha determinato un incremento di € 269,0 mln del Patrimonio netto e di € 883.000 del Risultato dell'esercizio di RFI spa. Al 31 dicembre 2009 il Patrimonio netto, per effetto delle variazioni di Capitale sociale²¹, delle riclassifiche e rettifiche nonché del Risultato del periodo, registra un incremento di € 1,9 mln.

Tra le rettifiche emergenti dall'applicazione dei Principi contabili internazionali si evidenzia:

- lo IAS 16.16c stabilisce che il valore attuale *dell'onere di bonifica*, iscritto in base ai Principi contabili italiani nello specifico fondo, sia portato a incremento dei cespiti di riferimento con corrispondente aumento del Patrimonio netto nella misura di € 68,2 mln;

²¹ La diminuzione del *Capitale sociale* consegue a variazioni da scissioni societarie, verificatesi nel corso del 2009, negative per € 503 mln. Tale diminuzione è stata parzialmente compensata dall'aumento di *Capitale sociale* per € 250 mln, deliberato dall'Assemblea del 23 giugno 2006, versato in data 30 gennaio 2009.

- b) lo IAS 16 prevede la determinazione del *valore d'uso* delle CGU Rete convenzionale e Rete AV/AC, mediante *impairment test*. Tale applicazione ha evidenziato alla data di transizione la svalutazione per la Rete convenzionale per € 25,3 miliardi. Ciò ha comportato minori ammortamenti a conto economico per € 445,7 mln;
- c) lo IAS 37 prevede una ridefinizione del perimetro dei *Fondi rischi ed oneri*. In particolare, il *Fondo ristrutturazione*²² e il *Fondo oneri per manutenzione straordinaria*, non potendo costituire valori rettificativi dell'attivo, sono stati stornati dal passivo dello Stato Patrimoniale con conseguente impatto positivo per € 25,3 miliardi sul Patrimonio netto e negativo per € 435,1 mln sul Conto economico per l'esercizio 2009;
- d) lo IAS 19 – Benefici per i dipendenti, stabilisce che l'ammontare del TFR e della passività relativa alla Carta di libera circolazione (in seguito CLC) vengano determinati sulla base di metodologie attuariali. Alla scadenza di bilancio gli utili e le perdite attuariali vengono iscritte con diretta imputazione a Patrimonio netto. Le rettifiche relative al TFR e alla CLC al 1° gennaio 2009 hanno determinato un complessivo effetto positivo sullo Stato Patrimoniale di € 78,3 mln; quelle al 31 dicembre dello stesso anno, un risultato positivo per € 49,9 mln. Il conseguente impatto sul conto economico 2009 è stato negativo per € 28,4 mln;
- e) lo IAS 39 prevede che gli *Strumenti derivati* siano rilevati al valore di mercato (*fair value*). Ciò ha comportato l'iscrizione a Patrimonio netto

²² Come esposto nella nota integrativa, nel bilancio redatto secondo i principi contabili italiani i fondi rischi e oneri iscritti includevano:

-- fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo, il primo costituito in applicazione della citata legge e il secondo relativo al recepimento, nel bilancio al 31.12.2002, delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI. Tali fondi rispecchiavano il quadro normativo di riferimento in cui RFI opera e in mancanza di prospettive di recuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali, erano destinati a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile;

-- fondo oneri per manutenzione ordinaria e interessi intercalari, anch'esso costituito in sede di recepimento, nel bilancio al 31.12.2002, delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI. In aderenza a tali valutazioni, tale fondo era destinato a neutralizzare gli oneri di manutenzione dell'infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio; mentre per la parte relativa agli interessi intercalari, era destinato a far fronte alla copertura degli interessi nel periodo di costruzioni dell'AV/AC.

La previsione di una legge nazionale specifica non costituisce elemento sufficiente per l'iscrizione nel passivo di un fondo rischi e oneri, a meno che tale iscrizione non sia giustificata dall'esistenza dei requisiti previsti dallo IAS 37 per la rilevazione di un accantonamento. In tale ottica, non possono essere riconosciuti ai fini IAS né il fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 né il relativo fondo integrativo. I fondi, infatti, non possono costituire valori rettificativi dell'attivo.

Lo stesso principio è applicabile ai fondi per manutenzione ordinaria e interessi intercalari che allo stesso modo non presentano i requisiti per essere rilevati ai fini IAS 37 tra gli accantonamenti.

I fondi di cui sopra sono stati conseguentemente stornati dal passivo dello Stato Patrimoniale con contropartita l'apposita riserva di FTA.

(riserva *Cash flow Hedge*) dell'importo negativo di € 64,8 mln. Nel corso dell'esercizio 2009 la riserva *Cash flow hedge* si è movimentata per un importo negativo di € 1,9 mln;

- f) lo IAS 16 dispone che i rimborsi da parte di terzi siano rilevati a conto economico. Pertanto, i rimborsi assicurativi, relativi al terremoto d'Abruzzo e alla mareggiata della Calabria, sono stati imputati a conto economico 2009 (€ 18,4 mln);
- g) lo IAS 12 stabilisce che le fiscalità differite (attività e le passività) siano rilevate quando è probabile che siano disponibili redditi imponibili sufficienti per l'utilizzo delle stesse. L'iscrizione della risultante fiscale ha determinato un effetto positivo di € 190,8 mln alla data di transizione e un impatto negativo di € 12,7 mln sull'esercizio 2009.

Di seguito si riportano le tabelle di riconciliazione della situazione patrimoniale finanziaria al 1° gennaio 2009 (tabella 4.4) e al 31 dicembre 2009 (tabella 4.5) e del conto economico chiuso al 31 dicembre 2009 (tabella 4.6).

Tabella 4.4

**RICONCILIAZIONE DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA
AL 1° GENNAIO 2009**

(in €/000)

	Italian Gaap 1 gennaio 2009	Riclassifiche	Rettifiche	IFRS 1 gennaio 2009
ATTIVO				
Attività non correnti				
Immobili, impianti e macchinari	56.871.227	(1.693.608)	(23.904.051)	31.273.568
Investimenti immobiliari	-	2.589.912	(1.293.038)	1.296.874
Attività immateriali	1.136.142	(896.305)	(38.762)	201.075
Attività per imposte anticipate	-	-	192.266	192.266
Partecipazioni	3.144.329	-	-	3.144.329
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	3.096.144	-	-	3.096.144
Crediti commerciali non correnti	6.251	-	-	6.251
Altre attività non correnti	1.141.997	-	-	1.141.997
Totale attività non correnti	65.396.090	-	(25.043.584)	40.352.506
Attività correnti				
Rimanenze	174.491	(11.639)	-	162.851
Crediti commerciali correnti	737.227	(882)	-	736.345
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	297.689	-	-	297.689
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.218.127	-	-	1.218.127
Crediti tributari	3.699	-	-	3.699
Altre attività correnti	2.908.155	-	-	2.908.155
Totale attività correnti	5.339.388	(12.521)	-	5.326.866
TOTALE ATTIVITA'	70.735.479	(12.521)	(25.043.584)	45.679.373
PATRIMONIO NETTO				
Patrimonio netto				
Capitale sociale	32.341.275	-	-	32.341.275
Riserve	888.393	(887.352)	(64.813)	(63.772)
Utili (perdite) portati a nuovo (accumulate)	(193.251)	887.352	333.818	1.027.919
Risultato d'esercizio	38.927	-	-	38.927
Totale Patrimonio netto	33.075.345	-	269.005	33.344.350
Passività non correnti				
Finanziamenti a medio/lungo termine	2.591.395	-	-	2.591.395
TFR e altri benefici ai dipendenti	1.079.498	-	(78.317)	1.001.181
Fondi rischi e oneri	26.436.706	(12.521)	(25.300.538)	1.123.647
Passività per imposte differite	-	-	1.453	1.453
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	-	-	64.813	64.813
Debiti commerciali non correnti	19.959	-	-	19.959
Altre passività non correnti	95.155	-	-	95.155
Totale passività non correnti	30.222.713	(12.521)	(25.312.589)	4.897.603
Passività correnti				
Finanziamenti a breve termine	211.423	-	-	211.423
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	56.093	-	-	56.093
Debiti commerciali correnti	2.544.541	-	-	2.544.541
Debiti per imposte sul reddito	5.032	-	-	5.032
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	428	-	-	428
Altre passività correnti	4.619.904	-	-	4.619.904
Totale passività correnti	7.437.420	-	-	7.437.420
TOTALE PASSIVITA'	37.660.134	(12.521)	(25.312.589)	12.335.023
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	70.735.479	(12.521)	(25.043.584)	45.679.373

Tabella 4.5

**RICONCILIAZIONE DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA
AL 31 DICEMBRE 2009**

(in €/000)

	Italian Gaap	Riclassifiche	Rettifiche	IFRS
	31 dicembre 2009			31 dicembre 2009
ATTIVO				
Attività non correnti				
Immobili, impianti e macchinari	58.220.821	(1.716.378)	(23.454.600)	33.049.843
Investimenti immobiliari	-	2.591.169	(1.293.069)	1.298.100
Attività immateriali	1.118.898	(873.535)	(38.435)	206.928
Attività per imposte anticipate	-	-	181.401	181.401
Partecipazioni	1.988.091	-	-	1.988.091
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	3.398.485	-	-	3.398.485
Crediti commerciali non correnti	5.015	-	-	5.015
Altre attività non correnti	1.531.212	-	-	1.531.212
Totale attività non correnti	66.262.522	1.257	(24.604.703)	41.659.076
Attività correnti				
Rimanenze	183.526	(7.821)	-	162.851
Crediti commerciali correnti	1.045.055	-	-	1.045.055
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	692.405	-	-	692.405
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	673.651	-	-	673.651
Crediti tributari	4.129	-	-	4.129
Altre attività correnti	2.652.894	-	-	2.652.894
Totale attività correnti	5.251.661	(7.821)	-	5.243.840
TOTALE ATTIVITA'	71.514.183	(6.564)	(24.604.703)	46.902.916
PATRIMONIO NETTO				
Patrimonio netto				
Capitale sociale	32.088.184	-	-	32.088.184
Riserve	890.479	(887.491)	(79.663)	(76.675)
Utili (perdite) portati a nuovo (accumulate)	(156.410)	887.491	333.818	1.064.899
Risultato d'esercizio	8.096	-	883	8.979
Totale Patrimonio netto	32.830.350	-	255.038	33.085.388
Passività non correnti				
Finanziamenti a medio/lungo termine	3.281.217	-	-	3.281.217
FR e altri benefici ai dipendenti	977.386	-	(49.958)	927.428
Fondi rischi e oneri	25.892.856	(7.821)	(24.860.196)	1.024.839
Passività per imposte differite	-	-	3.306	3.306
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	-	-	66.779	66.779
Debiti commerciali non correnti	24.589	-	-	24.589
Altre passività non correnti	89.403	-	-	89.403
Totale passività non correnti	30.265.451	(7.821)	(24.840.069)	5.417.561
Passività correnti				
Finanziamenti a breve termine	120.860	-	-	120.860
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	56.981	-	-	56.981
Debiti commerciali correnti	2.361.348	-	-	2.361.348
Debiti per imposte sul reddito	-	-	-	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	972	-	-	972
Altre passività correnti	5.878.222	-	(18.415)	5.859.807
Totale passività correnti	8.418.382	-	(18.415)	8.399.968
TOTALE PASSIVITA'	38.683.833	(7.821)	(24.858.484)	13.817.528
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	71.514.183	(7.821)	(24.603.446)	46.902.916

Tabella 4.6

**RICONCILIAZIONE DEL CONTO ECONOMICO PER L'ESERCIZIO
CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2009**

(in €/000)

	Italian Gaap 31 dicembre 2009	Rettifiche	IFRS 31 dicembre 2009
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	1.961.337		1.961.337
Altri proventi	1.010.563	(416.668)	593.895
Totale ricavi	2.971.900	(416.668)	2.555.231
Costi operativi			
Costo del personale	(1.652.918)	22.655	(1.630.264)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(385.003)	-	(385.003)
Costi per servizi	(666.915)	-	(666.915)
Costi per godimento beni di terzi	(43.452)	-	(43.452)
Altri costi operativi	(61.738)	2.468	(59.270)
Costi per lavori interni capitalizzati	388.404	-	388.404
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti			
Ammortamenti	(489.687)	445.745	(43.943)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(5.410)	-	(5.410)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	(5.410)	-	(5.410)
Accantonamenti per rischi e oneri	(44.763)	-	(44.763)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	10.416	54.199	64.615
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	33.502		33.502
Oneri finanziari	(21.333)		(21.333)
Totale	12.169	(40.597)	(28.428)
Proventi e oneri straordinari	-	-	-
Risultato prima delle imposte	22.585	13.602	36.187
Imposte sul reddito	(14.490)	(12.718)	(27.208)
Risultato del periodo delle attività continuative	8.096	883	8.979
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	-	-	-
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	8.096	883	8.979

Le risultanze dello Stato Patrimoniale, del Conto economico e del Rendiconto finanziario del bilancio di esercizio 2010 di RFI spa, approvato dall'Assemblea degli Azionisti il 18 maggio 2011, sono riportati nelle tabelle 4.7, 4.8 e 4.9.

Tabella 4.7**STATO PATRIMONIALE DI RFI SPA**

(importi in Euro)

	1 gennaio 2009	31 dicembre 2009	31 dicembre 2010
ATTIVO			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari	31.273.568.031	33.049.841.919	37.255.584.048
Investimenti immobiliari	1.296.874.291	1.298.100.448	1.298.301.473
Attività immateriali	201.075.382	206.928.875	203.557.868
Attività per imposte anticipate	192.266.461	181.401.006	191.636.461
Partecipazioni	3.144.329.288	1.988.090.637	197.799.060
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	3.096.143.941	3.398.484.950	1.566.179.694
Crediti commerciali non correnti	6.251.365	5.014.927	3.746.854
Altre attività non correnti	1.141.996.689	1.531.212.492	1.076.232.117
Totale	40.352.505.448	41.659.075.254	41.793.037.575
Attività correnti			
Rimanenze	162.851.766	175.705.093	207.436.230
Crediti commerciali correnti	736.345.061	1.045.055.488	1.061.352.553
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	297.688.649	692.404.772	498.958.515
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.218.127.323	673.651.285	288.300.558
Crediti tributari	3.699.116	4.128.772	3.723.156
Altre attività correnti	2.908.155.439	2.652.894.260	2.861.433.340
Totale	5.326.867.354	5.243.839.670	4.921.204.352
TOTALE ATTIVO	45.679.372.802	46.902.914.924	46.714.241.927
PATRIMONIO NETTO E PASSIVO			
Patrimonio netto			
Capitale sociale	32.341.275.132	32.088.184.379	32.088.184.379
Riserve	(63.771.490)	(76.675.690)	120.562.175
Utili (perdite) portati a nuovo	1.027.919.079	1.064.899.471	1.073.473.780
Risultato d'esercizio	38.926.728	8.979.095	91.592.193
Totale	33.344.349.449	33.085.387.255	33.373.812.527
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	2.591.395.364	3.281.217.070	5.202.501.229
TFR e altri benefici ai dipendenti	1.001.180.926	927.428.099	838.967.107
Fondi rischi e oneri	1.123.647.375	1.024.837.850	987.660.256
Passività per imposte differite	1.452.977	3.305.852	3.719.722
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	64.812.812	66.779.013	144.950.044
Debiti commerciali non correnti	19.959.083	24.589.232	24.296.893
Altre passività non correnti	95.154.567	89.402.933	80.373.365
Totale	4.897.603.104	5.417.560.049	7.282.468.616
Passività correnti			
Finanziamenti a breve termine	211.422.984	120.859.526	201.879.786
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	56.092.819	56.980.696	148.354.482
Debiti commerciali correnti	2.544.541.198	2.361.348.080	2.575.286.418
Debiti per imposte sul reddito	5.031.668	-	3.211.133
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	428.038	972.152	1.901.794
Altre passività correnti	4.619.903.542	5.859.807.166	3.127.327.171
Totale	7.437.420.249	8.399.967.620	6.057.960.784
TOTALE PASSIVO	12.335.023.353	13.817.527.669	13.340.429.400
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVO	45.679.372.802	46.902.914.924	46.714.241.927

Tabella 4.8

CONTO ECONOMICO DI RFI SPA

(importi in Euro)

	Esercizio 2009	Esercizio 2010
Ricavi e proventi		
Ricavi delle vendite e prestazioni	1.961.336.547	2.132.118.210
Altri proventi	593.894.912	480.616.208
Totale ricavi	2.555.231.459	2.612.734.418
Costi operativi		
Costo del personale	(1.630.263.540)	(1.567.884.398)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(385.003.384)	(410.484.633)
Costi per servizi	(666.915.394)	(646.054.683)
Costi per godimento beni di terzi	(43.451.797)	(41.999.002)
Altri costi operativi	(59.269.711)	(93.938.389)
Costi per lavori interni capitalizzati	388.403.696	415.513.076
Totale	(2.396.500.130)	(2.344.848.029)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	158.731.329	267.886.389
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti		
Ammortamenti	(43.942.650)	(80.218.117)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(5.410.400)	-
Rettifiche e riprese di valore su crediti	(5.410.400)	-
Accantonamenti per rischi e oneri	(44.763.145)	(52.596.089)
Totale	(94.116.195)	(132.814.206)
Totale costi	(2.490.616.325)	(2.477.662.235)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	64.615.134	135.072.183
Proventi e oneri finanziari		
Proventi finanziari	25.463.412	19.664.049
Oneri finanziari	(53.891.621)	(57.408.205)
Totale	(28.428.209)	(37.744.156)
Risultato prima delle imposte	36.186.925	97.328.027
Imposte sul reddito	(27.207.830)	(5.735.834)
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	8.979.095	91.592.193

Tabella 4.9

RENDICONTO FINANZIARIO DI RFI SPA		
	(importi in Euro)	
	Esercizio 2009	Esercizio 2010
Disponibilità monetarie nette iniziali	1.262.664.191	1.237.922.905
<i>Flusso monetario generato da attività di esercizio</i>		
Utile (perdita) di esercizio	8.979.095	91.592.193
Ammortamenti	43.942.650	80.218.117
Variazione netta fondo T.F.R.	(86.637.163)	(63.456.882)
Plus/Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(25.538.704)	-
Ricavi non monetari	(84.521.461)	(31.306.541)
Variazioni di rimanenze	(12.853.327)	(31.731.137)
Variazioni crediti commerciali e diversi	(26.069.213)	562.650.122
Variazioni Fondi rischi e oneri	(16.777.925)	(9.784.439)
Variazioni debiti commerciali e diversi	(368.577.174)	332.523.882
TOTALE	(568.053.222)	930.705.316
<i>Flusso monetario da attività di investimento</i>		
Investimenti in:		
- immobilizzazioni immateriali	(47.659.749)	(120.829.006)
- immobilizzazioni materiali	(2.459.558.172)	(2.857.769.966)
- partecipazioni	(27.652.470)	(27.788.327)
Aggregazioni aziendali	-	479.577
Variazioni Attività finanziarie	(904.692.439)	(78.374.236)
Variazioni delle altre attività immobilizzate	-	-
TOTALE	(3.439.562.830)	(3.084.281.958)
<i>Flusso monetario generato da attività di finanziamento</i>		
Finanziamenti ricevuti/rimborsati	(268.534.706)	(667.701.844)
Aumenti di capitale	250.000.000	250.000.000
Contributi in conto impianti	4.001.409.474	1.987.536.188
TOTALE	3.982.874.768	1.569.834.344
Flusso monetario complessivo del periodo	(24.741.284)	(583.742.298)
Disponibilità nette finali	1.237.922.907	654.180.607
di cui: saldo del c/c intersocietario	564.271.620	365.880.051

4.2 Stato Patrimoniale

La struttura patrimoniale di RFI spa evidenzia, al termine dell'esercizio 2010, un *Capitale investito netto* di € 36.719,9 mln aumentato di € 2.643,1 mln sul precedente esercizio (€ 34.076,8 mln) per l'effetto combinato dell'incremento del Capitale circolante e del Capitale immobilizzato netto e della diminuzione del TFR e Altri fondi. Il *Capitale investito netto*, come si evince dalla tabella 4.10, è coperto per il 91,3% dai Mezzi propri e per la restante quota dell'8,7% dall'Indebitamento finanziario netto.

Tabella 4.10**CAPITALE INVESTITO NETTO**

(in €/000)

	2009	2010	Δ 10/09
Attività			
Capitale circolante netto gestionale	(1.093.059)	(1.213.554)	(120.495)
Altre attività nette	582.491	808.620	226.129
Capitale circolante	(510.568)	(404.934)	105.634
Immobilizzazioni tecniche	34.554.871	38.757.443	4.202.572
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	1.988.091	197.799	(1.790.292)
Capitale immobilizzato netto	36.542.962	38.955.242	2.412.280
TFR	(927.428)	(838.967)	88.461
Altri fondi	(1.028.143)	(991.380)	36.763
TFR e Altri fondi	(1.955.571)	(1.830.347)	125.224
CAPITALE INVESTITO NETTO	34.076.823	36.719.961	2.643.138
Coperture			
Posizione finanziaria netta a breve	(1.188.216)	(437.025)	751.191
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	2.111.900	3.636.322	1.524.422
Posizione finanziaria netta	923.684	3.199.297	2.275.613
Mezzi Propri	33.153.139	33.520.664	367.525
TOTALE COPERTURE	34.076.823	36.719.961	2.643.138

Il *Capitale circolante netto* risulta aumentato rispetto al precedente esercizio di € 105,6 mln. In tale posta si evidenziano *Crediti e debiti commerciali*, dettagliatamente illustrati nella tabelle che seguono (tabella 4.11 e 4.12).

Tabella 4.11

CREDITI COMMERCIALI

(in €/000)

	2009			2010			Δ 10/09
	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale	
Crediti ordinari	351.622	3.397	355.019	332.620	2.132	334.752	(20.267)
Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni pubbliche	45.967	1.618	47.585	98.009	1.615	99.624	52.039
Ferrovie estere	270	-	270	1.031	-	1.031	761
Ferrovie in concessione	1	-	1	1	-	1	-
Crediti verso le Società del Gruppo	767.533	-	767.533	744.337	-	744.337	(23.196)
Totale	1.165.393	5.015	1.170.408	1.175.998	3.747	1.179.745	9.337
Fondo svalutazione	(120.338)	-	(120.338)	(114.646)	-	(114.646)	5.692
Totale Crediti commerciali	1.045.055	5.015	1.050.070	1.061.352	3.747	1.065.099	15.029

I *Crediti commerciali* ammontano complessivamente a € 1.065,1 mln, incrementati di € 15,0 mln sul 2009²³. Nell'aggregato si rileva l'aumento, al lordo del relativo fondo di svalutazione, del credito verso le Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche per € 52,0 mln. Tale aumento è riferibile, principalmente, alla crescita dei crediti verso i Comuni di Torino (€ 28,8 mln) e Roma (€ 13,0 mln) nonché a crediti acquisiti a seguito della fusione TAV (€ 9,4 mln). Diminuiscono, invece, di € 23,2 mln i crediti verso le Società del Gruppo per effetto della scissione di alcune tratte ferroviarie AV/AC e della fusione TAV.

Al termine dell'anno in riferimento i *Debiti commerciali* (Tabella 4.12) ammontano complessivamente a € 2.599,6 mln, incrementati di € 213,6 mln sul 2009.

Tabella 4.12

DEBITI COMMERCIALI

(in €/000)

	2009			2010			Δ 10/09
	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale	
Debiti verso fornitori	1.847.869	24.589	1.872.458	2.027.727	23.348	2.051.075	178.617
Acconti commerciali	88.056	-	88.056	73.862	-	73.862	(14.194)
Debiti commerciali verso Soc. del Gruppo	425.423	-	425.423	473.696	949	474.645	49.222
Totale Debiti commerciali	2.361.348	24.589	2.385.937	2.575.285	24.297	2.599.582	213.645

²³ Il totale dei crediti commerciali per il 2011 è di 1.004 milioni di Euro. I debiti commerciali salgono ad € 2.885,1 mln..

La voce *Debiti verso i fornitori*, che riguarda principalmente attività di investimento, registra un rialzo complessivo di € 178,6 mln (€ 179,8 mln nella quota corrente), di cui € 60,6 mln per effetto della fusione TAV. I *Debiti verso Società del Gruppo* si presentano incrementati di € 49,2 mln a seguito, principalmente, della consistente crescita dell'esposizione verso la consorziata Fercredit (€ 58,0 mln) per le maggiori cessioni dei crediti da parte dei fornitori di RFI effettuate nel corso dell'esercizio 2010, lievemente compensata (€ 23,4 mln) per effetto delle operazioni di scissione e fusione che hanno riguardato la società TAV.

Tra le *Altre attività*, che si incrementano complessivamente di € 226,1 mln sul 2009, si rilevano *Crediti verso il MEF* per € 1.970,7 mln, aumentati di € 206,0 mln sul 2009 (tabella 4.13).

Tabella 4.13

CREDITI VERSO MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

(in €/000)

	Saldo al 31 dicembre 2009	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31 dicembre 2010
Contributi in c/esercizio				
- Somme dovute in forza del CdP	1.001.455	988.993	(1.209.993)	780.455
Contributi in c/impianti e investimenti				
- Capp. 7120-7122-7123 7242-7124	763.166	2.165.582	(1.738.608)	1.190.140
Legge 87/94	108	27	-	135
Totale	1.764.729	3.154.602	(2.948.601)	1.970.730
Crediti verso il MEF				

I *Contributi in c/esercizio* ammontano, al termine dell'anno 2010, a € 780,4 mln per effetto di *incrementi* per € 988,9 mln - relativi all'iscrizione dello stanziamento di € 975,4 mln, stabilito dalla Legge Finanziaria 2010 n. 191 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" e dalla Legge di Bilancio n. 192 ad essa collegata, e dei residui passivi dell'anno 2009 per € 13,5 mln, attinenti alla quota C comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007 - e *decrementi* per circa € 1.210 mln in conseguenza dell'incasso di crediti residui relativi ad anni precedenti e al 2010. Con riferimento ai *Contributi in c/impianti e*

investimenti si rilevano incrementi complessivi per € 2.165,6 mln di cui € 1.685,6 mln stabiliti dalla Legge Finanziaria 2010 n. 191 e dalla Legge di Bilancio n. 192 ad essa collegata, destinati agli investimenti infrastrutturali, e € 480,0 mln relativi alla quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007) di competenza dell'anno 2009. Infine i *Crediti Legge 87/94* riguardano le somme anticipate dalla Società per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita ai dipendenti in quiescenza dal 1984 al 1994. Nel corso di primi mesi del 2011 sono stati incassati € 1.160 mln.

Nello stesso aggregato ("*Altre attività nette*") si rilevano anticipi per *Contributi in conto impianti* pari a € 2.647,6 mln di cui € 1.653,1 mln, riferibili al MEF, inferiori rispetto al precedente esercizio di € 544,8 mln. Conseguentemente al 31 dicembre 2010 il credito verso il MEF si presentava incrementato di € 750,8 mln sul 2009.

Il *Capitale immobilizzato* (tabella 4.14) registra un aumento di € 2.412,3 mln determinato dall'effetto combinato dell'incremento delle *Immobilizzazioni tecniche* riferibile, principalmente, alle scissioni TAV e della diminuzione delle *Partecipazioni* in imprese controllate riconducibile alla riduzione della partecipazione in TAV.

Tabella 4.14

CAPITALE IMMOBILIZZATO

(in €/000)

	2009	2010	Δ 10/09	Δ% 10/09
Capitale immobilizzato				
Immobili, impianti e macchinari	33.049.842	37.255.584	4.205.742	12,7%
Investimenti immobiliari	1.298.100	1.298.301	201	0,0%
Attività immateriali	206.929	203.558	(3.371)	-1,6%
Partecipazioni	1.988.091	197.799	(1.790.292)	-90,1%
Totale Capitale immobilizzato	36.542.962	38.955.242	2.412.280	6,6%

Le *Coperture* crescono complessivamente di € 2.643,1 mln rispetto al precedente esercizio. Nell'aggregato si rilevano Attività Finanziarie per € 2.065,1 mln (tabella 4.15) e Passività Finanziarie per € 5.552,7 mln (tabella 4.16).

Tabella 4.15

ATTIVITÀ FINANZIARIE

(in €/000)

	2009			2010			Δ 10/09
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	
Attività finanziarie							
Crediti verso MEF per contributi quindicennali da riscuotere	1.698.246	127.758	1.826.004	1.565.292	132.953	1.698.245	(127.759)
Crediti per finanziamenti	434	375	809	887	125	1.012	203
Altri crediti finanziari	1.699.805	564.271	2.264.076	-	365.880	365.880	(1.898.196)
Totale Attività Finanziarie	3.398.485	692.404	4.090.889	1.566.179	498.958	2.065.137	(2.025.752)

Complessivamente le *Attività Finanziarie* presentano, al termine dell'anno 2010, un saldo di € 2.065,1 mln, in flessione di € 2.025,7 mln sul 2009. I *Crediti verso il MEF* si presentano inferiori per € 127,8 mln rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente a seguito dell'incasso delle due tranches di contributi quindicennali, relative all'anno 2010, previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006, anticipati dalla Capogruppo. L'incremento "quota corrente" dei crediti in argomento (€ 5,2 mln) è riferibile ai crediti in scadenza entro il 2011. I *Crediti per finanziamenti*, in aumento di € 203 mila, comprendono, tra l'altro, crediti

immobilizzati verso Collegate (€ 454.000), crediti verso le banche per somme pignorate (€ 138.000) e un conto bancario vincolato presso Banca Intesa San Paolo (€ 189.000), destinato alla realizzazione di opere infrastrutturali. Gli *Altri crediti finanziari*, decrementati di € 1.898,2 mln sul 2009, attengono al credito vantato verso la Capogruppo per il conto corrente intersocietario.

Tabella 4.16

PASSIVITÀ FINANZIARIE

(in €/000)

	2009			2010			Δ 10/09
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	
Passività Finanziarie							
Finanziamenti da banche	1.616.728	56.981	1.673.709	2.471.190	125.080	2.596.270	922.561
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	296.976	23.274	320.250	320.250
Debiti finanziari verso Società del Gruppo	1.664.489	120.859	1.785.348	2.434.335	201.880	2.636.215	850.867
Totale Passività Finanziarie	3.281.217	177.840	3.459.057	5.202.501	350.234	5.552.735	2.093.678

Le *Passività Finanziarie* registrano un saldo di € 5.552,7 mln, in aumento di € 2.093,7 mln sul 2009. I *Finanziamenti da banche* ammontano complessivamente a € 2.596,3 mln, con un rialzo di € 922,6 mln sul 2009. Tali debiti riguardano per € 2.246,3 mln finanziamenti contratti da TAV con la Banca europea per gli investimenti (BEI), trasferiti a RFI spa per le operazioni di scissione e fusione per incorporazione. La quota residua di € 350,0 mln è riferibile al debito con la Banca di Roma stipulato ad agosto 2006. Nel corso dell'anno sono state rimborsate quote capitali per € 87,9 mln. I *Debiti verso altri finanziatori* (€ 320,2 mln) attengono a debiti contratti da TAV con Cassa DDPP, trasferiti a RFI spa per le operazioni di scissione e fusione per incorporazione (€ 333,5 mln). Nel corso dell'anno sono state rimborsate quote capitali per € 13,3 mln. Infine, la voce *Debiti finanziari* verso Società del Gruppo si riferisce all'ammontare delle erogazioni ricevute dalla Capogruppo al 31 dicembre 2010 a valere su due contratti intercompany siglati per il ribaltamento dei contratti sottoscritti dalla Capogruppo con Cassa DDPP e la Banca Europea per gli investimenti (BEI) finalizzati al finanziamento degli investimenti. Nel corso dell'anno la voce in argomento ha registrato incrementi per € 1,03 mln, riferibili a debiti acquisiti per le citate operazioni di scissione e fusione, e decrementi per € 182,5 mln corrispondenti alle quote capitale rimborsate dalla Società.

Contratti derivati

Le passività finanziarie contratte da RFI spa si riferiscono per € 5.539,5 mln a risorse finanziarie necessarie al finanziamento del Programma Alta Velocità. Tali passività sono state realizzate nel corso dell'esercizio 2002 direttamente da TAV e ora trasferite a seguito della fusione per incorporazione a RFI spa (tabella 4.17)

Tabella 4.17**FINANZIAMENTI PER REALIZZAZIONE PROGRAMMA ALTA VELOCITÀ**

(in €/000)

	Valore nominale	Coperto con Swap	Non coperto con swap
QUOTA NON CORRENTE			
Debiti a medio lungo termine a tasso fisso	3.864.041	-	-
Debiti a medio lungo termine a tasso variabile	1.338.461	869.333	469.127
QUOTA CORRENTE			
Debito a breve termine e debiti a medio lungo a tasso fisso	261.497	-	-
Debito a breve termine e debiti a medio lungo a tasso variabile	75.506	69.833	5.673
TOTALE			
Debito a breve termine e debiti a medio lungo a tasso fisso	4.125.538		
Debito a breve termine e debiti a medio lungo a tasso variabile	1.413.967	939.166	474.800
TOTALE DEBITO	5.539.505	939.166	474.800

Su un valore di € 1.413,9 mln di prestiti, contratti a tasso variabile, sono state effettuate operazioni di copertura del rischio di tasso di interesse (*Interest Rate Swap*), per un nozionale di € 939,2 mln, che replicano il piano di ammortamento e la durata dell'operazione coperta. Il *fair value* degli strumenti di copertura è negativo per € 144,9 mln. La stipula di tali contratti, avvenuta di concerto con il MEF, ha lo scopo di trasformare il tasso variabile, di accensione del debito, in tasso fisso al fine di stabilizzare l'onere complessivo dell'indebitamento legato alla realizzazione del Programma stesso.

Al termine dell'esercizio 2010 la liquidità di RFI spa si è attestata a € 654,2 mln, in diminuzione di € 583,7 mln rispetto al saldo registrato al termine dell'anno di comparazione (€ 1.237,9 mln).

Il Patrimonio netto della Società si è attestato al termine dell'esercizio in esame a € 33.373,8 mln, aumentato di € 1.285,6 mln sul precedente esercizio. Le variazioni del Patrimonio netto intervenute nel corso dell'anno sono illustrate nella tabella 4.18.

Tabella 4.18

MOVIMENTAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO

Importi in Euro	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva di copertura flussi finanziari	Riserva per versamento soci in c/capitale	Riserva di utili e perdite attuariali	Utili (perdite) portati a nuovo	Risultato d'esercizio	Totale
Saldo al 1° gennaio 2009	32.341.275.132	1.041.323	(64.812.813)	-	-	1.027.919.079	38.926.728	33.344.349.449
Aumento di capitale	250.000.000							250.000.000
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		1.946.337				36.980.390	(38.926.728)	
Variazione da scissione	(503.090.753)							(503.090.753)
Utile (perdite) complessivo rilevato di cui:								
Utile (perdite) direttamente a Patrimonio netto			(1.966.201)		(12.884.336)			(14.850.537)
Utile d'esercizio							8.979.095	8.979.095
Saldo al 31 dicembre 2009	32.088.184.379	2.987.660	(66.779.014)	-	(12.884.336)	1.064.899.469	8.979.095	33.085.387.254
Versamento soci in c/capitale				250.000.000				250.000.000
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		404.784				8.574.311	(8.979.095)	
Altri movimenti								
Utile (perdite) complessivo rilevato di cui:								
Utile (perdite) direttamente a Patrimonio netto			(78.171.030)		25.004.110			(53.166.920)
Utile d'esercizio							91.592.193	91.592.193
Saldo al 31 dicembre 2010	32.088.184.379	3.392.444	(144.950.044)	250.000.000	12.119.774	1.073.473.780	91.592.193	33.373.812.527

Al termine dell'anno la *Riserva legale* ammonta a € 3,4 mln a seguito dell'assegnazione della quota di utile 2009 pari a € 404.784. La *Riserva di copertura flussi finanziari* (Cash flow hedge), che accoglie la variazione netta del *fair value* degli strumenti derivati, presenta un saldo negativo di € 144,9 mln, attribuibile all'incorporazione nel portafoglio derivati di RFI, a seguito della fusione, dello strumento di copertura in capo a TAV. La *Riserva per versamento soci in conto capitale* accoglie l'importo di € 250,0 mln relativo all'aumento di capitale deliberato dall'Assemblea del 23 giugno 2006, sottoscritto e versato il 28 dicembre 2010. Infine, la *Riserva di utili e perdite attuariali* include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di fine rapporto (TFR) e della carta di Libera Circolazione (CLC).

L'Assemblea degli Azionisti, nella riunione del 18 maggio 2011, su proposta del Consiglio di Amministrazione di RFI spa, ha stabilito di destinare il 5% dell'Utile d'esercizio a *Riserva Legale* per l'importo di € 4.579,6 mln e a *Utili portati a nuovo* la restante quota.

4.3 Conto economico

I principali dati contabili risultanti dal bilancio 2010 confrontati con quelli dell'anno precedente sono riportati nella tabella 4.19.

Tabella 4.19

CONTO ECONOMICO

(importi in euro)

	2009	2010	Δ% 10/09
Ricavi e proventi	2.555.231.459	2.612.734.418	2,3%
Ricavi delle vendite e prestazioni	1.961.336.547	2.132.118.210	8,7%
Altri proventi	593.894.912	480.616.208	-19,1%
Costi operativi	(2.396.500.130)	(2.344.848.029)	-2,2%
Costo del personale	(1.630.263.540)	(1.567.884.398)	-3,8%
Altri costi	(766.236.590)	(776.963.631)	1,4%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	158.731.329	267.886.389	68,8%
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	(94.116.195)	(132.814.206)	41,1%
Totale costi	(2.490.616.325)	(2.477.662.235)	-0,5%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	64.615.134	135.072.183	109,0%
Proventi e oneri finanziari	(28.428.209)	(37.744.156)	32,8%
Risultato prima delle imposte	36.186.925	97.328.027	169,0%
Imposte sul reddito	(27.207.830)	(5.735.834)	-78,9%
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	8.979.095	91.592.193	n.s.

RFI spa ha chiuso il bilancio 2010 in positivo, registrando un utile di € 91,6 mln in considerevole incremento (€ 82,6 mln) sul risultato conseguito nel precedente esercizio.

Il primo dato consuntivo di interesse è rappresentato dall'aumento del *Margine operativo lordo (EBITDA)* che si stabilizza a € 267,9 mln, superiore di € 109,5 mln (+68,8%) sul precedente esercizio. Tale incremento è la risultante della crescita del 2,3% dei *ricavi* e della diminuzione del 2,2% dei *Costi operativi*.

Il *Risultato operativo (EBIT)* si è attestato a € 135,1 mln, superiore di € 70,4 mln rispetto al 2009 (€ 64,6 mln), dopo avere coperto costi per *Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti* per complessivi € 132,8 mln, in rialzo del 41,1% sul 2009.

La *Gestione finanziaria* ha chiuso in negativo di € 37,7 mln, evidenziando un peggioramento del 32,8% sull'anno di comparazione (€ 28,4 mln), in ragione tanto dell'aumento degli oneri finanziari quanto della riduzione dei proventi.

Il *Risultato ante imposte* si è attestato a € 97,3 mln, più che raddoppiato rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente.

Ricavi

Al 31 dicembre 2010 i *ricavi* di RFI spa, dettagliatamente illustrati nella tabella 4.20, ammontano a € 2.612,7 mln, a fronte di proventi per € 2.555,2 mln realizzati al termine del 2009.

Tabella 4.20

RICAVI					
(in €/000)					
	2009	2010	Δ 10/09	Δ% 10/09	% sul totale
Ricavi delle vendite e delle prestazioni					
Ricavi da servizi di Infrastruttura	1.861.200	2.042.967	181.767	9,8%	78,2%
Contributi da Stato	849.274	975.447	126.173	14,9%	-
Pedaggio	903.077	963.007	59.930	6,6%	-
Servizi di traghettamento	31.849	25.513	(6.336)	-19,9%	-
Vendita trazione elettrica	77.000	79.000	2.000	2,6%	-
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	69.965	63.913	(6.052)	-8,7%	2,4%
Ricavi da Servizi di trasporto	30.171	25.238	(4.933)	-16,4%	1,0%
Totale	1.961.336	2.132.118	170.782	8,7%	81,6%
Altri proventi					
Ricavi da gestione immobiliare	132.733	152.745	20.012	15,1%	5,8%
Canoni di locazione	116.598	141.177	24.579	21,1%	-
Riaddebito oneri condominiali e IRE	635	568	(67)	-10,6%	-
Vendita spazi pubblicitari	15.500	11.000	(4.500)	-29,0%	-
Proventi diversi	461.162	327.873	(133.289)	-28,9%	12,5%
Contributi anni precedenti	74.407	13.546	(60.861)	-81,8%	-
Lavori per conto terzi	104.431	71.839	(32.592)	-31,2%	-
Plusvalenze	30.797	61.900	31.103	101,0%	-
Prestazioni sanitarie	31.286	38.404	7.118	22,8%	-
Ricavi GSMR	10.874	12.278	1.404	12,9%	-
Vendita materiali	2.337	2.361	24	1,0%	-
Proventi diversi	207.030	127.545	(79.485)	-38,4%	-
Totale	593.895	480.618	(113.277)	-19,1%	18,4%
TOTALE RICAVI	2.555.231	2.612.736	57.505	2,3%	100,0%

I *Ricavi delle vendite e delle prestazioni*, pari a € 2.132,1 mln, rappresentano l'81,6% del fatturato della Società. In tale ambito i *Ricavi da servizi di Infrastruttura*, che accolgono i proventi rivenienti dalle attività proprie del ramo d'azienda infrastruttura, presentano una crescita di € 181,7 mln sul precedente esercizio (+9,8%) riferibile, principalmente, all'aumento dei *Contributi erogati dallo Stato* a titolo di riduzione degli oneri sostenuti dalla Società, passati da € 849,3 mln del 2009 a € 975,4 mln nel 2010 (+14,9%). Tali contributi sono stati iscritti in bilancio in misura pari a quanto stabilito dalla legge Finanziaria 2010, n. 191

“Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato” e dalla Legge di Bilancio n. 192 ad essa collegata.

Si rilevano, inoltre, maggiori guadagni da *Pedaggio* per € 59,9 mln (+6,6%), realizzati a fronte del lieve aumento dello 0,4% dei volumi totali di traffico per effetto dell'utilizzo da parte delle Imprese Ferroviarie di tracce orarie con più alto valore economico, e la diminuzione del 19,9% dei proventi rivenienti dai *Servizi di traghettamento*, finalizzati ad assicurare il collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole maggiori, conseguente alla contrazione della domanda di mobilità in particolare verso la Sardegna.

I *Ricavi per Servizi accessori alla circolazione* evidenziano la complessiva contrazione dell'8,7% attribuibile, principalmente, alla diminuzione del 15,8% dei guadagni rivenienti dai servizi di manovra.

Gli *Altri proventi*, rappresentano complessivamente il 18,4% dei ricavi di RFI spa. In tale ambito si nota la crescita dei *Ricavi da Gestione Immobiliare* (+5,8%) e la diminuzione del 28,9% della voce *Proventi diversi*. Quest'ultima posta evidenzia, tra l'altro, minori *Contributi* relativi ad anni precedenti – concernenti la quota C comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007 – inferiori di € 60,8 mln sul precedente esercizio, e *Lavori per conto terzi*, minori per complessivi € 32,6 mln sul 2009, a seguito, principalmente, dei minori ricavi verso la Società TAV per effetto della già citata operazione di scissione e fusione.

Costi

Al 31 dicembre 2010 i *Costi* di RFI spa, dettagliatamente illustrati nella tabella 4.21, ammontano complessivamente a € 2.344,8 mln in diminuzione del 2,2% rispetto al saldo registrato al termine del 2009.

Tabella 4.21

COSTI OPERATIVI

(in €/000)

	2009	2010	Δ 10/09	Δ% 10/09
Costi operativi				
Costo del personale	1.630.264	1.567.884	(62.380)	-3,8%
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	385.003	410.485	25.482	6,6%
Costi per servizi	666.915	646.054	(20.861)	-3,1%
Costi per godimento beni di terzi	43.452	41.999	(1.453)	-3,3%
Altri costi operativi	59.270	93.939	34.669	58,5%
Costi per lavori interni capitalizzati	(388.404) ¹	(415.513)	(27.109) ¹	7,0%
Totale	2.396.500	2.344.848	(51.652)	-2,2%

L'analisi dei *Costi operativi* evidenzia in primo luogo la diminuzione del Costo del personale nella misura di € 62,4 mln (-3,8%) sul 2009. Tale contrazione è riferibile al proseguimento dell'opera di contenimento degli organici a seguito dell'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro. L'incremento del 6,6% dei *Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci* in diretta conseguenza dell'aumento dei prezzi delle materie prime, in particolare del rame e del ferro. Tra i *Costi per servizi*, complessivamente decrementati di € 20,8 mln (3,1%) rispetto al 2009 per effetto dei minori costi nei confronti di TAV, si rilevano *Costi per consulenze* pari a € 434 mln, non presenti nel precedente esercizio. Infine, la voce *Costi per lavori interni capitalizzati* presenta un saldo di € 415,5 mln, incrementato di € 27,1 mln (+7,0%) a seguito sia dell'aumento dei costi interni, conseguenti all'operazione di fusione per incorporazione di TAV, sia dei costi per i materiali utilizzati per gli investimenti.

Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti

Gli *Ammortamenti* presentano un rialzo del 82,6% sul 2009 per l'aumento dei costi di ammortamento (€ 36,3 mln) derivante dal più intenso utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, in particolare di quella dedicata ai servizi AC/AV, e all'avvio all'esercizio commerciale di nuove tratte. Aumentano inoltre sia le *Svalutazioni*, per gli accantonamenti pari a € 5,4 mln effettuato dalla Società nel corso dell'anno al fine di adeguare il valore nominale dei crediti al loro *fair value*, che gli *Accantonamenti al fondo per rischi e oneri*, per i maggiori accantonamenti effettuati, imputabili, principalmente, a contenziosi verso il personale e a terzi.

Gestione finanziaria

Come già anticipato la *Gestione finanziaria* presenta un saldo negativo di € 37,7 mln, in peggioramento di € 9,3 mln sul 2009. Nell'aggregato si rileva il decremento dei *Proventi finanziari*, passati da € 25,5 mln del 2009 a € 19,6 mln nel 2010, attribuibile alla riduzione degli interessi attivi sui crediti IVA e sul conto corrente intersocietario, e l'aumento degli *Oneri finanziari*, che passano da € 53,9 mln del 2009 a € 57,4 mln nel 2010 riferibile, principalmente, alla crescita degli interessi passivi su debiti finanziari verso la Controllante e su mutui accesi verso le banche.

Trend 2011

Anticipando taluni dati relativi al **2011**, al fine di dare atto di un andamento tendenziale più aggiornato, si osserva che, di contro all'incremento dell'utile (passato a 98,1 milioni di Euro), il *Margine operativo lordo (EBITDA)* è inferiore di 51 milioni di euro rispetto a quello del 2010 (-17 per cento), ascrivibile per il 79 per cento ad una riduzione dei ricavi e per il 21 per cento ad un incremento dei costi operativi. La riduzione dei ricavi (-40 milioni di euro) è l'effetto netto tra l'incremento dei ricavi per vendite e prestazioni pari a 10,5 milioni di euro (in condizioni di parità di risorse da Stato e con un maggiore introito da pedaggio segnatamente AV), e la riduzione degli altri proventi per 50,5 milioni di euro.

Il *Risultato operativo (EBIT)* è sceso a € 112,8 mln, con un calo di € 22,2 mln rispetto al 2010.

La *Gestione finanziaria* 2011 ha chiuso in positivo per € 2,3 mln, con notevole aumento dei proventi finanziari e lieve incremento degli oneri.

Anche il *Risultato ante imposte*, pari per il 2011 a 115,1 milioni di Euro, è in miglioramento rispetto al 2010 (97,3 milioni).

5 Il contenzioso

Ammontano a € 47,1 mln gli accantonamenti al Fondo per contenzioso nei confronti del personale ed a € 59,3 mln gli utilizzi del medesimo verificatisi nella gestione 2010 in relazione a pagamenti disposti dai giudici del lavoro a seguito di rivendicazioni economiche, di carriera e di risarcimento danni per aver contratto malattie professionali.

Inoltre, la conclusione favorevole della vertenza relativa al contenzioso INPS/Cooperativa Garibaldi, ha consentito il rilascio di € 28,7 mln accantonati in eccedenza, che sono passati a conto economico.

Di seguito si riportano i principali aggiornamenti dei contenziosi arbitrali, già illustrati nelle relazioni per i precedenti esercizi.

Relativamente ai procedimenti interessanti le tratte Milano/Bologna, Bologna/Firenze e Roma/Napoli non sono evidenziati dalla Società significativi sviluppi intervenuti nel 2010 ed RFI è tuttora in attesa dell'emissione dei lodi definitivi. Circa la tratta Novara/Milano avente ad oggetto il riconoscimento di maggiori oneri nonché maggiori tempi di esecuzione e per la quale sono stati attivati due diversi arbitrati, RFI attende, per il primo, analogamente a quanto sopra, il lodo definitivo, fissato per fine 2011, mentre per il secondo arbitrato ha subito la condanna al pagamento, nei confronti di General Contractor FIAT, di circa € 5,8 mln, oltre gli interessi legali dalla data di inizio fino al soddisfo. Gli eventi più significativi intervenuti nel 2010 hanno riguardato:

- ✓ l'emissione del lodo emesso a carico di TAV, che obbliga la stessa al pagamento di circa € 45,3 mln a favore del Consorzio CEPAV DUE. La definizione di tale contenzioso ha trovato soluzione tra le parti, portando all'estinzione del lodo in questione e dei suoi effetti nonché all'estinzione del procedimento arbitrale instaurato sempre dal Consorzio in data 7 febbraio 2007, a valle di articolate trattative che sono state portate a compimento nell'alveo del già citato disposto normativo introdotto con la legge 191 del 23 dicembre 2009;
- ✓ la deliberazione n. 1 del 13 gennaio 2010, con la quale il Consiglio dell'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici, facendo seguito a precedenti deliberazioni aventi ad oggetto le tratte Roma/Napoli e Bologna/Firenze, ha rilevato la sussistenza di analoghe criticità anche per le tratte Milano/Bologna e Torino/Milano ed ha invitato RFI e TAV a tener conto dell'impegno assunto dal Governo italiano in ordine all'affidamento a terzi

con procedure concorsuali di una quota del 60% delle opere civili ed armamento. La Società, d'intesa con le altre Società del Gruppo, ha corrisposto le proprie controdeduzioni all'Autorità di Vigilanza. Non si segnalano, al momento, significativi sviluppi della materia;

- ✓ l'avvio, da parte di AGCM, di un procedimento nei confronti di FS ed RFI per presunta infrazione dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE). FS, per il tramite di RFI, avrebbe abusato della sua posizione dominante, adottando condotte ingiustificatamente dilatorie nell'ambito della procedura di assegnazione delle tracce al nuovo entrante Arenaways a beneficio di Trenitalia. L'AGCM, in data 25 luglio 2012, all'esito del procedimento istruttorio, ha emanato il provvedimento n. 23770, pubblicato sul Bollettino dell'Autorità n. 30/2012 il 13 agosto 2012 e notificato a RFI in data 9 agosto 2012. Con tale provvedimento, l'Autorità ha ritenuto RFI responsabile "per aver ritardato ingiustificatamente l'assegnazione delle tracce richieste da Arenaways". L'Autorità ha irrogato a RFI, e in solido a FS, una sanzione amministrativa pecuniaria complessiva pari a € 100.000. Non risulta ancora se RFI abbia deliberato o meno di impugnare dinanzi al TAR del Lazio il provvedimento adottato dall'Autorità (il termine scade il 14 novembre 2012).

Per le questioni di carattere regolatorio la Sezione ha riferito diffusamente con la citata relazione sulla gestione finanziaria degli esercizi 2009-2010 di Ferrovie dello Stato SpA²⁴ ed alla medesima si fa rinvio per quanto qui non esposto.

Merita segnalazione la questione insorta tra RFI ed il nuovo operatore ferroviario NTV, in ordine ai ritardi relativi all'avvio del servizio commerciale di quest'ultimo, e che è sfociata nel 2011 nella presentazione di un ricorso (in data 6 dicembre) da parte di NTV all'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari (URSF) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti²⁵, per una assunta, almeno parziale, responsabilità del Gestore della Rete.

Pur facendo riserva di riferire eventualmente, con maggior dettaglio, sulla tematica nella relazione per l'esercizio 2011, si ritiene utile segnalare che l'URSF si è pronunciato con decisione n. 39/4 del 17 gennaio 2012; in questa,

²⁴ Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per gli esercizi 2009 e 2010, con determinazione n. 9 del 2012, paragrafo 4.1.

²⁵ Ruolo e compiti dell'Ufficio sono definiti dall'articolo 37 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, di "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria".

nell'interpretare talune specifiche clausole dell'Accordo Quadro²⁶ originario sottoscritto in data 17 gennaio 2008, successivamente modificato ed integrato con atti del 18 febbraio 2010, e nel dettare modifiche all'Accordo Quadro del 7 ottobre 2011, l'Ufficio ha riconosciuto la sostanziale mancanza di responsabilità di RFI nei ritardi del processo omologativo, come, peraltro, la buona fede dell'IF NTV nell'originaria previsione di avvio del servizio commerciale oltretutto la circostanza che eventi non direttamente controllabili dall'IF stessa hanno provocato un ulteriore slittamento (con la conseguenza di ritenere non sussistenti condizioni sufficienti per penalizzare NTV nell'avvio del servizio commerciale).

Nel prospetto che segue si riportano gli altri contenziosi amministrativi pendenti su questioni di carattere regolatorio.

²⁶ Lo strumento dell'Accordo Quadro è definito dall'art. 3, lettera f, del d. lgs. n. 188 del 2003 ed è disciplinato dal capitolo 2, paragrafo 2.3.1 del PIR.

PROSPETTO RIEPILOGATIVO CONTENZIOSI RFI PENDENTI SU QUESTIONI DI CARATTERE REGOLATORIO - AGGIORNAMENTO AL SETTEMBRE 2012

AUTORITÀ	RICORRENTI	RESISTENTI	STATO	OGGETTO - RICHIESTE ISTRUTTORIE
1 Ricorso TAR LAZIO r.g. n. 1646/2011	RFI	AGCM e nei confronti di Arenaways, Codacons e URSF	Con sentenza n.865 pubblicata il 26.01.2012 (non notificata) il ricorso è stato respinto nel merito, con condanna di RH alle spese di giudizio per complessive € 5.000. In estrema sintesi, il TAR - ritenuto nel complesso ammissibile il ricorso proposto da RFI - ha però disatteso nel merito sia le censure inerenti il difetto di competenza in materia dell'Autorità Antitrust che le doglianze sollevate in merito alle modalità di esercizio del potere di avvio del procedimento istruttorio e dell'atto autorizzativo dell'ispezione (carenza di motivazione/omessa analisi in merito alla proporzionalità dell'accertamento) avendo il Collegio ritenuto che: • URSF ed AGCM sono entrambe Autorità dotate di competenze complementari nel settore del trasporto ferroviario; • le censure attinenti le modalità con cui l'AGCM ha esercitato il potere sono inammissibili allo stato, potendo configurare motivi di impugnativa avverso l'eventuale provvedimento affittivo finale; • l'esercizio del potere ispettivo dell'Antitrust è facoltà attribuita dalla legge, non soggetta ad alcun onere motivazionale ed attinente alla sfera del merito amministrativo insindacabile giurisdizionalmente. Non è stato proposto appello al Consiglio di Stato.	OGGETTO del ricorso. Impugnativa provvedimenti AGCM di avvio procedimento istruttorio A436 e autorizzazione all' ispezione presso le sedi di RFI per l'accertamento delle presunte violazioni dell'art. 102 TFUE (abuso di posizione dominante). Il giudizio nasce da un esposto all'AGCOM di Arenaways ed è collegato alle questioni relative all'accesso all'infrastruttura di cui al successivo ricorso S/1832
2 Ricorso TAR LAZIO r.g. n. 578/2011.	ARENAWAYS	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, URSF e nei confronti di RFI, TI, regioni Piemonte e Lombardia	Nell'ambito del ricorso è stata avanzata domanda incidentale di ostensione della versione integrale della relazione depositata da Trentitalia nel procedimento URSF. Con ordinanza del 12 aprile 2011 n. 3209/11 il TAR ha respinto la domanda. Arenaways ha quindi proposto appello cautelare al Consiglio di Stato avverso detta ordinanza (RFI non si è costituita); il Consiglio di Stato ha respinto l'appello con provvedimento n. 5006 del 05.09.2011. Nelle more, costituitosi il Fallimento Arenaways, è stato presentato da questo ricorso per Motivi Aggiunti avverso il provvedimento confermativo dell'URSF 27.10.2011 in sede di riesame della decisione n.589 del 9/11/2010. L'udienza di merito, più volte rinviata, è stata discussa il 10.05.2012 e si è in attesa della decisione.	OGGETTO del ricorso. Annullamento, previa concessione di misure cautelari, del provvedimento URSF prot. 589/2010 di conclusione dell'esame avviato ai sensi dell'art. 59, co. 2, l. 99/2009 che ha escluso la possibilità per ARENAWAYS di effettuare fermate intermedie sulle tracce ferroviarie richieste sulla direttrice Milano-Torino; nonché per la condanna dell'URSF al risarcimento danni in misura non inferiore a € 480.000. In via pregiudiziale è stata altresì richiesta rimessione alla Corte di Giustizia Europea per contrasto tra l'art. 59 l. 99/2009 e gli artt. 102 e 106 del Trattato Funzionamento Unione Europea.
3 Ricorso TAR LAZIO Sez. III ter r. g. n. 11579/2011 .	Le Nord	URSF e nei confronti di RFI (non costituita), Regione Veneto, Prov. Bolzano, Regione Lombardia, FS, Trentitalia, Regione Emilia Romagna e Prov. Trento.	RFI non si è costituita. Notificato atto di sopravvenuta carenza di interesse in data 11.10.2011 (a seguito della rinuncia di DB al giudizio r.g. 11159/2010 per effetto di intervenuta trattativa con l'URSF).	OGGETTO del ricorso. Annullamento previa sospensiva provvedimenti URSF n.659 del 6 dicembre 2010 e n. 203/1 del 6 maggio 2010 che hanno stabilito limitazioni al servizio di trasporto internazionale sulla Linea del Brennero gestita da Le Nord in associazione internazionale di imprese ferroviarie con DB e OeBB.

XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

AUTORITÀ	RICORRENTI	RESISTENTI	STATO	OGGETTO - RICHIESTE ISTRUTTORIE
4 Ricorso TAR LAZIO Sez. III ter r. g. n. 1159/2010.	DB Ferverkehr A.G.	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (non costituita) e nei confronti di Trenitalia e Le Nord.	Il ricorso non si è costituito. Con sentenza n. 7783 del 6.10.2011, il TAR ha dato atto della rinuncia al ricorso dichiarando l'estinzione a spese compensate.	 Oggetto del ricorso. La Società DB ricorre contro i provvedimenti 6 (prot. 659) e 10 (prot. 671) dicembre 2010 e decreto prot. 203/URSIF con cui il MIT - URSF ha imposto limitazioni al servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesti da Le Nord (per conto di una associazione internazionale di imprese ferroviarie di cui DB fa parte) sulla linea del Brennero, per compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico di Trenitalia.
5 Ricorso straordinario al Presidente della Repubblica DPCM 7 luglio 2009	Rail Traction Company SpA, Nord Cargo srl, DB Schenker Rail Italia srl, Sbb Cargo Italia srl, Inrail SpA, Sncf Fret Italia srl, Linea SpA, Veolia Cargo Italia srl, Cfi Compagnia Ferroviaria Italiana SpA, Crossrail Italia srl, Interporto Servizi Cargo SpA, Ferrcargo.	Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, FS SpA, RFI SpA e Trenitalia SpA.	Il ricorso è stato dichiarato inammissibile con decreto del Presidente della Repubblica del 14/6/2011 in quanto "le imprese ferroviarie non hanno impugnato gli atti amministrativi all'adozione della direttiva".	 Oggetto del ricorso. Annullamento previa sospensione della Direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri, di concerto Ministero Economia e Finanze, Ministero Trasporti, del 7/7/2009 concernente "utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria l'accesso ad impianti e scali merci, il loro trasferimento e destinazione d'uso, la manutenzione - nonché ogni atto applicativo.
6 Ricorso TAR LAZIO Sez. III ter r. g. (non conosciuto)	NTV Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA	Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero Economia e Finanze, RFI, FS e Trenitalia.	RFI non si è costituita. Non si hanno informazioni sugli sviluppi del procedimento.	 Oggetto del ricorso. NTV SpA ricorre avverso le determinazioni MIT 5.06.2009 prot. 32617 di approvazione PIR, della Direttiva Presidente Consiglio dei Ministri 7.07.2009 (che dispone di procedere al trasferimento impianti di manutenzione rotabili da RFI a Trenitalia) e per il risarcimento del danno da quantificarsi in corso di giudizio.
7 Ricorso al Consiglio di Stato " Sconto K2"	RFI, Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti	Rail Traction Company SpA e altre IF operanti nel settore cargo	In data 13/4/2012, il Tar Lazio con sentenze nn. 3390, 3392, 3393, 3394, ha annullato il DM 92 T annullato il DM 92T e la decisione dell'URSIF n. 300 del 15/7/2007. RFI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno proposto appello, con istanza di sospensione, innanzi al Consiglio di Stato per la riforma delle summenzionate sentenze. In data 31/7/2012, è stata discussa la istanza di sospensione. 11 Consiglio di Stato non ha adottato alcun provvedimento cautelare e ha rinviato al merito. La prossima udienza si terrà il 9/10/2012.	 Oggetto del ricorso. Annullamento delle sentenze del Tar Lazio che hanno annullato il DM 92 T (che aveva confermato che l'applicabilità dello sconto K2 alla effettiva corrispondenza dei contributi statali al GI, dopo aver precisato che a partire dal 1° gennaio 2006 era venuto meno il presupposto di applicazione).
8 Ricorso al Consiglio di Stato Procedimento Antitrust A389	RFI, Autorità Garante della concorrenza e del mercato	Rail Traction Company SpA, Nord Cargo Srl, DB Schenker Rail Italia Srl, Sbb Cargo Italia Srl.	In data 5 aprile u.s. è intervenuta la sentenza n. 3128 con cui il Tar Lazio, con riferimento alla c.d. Opzione 2, ha ritenuto errata l'interpretazione ed applicazione del contenuto degli impegni da parte di RFI e dell'AGCM che, con il provvedimento impugnato, aveva escluso il riconoscimento, tra i costi rimborsabili di quelli sostenuti per l'attrezzaggio dei locomotori noleggiati. La sentenza del Tar Lazio è stata impugnata innanzi al Consiglio di Stato, con altrettanti atti di appello, da RFI, dall'AGCM - con istanza di sospensione della sentenza impugnata - e dalle IF. Il Consiglio di Stato, in data 1/8/2012, ha pronunciato l'Ordinanza n. 3087 sul ricorso in appello presentato dall'AGCM accogliendo l'istanza cautelare e, per l'effetto, sospendendo l'esecutività della sentenza impugnata. Non risulta fissata udienza di merito	 Oggetto del ricorso. Annullamento della sentenza del Tar Lazio n. 3128/12 che ha annullato la delibera dell'AGCM che aveva confermato la correttezza dei comportamenti di FS e RFI in sede di implementazione degli impegni dalle stesse assunti all'esito dell'istruttoria A389 condotta dall'AGCM relativamente allo Sconto K2.

Si fa, infine, riferimento alla questione degli effetti della successione di RFI, a far data dal 31 dicembre 2010, in tutti i rapporti processuali già facenti capo a TAV, a seguito della fusione per incorporazione di TAV in RFI, tematica trattata nella citata relazione di questa Sezione sulla gestione della Capogruppo per gli esercizi 2009-2010²⁷, con preciso riferimento agli arbitrati in essere.

Richiede, indubbiamente, attenta considerazione la scelta della Società di non procedere ad alcun accantonamento - né in sede di bilancio di fusione della società incorporante, né in prosieguo - con riguardo ai numerosi arbitrati attivati dai General Contractors relativamente a talune tratte dell'AV, in conseguenza della revoca delle concessioni disposte dalla Legge 40/2007, a sua volta revocata dalla legge 133/2008.

I rilevanti importi di detti arbitrati - per un "petitum" di poco inferiore ai 6 miliardi di euro - avevano indotto l'organo di controllo interno e il Magistrato della Corte dei conti all'epoca delegato al controllo su Ferrovie dello Stato SpA ad evidenziare l'opportunità di tener conto per i profili contabili-finanziari del rischio di soccombenza.

Il Consiglio di amministrazione di RFI, in sede di approvazione del bilancio di esercizio di RFI successivo all'operazione di fusione (bilancio al 31 dicembre 2010), sulla base anche delle considerazioni dei legali all'uopo interessati, ha precisato di non ritenere ricorresse alcuna delle tre condizioni che i principi contabili internazionali (IAS 37) richiedono come necessarie per procedere ad accantonamenti di bilancio, in quanto:

- non esistevano obbligazioni nei confronti dei General Contractors;
- non risultava probabile l'impiego di risorse, poiché veniva ritenuto che mancasse la possibilità di accoglimento della domanda;
- non era possibile stimare, allo stato, l'eventuale importo da riconoscere.

In proposito saranno da verificare in prosieguo, alla luce delle risultanze degli arbitrati in corso, quali effetti si saranno determinati per il bilancio della Società e da considerare la validità o meno della surriferita scelta di non aver effettuato prudenti appostazioni contabili.

²⁷ Si veda relazione richiamata, punto 7.1, con relativi prospetti riepilogativi.

6 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

1. Con riguardo alla tematica - più volte dalla Corte trattata nelle pregresse relazioni - della collocazione istituzionale di RFI SpA, che, totalmente partecipata da Ferrovie dello Stato SpA, fa parte del Gruppo Ferrovie dello Stato ed è nel contempo titolare della funzione di gestore della infrastruttura ferroviaria nazionale, con importanti compiti di interesse generale, va rilevata la progressiva definizione dell'assetto in materia di trasporto ferroviario, con ridimensionamento del ruolo del Gestore della rete.

È da ultimo sopravvenuta la disposizione di cui all'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici) convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214, che ha previsto quale Organismo di garanzia nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti.

Secondo la previsione normativa, l'Autorità, che dovrà operare in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione, è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione. La stessa dovrà assolvere ai compiti di regolazione del settore, anche attraverso l'emanazione di direttive per assicurare la trasparenza, la disaggregazione e la separazione contabile e gestionale delle imprese regolate, anche in modo da distinguere costi e ricavi riguardanti le attività di servizio pubblico.

A ciò va aggiunto che sono da tempo operativi l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (unitamente con l'Organismo Investigativo Permanente) di cui al Decreto Legislativo n. 162 del 10 agosto 2007, che ha assunto le rilevanti funzioni in precedenza svolte dal Gestore della rete (ad eccezione dell'allocazione delle tracce) e l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF), i cui ruolo e compiti sono definiti dall'articolo 37 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, di "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria".

Può così ritenersi che, pur nella pluralità di organismi con competenze in parte attigue, il sistema appare tendenzialmente idoneo a consentire l'affermazione dei principi europei in materia.

2. Nel prender atto dei risultati positivi che RFI presenta negli ultimi esercizi analizzati, in aderenza alle linee di indirizzo del Piano 2007-2011, non può non ribadirsi quanto già segnalato dalla Corte nella relazione sulla Capogruppo per gli

esercizi 2009-2010, e cioè che il percorso di miglioramento aziendale intrapreso è fortemente condizionato sia dal quadro della finanza pubblica (caratterizzato dalle politiche di contenimento della spesa e di risanamento del bilancio pubblico), sia da quello del mercato del trasporto merci, che ha fatto registrare negli ultimi anni sensibili contrazioni in termini di volumi di produzione di treni-km, essendo il ramo merci più sensibile all'impatto della crisi economica.

Per i segmenti regionali e merci, è programmata l'attuazione di interventi nei punti chiave della catena del valore (nodi, itinerari merci, porti, interporti, retroporti), privilegiando interventi "leggeri", a rapido ritorno, di natura organizzativa e tecnologica (eliminazione colli di bottiglia, aumento di capacità nei nodi e interventi tecnologici di velocizzazione) che rispondono alle esigenze del mercato per favorirne nel breve termine la ripresa. Queste iniziative, secondo le previsioni del nuovo Piano industriale 2011-2015, dovrebbero essere accompagnate anche da azioni di carattere commerciale per il miglioramento del livello di servizio erogato alle imprese (sportello unico merci per un'offerta integrata, velocizzazione tracce merci, ecc.).

In tale ottica, il rispetto delle condizioni previste dal Contratto di Programma – Parte servizi per il triennio 2011-2013 appare un presupposto di grande importanza, atto a garantire a RFI la certezza delle risorse, prefigurando un orizzonte di stabilità di condizioni per l'efficacia delle azioni intraprese; e ciò anche se gli investimenti necessari per lo sviluppo dell'infrastruttura non potranno non essere condizionati dal persistere della situazione di precarietà degli interventi statali, che ha già comportato, con la legge di stabilità 2011, un definanziamento di circa 1 miliardo di euro delle dotazioni finanziarie iscritte a legislazione vigente.

Una riflessione a parte merita il settore relativo alla sicurezza delle infrastrutture (quali sicurezza della circolazione, sicurezza delle gallerie, difesa della sede e vulnerabilità sismica e idrogeologica) che negli ultimi tempi è stato interessato da numerosi disposti normativi e regolamentari via a via succedutesi che hanno posto a carico della Società, in quanto Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, obblighi la cui ottemperanza è possibile solo attraverso piani di adeguamento di consistenti dimensioni finanziarie.

Elementi di criticità potrebbero emergere dai possibili effetti derivanti dalla revisione in corso della normativa speciale per l'ambito ferroviario da parte dei Ministeri delle Infrastrutture e Trasporti e del Ministero del Lavoro e Politiche Sociali in materia di sicurezza del lavoro (decreto legislativo 81/2008), per i nuovi requisiti tecnico-organizzativi che potrebbero emergere sulle infrastrutture.

È evidente che la pianificazione dei relativi adeguamenti, disposti nell'arco di tempo che le diverse norme consentono, dovrà essere coniugata con la reale disponibilità delle relative risorse.

3. Della difficoltà di conciliazione delle differenti esigenze è emblematica la vicenda del contratto di programma, dei suoi aggiornamenti e delle sue reiterate modifiche in corso d'opera. Per il periodo in esame può ricordarsi che il 23 dicembre 2010 è stato sottoscritto, tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011 e si è così concluso il complesso *iter* procedurale, con un ritardo di circa due anni rispetto alla sua naturale scadenza, a causa di una serie di aspetti rilevanti in materia di programmazione delle opere e delle connesse modalità di finanziamento. Immediatamente dopo però, nel corso dei primi mesi del 2011, successivi all'approvazione del Bilancio 2010, la Società, nella necessità di ricercare adeguata copertura finanziaria ad interventi improcrastinabili connessi alla manutenzione straordinaria ed all'adeguamento di obblighi di legge, oltre che a quelli richiesti dal MIT per il Piano della sicurezza, ha avviato una lunga interlocuzione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si è così pervenuti ad un primo schema di aggiornamento 2010/2011, siglato dalle parti, RFI e MIT, in data 5 dicembre 2011 ed esaminato dal CIPE nella seduta del 6 dicembre 2011. In esito all'esame del CIPE è stato avviato un rapido confronto tra i Ministeri competenti e le Regioni Campania, Calabria, Puglia, Sicilia, e Sardegna sulla percorribilità di un definanziamento, anche in coerenza con il Piano Nazionale per il Sud che è stato recepito nella Delibera CIPE n°62/2011, e sulla possibilità di integrare questi ultimi stanziamenti con risorse derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento dei programmi dei fondi strutturali 2007/2013, previsto nella legge di stabilità 183/2011, all'art. 23.

Sulla base degli esiti di tali incontri la Società ha predisposto una nuova versione dello schema contrattuale che è stata siglata da RFI e MIT il 12 gennaio 2012 e sottoposta successivamente al CIPE.

4. Su tutta la linea AV/AC Torino-Milano-Napoli è stato possibile attivare l'esercizio commerciale, pur in attesa che vengano completati i lavori all'interno dei Nodi (in particolar modo di quelli di Bologna e Firenze) che dovrebbero consentire un incremento della qualità del servizio che dovrebbe essere attuato in termini di velocità, di frequenza, di puntualità.

L'avanzamento dei lavori per il medesimo Asse Torino-Milano-Napoli nell'esercizio 2010 è pari a 520 milioni di euro, con una minore produzione di 578 milioni di euro (-53%) rispetto all'esercizio precedente dovuta alla sostanziale conclusione della parte preminente del progetto (88%) con la totalità delle tratte già attivate all'esercizio.

In data 7 dicembre 2010 l'Assemblea Straordinaria di RFI ha deliberato il progetto di fusione per incorporazione in RFI della TAV per sostanziale completamento della missione societaria (già approvato dal Consiglio di Amministrazione di RFI in data 15 ottobre 2010) sulla base delle situazioni patrimoniali al 30 giugno 2010.

5. Per l'esercizio 2010, l'onere finanziario statale, per le risorse erogate a vario titolo a RFI per il 2010, raggiunge l'importo di 2.947 milioni di Euro (di cui 1.738 milioni in conto impianti) con notevole flessione rispetto ai 5.246 milioni di Euro (di cui 4.063 milioni in conto impianti) del 2009.

Pur nell'evidente contrazione dei finanziamenti statali, risulta confermata la circostanza che il tendenziale equilibrio dei conti, richiesto per RFI dall'art. 15, comma 1, del D. Lgs. 188/2003, resta fortemente condizionato dall'intervento statale e dalla scansione dei tempi e della misura della contribuzione.

6. Nel corso del 2010, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 2.558 milioni di euro, con un decremento di 51 milioni di euro (circa - 1,9%) rispetto all'esercizio precedente. Circa 38 milioni di euro sono stati erogati alle società TFB ed LTF (di cui circa 21 milioni di euro a titolo di aumento del capitale sociale delle partecipazioni) e circa 2 milioni di euro si riferiscono ad attività a committenza TAV.

Il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 979 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 126 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.579 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 302 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2010 il volume di spesa consuntivato è stato pari a circa 12 milioni di euro, con significativa riduzione rispetto al 2009 (con il 65% circa della spesa rivolto ad attività relative alle tecnologie per la sicurezza, il 21% circa alla diagnostica innovativa per il controllo dell'efficienza della rete ed il restante 14% a studi e sperimentazioni su componenti e sistemi innovativi). Per il rilevato andamento si rappresenta l'opportunità che si presti un'adeguata attenzione alle spese in materia, con particolare riguardo a quelle finalizzate alla sicurezza.

7. Ammonta a 30.209 unità l'organico complessivo della Società in servizio alla data del 31 dicembre 2010, in diminuzione del 4,4% (-1.386 unità) rispetto all'esercizio precedente, che evidenziava la presenza in Azienda, alla medesima data, di 31.595 dipendenti. Il dato medio annuo si attesta invece a 30.814 risorse, contro le 32.260 del 2009. Sono 842 i nuovi ingressi registrati nel corso del 2010, mentre le cessazioni dal servizio risultano pari a 2.228.

In coerenza con gli indirizzi strategici avviati negli esercizi precedenti sul tema del riordino dell'organizzazione centrale e territoriale, anche il 2010 è stato caratterizzato dagli esodi incentivati, ritenuto strumento di razionalizzazione degli organici delle Società.

L'onere sostenuto nel 2010 per il costo del lavoro è stato pari a 1.567,9 milioni di euro, in diminuzione del 3,8% (€ 62,4 mln) rispetto al 2009. Esso rappresenta, da solo, circa il 67% dei costi operativi della Società ed assorbe il 60% dei ricavi aziendali. È da notare che l'azione di contenimento degli organici, realizzata con la politica gestionale di incentivazione agli esodi, ha comportato una diminuzione della consistenza media del personale. Il costo medio unitario *pro/capite* annuo si è incrementato dello 0,7%.

Ammontano a € 47,1 mln gli accantonamenti al Fondo per contenzioso nei confronti del personale ed a € 59,3 mln gli utilizzi del medesimo verificatisi nella gestione 2010 in relazione a pagamenti disposti dai giudici del lavoro a seguito di rivendicazioni economiche, di carriera e di risarcimento danni per aver contratto malattie professionali.

8. Sul piano più propriamente gestionale si osserva che RFI ha chiuso il bilancio 2010 con un utile di € 91,6 mln, fortemente incrementato rispetto al precedente esercizio 2009 che registrava un risultato positivo di € 8,9 mln.

Dato consuntivo di interesse è rappresentato dall'aumento del Margine operativo lordo (EBITDA) che si stabilizza a € 267,9 mln, superiore di € 109,5 mln (+68,8%) rispetto al precedente esercizio. Tale incremento è la risultante della crescita del 2,3% dei ricavi e della diminuzione del 2,2% dei Costi operativi.

Il Risultato operativo (EBIT) si è attestato a € 135,1 mln, superiore di € 70,4 mln rispetto al 2009 (€ 64,6 mln), dopo avere coperto costi per Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti per complessivi € 132,8 mln, in rialzo del 41,1% sul 2009.

La Gestione finanziaria ha chiuso in negativo di € 37,7 mln, evidenziando un peggioramento del 32,8% sull'anno di comparazione (€ 28,4 mln), in ragione tanto dell'aumento degli oneri finanziari quanto della riduzione dei proventi.

Il Risultato ante imposte si è attestato a € 97,3 mln, più che raddoppiato rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente.

Anticipando taluni dati relativi al **2011**, al fine di dare atto di un andamento tendenziale più aggiornato, si osserva che, di contro all'incremento dell'utile (passato a 98,1 milioni di Euro), il *Margine operativo lordo (EBITDA)* è inferiore di 51 milioni di euro rispetto a quello del 2010 (-17 per cento), ascrivibile per il 79 per cento ad una riduzione dei ricavi e per il 21 per cento ad un incremento dei costi operativi. La riduzione dei ricavi (-40 milioni di euro) è l'effetto netto tra l'incremento dei ricavi per vendite e prestazioni pari a 10,5 milioni di euro (in condizioni di parità di risorse da Stato e con un maggiore introito da pedaggio segnatamente AV), e la riduzione degli altri proventi per 50,5 milioni di euro.

Il *Risultato operativo (EBIT)* è sceso a € 112,8 mln, con un calo di € 22,2 mln rispetto al 2010.

La *Gestione finanziaria* 2011 ha chiuso in positivo per € 2,3 mln, con notevole aumento dei proventi finanziari e lieve incremento degli oneri.

Anche il *Risultato ante imposte*, pari per il 2011 a 115,1 milioni di Euro, è in miglioramento rispetto al 2010 (97,3 milioni).

Al 31 dicembre 2009 il Patrimonio netto, per effetto delle variazioni di Capitale sociale, delle riclassifiche e rettifiche nonché del Risultato del periodo, registra un incremento di € 0,259 mln ed è pari ad € 33.085,3. Al termine dell'esercizio 2010, il patrimonio netto risulta di 33.373,8 milioni, il *Capitale investito netto* di € 36.719,9 mln aumentato di € 2.643,1 mln sul precedente esercizio (€ 34.076,8 mln) per l'effetto combinato dell'incremento del Capitale circolante e del Capitale immobilizzato netto e della diminuzione del TFR e Altri fondi. Il *Capitale investito netto* è coperto per il 91,3% dai Mezzi propri e per la restante quota dell'8,7% dall'Indebitamento finanziario netto.

9. Richiede, indubbiamente, attenta considerazione la scelta della Società di non procedere ad alcun accantonamento, con riguardo ai numerosi arbitrati attivati dai General Contractors relativamente a talune tratte dell'AV, in conseguenza della revoca delle concessioni disposte dalla Legge 40/2007, a sua volta revocata dalla Legge 133/2008.

In proposito saranno da verificare in prosieguo, alla luce delle risultanze degli arbitrati in corso, quali effetti si saranno determinati per il bilancio della Società e da valutare la validità o meno della mancata effettuazione di prudenti appostazioni contabili.

Adt. De Gennaro

PAGINA BIANCA

RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) Spa

BILANCIO D'ESERCIZIO 2010

PAGINA BIANCA

BILANCIO CONSUNTIVO

PAGINA BIANCA

**BILANCIO
2010****RFI – RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA**

Società a socio unico soggetta alla direzione e al coordinamento di Ferrovie dello Stato SpA a norma dell'art. 2497 sexies del codice civile e del D.Lgs. n. 188/2003

Sede sociale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma

Telefono: 06/44101

Capitale sociale: 32.088.184.379,00 euro interamente versati

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Rea n. 758300

Codice Fiscale: 01585570581

Partita Iva: 01008081000

MISSIONE DELLA SOCIETÀ

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

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

La Società assolve, ai sensi del decreto legislativo 188/2003 e successive modifiche, i compiti di Gestore dell'Infrastruttura nazionale.

Le principali attività correlate alla missione di RFI sono rappresentate da:

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- gli altri compiti attribuiti al Gestore dell'Infrastruttura ai sensi della vigente normativa, quali: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie.

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

- sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali;
- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e le isole maggiori;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;
- coordinare le attività di ricerca dell'Istituto Sperimentale sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE**Consiglio di Amministrazione:**

Presidente	Dario Lo Bosco*
Amministratore Delegato	Michele Mario Elia
Consiglieri	Vanda Ternau **
	Barbara Morgante
	Luigi Lenci ***

* dal 31.08.2010 sostituisce Luigi Lenci

** dal 31.08.2010 sostituisce Vittorio De Silvio

*** dal 31.08.2010 sostituisce Dario Lo Bosco

Collegio Sindacale:

Presidente	Paolo Marcarelli
Sindaci effettivi	Serafino Gatti
	Carminé Summa
Sindaci supplenti	Giovanni Logoteto
	Guglielmo Marengo

Società di Revisione:

PRICEWATERHOUSECOOPERS S.p.A.

PAGINA BIANCA

INDICE

Lettera del Presidente

Relazione sulla gestione

Principali risultati raggiunti nel 2010

I rapporti con lo Stato

Rapporto con i clienti

Principali eventi dell'anno

Risorse umane

Politica ambientale

Quadro macroeconomico

Andamento economico e situazione patrimoniale- finanziaria

Gestione finanziaria

Investimenti

Attività di ricerca e sviluppo

Rapporti con parti correlate

Andamento economico delle società controllate.

Azioni proprie

Altre informazioni

Fattori di rischio

Fatti di rilievo avvenuti dopo chiusura dell'esercizio

Evoluzione prevedibile della gestione

Proposta di destinazione del risultato d'esercizio.

Prospetti contabili

Prospetto della situazione patrimoniale/finanziaria

Conto Economico

Prospetto di Conto Economico Complessivo

Prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto

Rendiconto finanziario

Note esplicative al bilancio

Società

Criteri di redazione del bilancio civilistico

Principi contabili applicati

Gestione dei rischi finanziari

Note sullo Stato Patrimoniale

Note sul Conto Economico

Passività potenziali

Compensi Amministratori e sindaci

Compenso alla Società di Revisione

Informativa sull'attività di Direzione e Coordinamento

Parti Correlate

Garanzie

Impegni di terzi

Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Effetti della transizione ai Principi Contabili Internazionali (IFRS)

ALLEGATO 1 – Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto

ALLEGATO 2 – Relazione del Collegio Sindacale

ALLEGATO 3 – Relazione della Società di Revisione

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signor Azionista,

nell'anno 2010 la Società Rete ferroviaria Italiana S.p.A. ha operato in un contesto europeo contrassegnato dai timidi segnali di ripresa dei principali indicatori economici registrati a partire dalla seconda metà del 2009 e proseguiti nel corso dell'anno con un ritmo di crescita diverso per aree geografiche e per ciascun Paese, ma, in generale, lento e con prospettive di lungo termine abbastanza incerte; ciò, ha inevitabilmente generato riflessi anche sul mercato ferroviario che ha registrato, fra l'altro, sensibili contrazioni in termini di volumi, soprattutto nel settore delle merci, più sensibile alla crisi economica.

Inoltre, il quadro di finanza pubblica è stato caratterizzato da forti politiche di contenimento della spesa, con riflessi, per ciò che attiene a quanto di interesse della Società, sui provvedimenti normativi succedutisi nel corso dell'anno, a partire dalla Legge Finanziaria 2010 (n. 191/2009) e dalla Legge di Bilancio ad essa collegata (n. 192/2009), per proseguire, poi, con il Decreto Legge n. 78 *"Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica"*, (convertito con la Legge n. 122 del 30 luglio 2010) che ha disposto, a partire dall'anno 2011, la riduzione lineare del 10 per cento delle dotazioni finanziarie, iscritte *a legislazione vigente* nell'ambito delle spese rimodulabili di cui all'articolo 21, comma 5, lettera b), della Legge n. 196 del 2009 (Legge di riforma della contabilità), delle missioni di spesa di ciascun Ministero.

Le prime due leggi non hanno destinato risorse aggiuntive per nuovi investimenti in infrastrutture ferroviarie, mentre la terza ha addirittura comportato una riduzione di quelle esistenti pari a circa 922 milioni di euro nel triennio 2011 - 2013 ed a ulteriori 224 milioni di euro per gli anni 2014 e seguenti.

E così, ad oggi, non si può, purtroppo, non rilevare la carenza delle risorse finanziarie per le attività necessarie ed improcrastinabili della Società, segnatamente quelle per la manutenzione straordinaria e per il piano della sicurezza dell'infrastruttura nazionale per il biennio 2010-2011, non presenti nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma.

L'urgenza di tali fabbisogni, ripetutamente segnalata nel corso dell'anno dalla Società ai Ministeri competenti, si misura in un ammontare complessivo pari a 1.966 milioni di euro per la copertura delle seguenti attività:

- ✓ 860 milioni di euro per interventi di manutenzione straordinaria non avviati nel 2010 in mancanza di copertura finanziaria;

- ✓ 46 milioni di euro per interventi del Piano della Sicurezza non avviati nel 2010 in mancanza di copertura finanziaria;
- ✓ 860 milioni di euro per nuovi interventi di manutenzione straordinaria, da avviare nel 2011;
- ✓ 200 milioni di euro per interventi di prosecuzione del Piano della sicurezza da avviare nel 2011.

Ove dovesse, per assurdo, perdurare tale situazione, come già rappresentato ai Ministeri competenti, la Società potrebbe essere anche costretta, per non mettere a rischio la sicurezza dell'esercizio ferroviario (sempre e doverosamente, comunque, assicurata da RFI in modo puntuale ed efficace), a ridurre il *livello prestazionale* delle linee e quindi il livello di servizio erogato alle imprese ferroviarie.

La scarsità di risorse finanziarie è un tema di grande rilievo sia in termini attuali che prospettici. Infatti, disposti normativi e regolamentari via a via succedutesi nel tempo relativi a diversi profili connessi alla sicurezza dell'infrastruttura (quali sicurezza della circolazione, sicurezza delle gallerie, difesa della sede e vulnerabilità sismica e idrogeologica dell'infrastruttura) hanno posto a carico della Società, in quanto Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, obblighi la cui ottemperanza è possibile solo a valle di *piani di adeguamento* che necessitano di certe e consistenti risorse finanziarie pluriennali.

Si pensi, ad esempio, al *piano della sicurezza della circolazione ferroviaria* (predisposto dalla Società in attuazione delle linee di azione previste dall'Atto d'indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del luglio 2009 e della conseguente Direttiva 1/2010 dell'ANSF), consistente in un programma integrato di interventi di adeguamento e attrezzaggio dell'infrastruttura finalizzato ad aumentare i livelli di sicurezza sulla rete, del valore complessivo di 755 milioni di euro. Allo stato sono in corso di realizzazione tutti gli interventi, scelti in termini di priorità, che trovano copertura nei finanziamenti già disponibili nel vigente Contratto di Programma – aggiornamento 2009 e che rappresentano, però, solo il 22% del fabbisogno necessario alla realizzazione completa dell'importante piano *de quo*.

Analogamente, sotto il profilo degli adempimenti posti dal D.M. 28/10/2005 in tema di sicurezza delle gallerie ferroviarie, la Società ha completato e inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il programma generale di massima per la realizzazione dei lavori di adeguamento ai "requisiti minimi" di tutte le 650 gallerie esistenti nella rete, di lunghezza superiore a 500 metri (per un'estesa complessiva di ~1.180 km), da completare entro il 2021 per le gallerie esistenti ed entro il 2016 per quelle in costruzione all'atto dell'entrata in

vigore del D.M.; tale programma comporta una spesa complessiva di oltre 6,1 miliardi di Euro, di cui solamente una parte minima risulta oggi disponibile.

Ancora, 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), le attività di mappatura delle tratte della rete ferroviaria comprese in zone definite a rischio idrogeologico elevato e molto elevato dai Piani Stralcio di Assetto Idrogeologico emanati dalle Autorità di Bacino sono state completate e sono stati già censiti e posti sotto specifica azione di monitoraggio ben 1175 "punti singolari, con un costo complessivo degli interventi prioritari da effettuare stimato nell'ordine di 310 milioni di euro, attualmente non ancora disponibili.

Infine, in ossequio a quanto disposto dal O.P.C.M. 3274 20/03/2003 e dal D.P.C.M. 21/10/2003 in materia di vulnerabilità sismica delle infrastrutture civili esistenti è stato completato l'intero censimento, comprensivo dell'acquisizione dei relativi dati anagrafici e tecnici, di tutte le opere d'arte ricadenti sulla rete del Sistema di Grande Viabilità Ferroviaria (6.420 Km), fondamentale per mantenere i collegamenti essenziali nel Paese. Contemporaneamente è stata avviata – d'intesa con Istituti universitari particolarmente specializzati – la predisposizione della metodologia di verifica della stabilità di dette opere e dei principali fabbricati, da espletare nei prossimi anni. Il costo della fase prioritaria del programma è stimato in 86 M€, attualmente non disponibili.

E' evidente che la pianificazione di tali fabbisogni nell'arco di tempo che le diverse norme consentono per completare i relativi adeguamenti, dovrà essere coniugata con la reale possibilità da parte dello Stato di rendere disponibili le relative risorse.

Mentre sul fronte delle risorse pubbliche per attività di investimento permangono le criticità indicate, hanno invece trovato compiuta ed adeguata risoluzione, con l'emanazione della Legge n. 221 del 13 dicembre 2010 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2011 e per il triennio 2011-2013", le criticità finanziarie che a tutto il 2010 non hanno consentito la finalizzazione del Contratto di Programma, Parte Servizi. Infatti, con le norme citate sono state stanziare le risorse necessarie per il triennio 2001-2013 che potranno consentire, in breve tempo, di portare a compimento il relativo contratto tra la Società ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In tale quadro di riferimento, la Società, nell'anno, ha proseguito il proprio percorso volto sia ad ottimizzare ed a rendere più efficienti i propri processi di business che a contenere i propri costi operativi, con l'efficacia testimoniata dal risultato d'esercizio dell'anno che presenta un *utile d'esercizio* pari a *91 milioni di*

euro (si rinvia, per il dettaglio tecnico al documento predisposto sotto la responsabilità e cura delle competenti Funzioni societarie, sotto il coordinamento dell'AD), conseguito anche computando tra i costi a carico del margine operativo lordo tanto quelli di ammortamento dell'infrastruttura AC/AV che, per la prima volta, quelli della rete convenzionale.

Ed infatti, con i principi contabili internazionali cui il presente bilancio d'esercizio è informato, si evidenzia la capacità della Società, a valle delle operazioni di transizione che hanno portato, tra gli altri, all'eliminazione dei "fondi" che storicamente "sterilizzavano" alcuni costi d'esercizio (segnatamente l'ammortamento dell'infrastruttura convenzionale), di trovare nell'articolato e complesso insieme delle proprie attività e dei rapporti contrattuali sottostanti la capacità di generare le risorse necessarie a garantire non solo l'equilibrio economico finanziario, richiesto dal Dlgs 188/2003, ma anche quote di autofinanziamento da destinarsi al completamento del progetto di investimento AC/AV Torino-Milano-Napoli.

Il Margine operativo lordo dell'anno è superiore di quasi 110 milioni di euro rispetto a quello del 2009 (+59%) ascrivibile quasi egualmente ad un incremento dei ricavi e ad una riduzione dei costi che incidono su tale variazione rispettivamente nella misura del 52% e del 48%.

Centrale, nel conseguimento dei risultati dell'anno ed anche per quelli attesi per i prossimi, è stata la riorganizzazione dei processi e, quindi, delle risorse umane attuata dalla Società nel 2010 e continuata nei primi mesi del 2011, a completamento di un processo virtuoso già avviato nell'anno 2009, incentrata su una forte orientamento delle attività al mercato e una maggiore focalizzazione sugli obiettivi-chiave di sicurezza e di efficienza.

Il modello organizzativo attuato focalizza, in particolare, le strutture territoriali della Direzione Commerciale ed Esercizio Rete sulla pianificazione, programmazione, gestione e controllo del processo di circolazione attraverso la definizione di 5 *Direzioni di Direttrici* e completa la concentrazione delle attività nelle Direzioni Territoriali Produzione, all'interno delle quali trovano sintesi tutti i processi funzionali alla circolazione (attuazione della normativa e delle prescrizioni operative di esercizio, mantenimento in efficienza, terminali e servizi di manovra) sulla base un rapporto "interno" *cliente/fornitore*, inteso come relazione tra le strutture che devono garantire il "prodotto treno" e quelle che devono invece assicurare le migliori condizioni impiantistiche ed i servizi necessari alla "produzione" stessa del treno.

L'incremento del margine operativo lordo ha consentito alla Società di far fronte anche all'aumento pari a 36 milioni di euro dei costi di ammortamento rispetto all'anno precedente, in ragione del più intenso utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, segnatamente di quella dedicata ai servizi

AC/AV, in ragione del maggior traffico sviluppato rispetto al precedente anno, anche per l'avvio all'esercizio commerciale delle tratte Bologna-Firenze, Novara-Milano e Gricignano-Roma, attestando il risultato operativo oltre 135 milioni di euro.

Infine l'impatto netto degli oneri finanziari risulta superiore a quello dell'anno precedente, in ragione tanto dell'incremento degli oneri finanziari connessi ai debiti contratti per completare l'investimento della Torino-Milano-Napoli, quanto per la riduzione del positivo effetto dei proventi finanziari, a causa della ridotta liquidità di cui la Società ha disposto nell'anno 2010, rispetto al precedente anno.

Il tema sopra delineato delle risorse di cassa nell'anno 2010 ha rappresentato (per cause indipendenti dalla volontà della Società) elemento di criticità e tensione tra la RFI ed il sistema dei Fornitori. Infatti, per effetto del prolungarsi dell'approvazione e sottoscrizione dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma – parte Investimenti, di oltre due anni rispetto alla sua normale scadenza regolata dal relativo art. 3, l'erogazione da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze delle risorse finanziarie per gli investimenti in corso sono state fortemente rallentate ed effettivamente attuate, ancorché in misura parziale rispetto allo stanziamento *a legislazione vigente*, solo a fronte di procedure “straordinarie” di attestazione da parte della Società.

Tale circostanza, resa evidente già dai primi mesi dell'anno 2010, è stata tuttavia gestita al meglio dalla Società, utilizzando tutti gli strumenti disponibili per minimizzarne l'impatto verso i Fornitori, ivi compreso l'attuazione di un approccio prudente in relazione alle attività di investimento da avviare.

La produzione di investimento non ha potuto decollare come sperato e si è attestata, pertanto, su livelli simili a quelli dell'anno passato, risultando pari, per la rete convenzionale, a 2.558 milioni di euro, con un decremento di 51 milioni di euro (circa - 1,9%) rispetto al 2009.

L'avanzamento dei lavori della rete AC/AV – Asse Torino-Milano-Napoli nell'esercizio 2010 è pari a 520 milioni di euro, con una minore produzione di 578 milioni di euro (-53%) rispetto all'esercizio precedente dovuta alla sostanziale conclusione della parte preminente del progetto (88%) con la totalità delle tratte già attivate all'esercizio.

In relazione alle attività di investimento la Società nel corso del 2010:

- ha operato per portare a compimento l'opportunità offerta dall'articolo 1 commi 232 e 233 della legge finanziaria 2010 per gli investimenti relativi al Tunnel di Base del Brennero, alla Treviglio – Brescia ed al 3° Valico dei

Giovi che il Governo, con successivi atti, ha ritenuto di avviare a tale procedura, cui viene dato dettagliato conto nella Relazione sulla Gestione del presente bilancio;

- ha focalizzato la propria strategia di sviluppo della dotazione infrastrutturale ferroviaria nelle Regioni Meridionali attraverso la predisposizione di un *Piano Sud* incentrato prevalentemente sugli itinerari Napoli-Bari-Lecce/Taranto, Salerno-Reggio Calabria e Messina-Catania-Palermo, comprendente tanto interventi di sviluppo infrastrutturale di medio/lungo periodo che interventi a prevalente natura tecnologica che consentono, in tempi più brevi, di raggiungere significativi incrementi del *livello di offerta* del trasporto ferroviario. Tale piano è stato portato all'attenzione dei Ministeri competenti per la valutazione delle priorità e dell'adeguata collocazione nell'attuale quadro di finanza pubblica;
- ha completato il proprio assetto organizzativo nella gestione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale e tecnologico anche attraverso l'istituzione di Comitati e *Task force*, quale strumento organizzativo in grado di focalizzare le diverse competenze necessarie al raggiungimento degli obiettivi; in particolare nell'ottobre 2010 è stata istituita la *Task force* per il Sud al fine di potenziare e consolidare l'impegno della Società nelle regioni meridionali, con compiti di coordinamento dei progetti di investimento strategici sui tre itinerari citati, nonché promuovere ogni azione utile a prevenire il rischio di infiltrazione della criminalità organizzata nei cantieri e negli appalti; nel novembre 2010 è stato istituito il Comitato Interdirezionale per le Tecnologie, con compiti di coordinamento e di monitoraggio dei progetti tecnologici e delle relative realizzazioni, nonché delle componenti di sviluppo.

La Società, infine, alla luce di quanto indicato nel nuovo Piano d'Impresa 2011-2015, in via di consolidamento, rimanendo orientata a garantire efficacemente la crescita del trasporto ferroviario quale elemento centrale ed eco-compatibile della mobilità di persone e merci, ha individuato una serie di *iniziative ottimizzanti*, atte a ridisegnare una struttura operativa sempre più "snella", maggiormente indipendente dalle risorse pubbliche, con livelli di *performance* tra i migliori in campo europeo, sia sotto il profilo della sicurezza che qualitativo, ed in stabili condizione di equilibrio economico e finanziario.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2010

		2009	2010
ROE	RN/MP*	0,02%	0,18%
ROI	RO/CI*	0,19%	0,38%
ROS (EBIT MARGIN)	RO/RIC	2,53%	5,17%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	MOL/RIC	6,21%	10,25%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	0,08	0,07
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	0,03	0,10

LEGENDA**CI*:** Capitale investito netto medio (tra inizio e fine esercizio)**PFN:** Posizione finanziaria netta**MOL:** Margine operativo lordo**MP*:** Mezzi propri medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio**MP:** Mezzi propri**RIC:** Ricavi operativi**RN:** Risultato netto**RO:** Risultato operativo

I RAPPORTI CON LO STATO

Il Contratto di Programma (CdP) per la gestione degli investimenti

Il 23 dicembre 2010 è stato sottoscritto tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma, dopo aver recepito le prescrizioni formulate in sede di approvazione da parte del CIPE nella seduta del 13 maggio 2010 e dopo i pareri favorevoli della IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e dell'VIII Commissione (Lavori pubblici, Comunicazioni) del Senato della Repubblica espressi rispettivamente nelle sedute del 1 e del 7 dicembre 2010.

Si è così concluso il complesso *iter* procedurale dell'atto che ha registrato un ritardo di circa due anni rispetto alla sua normale scadenza, prevista dal relativo art. 3, a causa anche di una serie di aspetti di rilevante portata in materia di modalità di finanziamento e connessa programmazione delle opere.

I fattori che hanno caratterizzato questo aggiornamento del Contratto di Programma attengono principalmente:

- al recepimento della Legge n. 203/2008 (Legge Finanziaria 2009) e ad altri disposti normativi, che, tra l'altro, hanno operato un definanziamento di risorse, sia per cassa sia per competenza, pari complessivamente a 3.669 milioni di euro secondo le indicazioni date dal CIPE con la Delibera n. 10 del 6 marzo 2009;
- al recepimento delle Delibere n. 19/2009, n. 71/2009, 81/2009 e 101/2009 con le quali il CIPE nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo, ha approvato rispettivamente il Progetto Preliminare della linea ferroviaria Parma – La Spezia (Pontremolese), il Progetto Definitivo della Galleria del Brennero, il Progetto Definitivo della linea AV/AC Milano – Verona lotto funzionale Treviglio – Brescia, il Progetto Definitivo del Terzo Valico dei Giovi;
- al recepimento della Legge n. 191/2009 (Legge Finanziaria 2010 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato") che all'art. 2 commi 232 – 234 ha previsto una nuova modalità di finanziamento a *tranche* per lotti costruttivi per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN – T ed inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche. Ai fini dell'applicazione di tale procedura in data 1° ottobre 2010 sono stati emanati i Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri che individuano gli interventi "Linea AV/AC Milano – Genova: Terzo Valico dei Giovi", "Potenziamento Asse ferroviario Monaco – Verona Galleria di base del Brennero" e "Linea AV/AC Milano Verona Treviglio – Brescia" quali progetti prioritari di particolare rilevanza strategica aventi i requisiti previsti dal citato art. 2 della Legge Finanziaria 2010.

Con la Legge Finanziaria 2010 (n. 191/2009) e con la Legge di Bilancio ad essa collegata (n. 192/2009), emanate entrambe il 23 dicembre 2009, non sono state stanziato, per l'anno 2010, risorse di competenza aggiuntive destinate ad investimenti infrastrutturali, mentre relativamente agli stanziamenti di cassa, sono state confermate risorse pari a:

- ✓ 2.385 milioni di euro a valere sul capitolo 7122 per l'anno 2010 per la prosecuzione degli investimenti ferroviari già previsti dalla Tabella "A - Opere in corso" del CdP 2007-2011; tale importo, in considerazione dei fabbisogni finanziari di cassa della Società e tenuto anche conto di quanto stabilito dall'art. 5 del Contratto di Programma, è stato rideterminato, in corso d'anno, in 1.283 milioni di euro riprogrammando la differenza, pari a 1.102 milioni di euro, agli anni successivi in coerenza con gli investimenti;
- ✓ 2,6 milioni di euro a valere su capitolo 7123 per l'anno 2010, quali contributi relativi a specifici provvedimenti legislativi che finanziano investimenti RFI relativi alla rete convenzionale, già previsti nella citata Tabella A del CdP nell'aggiornamento 2008;
- ✓ 100 milioni di euro per la rete AV/AC Torino – Milano - Napoli e 100 milioni di euro per la rete convenzionale quale rata dell'anno 2010 dei contributi quindicennali in conto impianti stanziati dalla Legge Finanziaria 2006 sul capitolo 7124, a partire rispettivamente dagli anni 2006 e 2007;
- ✓ 400 milioni di euro per la realizzazione del sistema AV/AC Torino – Milano - Napoli quale quota relativa all'anno 2010 dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 sul capitolo 7124.

Tutto quanto sopra indicato ha trovato pieno accoglimento nello schema di aggiornamento 2009 del Contratto di Programma che, come già precisato, è stato approvato dal CIPE nella seduta del 13 maggio u.s.

In data 31 maggio 2010 è stato emanato il Decreto Legge n. 78 *"Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica"*, (convertito con la Legge n. 122 del 30 luglio 2010), che ha disposto, a partire dall'anno 2011, la riduzione lineare del 10 per cento delle dotazioni finanziarie, iscritte a legislazione vigente nell'ambito delle spese rimodulabili di cui all'articolo 21, comma 5, lettera b), della Legge n. 196 del 2009 (Legge di riforma della contabilità), delle missioni di spesa di ciascun Ministero, che ha comportato una riduzione complessiva degli stanziamenti per investimenti ferroviari pari a circa 922 milioni di euro, di cui 232 milioni di euro per l'anno 2011, 233 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012 e 2013 e 224 milioni di euro per gli anni 2014 e seguenti.

In data 13 dicembre 2010 sono state emanate la Legge di stabilità 2011 (Legge n° 220 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato) e la Legge di Bilancio ad essa collegata (Legge n. 221 - Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2011 e per il triennio 2011-2013). In queste disposizioni non sono state previste risorse aggiuntive di competenza per l'anno 2011, mentre relativamente agli stanziamenti per

cassa sono confermate le erogazioni già previste per gli anni 2011-2013 nella legge Finanziaria 2010 ad eccezione di quelle relative al capitolo 7122 che sono state ridotte, per quanto detto, di 232 milioni di euro ed ammontano complessivamente per l'anno 2011 a 2.086 milioni di euro.

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

Nel corso dell'anno 2010 sono proseguiti gli incontri con i Ministeri competenti per la definizione dello schema di Contratto di Programma, Parte Servizi e per l'individuazione delle risorse finanziarie occorrenti.

Con l'emanazione della Legge n. 221 del 13 dicembre 2010 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2011 e per il triennio 2011-2013" si sono create le condizioni per la sottoscrizione del Contratto di Programma- Parte Servizi per il triennio 2011-2013, in quanto sono state assicurate le risorse finanziarie sufficienti, IVA compresa da computarsi nella misura del 10% del valore delle prestazioni oggetto del contratto, per la copertura dei servizi di infrastruttura alla disponibilità della rete a condizioni strutturali stabili ed efficienti.

Le coperture finanziarie sono state articolate come di seguito illustrato.

- Per il 2011 sono stati stanziati:
 - ✓ 975 milioni di euro (la legge n.221/2010 e successivo decreto di ripartizione in capitoli del 21 dicembre 2010 cap.1541 del MEF);
 - ✓ 292 milioni di euro con delibera CIPE n.64/2010 a valere sul residuo del Fondo Infrastrutture alla voce "opere manutentive della rete stradale e di quella ferroviaria" di competenza del MIT", tale stanziamento consente di recuperare il *gap* manutentivo per gli interventi rinviati tra il 2009 ed il 2010.
- Per il 2012 ed il 2013 sono stati stanziati:
 - ✓ 1.211 milioni di euro per ogni anno (legge n.221/2010 e successivo decreto di ripartizione in capitoli del 21 dicembre 2010 cap.1541 del MEF): tale stanziamento consente di coprire completamente il fabbisogno manifestato.

La Legge Obiettivo

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

- nella seduta del 13 maggio 2010 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate, autorizzando l'avvio del primo lotto funzionale relativo alla tratta Rho-Parabiago, prevedendo la copertura finanziaria di circa 382 milioni di euro;
- nella seduta del 18 novembre 2010 il CIPE:

- ✓ ha approvato, con prescrizioni, il progetto definitivo del Cunicolo esplorativo de La Maddalena nell'ambito del "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione";
- ✓ ha approvato il progetto preliminare del 1° lotto Fortezza – Ponte Gardena del quadruplicamento della tratta ferroviaria Verona - Fortezza della linea di accesso alla Galleria del Brennero;
- ✓ ha autorizzato l'avvio della realizzazione del 1° lotto costruttivo del progetto definitivo della Galleria di base del Brennero, della Linea AV/AC Milano – Genova Terzo Valico dei Giovi e della Linea Milano – Verona Tratta Treviglio – Brescia.

Ad oggi le relative Delibere CIPE non sono ancora state pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale.

RAPPORTO CON I CLIENTI

Generalità

Il mercato di riferimento di RFI, quale Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale ai sensi del D.Lgs. 188/2003, è costituito da Imprese Ferroviarie (IF) e da soggetti Richiedenti; in quest'ultima fattispecie, oltre alle IF, Regioni e Province Autonome, rientrano anche "persone fisiche o giuridiche con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di servizi di trasporto ferroviario, che non svolgano attività di intermediazione" (D.Lgs. 188/2003 art. 3 b). L'oggetto del rapporto contrattuale è costituito nel primo caso dalle tracce orarie e servizi – Contratto di utilizzo dell'infrastruttura con durata non superiore al periodo di validità di un orario di servizio, nel secondo caso dalla capacità di infrastruttura espressa in termini generali ovvero di volumi complessivi e non di dettaglio – Accordo Quadro con durata pluriennale.

Relativamente alle IF, al 31 dicembre 2010 il mercato presenta:

- n. 49 licenze ferroviarie rilasciate dal MIT;
- n. 28 IF che hanno espletato servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura;
- n. 36 contratti di utilizzo dell'infrastruttura così suddivisi:
 - n. 14 contratti di utilizzo per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
 - n. 19 contratti di utilizzo per lo svolgimento del traffico merci;
 - n. 2 contratti di utilizzo per lo svolgimento di processi omologativi di materiale rotabile;
 - n. 1 contratto per uso stazione.

Relativamente ai soggetti "Richiedenti" al 31 dicembre 2010, si rilevano:

- n. 14 Accordi Quadro/Protocolli d'Intesa così suddivisi
 - n. 8 con soggetti aventi un interesse di pubblico servizio (n. 6 Regioni e n. 2 Province Autonome);
 - n. 6 con soggetti aventi un interesse commerciale (n. 1 per servizio passeggeri, n.2 per servizio passeggeri su rete AV/AC, n. 3 per servizio merci).

RICAVI DA PEDAGGIO

Generalità

Nel 2010, rispetto al 2009, si registra un aumento dell'introito complessivo da pedaggio del 6,64% a fronte di un contenuto aumento dei volumi totali (0,43%), per effetto dell'utilizzo da parte delle IF di tracce orarie con più alto valore economico (es. AV/AC).

La società svolge i propri servizi principalmente nei confronti di società del Gruppo (principale cliente (l'incidenza percentuale rispetto al totale clienti è del 96%).

Performance Regime

Nel corso dell'anno 2010, in ottemperanza a quanto stabilito nel Prospetto Informativo della Rete (PIR) ed in linea con quanto comunicato dai competenti Uffici del MIT, si è proseguito con la rendicontazione dei dati tecnici ed economici verso le IF con le stesse modalità illustrate nella Relazione sulla Gestione del Bilancio 2009 cui si fa rimando per maggiori approfondimenti.

RICAVI DA SERVIZI**Accesso alla rete di comunicazione GSM-R**

Il *trend* di utilizzo del GSM-R è in continua crescita ed i corrispondenti ricavi sono cresciuti del 13%. Alla rete di telecomunicazione per i collegamenti di servizio hanno accesso, oltre a tutte le IF titolari di Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, anche "altri soggetti" qualificati che hanno, nel rispetto dei principi enunciati nelle Condizioni Generali di accesso al servizio, pur non espletando attività di trasporto, necessità di accedere alla rete per attività legate ad esempio alla certificazione oppure a test di prova sulla rete AV/AC.

Servizi di Traghettaggio*Traghettaggio Sardegna*

La domanda commerciale del servizio di traghettaggio con la Sardegna ha subito una sostanziale contrazione. Nel 2010 Trenitalia (unica IF operante su tale rotta) ha richiesto un totale di 16 corse che hanno determinato ricavi irrilevanti rispetto alle 40 corse richieste nel 2009.

Traghettaggio Sicilia

La domanda espressa dalle Imprese Ferroviarie, sia per l'andamento macroeconomico che per processi di riorganizzazione delle stesse Imprese, ha subito una forte contrazione che ha determinato una riduzione dei ricavi per tale voce del 19,13%.

Nell'anno 2010 i segmenti di trasporto prestati al mercato diverso da quello delle IF, sono stati caratterizzati da un *trend* complessivamente negativo dovuto alla riduzione della domanda di mobilità. In presenza di tariffe costanti e di un sostanziale mantenimento delle quote di mercato, si sono riscontrati i seguenti effetti:

- nel segmento del trasporto gommato pesante i ricavi hanno subito una diminuzione del 2,4%;
- nel segmento del trasporto autovetture i ricavi hanno subito una diminuzione del 6,9%.

Si riscontra invece una nota positiva per il servizio di trasporto marittimo passeggeri veloce tra le città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni e tra l'aeroporto di Reggio Calabria ed il porto di Messina. Tale servizio è destinatario, dal 28 giugno 2010, di un contributo erogato dal MIT al Consorzio Metromare dello Stretto, aggiudicatario di specifica

gara, cui RFI partecipa con una quota del 40%. In tale configurazione i ricavi per RFI si sono incrementati del 79,91%, rispetto all'anno 2009.

Servizi di Manovra

La riorganizzazione delle Imprese Ferroviarie, conseguente anche all'andamento macroeconomico, ha determinato una riduzione del traffico a treno diffuso e quindi della domanda di tale servizio. Fornito in 54 impianti cui si aggiungono i terminali marittimi dedicati al traghettamento ferroviario, il servizio di manovra ha prodotto ricavi in calo del 15,78 % rispetto all'anno 2009.

Altri servizi

Gli ulteriori servizi ex art. 20 D.Lgs. n. 188/2003, previsti nel PIR ed erogati nel 2010 ,hanno registrato nel corso dell'anno un valore economico complessivamente in crescita del 26,21%. Se ne descrive nel seguito il contenuto:

- utilizzo di scali e terminali merci;
- assistenza alla circolazione di treni speciali, consistente nella predisposizione del programma di inoltro dei treni che effettuano trasporti eccezionali, nel rilascio dell'autorizzazione all'effettuazione del trasporto, nel monitoraggio della regolare circolazione e nella scorta tecnica del convoglio ove necessaria;
- preriscaldamento e climatizzazione delle vetture dei treni viaggiatori, consistente nella fornitura dell'energia elettrica all'impresa ferroviaria prima del servizio commerciale;
- rifornimento idrico, consistente nella fornitura di acqua non potabile per il materiale rotabile;
- fornitura informazioni complementari, relative alla circolazione dei treni attraverso l'accesso ai sistemi informativi di circolazione, al netto degli accessi già remunerati dal pedaggio ai sensi del PIR;
- apertura/abilitazione impianti e/o linee chiuse/impresenziate, a richiesta di IF, oltre il periodo di apertura/abilitazione indicato in PIR;
- sgombero dell'infrastruttura di materiale rotabile impossibilitato a proseguire per mezzo di locomotive in composizione a treni di IF estranea alla causa di ingombro.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

Gennaio

Scissione parziale di TAV delle tratte ferroviarie AV/AC “Bologna-Firenze”, sub-tratta “Novara-Milano” e “Roma-Napoli” 2° lotto funzionale

In data 1° gennaio 2010 è divenuta efficace la scissione parziale di TAV delle tratte ferroviarie AV/AC Bologna-Firenze”, sub-tratta “Novara-Milano” e “Roma-Napoli” 2° lotto funzionale come meglio illustrato nei Principali eventi dell'anno della Relazione sulla Gestione del Bilancio d'esercizio 2009 al mese di settembre.

Il valore delle attività assegnate alla beneficiaria, con riferimento alla data di efficacia della scissione (1 gennaio 2010) sono pari a 1.829 milioni di euro, senza impatto sul patrimonio netto in quanto interamente posseduta.

Nuova Linea Torino/Lione

In data 29 gennaio 2010 è stato emesso dall'Osservatorio Tecnico il documento “Indirizzi operativi per la progettazione preliminare della Nuova Linea Torino-Lione dal confine di Stato fino alla connessione con la linea AV/AC Torino Milano, che definisce i criteri per la progettazione della nuova linea coerentemente con le politiche di trasporto del territorio.

A partire dal 1° febbraio 2010 ha preso avvio il progetto preliminare della sezione comune della Linea Torino-Lione, che per la parte italiana ha finalizzato il tracciato in variante in linea con gli indirizzi operativi indicati e per la parte francese ha adeguato il progetto preliminare alle disposizioni sulla sicurezza definite dalla Commissione Inter Governativa nel maggio 2009. Il 10 agosto è stata avviata la procedura di approvazione del Progetto preliminare in variante da parte dello Stato italiano attualmente ancora in corso.

Febbraio

Aumento capitale sociale Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.

Il 23 febbraio 2010, è stato perfezionato l'aumento di capitale sociale misto in favore della Società Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A. pari a euro 15.418.000, da suddividersi al 50% tra i soci Consorzio ZAI e RFI, conclusivo del percorso avviato nel 2005 e finalizzato a realizzare un terminale intermodale innovativo capace di garantire elevate prestazioni con un modello di gestione fondato sulla capacità integrata.

L'aumento del capitale sociale è stato perfezionato con il conferimento da parte dei soci di risorse finanziarie e dei beni in natura di rispettiva proprietà costituenti il 3° Modulo del Terminal Verona Quadrante Europa.

Il terminali è stato affidato in gestione alla società Terminali Italia controllata da RFI.

Legge n. 102/2009 (utilizzo delle disponibilità esistenti sui conti di Tesoreria dello Stato)

A seguito dell'entrata in vigore del Decreto Ministeriale 25 febbraio 2010, attuativo della legge n. 102/2009, le società del Gruppo Ferrovie dello Stato titolari di conti accesi presso la Tesoreria dello Stato, al fine di limitare i prelievi presso il servizio della stessa Tesoreria alle effettive esigenze di spesa, sono tenute a comunicare talune informazioni a carattere finanziario relative ai propri conti bancari e/o postali che consentano adeguata verifica dei tempi di giacenza di tali prelievi, sui predetti conti, nei limiti strettamente necessari alle tipologie di attività gestorie da effettuare. Riguardo tale adempimento RFI, individuata, ai sensi di legge, quale soggetto deputato all'assolvimento degli obblighi di comunicazione verso il competente Ministero dell'Economia e Finanza, provvede mensilmente ad ottemperare ai predetti obblighi per il tramite della struttura Finanza della Capogruppo, deputata alla gestione dei conti banca societari.

Marzo**Finanziamento Investimenti**

In data 1° marzo 2010 la Capogruppo ha stipulato, con le banche risultate aggiudicatrici della procedura negoziata bandita dalla stessa Capogruppo nel corso del 2009, un contratto di finanziamento del valore complessivo massimo di 1.108 milioni di euro, a valere sui crediti IVA 2007.

Del suddetto importo 634,9 milioni di euro sono di spettanza della Società RFI e 473,6 milioni di euro sono di spettanza della controllata TAV. Tali somme, come di consueto, sono state messe a disposizione di RFI e TAV mediante un contratto *intercompany* stipulato nel mese di aprile che replica le condizioni sia finanziarie sia contrattuali dell'operazione realizzata dalla Capogruppo. In data 30 settembre 2010 il finanziamento è stato interamente rimborsato a seguito del rimborso da parte dell'Agenzia delle entrate del credito IVA 2007.

Aumento capitale sociale Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A.

Nel corso del 2010, in coerenza con l'andamento delle attività progettuali del Tunnel, è stato perfezionato l'aumento del capitale sociale di 35.000.000,00 euro della Società Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. deliberato dall'assemblea degli azionisti della stessa TFB in data 11 maggio 2010 e versato attraverso tre *tranche*, nei mesi di giugno, settembre e novembre, per la quota parte di competenza. Si segnala che RFI, esercitando il diritto di prelazione sulle azioni rimaste inoperte, ha versato, in percentuale al numero delle azioni possedute, l'importo delle quote non sottoscritte dalla provincia di Verona.

A seguito di detti aumenti il capitale sociale ammonta a 125.790.910,00 euro.

La percentuale di partecipazione di RFI passa, quindi, da 84,558% a 84,98% al 31 dicembre 2010.

Aprile**Aumento capitale sociale Network Terminali Siciliani S.r.l.**

In data 9 aprile 2010 è stato perfezionato l'aumento del capitale sociale della Società Network Terminali Siciliani S.r.l. deliberato dall'Assemblea in data 12 aprile 2010. L'importo di competenza di RFI è pari al 50% dell'importo complessivo di euro 147.000,00. Tale aumento di capitale sociale è finalizzato a consentire alla Società di completare il percorso di verifica delle soluzioni funzionali messe a punto dal Comitato Tecnico Scientifico della società stessa per l'integrazione del terminale di RFI con quello da realizzare a cura di SIS, ad oggi impedita dalla presenza della linea Catania-Siracusa che separa fisicamente le due aree di terminalizzazione.

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

Il Fondo ha lo scopo – per le aziende del Gruppo FS che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali – di dare attuazione agli interventi previsti dall'art. 59, comma 6, della legge istitutiva n. 449 del 1997, diretti a favorire la riorganizzazione ed il risanamento del Gruppo stesso in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema di trasporto ferroviario. A seguito della definizione degli accordi del 15 maggio 2009 tra Gruppo FS e Organizzazioni Sindacali di categoria, recepiti con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 510 del 23 giugno 2009 e s.m.i., su conforme parere del medesimo Dicastero delle Infrastrutture e Trasporti, nonché del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, il 25 giugno 2010 è stata sottoscritta specifica convenzione tra Gruppo FS e INPS, per trasferire all'Istituto previdenziale la gestione e l'erogazione degli interventi di sostegno al reddito posti a carico del Fondo. Sulla base delle rinnovate intese, si è conseguentemente insediato il Comitato Amministratore – nominato con il già citato D.M. – che, dopo aver approvato il bilancio del Fondo, ha contestualmente avviato iniziative di gestione, tra cui l'istanza per il riconoscimento della personalità giuridica del Fondo alla competente autorità prefettizia ed il rilascio di specifico codice fiscale. Con l'avvio, a novembre 2010, delle procedure di attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo, e l'individuazione con accordi sindacali degli esuberanti da esodare, è stata deliberata l'attivazione a partire da marzo 2011 dei primi interventi straordinari.

Consorzio Metromare dello Stretto

Il 28 giugno 2010 il Consorzio Metromare dello Stretto ha iniziato ad operare dopo la conclusione delle vicende giudiziarie rappresentate nel bilancio 2009 a cui si fa rimando per maggiori dettagli e che hanno ritardato l'attivazione del servizio, che, come previsto, migliorerà l'offerta al pubblico ed i risultati economici di RFI.

Il Consorzio è partecipato da RFI con una quota del 40% e da Ustica Lines S.p.A. per il rimanente 60% ed è risultato aggiudicatario della gara indetta nel 2008 dal MIT per

l'esecuzione del servizio triennale di trasporto marittimo veloce tra le città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, nonché di un collegamento marittimo rapido tra l'aeroporto di Reggio Calabria ed il porto di Messina, a fronte di un contributo erogato dallo stesso Ministero ad integrazione degli importi derivanti dalla vendita dei biglietti al pubblico.

Luglio

Liquidazione IVA di Gruppo anno 2009

In data 22 luglio 2010 è stato rimborsato dalla Capogruppo il credito IVA per l'anno 2009 per un importo pari a 45.770 mila euro.

Settembre

Nomina Amministratore Delegato triennio 2010-2012

Il Consiglio di Amministrazione della Società nella seduta del 2 settembre 2010 nomina l'Ing. Michele Mario Elia Amministratore Delegato della Società per il triennio 2010-2012.

Nomina Dirigente Preposto

In data 15 settembre 2010 il Consiglio di Amministrazione, preso atto di quanto comunicato dall'Amministratore Delegato e su parere favorevole del Collegio Sindacale, delibera di nominare, con la medesima scadenza del Consiglio in carica (assemblea di approvazione del bilancio 2012) la Dott.ssa Vera Fiorani - Direttore Amministrazione, Finanza e Controllo per l'incarico di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari. La nomina è stata formalmente accettata in data 23 settembre 2010.

Ottobre

Gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE) Trieste – Divaca

Il 12 ottobre 2010 la Commissione intergovernativa italiano/slovena ha siglato un accordo che sancisce la costituzione del GEIE tra Trieste e Divaca per garantire il necessario livello di coordinamento nell'esecuzione delle attività di progettazione della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario nonché per la gestione delle attività correlate. Nelle more di detta costituzione, l'azione sarà coordinata dalla Repubblica Italiana.

Attualmente sono in fase di predisposizione i documenti costitutivi del GEIE.

Novembre

Costituzione Blueferries S.r.l.

In data 4 novembre 2010, RFI, in ottemperanza alla normativa antitrust (Legge n. 287/90), ha costituito una nuova società a responsabilità limitata denominata Blueferries partecipata al 100% con un capitale sociale pari a 100.000,00 euro, con sede a Messina, avente per oggetto il trasporto marittimo e costiero di persone e merci.

Tale normativa prevede, infatti, che le imprese che operano in regime di monopolio sul mercato, qualora intendano svolgere attività in mercati diversi da quelli in cui agiscono in regime di monopolio, devono operare mediante società separate (art. 8 comma 2 bis),

dandone comunicazione preventiva all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) (art. 8 comma 2 ter).

RFI in data 18 novembre 2010 ha inviato la documentazione necessaria ad assolvere i suddetti obblighi di informazione.

Costituzione Comitato di *Audit*

In data 12 novembre 2010 è stato costituito il Comitato *Audit* di RFI che ha funzioni propositive e consultive nei confronti del Consiglio di Amministrazione, costituisce un importante elemento di sviluppo del sistema di *governance* della Società e rappresenta occasione e sede di analisi istruttoria di questioni rilevanti per il sistema di controllo interno.

Cessione FS Trasporti su Gomma S.r.l. (già Tiburtina Sviluppo Immobiliare)

In data 19 novembre 2010 è stata ceduta a FS l'intera partecipazione detenuta da RFI in FS Trasporti su Gomma S.r.l. non più funzionale ai programmi della Società per la diversa modalità di sviluppo del progetto Tiburtina, per un corrispettivo pari a 44.539,00 euro.

Dicembre

Prospetto Informativo della Rete (edizione dicembre 2010)

In data 10 dicembre 2010, a seguito dell'espletamento della procedura di consultazione con i soggetti interessati (IF, Regioni, Province Autonome e Richiedenti, Ministero) prevista dall'art.13 del d.lgs. 188/2003, con Disposizione n. 18 dell'Amministratore Delegato di RFI, è stato disposto l'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete edizione dicembre 2010, valido dal 12 dicembre 2010 al 10 dicembre 2011.

Le tematiche di maggior rilievo oggetto di aggiornamento attengono:

- ✓ qualificazione del *rating* degli istituti bancari o assicurativi preposti al rilascio della fidejussione a corredo degli Accordi Quadro e dei Contratti di utilizzo dell'infrastruttura al GI;
- ✓ Responsabilità Civile verso Terzi prestata dalle IF a corredo del contratto di utilizzo;
- ✓ regole di dettaglio per ciò che concerne la capacità integrata (tracce più servizi ex art. 20 D.Lgs 188/03);
- ✓ ridefinizione del reticolo degli scali/impianti merci e aggiornamento delle tariffe dei servizi di manovra.

Fusione TAV

In data 7 dicembre 2010 l'Assemblea Straordinaria di RFI ha deliberato il progetto di fusione per incorporazione in RFI della TAV per sostanziale completamento della missione societaria (già approvato dal Consiglio di Amministrazione di RFI in data 15 ottobre 2010) sulla base delle situazioni patrimoniali al 30 giugno 2010.

Gli effetti contabili e fiscali – ai sensi dell'art. 172, comma 9, del DPR n. 917/1986 – della fusione stessa, decorrono, secondo quanto previsto dagli artt. 2504 bis, terzo comma e 2501 ter, primo comma, numero 6) del codice civile, dal 1° gennaio 2010. A partire da tale data le operazioni della società incorporanda (TAV) sono state imputate nel bilancio della società incorporante (RFI).

Per maggiori dettagli in merito agli effetti della citata operazione si rimanda al paragrafo 6 delle Note Esplicative al presente bilancio civilistico.

Aggiornamento 2009 del Contratto di Programma

In data 23 dicembre 2010, l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma che, seppur in ritardo rispetto alla pianificazione dell'esigenza, rende finalmente operative le risorse finanziarie in esso previste e permette di distinguere gli investimenti per i quali il Concessionario, RFI, assume nei riguardi dell'Azionista, l'impegno a progettare e realizzare opere da quelli per i quali esiste una previsione solo programmatica.

Incidente di Viareggio

Nel dicembre 2010, la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca ha richiesto la notifica dell'avviso di garanzia e della contestuale richiesta di incidente probatorio (volto all'espletamento di una perizia) a 38 indagati come riportato nella sezione delle Altre Informazioni, nel paragrafo delle indagini e procedimenti penali della presente relazione.

Scissione parziale di RFI verso FS Logistica

Nella seduta del 20 dicembre 2010 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il Progetto di Scissione parziale di RFI verso FS Logistica relativo a 5 compendi immobiliari riconducibili, principalmente, alle tipologie degli impianti, aree e fabbricati non strumentali all'attività di RFI per un ammontare complessivo di euro 3.186.760,00 con riferimento alla situazione patrimoniale al 30 settembre 2010.

Il 24 marzo 2011 lo stesso Progetto è stato deliberato anche dalle assemblee straordinarie di entrambe le Società.

RISORSE UMANE

Nel corso dell'anno 2010 è proseguita l'opera di rivisitazione e riordinamento dell'organizzazione centrale e soprattutto territoriale della società volta al contestuale e coerente contenimento degli organici, gestito anche tramite l'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro, rivolta all'incremento della produttività.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1° gennaio 2010 – 31 dicembre 2010:

- consistenza del personale RFI al 31.12.2009: pari a n° 31.595 unità (di cui 295 Dirigenti e 31.300 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale RFI al 31.12.2010: pari a n° 30.209 unità (di cui 290 Dirigenti e 29.919 tra Addetti e Quadri).

Il saldo netto deriva da ingressi per 842 unità ed uscite per 2.228.

Il costo del lavoro

Proseguono le trattative con le Organizzazioni Sindacali con l'obiettivo di pervenire ad un contratto unico del Settore Trasporto come già indicato nel Bilancio 2009 a cui si fa rimando per maggiori dettagli. Per quanto riguarda il costo del lavoro, al di là dei consueti accantonamenti necessari all'adeguamento dei minimi contrattuali in relazione all'andamento delle citate trattative, non si segnalano eventi significativi incidenti sulla variazione del costo medio unitario rispetto all'anno 2009.

In data 25 giugno 2010 è stata sottoscritta tra l'INPS e Ferrovie dello Stato S.p.A. la Convenzione per la gestione e l'erogazione delle prestazioni previste a carico del Fondo bilaterale di sostegno al reddito da parte dell'Istituto previdenziale, come già evidenziato nell'apposito paragrafo riportato tra gli Eventi del mese di Giugno della presente Relazione. In data 30 settembre 2010 sono stati definiti i 4 punti individuati dal Protocollo Ministeriale del 14 maggio 2009 come "prima parte" del nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della Mobilità (campo di applicazione, decorrenza e durata, disciplina del sistema delle relazioni industriali e diritti sindacali e mercato del lavoro), che al momento non sono ancora operativi in quanto il sindacato ne subordina l'effettività alla soluzione economica per gli anni 2009 e 2010.

La formazione

Il piano formativo dell'anno 2010 ha interessato i macro-obiettivi già definiti nel 2007 stabiliti dal Gestore dell'Infrastruttura in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario che sono stati anche precisati dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) per l'anno 2010 ed in particolare:

- riduzione delle non conformità imputabili al fattore umano;

- diffusione della cultura sui sistemi di gestione per la sicurezza;
- mantenimento delle competenze del personale con mansioni di sicurezza.

Le attività di formazione nell'anno 2010 risultano in linea con l'anno precedente superando di circa il 30% il *target* previsto dall'art.43 comma 4 del CCNL e sono state pari a 5 giornate uomo medie annue.

La sicurezza sul lavoro

Nel corso del 2010, 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.

POLITICA AMBIENTALE

Inquinamento acustico, elettromagnetico e dell'aria

Con riferimento a quanto già indicato nella Relazione sulla Gestione al bilancio 2008, cui si fa rimando, è proseguita l'attività di aggiornamento e revisione del piano di risanamento acustico sulla base delle osservazioni, pareri e richieste provenienti dagli enti pubblici e privati interessati dalle emissioni sonore generate dall'infrastruttura.

Sono state svolte le attività finalizzate alla comunicazione annuale al Ministero dell'Ambiente dello stato di avanzamento fisico e finanziario degli interventi del piano di risanamento acustico di RFI, ai sensi dell'articolo 6 comma 1 del DM 29.11.2000.

Sono stati espletati gli adempimenti periodici relativi all'art. 7 comma 1 del D.Lgs.194/05 "attuazione della Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale."

E' stato emanato il progetto esecutivo delle barriere antirumore standard di tipo *heavy shell*, che aggiorna in modo significativo la soluzione adottata nel 2005, migliorandone la cantierabilità ed ottimizzando l'impiego dei materiali.

Nel corso dell'anno sono stati realizzati sulla rete gestita da RFI 10 interventi di installazione delle barriere antirumore per una lunghezza complessiva di circa 5,5 km, ottenuti, da parte dei soggetti competenti, i relativi benestare per realizzare 19 interventi di risanamento acustico per una lunghezza complessiva di 28,3 km e ultimate le attività progettuali (progetti preliminari/definitivi), da sottoporre all'approvazione dei soggetti interessati, riguardanti 31 interventi di risanamento acustico per una lunghezza complessiva di 33,2 km.

E' infine proseguita la campagna di misure e prove per la qualità dell'aria, nell'ambito dell'annuale manifestazione itinerante del Treno Verde nelle città attraversate.

Tutela dell'ambiente

In vista del recepimento delle nuove direttive comunitarie in materia di rifiuti, RFI prosegue nelle attività necessarie per l'iscrizione della società al Sistema informatico di Tracciabilità dei Rifiuti (SISTRI) e la sua messa a regime all'interno dell'azienda.

Partecipa, inoltre, ad un gruppo di lavoro istituito dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici al fine del rispetto degli obblighi di riutilizzo dei materiali da costruzione e demolizione facenti capo a ogni singolo stato membro della UE, ai sensi della Direttiva 2008/98/CE.

In materia di Sicurezza sul Lavoro RFI si è impegnata nella realizzazione degli adempimenti previsti dal D.Lgs. 81/2008 che andrà a sostituire le norme specifiche, per il settore ferroviario, attualmente contenute nella Legge 191/74.

A queste attività si aggiunge la partecipazione al Comitato Agenti Chimici, Fisici e Biologici istituito presso la Commissione Consultiva Permanente per la Salute e Sicurezza sul Lavoro, presso il Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali.

QUADRO MACROECONOMICO

Dopo i timidi segnali positivi registrati nella seconda metà del 2009, la ripresa economica mondiale è proseguita nel 2010 con un ritmo di crescita diverso per aree geografiche e per paese, ma in generale lento e con prospettive di lungo termine abbastanza incerte.

La crescita del PIL mondiale, trascinata dal commercio mondiale e pari al +5,2% in media d'anno, è tornata a ritmi precedenti la crisi: fortemente positiva nei paesi emergenti, soprattutto asiatici, anche se non priva di zone d'ombra dovute a pressioni inflazionistiche; molto moderata nei paesi avanzati anche perché gravata da importanti sacche di disoccupazione.

In questo quadro congiunturale, nei paesi avanzati le azioni dei governi e delle banche centrali, in presenza di una domanda interna ancora fragile e di rischi inflazionistici contenuti, hanno mantenuto l'orientamento già fortemente espansivo delle politiche monetarie. Diversamente è avvenuto nei paesi emergenti dove, a causa del rincaro dei prodotti alimentari, le pressioni inflazionistiche si sono rivelate più accentuate e le autorità sono intervenute per rendere le condizioni monetarie meno accomodanti.

Anche nell'area dell'euro, nonostante l'ostacolo del debito sovrano di alcuni paesi, la crescita economica è tornata su valori positivi. Nel complesso il PIL è cresciuto dell'1,7% grazie al contributo delle esportazioni e degli investimenti, mentre la dinamica dei consumi delle famiglie ha risentito dell'incertezza delle prospettive sull'andamento dell'occupazione. Tra i paesi dell'Unione Europea la dinamica del PIL risulta decisamente sopra la media in Germania (+3,5% in media d'anno) ed attorno alla media in Gran Bretagna ed in Francia, laddove la Spagna rappresenta il fanalino di coda con una variazione del PIL leggermente negativa. L'inflazione dell'area euro è andata gradualmente aumentando nel corso del 2010, trainata dalla ripresa dei prezzi al consumo dei prodotti alimentari ed energetici.

Per quanto riguarda l'economia italiana, con un tasso di variazione del PIL meno robusto rispetto ai maggiori paesi europei (+1,1%) il quadro congiunturale resta debole. La dinamica di crescita, dopo un inizio d'anno incoraggiante con espansioni attestatesi sul mezzo punto percentuale (+0,4% e +0,5% rispettivamente nel primo e secondo trimestre 2010), ha mostrato un evidente rallentamento sul finire dell'anno, in concomitanza di un leggero affievolimento della domanda pubblica e degli scambi commerciali (+0,3% e 0,1% rispettivamente nel terzo e quarto trimestre). Il sostegno fornito dai consumi delle famiglie è stato pari allo 0,7%, a conferma di un atteggiamento prudente da parte delle famiglie dovuto, da un lato, alla contrazione del reddito disponibile e, dall'altro, alle incerte prospettive sulle condizioni del mercato del lavoro. A fine anno il tasso di disoccupazione ha raggiunto l'8,6 per cento, in aumento di circa un punto percentuale rispetto all'anno precedente. In aumento anche l'inflazione, +1,6% (+0,8% nel 2009), che riflette in larga parte la dinamica dei prezzi dei prodotti alimentari ed energetici. In crescita anche la produzione industriale (+5,5 punti percentuali rispetto al 2009).

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Conto economico riclassificato

<i>Importi in migliaia di euro</i>			
	2010	2009	Variazione
Ricavi operativi	2.612.734	2.555.232	57.502
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	2.132.118	1.961.337	170.781
- Altri ricavi	480.616	593.895	(113.279)
Costi operativi	(2.344.848)	(2.396.500)	51.652
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	267.886	158.732	109.154
Ammortamenti	(80.218)	(43.943)	(36.275)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	0	(5.410)	5.410
Accantonamenti per rischi e oneri	(52.596)	(44.763)	(7.833)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	135.072	64.616	70.456
Proventi ed oneri finanziari	(37.744)	(28.428)	(9.316)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	97.328	36.188	61.140
Imposte sul reddito	(5.736)	(27.208)	21.472
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	91.592	8.980	82.612
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI			
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	91.592	8.980	82.612

La posta dei Ricavi delle vendite e prestazioni subisce un incremento pari a 170.781 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato tra:

- ✓ maggiori contributi in conto esercizio per 126.175 mila euro, iscritti per un importo complessivo di competenza al 31 dicembre 2010 pari a 975.447 mila euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2010 n. 191 “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato” e dalla Legge di Bilancio n.192 ad essa collegata emanate il 23 dicembre 2009;
- ✓ maggiori ricavi da pedaggio per 59.930 mila euro a seguito di maggiori volumi di traffico sostenuti sulla rete AV/AC;
- ✓ minori ricavi da servizi di manovra per 10.552 mila euro a seguito di una contrazione dei volumi.

La posta degli Altri ricavi subisce invece un decremento pari a 113.279 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato tra:

- ✓ diminuzione complessiva netta dei ricavi per lavori e forniture pari a 32.592 mila euro dovuta principalmente ai minori ricavi verso la società TAV per 39.687 mila euro

riferibile in maggior parte al completamento e conseguenti operazioni di scissione da TAV ad RFI delle Tratte Ferroviarie AV/AC BO-FI NO-MI e RM-NA avvenute nel 2009 ed in parte a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione di cui si è dettagliatamente esposto in precedenza;

- ✓ diminuzione dei contributi relativi ad anni precedenti di 60.861 mila euro relativi alla quota C comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007;
- ✓ aumento delle plusvalenze ordinarie di 31.103 mila euro a seguito di maggiori vendite per materiali fuori uso e tolto d'opera;
- ✓ diminuzione della quota di sopravvenienze attive di 49.807 mila euro a seguito del rilascio di alcuni fondi per rischi ed oneri avvenuto nell'esercizio 2009.

La posta dei Costi operativi subisce invece un decremento pari a 51.652 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato tra:

- ✓ diminuzione del costo del personale di 62.380 mila euro per il proseguimento dell'opera di contenimento degli organici a seguito dell'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro;
- ✓ aumento dei costi per materie prime, sussidiarie e di consumo di 25.482 mila euro principalmente per l'incremento dei prezzi di acquisto delle materie prime in particolare del rame e del ferro per 19.830 mila euro dovuto ai nuovi contratti stipulati a seguito delle procedure di gara per la manutenzione delle linee AV/AC;
- ✓ diminuzione dei costi per servizi di 20.861 mila euro derivante maggiormente dai minori costi in conto TAV per 29.272 mila euro a seguito del completamento delle operazioni di scissione;
- ✓ aumento degli altri costi operativi di 34.669 mila euro imputabile per 22.625 mila euro a perdite da radiazione cespiti quasi interamente attribuibili ad operazioni di dismissione di cespiti danneggiati;
- ✓ aumento delle capitalizzazioni di 27.109 mila euro dovuto a:
 - l'aumento di 13.502 mila euro dovuto ad un complessivo aumento delle quantità di materiali utilizzati accompagnato da un aumento dei prezzi di alcuni di essi, fra cui in particolare, rotaie, accessori al binario, cavi elettrici, apparati di alimentazione, apparati tecnologici;
 - l'aumento netto di 13.606 mila euro di costi interni derivante dall'effetto combinato del minor utilizzo del personale di RFI pari a 2.338 mila euro e di maggiori costi interni per 15.944 mila euro a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione della società TAV avvenuta in data 1.1.2010.

Gli ammortamenti subiscono un incremento pari a 36.275 mila euro derivante quasi esclusivamente dall'incremento delle immobilizzazioni materiali.

La voce proventi e oneri finanziari presenta un saldo negativo di 37.744 mila euro e rileva un peggioramento rispetto al 2009 di 9.316 mila euro principalmente a seguito di:

- ✓ riduzione dei proventi finanziari di 5.799 mila euro principalmente attribuibile alla riduzione degli interessi attivi su credito IVA verso la controllante per 4.219 mila euro e sul conto corrente intersocietario per 527 mila euro;
- ✓ aumento delle svalutazioni di attività finanziarie di 3.816 mila euro.

Stato patrimoniale riclassificato

	<i>In migliaia di euro</i>		
	31.12.2010	31.12.2009	Variazione
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	(1.213.554)	(1.093.059)	(120.495)
Altre attività nette	808.620	582.491	226.129
Capitale circolante	(404.934)	(510.568)	105.634
Immobilizzazioni tecniche	38.757.443	34.554.871	4.202.572
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	197.799	1.988.091	(1.790.292)
Capitale immobilizzato netto	38.955.242	36.542.962	2.412.280
TFR	(838.967)	(927.428)	88.461
Altri fondi	(991.380)	(1.028.143)	36.763
TFR e Altri fondi	(1.830.347)	(1.955.571)	125.224
CAPITALE INVESTITO NETTO	36.719.961	34.076.823	2.643.138
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(437.025)	(1.188.216)	751.191
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	3.636.322	2.111.900	1.524.422
Posizione finanziaria netta	3.199.297	923.684	2.275.613
Mezzi propri	33.520.664	33.153.139	367.525
COPERTURE	36.719.961	34.076.823	2.643.138

La variazione in aumento del Capitale Investito Netto di 2.643.138 mila euro è la risultante dell'incremento del Capitale circolante di 105.634 mila euro, dell'incremento del Capitale immobilizzato netto di 2.412.280 mila euro e del decremento del TFR ed Altri fondi di 125.224 mila euro.

L'incremento del Capitale circolante è determinato dalle seguenti variazioni:

- decremento del Capitale circolante netto gestionale (120.495 mila euro) per effetto di maggiori debiti commerciali correnti (213.938 mila euro) e non correnti (292 mila euro), maggiori acconti a fornitori (46.390 mila euro), maggiori crediti commerciali correnti (16.298 mila euro) e minori crediti

commerciali non correnti (1.268 mila euro), maggiori rimanenze (31.731 mila euro);

- incremento delle Altre attività nette (226.129 mila euro) principalmente per l'effetto combinato di maggiori crediti iscritti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (750.864 mila euro) e dalla riduzione degli altri crediti non correnti (441.030 mila euro) e correnti (55.549 mila euro), dei crediti IVA non correnti (13.950 mila euro), ecc.

L'incremento del Capitale immobilizzato netto di 2.412.280 mila euro è determinato dall'incremento netto delle Immobilizzazioni tecniche (4.202.572 mila euro) principalmente per effetto delle scissioni TAV e dal decremento della posta Partecipazioni (1.790.292 mila euro) soprattutto per la riduzione della partecipazione in TAV a seguito delle suddette operazioni di scissione e fusione.

Il decremento della voce "TFR ed Altri fondi" è determinato dalla riduzione del TFR e degli altri fondi.

Le Coperture aumentano di 2.643.138 mila euro per effetto dell'incremento della Posizione finanziaria netta a breve (751.191 mila euro), dell'incremento della posizione finanziaria netta a medio/lungo (1.524.422 mila euro) e dell'incremento dei Mezzi propri pari a 367.525 mila euro.

L'incremento della Posizione finanziaria netta (2.275.613 mila euro) è determinato da:

- incremento della Posizione finanziaria netta a breve (751.191 mila euro) principalmente per effetto del decremento del conto corrente intersocietario fruttifero (198.069 mila euro) e infruttifero (387.965 mila euro), dell'incremento dei debiti verso banche (91.374 mila euro) e verso Soci per finanziamenti ricevuti (81.020 mila euro) riferiti entrambi alla parte a breve, ecc.
- aumento della Posizione finanziaria netta a medio/lungo (1.524.422 mila euro) per l'incremento del debito verso Soci per finanziamenti ricevuti (769.846 mila euro) e verso banche (854.463 mila euro) riferiti alla parte a medio/lungo, verso altri finanziatori (296.976 mila euro), al decremento per effetto della fusione degli anticipi per contributi in conto impianti MEF relativi alle opere TAV (2.229.168 mila euro) e dei crediti verso la controllata TAV (1.699.805 mila euro), decremento dei crediti verso il MEF (132.953 mila euro) per la quota dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 delle Legge Finanziaria 2006, ecc.

Il decremento dei Mezzi propri deriva dall'incremento delle riserve, dei derivati passivi finanziari non correnti e correnti e dell'incremento dell'utile d'esercizio rispetto all'anno precedente.

GESTIONE FINANZIARIA

La gestione finanziaria di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato, 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.

Nel corso dell'anno 2010 il conto corrente intersocietario subisce un decremento rispetto all'anno precedente, pari a 198.392 mila euro, determinato principalmente da minori contributi erogati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per le attività di investimento.

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 e l'avanzamento degli investimenti.

INVESTIMENTI

LO SVILUPPO DELLA RETE

Nel settore degli investimenti di potenziamento della rete ferroviaria l'anno 2010 può essere considerato come un anno di assestamento dopo le significative realizzazioni del 2009, tra le quali si richiama in particolare l'attivazione della linea ad Alta Velocità Torino-Milano-Napoli.

Sempre in tema di rete AV/AC, una particolare evidenza meritano le attività condotte nel 2010 propedeutiche all'ormai prossimo avvio realizzativo per Lotti costruttivi, visto il notevole impegno finanziario correlato, della trasversale Genova - Venezia e finalizzate alla stipula degli Atti Integrativi con i *General Contractor* delle tratte Treviglio – Brescia e Terzo Valico dei Giovi prevista per i primi mesi del 2011.

Attività progettuale

Nel corso del 2010 le principali attività inerenti i Progetti di sviluppo infrastrutturale hanno riguardato in particolare:

- l'avvio della Progettazione Preliminare della tratta nazionale del Nuovo Collegamento Torino - Lione sulla base della nuova soluzione di tracciato emersa dalle indicazioni dell'Osservatorio Tecnico;
- l'avvio della Progettazione Preliminare del raddoppio Cesano - Bracciano;
- l'avvio della Progettazione Preliminare della tratta Bicocca- Catenanuova nell'ambito del nuovo collegamento ferroviario Palermo –Catania;
- l'avvio della Progettazione Preliminare del collegamento ferroviario con il porto di Taranto;
- l'avvio della Progettazione Definitiva dell'Ampliamento del Sistema Comando Controllo di Genova Nodo - Nord;
- l'avvio della Progettazione Definitiva della fermata di Teglia, nell'ambito del Potenziamento del servizio Regionale del Nodo di Genova;
- l'avvio della Progettazione Definitiva del raddoppio della tratta Parma – Vicofertile nell'ambito del Completamento del raddoppio della linea Pontremolese;
- l'avvio della Progettazione Definitiva delle opere civili e degli attrezzaggi tecnologici per la realizzazione della nuova sala comando integrata nel nuovo Posto Centrale COER di Roma;
- l'avvio della Progettazione Definitiva della “Lunetta” di Chivasso nell'ambito degli interventi di collegamento della linea Chivasso - Aosta con la linea Torino - Milano;
- l'avvio della Progettazione Definitiva degli impianti ERTMS del Collegamento Nord – Sud nell'ambito del Nodo AV/AC di Napoli;

- l'avvio della Verifica Progettazione e congruità offerta del *General Contractor* della tratta Treviglio - Brescia nell'ambito della linea AV/AC Milano - Verona;
- l'avvio della Progettazione Definitiva dell'Apparato Centrale Computerizzato di Foggia, nell'ambito del Progetto di Raddoppio della linea Pescara - Bari;
- l'avvio della Progettazione Definitiva del Sistema di Comando e Controllo della circolazione delle Linee Bari - Lecce e Bari - Taranto;
- l'avvio della Progettazione Definitiva del Piano Regolatore (PRG) e dell'Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Ancona nell'ambito del Progetto di Completamento del Sistema di Comando e Controllo della Direttrice Adriatica;
- l'avvio della Progettazione Definitiva del Piano Regolatore (PRG) e degli Apparati Centrali Computerizzati (ACC) di Livorno e Grosseto degli Apparati Centrali (ACEI) di Campiglia, Maccarese e Roma Aurelia, nell'ambito del Progetto di Completamento del Sistema di Comando e Controllo della Direttrice Tirrenica;
- l'avvio della Progettazione Definitiva degli Apparati Centrali (ACEI) di Gemona e Pontebba, S. Donà di Piave, S. Stino nell'ambito del Progetto di Completamento del Sistema di Comando e Controllo dell'Area Veneta;
- l'avvio della Progettazione Definitiva del Raddoppio Torino - Pinerolo;
- l'avvio della Progettazione Definitiva del Sub Lotto Funzionale 1 Fortezza e Ponte Gardena nell'ambito del raddoppio Fortezza - Verona.

Tra le principali realizzazioni infrastrutturali conseguite nel 2010 si evidenzia l'attivazione del collegamento diretto all'aeroporto di Malpensa, della bretella di Bellavista, con eliminazione dell'inversione di marcia dei treni merci nella stazione di Taranto, e della prima fase di raddoppio della Catania O. - Catania C.le, con la messa in esercizio del binario dispari. Va inoltre sottolineato il grande sforzo condotto nell'anno per portare a compimento significativi interventi di sviluppo tecnologico della Rete, con attivazione degli ACC di Trento, Rho, Mestre, Pisa, e l'ulteriore estensione dei Sistemi di Comando Controllo.

Rete Convenzionale AV/AC – avanzamento economico

Nel corso del 2010, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 2.558 milioni di euro, con un decremento di 51 milioni di euro (circa - 1,9%) rispetto all'esercizio precedente. Si evidenzia che circa 38 milioni di euro sono stati erogati alle società TFB ed LTF (di cui circa 21 milioni di euro a titolo di aumento del capitale sociale delle partecipazioni) e circa 2 milioni di euro si riferiscono ad attività a committenza TAV.

Il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 979 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 126 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.579 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 302 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

AV/AC Torino – Milano – Napoli - avanzamento economico.

L'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2010 risulta pari a 520 milioni di euro, con una minore produzione di 578 milioni di euro (-53%) rispetto all'esercizio precedente. La minore produzione è dovuta principalmente alla sostanziale conclusione del progetto (88%) con la totalità delle tratte già attivate all'esercizio.

Galleria di base del Brennero: avanzamento lavori cunicolo esplorativo

Sul lato Italia, si sono conclusi a fine 2010 i lavori di scavo del tratto di cunicolo esplorativo Aica-Mules (circa 10,5 km). Lo scavo della finestra di Mules (lunghezza circa Km 1,8) era già stato completato nel 2009. Tale appalto ha avuto un valore complessivo pari a circa 97 milioni di euro.

Con il completamento di tale tratta, si è realizzato il collegamento della stessa al successivo lotto di cunicolo Esplorativo, attraversante il lineamento Periadriatico, la cui prima tratta (circa 400 m) è stata realizzata ad inizio 2010. L'avanzamento totale del cunicolo esplorativo lato Italia è pertanto attualmente pari a circa 10,916 km.

Sul lato Austria, durante il 2010 sono proseguiti i lavori di scavo di scavo della tratta di cunicolo esplorativo Innsbruck-Ahrental e della finestra di Ahrental.

Alla data attuale si registra un avanzamento pari, per il cunicolo, a circa 2,0 km rispetto ai complessivi 5,8 km della tratta, e per la finestra pari a circa 0,45 km su complessivi 2,4 km. Inoltre, nel corso del 2010 si sono realizzate in ambito Wolf una serie di opere (ponti, sottopassaggi, raccordi) propedeutiche alla predisposizione dell'area di cantiere per lo scavo del secondo lotto di cunicolo esplorativo lato Austria. I lavori di realizzazione di tale area di cantiere e delle relative infrastrutture logistiche (tunnel di cantiere Saxen e Padaster) sono attualmente in corso di affidamento e verranno avviati a metà 2011.

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

Nel corso del 2010 sono proseguite le attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti avviati negli anni precedenti, in particolare:

Nuove linee elettrificate 36,24 km così suddivise:

- 12,2 km di linea a doppio binario come interconnessione tra linea AV/AC e linea storica;
- 6,15 km di linea a semplice binario;
- 17,89 km di linea a doppio binario.

Raddoppi: è stato completato il raddoppio della tratta Decimomannu – San Gavino attivando il doppio binario ambito stazione negli impianti di Samassi, Serramanna e Villasor.

Velocizzazioni: sono stati consegnati 6 interventi di velocizzazione di itinerari di stazione devianti a 60 km/h e 3 interventi di velocizzazione della linea per rimozione limitazioni di velocità; in 3 impianti sono inoltre stati implementati i movimenti contemporanei.

DCO/SCC (Sistema Comando Controllo): è stata attivata la nuova tratta di SCC/DCO Termoli – Chieti e sono stati implementati i “comandi e controlli sicuri” sulle tratte Rimini – Ancona, Castelvolognese – Rimini, Ancona – Pescara e Foggia – Bari.

DCO/CTC (Comando Traffico Centralizzato): nell’ambito del progetto di accentramento dei CTC di bacino sono stati spostati 5 CTC, 2 a Palermo, 1 a Pisa, 1 a Verona E 1 a Milano; sono state implementate le funzioni di “messaggistica” e “successione treni” nelle tratte Ferrara – Rimini, Castelvolognese – Ravenna e Faenza – Ravenna; sono state inoltre ampliate 3 sezioni CTC.

TELECOMANDO: è stato consegnato il telecomando punto-punto della stazione di Bari S. Andrea.

BLOCCO CONTA ASSI: è stata consegnata la nuova tratta di Bca Novate – Chiavenna ed è stato rinnovato il Bca sulla Roma-Viterbo.

BANALIZZAZIONE: sono stati consegnati 5 interventi di banalizzazione per un totale di 43 km.

SCMT: è stato consegnato un intervento riguardante SCMT.

RTB: sono stati consegnati 15 nuovi dispositivi RTB.

SOTTOPASSI: sono stati consegnati 12 nuovi sottopassaggi viaggiatori in stazione.

PASSAGGI A LIVELLO: sono stati soppressi 52 passaggi a livello e ne sono stati automatizzati due.

ACEI: sono stati consegnati 14 nuovi Apparati Centrale Elettrici ad Itinerari.

ACC: sono stati consegnati 4 nuovi Apparati Centrali Computerizzati e sono state consegnate 2 importanti nuove configurazioni, di Pisa Centrale e di Bologna Centrale.

ACCM: è stato consegnato l’ACCM del nodo di Bologna, comprendente bivio Calderara, PT corticella, bivio Bertalia, bivio Trebbo, bivio Beverara e bivio Arcoveggio.

TRASFORMAZIONE D’IMPIANTO: sono state consegnate le seguenti trasformazioni di impianto:

- 4 stazioni sono state modificate in posto di distanziamento;
- 2 stazioni sono state modificate in fermate;
- in 6 stazioni è stato attivato il tracciato permanente;
- 4 impianti sono stati soppressi.

ATTIVAZIONE NUOVI IMPIANTI: sono stati attivati all’esercizio 4 nuovi impianti: 2 fermate, un bivio e posto di movimento.

POTENZIAMENTI DELLA LINEA: sono state adeguate 2 stazioni alla sagoma Gabarit PC 80, su una tratta è stata eliminata la limitazione rispetto al peso assiale di cui tab. 49 ter PGOS, una stazione è stata adeguata alla sagoma PC 45 e un altro impianto è stato adeguato a modulo di 650 metri.

TECNOLOGIE INTEGRATE AV

Le attività connesse con la realizzazione della rete AV/AC secondo le esigenze di certificazione europea dei componenti e dei sottosistemi e delle direttive sull'interoperabilità della rete transeuropea ad alta velocità hanno riguardato i seguenti progetti.

EUROPEAN RAILWAY TRAFFIC MANAGEMENT SYSTEM/EUROPEAN TRAIN CONTROL SYSTEM LIVELLO 2 (ERTMS/ETCS)

ERTMS è il sistema ATC (*Automatic Train Control*) introdotto per ottenere l'interoperabilità sulla rete ferroviaria europea.

Il sistema è composto da ETCS (*European Train Control System*), il nuovo sistema di controllo e comando che utilizza il sistema GSM-R per la trasmissione terra-treno.

Si rimanda a quanto descritto nella Relazione sulla Gestione del Bilancio d'Esercizio 2006 per quanto attiene ai livelli applicativi sviluppati.

Nel 2010 oltre l'attivazione delle interconnessioni Piacenza Est, Fidenza, Parma e Lavino della linea AC/AV Milano-Bologna, il progetto ha visto una serie di interventi necessari sulle tratte attivate negli anni precedenti inerenti gli aggiornamenti delle configurazioni del Sottosistema di Terra/Sistema Distanziamento Treni ERTMS/ETCS L2 per l'ottimizzazione del sistema, la risoluzione di anomalie riscontrate, la chiusura di Non Conformità ancora aperte e segnalate dalle Commissioni Verifica Tecnica, l'integrazione dei requisiti di protezione scenari.

Per quanto riguarda le specifiche tratte AC/AV Milano-Bologna e Roma-Napoli, si è proceduto alle seguenti attività:

- attivazione nell'innesto di Melegnano della velocizzazione a 250 km/h e gestione evoluta del distanziamento e dei rallentamenti;
- rilascio delle logiche per l'interconnessione di Casoria per l'attivazione dell'interconnessione Roma Sud e relativa velocizzazione nonché alla messa in servizio del Posto di Controllo (PC) di Pignataro con sostituzione dei deviatori oleodinamici.

Per le attività legate ai Sottosistemi di Bordo si è proceduto alla valutazione funzionale ed alla messa in servizio delle seguenti applicazioni di bordo: Sistema Controllo Marcia Treno *stand alone*, *European Train Control System con Specific Transmission Module* Sistema Controllo Marcia Treno, Sistema Controllo Marcia Treno *con Specific Transmission Module* Sistema Supporto Condotta, Sistema Supporto Condotta *Baseline 3*.

Per quanto attinente ai Sottosistemi di Terra è proseguita l'attività di sviluppo e valutazione funzionale delle applicazioni e dei prodotti generici di terra: Sistema Controllo Marcia Treno *con encoder da segnale* e Sistema Supporto Condotta con particolare riferimento alla chiusura di non conformità di prodotti generici e sviluppo di nuovi prodotti generici, analisi documentale, sviluppo nuove funzionalità (es. diagnostica remota), riscontri sulle

Applicazioni Generiche e Specifiche, costante monitoraggio del corretto funzionamento dei Sotto Sistema Terra e ricerca delle cause di guasto o causa arresto treno.

Scopo inoltre della sperimentazione è lo sviluppo di prodotti capaci di assicurare la migrazione del sistema nazionale di protezione della marcia del treno Sistema Controllo Marcia Treno verso il sistema interoperabile.

FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI

Risorse FESR – PON TRASPORTI 2000-2006

Il Programma a favore di RFI per la realizzazione di interventi infrastrutturali nelle regioni interessate dall'Obiettivo 1 (Campania, Puglia, Sicilia, Basilicata, Sardegna e Calabria) dei Fondi Strutturali per la politica di coesione dell'Unione Europea prosegue in linea con quanto indicato nel Bilancio 2009, anche per quanto attiene ai finanziamenti del Fondo di Rotazione legge 183/87.

Nel corso dell'anno sono state avviate le procedure per la chiusura del PON – T 2000-2006 ed in data 28 settembre 2010 il Ministero dello Sviluppo Economico ha trasmesso alla Commissione Europea il Rapporto Finale di Esecuzione del Programma PON Trasporti, redatto dall'Autorità di Gestione del Programma con i responsabili di Misura (fra cui RFI) e approvato dal Comitato di Sorveglianza.

Non si registra alcun incasso nell'anno 2010.

Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013

Sulla base del nuovo Regolamento generale dei Fondi strutturali – Regolamento (CE) 1083/2006 del Consiglio del 11 luglio 2006 - e quindi del Quadro Strategico Nazionale, approvato dal CIPE il 22 dicembre 2006, la Commissione Europea ha approvato, con decisione C(2007) 6318 del 7 dicembre 2007, il Programma Operativo Nazionale (PON) "Reti e Mobilità" per l'obiettivo "Convergenza" della politica di coesione Europea.

In tale contesto sono stati ammessi al cofinanziamento interventi di RFI, ricadenti nelle regioni dell'obiettivo "convergenza" (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) previsto dai Fondi Strutturali comunitari per un valore complessivo di 1,667 miliardi di euro, considerate le modifiche alla selezione dei progetti approvate in ultimo dall'Autorità di Gestione il 27 settembre 2010.

Il 2 febbraio 2010 è stata sottoscritta una specifica Convenzione fra il Ministero delle Infrastrutture, Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità, e Rete Ferroviaria Italiana, in qualità di Beneficiario, che regola i reciproci rapporti per l'attuazione dei progetti cofinanziati.

Nel corso dell'anno 2010 non si registrano incassi.

Risorse TEN -T: programmazioni periodi 1986-2000 e 2001-2006

Complessivamente, le risorse TEN attribuite a RFI dal 1993 al 2010 nell'ambito delle programmazioni relative agli anni 1986-2006 ammontano a 491,34 milioni di euro.

Nel corso del 2010 sono state chiuse ulteriori 3 Decisioni finanziarie di cui è stato incassato il saldo ed è stato incassato l'anticipo di una quarta Decisione per un ammontare totale di 5,02 milioni di euro. Conseguentemente al 2010 risultano incassi da parte di RFI per un totale di 485,12 milioni di euro.

Risorse TEN-T: programmazioni periodo 2007-2013

Complessivamente, le risorse TEN attribuite ad RFI al 2010 nell'ambito delle programmazioni finanziarie relative agli anni 2007-2013 ammontano a 264,11 milioni di euro, di cui nel corso del 2010 sono stati incassati 15,16 milioni di euro a seguito della chiusura di una Decisione Finanziaria e dell'incasso dei prefinanziamenti di altre 6 Decisioni Finanziarie.

Al 31.12.2010 risultano incassi da parte di RFI per un totale di 69,90 milioni di euro.

Nel corso del 2010 la Commissione Europea ha emesso le seguenti Decisioni finanziarie rientranti nei Programmi finanziari 2007-2013 di cui RFI è il Soggetto Attuatore:

- Decisione C(2010)4320 del 21.06.2010 "Potenziamento tratta Tortona - Voghera, progetto prioritario n. 24, progettazione definitiva" nell'ambito del Programma annuale 2009;
- Decisione C(2010)4856 del 09.07.2010 "Corridoio B Stoccolma-Napoli Tratta Verona-Brennero" nell'ambito del Programma multi annuale ERTMS 2010-2013;
- Decisione C(2010)4876 del 12.07.2010 "Adeguamento delle linee ad alta velocità Roma-Napoli e Torino-Novara per garantire la compatibilità con la versione 2.3.0.d" nell'ambito del Programma multi annuale ERTMS 2010-2013;
- Decisione C(2010)1106 del 01.03.2010 "Nodo di Roma, *upgrading* impianto ferroviario di Roma Tiburtina" nell'ambito del Programma *Recovery Plan* del 2009.

Nel corso del mese di ottobre 2010, la Commissione Europea – Direzione Generale per la Mobilità ed il Trasporto, in collaborazione con l'Agenzia Esecutiva TEN-T Network, ha pubblicato la Revisione di metà periodo del Programma multi annuale 2007-2013. Con tale revisione la Commissione Europea ha proposto una rimodulazione della distribuzione dei finanziamenti tra i diversi interventi oggetto del Programma ed il prolungamento, lì dove fosse necessario, del periodo di ammissibilità per la rendicontazione dei costi fino a due anni oltre il 2013.

Per quanto riguarda gli interventi di cui RFI è soggetto attuatore risulta che:

- relativamente alla Decisione C(2008) 7726 "Linea di accesso meridionale al Brennero" la CE propone una decurtazione del valore del contributo di 12,9 milioni di euro ed uno slittamento del periodo ammissibile fino al 2014;
- relativamente alla Decisione C(2008) 7728 "Linea ferroviaria transfrontaliera Trieste/Divaca: studio e progettazione della linea transfrontaliera Trieste-Divaca-Ljubljana-Budapest-Frontiera Ucraina" la CE propone uno slittamento del periodo ammissibile di due anni fino al 2015.

Sono in corso contatti con rappresentanti dell'Agenzia Esecutiva TEN-T Network per negoziare le necessarie modifiche alle sopracitate Decisioni.

INFRASTRUTTURA

Evoluzione dell'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31 dicembre 2010 è di km 16.704.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km 11.905 pari al 71,3% del totale.

L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è di km 7.513 pari al 45% del totale.

Indicatori di produttività

L'evoluzione infrastrutturale viene monitorata attraverso gli indicatori di produttività che sono i km di linea/agenti (con e senza la manovra) e la % di linee telecomandate; si riportano di seguito i valori di questi indicatori calcolati per l'anno 2010 e confrontati con i dati dell'anno precedente:

Indicatori di produttività	Anno 2009	Anno 2010
a) KM di linea/agenti (manovra inclusa)	1,37	1,46
b) KM di linea/agenti (manovra esclusa)	1,59	1,64
c) % di linee telecomandate	67%	67,9%

Gli indicatori a) e b) rapportano i chilometri totali di linea in esercizio con la consistenza degli agenti che operano nel settore movimento di RFI, includendo il personale addetto alla manovra in a) ed escludendo gli stessi in b). Il valore di entrambi si è incrementato, rispettivamente di 9 km/agente per a) e di 5 km/agente per b) dovuti all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- attivazione di 36,24 km di nuove linee (v. dettaglio nuove linee);
- riduzione di 320 agenti (662 includendo la manovra).

L'indicatore c) riporta il valore percentuale delle linee telecomandabili (DCO/CTC, DCO/SCC): l'incremento del 0,9% si è registrato nel 2010 passando da una percentuale di linee telecomandate pari al 67% dell'intera rete nel 2009 al valore di 67,9%, dovuto all'attivazione del telecomando su 101 Km di linea.

Indisponibilità dell'infrastruttura

A seguito della costruzione degli indicatori di *performance* dell'infrastruttura ferroviaria che valutano la durata media delle anomalie responsabili del ritardo treni rispetto agli oggetti di manutenzione che compongono l'Infrastruttura stessa, divisi per importanza di linea (Linea A, B, C, D), sono riportati di seguito i dati relativi all'anno 2010 rispetto all'anno precedente:

Unità di Misura: Minuti

LINEA	INDICATORI Anno 2009	INDICATORI Anno 2010
A	32,04	33,31
B	28,35	32,36
C	25,56	34,26
D	13,67	18,53

Il gruppo A è riferito a tratte significative viaggiatori e merci di grande intensità e rilevanza commerciale; il gruppo B è riferito a linee interessate al traffico internazionale e nazionale a lunga percorrenza; il gruppo C è riferito alle restanti linee elettrificate; il gruppo D è riferito alla rete non elettrificata.

L'andamento degli indicatori in peggioramento rispetto all'anno 2009 è dovuto al riallineamento dell'organizzazione delle risorse verso le nuove offerte commerciali con l'entrata in funzione di nuove tratte AV, l'attivazione di nuove tecnologie su linee esistenti e ad una accentuazione dei fenomeni atmosferici con ripercussioni sugli oggetti manutentivi.

Logistica e magazzini

Il valore complessivo delle scorte di RFI al 31 dicembre 2010 si è attestato a 211,1 milioni di euro (valutazione a prezzo standard) con un incremento di 25,0 milioni di euro rispetto al 2009, interamente dovuto alle giacenze del settore infrastrutture (armamento e tecnologie).

Nel 2010 sono state registrate a magazzino entrate da fornitura, a prezzo standard 2010, per un valore complessivo di 243,8 milioni di euro, in aumento rispetto all'esercizio 2009 pari a 239,8 milioni di euro.

Il valore complessivo dei consumi al 31 dicembre 2010 è pari a 270,0 milioni di euro, in lieve diminuzione rispetto al 31 dicembre 2009 pari a 271,9 milioni di euro.

Nel corso del 2010, a seguito di analisi tecnico/economica delle scorte giacenti presso il Magazzino Nazionale di Bologna e su intera rete, sono stati assunti specifici provvedimenti di radiazione per circa 0,89 milioni di euro riferiti a materiali obsoleti a lenta movimentazione e in *overstock* e di rottamazione per altri 0,9 milioni di euro riferiti, a livello intera rete, a materiali deteriorati e si è proceduto ad una svalutazione per circa 1,6 milioni di euro di materiali obsoleti a lenta movimentazione.

Officine nazionali

Gli impianti produttivi di RFI inerenti l'Officina Nazionale Armamento e Apparecchiature Elettriche sono attualmente così localizzati:

- a Bologna che nell'anno 2010 ha sviluppato complessivamente n. 95.400 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 69 agenti;
- a Pontassieve che nell'anno 2010 ha sviluppato complessivamente n. 76.231 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 59 agenti.

Sono stati immessi alle scorte, a seguito di ordini di produzione, materiali per un valore complessivo di circa 5,7 milioni di euro (valutazione a prezzo standard 2010).

Inoltre si precisa che l'Officina Nazionale Mezzi d'Opera (ONMO) con sede a Catanzaro Lido nell'anno 2010 ha sviluppato complessivamente n. 70.717 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 52 agenti.

LE STAZIONI

La Carta dei Servizi

La "Carta dei Servizi (CdS) di RFI" riporta gli impegni assunti dal Gestore dell'Infrastruttura in merito ai livelli di qualità offerti e riguardanti l'attività caratteristica svolta. A tale riguardo è definito un sistema di Indicatori di Qualità, precisi e misurabili, che sintetizzano i Livelli di Servizio resi dall'azienda.

Il network Grandi Stazioni

Nell'ambito delle stazioni gestite da Grandi Stazioni, RFI contribuisce al miglioramento dei livelli di qualità dei servizi di pulizia attraverso la definizione di specifiche azioni correttive individuate sulla base di sistematiche attività di controllo della qualità erogata e sistematiche indagini della qualità percepita dai clienti delle stazioni.

Le azioni messe in atto nell'anno 2010 sono state rivolte a garantire il mantenimento dei livelli di qualità (*Customer Satisfaction*) a valori adeguati. In alcuni casi, le "azioni correttive" sono state necessarie per recuperare andamenti in ribasso delle performance di pulizia in particolari aree individuate come carenti. Particolare attenzione è stata rivolta alla pulizie dei servizi igienici e degli spazi per l'attesa.

Tali azioni hanno determinato un recupero della qualità, assestandosi su valori di fine periodo, dell'86,3% di soddisfazione da parte del cliente viaggiatore, confermando il *trend* positivo degli ultimi anni.

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti, l'attuale avanzamento dell'investimento è di circa l'80% sull'importo complessivo di Contratto di competenza di RFI.

Nel corso del 2010 con l'ultimazione dei lavori di riqualificazione di Torino, Milano, Napoli sono state consegnate nuove aree aperte al pubblico e nuovi impianti di sollevamento che hanno generato un particolare incremento nei costi di utenze elettriche. Per soddisfare il fabbisogno di potenza elettrica richiesto da Grandi Stazioni per l'alimentazione dei nuovi impianti riqualificati e per ottemperare ad una corretta politica di gestione dei costi, RFI, laddove la natura degli apparati l'abbia consentito, ha provveduto tramite le sue unità territoriali, a volturare a Grandi Stazioni contatori e cabine elettriche dedicati al fine di consentire una corretta ripartizione dei costi di utenze elettriche tra tutti i soggetti fruitori nell'ambito dei complessi di stazione.

Per quanto riguarda le attività di manutenzione ordinaria si conferma il *trend* relativo all'esercizio 2009: Grandi Stazioni garantisce prioritariamente l'esecuzione di tutte le attività a canone ed "a guasto" e provvede, seguendo un piano di priorità concordato con le unità territoriali, alla realizzazione di interventi nelle aree aperte al pubblico. Nel corso del 2010

sono stati realizzati interventi di impermeabilizzazione e sostituzione coperture alle pensiline di Roma Termini e Bologna Centrale, con relative attività di risanamento delle pavimentazioni dei marciapiedi.

Nel corso del 2010 sono state attivate le nuove *control room* di: Torino – Milano, che determinano un sensibile aumento dei costi stimati per il “servizio allarmi”, in quanto alcuni servizi relativi alla “gestione accessi” sono stati remotizzati nelle suddette unità.

In tema di ricavi da retrocessione, la chiusura dell’esercizio 2010 registra un incremento rispetto al risultato di esercizio 2009. Analizzando il dato si evidenzia un aumento di ricavo per locazioni verso terzi, dovuto ad un incremento delle superfici commerciali a seguito dell’ultimazione dei lavori di riqualificazione delle stazioni di Milano, Torino e Napoli.

Anche i ricavi da Media (pubblicità) hanno registrato una discreta crescita rispetto al dato 2009, quando si era registrato un vistoso crollo nei fatturati, e considerato l’andamento stagnante del mercato si ritiene positivo il risultato raggiunto.

Il network Centostazioni

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Centostazioni, si registra un avanzamento di circa il 70% sull’importo complessivo di Contratto di competenza di RFI.

Le azioni messe in atto nel 2010 hanno confermato il *trend* positivo dell’anno 2009, della *Customer Satisfaction*, assestandosi su valori del 93,8% di soddisfazione da parte del cliente viaggiatore.

I servizi di pulizia e di manutenzione ordinaria sono regolati, per il complesso delle 103 stazioni gestite da Centostazioni, da contratti d’appalto tipo *Global Service* di pulizia a manutenzione, che scadono nel mese di maggio 2011. Centostazioni ha già concluso, nel mese di ottobre 2010, la gara per l’assegnazione dei servizi di stazione per gli anni 2011-2016, con il criterio del “prezzo più basso”.

Restano ancora alcune criticità nella gestione delle pulizie dei servizi igienici, essendo nella maggior parte dei casi di libero accesso e, quindi, oggetto di frequentazioni spesso illecite.

Per ciò che concerne la gestione delle utenze, è continuata l’attività di Centostazioni nel processo di volturazione di utenze RFI: nel 2010 le utenze elettriche sono passate da 38 (dato 2009) a 57. Per questa gestione, anche per il 2010, Centostazioni si è rivolta al mercato libero attraverso la procedura di gara per l’affidamento ad un unico gestore di tutte le utenze elettriche in carico.

Sono state ultimate le nuove perimetrazioni che definiscono le aree di gestione Centostazioni; si prevede la loro approvazione entro il 1° semestre 2011.

Per quanto riguarda i costi per le manutenzioni straordinarie e gli obblighi di legge relativi ai fabbricati viaggiatori sono interamente ribaltati da Centostazioni ad RFI. Tale ribaltamento si concluderà con il raggiungimento dell’importo contrattuale massimo a carico di RFI e successivamente a tale raggiungimento tutti i costi per le manutenzioni straordinarie e gli obblighi di legge relativi ai fabbricati viaggiatori saranno interamente sostenuti da Centostazioni.

Le stazioni in gestione diretta di RFI

In continuità con l'esercizio precedente, è proseguito nell'anno 2010 il piano di interventi sia di manutenzione ordinaria sia straordinaria volti a migliorare l'immagine delle stazioni dal punto di vista del decoro, della pulizia, della sicurezza, della vivibilità e del funzionamento degli impianti di stazione nonché della fruibilità dei servizi offerti.

Complessivamente nel 2010 sono stati investiti 70,3 milioni di euro per interventi focalizzati soprattutto alla sicurezza, Informazioni al pubblico ed adeguamento agli Obblighi di Legge nelle aree con maggior impatto sulla clientela (atri, marciapiedi e pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso, etc.) nonché nelle aree di interscambio e di accesso ai Fabbricati Viaggiatori. Per le stazioni gestite direttamente da RFI, i livelli di qualità delle pulizie in termini di *Customer Satisfaction* hanno avuto un trend in forte aumento pari a circa 18 punti percentuali, dal valore minimo di 68,0% del trimestre gennaio-marzo 2010 si è passati all'86,4% del trimestre settembre-novembre 2010.

Progetto Pegasus (Programma Evoluto per la Gestione di Aree di Stazioni Ubicate nel Sud Italia)

Per quanto riguarda lo sviluppo del Programma di Investimento relativo alle 101 stazioni del *network* Pegasus, l'avanzamento cumulato è pari a circa il 25,13%.

Le stazioni AV/AC

Le nuove stazioni AV/AC in fase di realizzazione sono Torino Porta Susa, Reggio Emilia, Bologna AV e Centrale, Firenze Belfiore, Roma Tiburtina, Napoli Afragola e Vesuvio Est.

Torino Porta Susa - I lavori relativi all'interramento ed al quadruplicamento dei binari della stazione (Passante), registrano un avanzamento di circa il 77%. Per il solo Fabbricato Viaggiatori l'avanzamento è di circa il 25%.

Per il completamento della stazione si prevedono le seguenti fasi:

- giugno 2011: l'apertura all'esercizio parziale del Fabbricato Viaggiatori;
- dicembre 2011: l'ultimazione del Fabbricato Viaggiatori ed il proseguimento dei lavori per l'ultimazione dei binari per il quadruplicamento di Porta Susa-Stura (entro fine 2012).

Reggio Emilia - I lavori sono stati avviati a maggio del 2010 e procedono secondo programma. L'attivazione funzionale della stazione AV è prevista per il aprile 2012.

La fine dei lavori è prevista per ottobre 2012.

Bologna AV e Centrale - L'avanzamento dei lavori della stazione AV è pari a circa il 54%.

Il ritardo registrato per l'effetto di impedimenti non imputabili all'appaltatore, farà slittare le date di attivazione previste secondo quanto di seguito indicato:

- maggio 2012: passante AV senza servizio viaggiatori;
- dicembre 2012: attivazione della stazione AV.

Firenze Belfiore - A seguito dell'affidamento dell'appalto in *General Contracting*, sono state ultimate le opere propedeutiche del Lotto 1 e sono in piena esecuzione i lavori del medesimo lotto (Scavalco). RFI ha autorizzato la realizzazione del Lotto 2; le relative opere propedeutiche sono state avviate a maggio 2009 e quelle del Lotto 2 a marzo 2010.

Sono ultimate le attività di istruttoria relative alla progettazione esecutiva della Stazione ed il 5 febbraio 2010 è stato emesso il parere favorevole dell'Osservatorio Ambientale relativamente agli aspetti ambientali della progettazione esecutiva. Alla luce della consegna dei lavori avvenuta il 10 marzo 2010, i tempi contrattuali prevedono l'attivazione della stazione, per l'esercizio ferroviario, entro il 2014, con il completamento della parte commerciale entro dicembre 2016.

Roma Tiburtina - Proseguono i lavori relativi alla nuova Stazione AV/AC: ed è stato completato ed aperto il nuovo atrio di stazione sul lato Pietralata.

Sul lato Nomentano, conclusi i lavori di demolizione del vecchio fabbricato viaggiatori, sono in corso i lavori di realizzazione del nuovo fabbricato con attività che si svolgono in due fasi:

- la prima fase, riguardante il lato nord, si è conclusa a novembre 2009 con l'attivazione di una "piazza ipogea" attrezzata provvisoriamente per il servizio viaggiatori;
- la seconda fase è iniziata a dicembre 2009 e coinvolge gli spazi lato sud e si concluderà con l'attivazione della nuova stazione AV/AC prevista per giugno 2011.

Proseguono, inoltre, i lavori per la Nuova Circonvallazione Interna e le infrastrutture connesse.

Napoli Afragola - La realizzazione del nuovo fabbricato di stazione, come già descritto nel bilancio 2009 a cui si fa rimando per ulteriori approfondimenti, è stata riaffidata all'A.T.I. appaltatrice in data 29 luglio 2009 che ha redatto il Progetto Esecutivo ed ha avviato le attività di cantiere il 20 aprile 2010.

Il programma temporale dei lavori prevede l'attivazione della prima fase funzionale con l'apertura al pubblico del servizio viaggiatori entro la fine del 2011, con il completamento delle opere relative ai servizi commerciali entro luglio 2012.

Fabbricato viaggiatori Stazione Vesuvio Est - Considerato il recente 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 l'incertezza sulla disponibilità della quota parte dei finanziamenti a carico della Regione Campania, si è proceduto ad una sostanziale rivisitazione della pianificazione precedente.

In tal senso, la nuova pianificazione temporale prevede 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

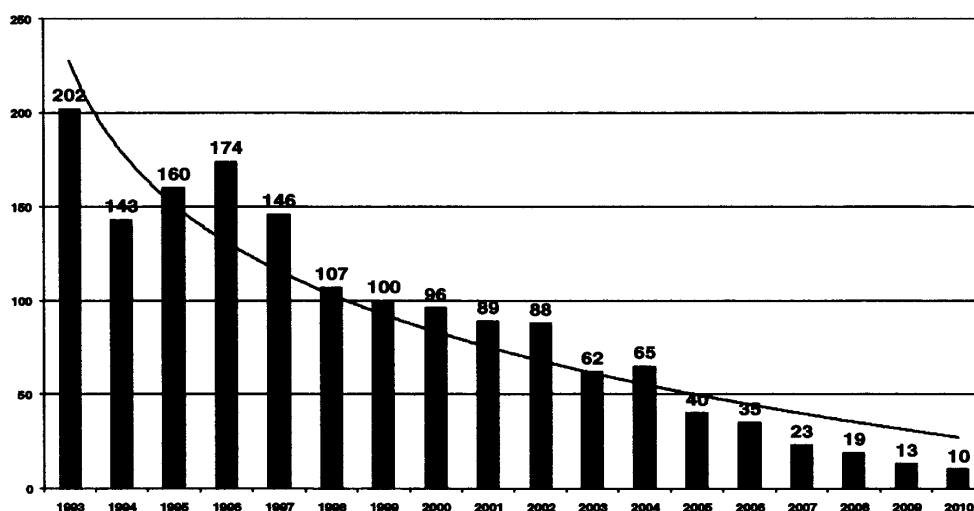
L'andamento della sicurezza nel 2010

I livelli di sicurezza registrati nel 2010 risultano nettamente migliori rispetto a quelli misurati nel 2009. La sicurezza nell'esercizio ferroviario viene misurata utilizzando il *Coefficiente Internazionale di Incidentalità*, i cui dettagli sono illustrati nel medesimo punto della Relazione sulla Gestione del Bilancio dell'esercizio 2006 a cui si fa rimando. Nel corso del 2010 sono stati registrati 10 incidenti "Tipici" UIC rispetto ai 13 registrati nel corso del 2009; 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 con responsabilità esterne al comparto ferroviario sono stati 5 su un totale di 10 (nel corso del 2009 sono stati 4 su un totale di 13).

Più in particolare la Banca Dati Sicurezza (BDS) ha registrato nel corso del corso del 2010:

- 6 incidenti Tipico UIC ai treni contro gli 8 del 2009 (2 collisioni, 3 deragliamenti ed 1 altri);
- 2 incidenti Tipico UIC in manovra contro i 4 del 2009 (1 collisione, 1 deragliamento);
- 2 incidenti Tipico UIC ai Passaggi a livello contro 1 del 2009 (entrambi urto di treni contro veicoli stradali a Passaggio a livello chiuso).



Relativamente agli incidenti "Atipici" che, sostanzialmente, rilevano il numero di investimenti di persone e la caduta di viaggiatori dai treni in movimento, il 2010 ha registrato 95 incidenti contro i 78 del 2009.

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) sono in atto le attività necessarie all'acquisizione dell'Autorizzazione di Sicurezza di cui al D. Lgs. 162/2007 oltreché all'approfondimento di problematiche emerse a seguito di recenti *audit* effettuati dall'ANSF.

Sono state concluse anche le attività per recepire nel SIGS argomenti specifici previsti per il Gestore dell'Infrastruttura nazionale (Decreto ANSF n. 1/2010), anch'esse propedeutiche all'acquisizione dell'Autorizzazione di Sicurezza. È stato assicurato il ruolo di interfaccia principale con l'Ente di certificazione TUV Italia che ha portato a conclusione gran parte delle attività relative alla prima sorveglianza del SIGS dopo il rinnovo triennale delle certificazioni.

Si è proceduto con l'elaborazione del monitoraggio del Piano della Sicurezza 2010 di RFI, con il quale era stato dato avvio al recepimento del Decreto ANSF 10/2009, procedendo al rilascio in esercizio dell'applicativo GePPIS (Gestione Progetti Piano Integrato Sicurezza) - conforme al citato Decreto ANSF 10/2009 - per la definizione dei progetti del Piano Integrato della Sicurezza 2011.

L'ANSF, nell'anno 2010, ha effettuato attività di *audit* presso alcune strutture territoriali di RFI per valutare l'adeguatezza delle organizzazioni e dei relativi sistemi di controllo ai fini dell'efficace gestione della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, per verificare l'applicazione - nel settore armamento e IS - delle principali norme in materia di sicurezza dell'esercizio, nonché per verificare le modalità di gestione degli adempimenti in materia di Sicurezza sul lavoro e l'adeguatezza dell'architettura dei controlli interni e del funzionamento degli stessi, a fronte dei rischi operativi e di conformità alla normativa vigente. In seguito a tali *audit* l'ANSF ha formalizzato alcune considerazioni che hanno generato la definizione e lo sviluppo di azioni correttive da parte della società.

Attività di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria

Sono proseguite nell'anno 2010 le attività previste dalla legislazione vigente per quanto attiene al miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori (D.Lgs n. 626/94 e s.m.i) e dal più recente Testo Unico in materia di salute e sicurezza dei luoghi di lavoro (D.Lgs. n. 81/08).

L'anno 2010 è stato caratterizzato dall'arrivo di importanti novità normative: la legge 120/2010, che sta modificando lo scenario operativo dei giudizi di idoneità alla guida, ed il recepimento della Direttiva Comunitaria 112/2009.

Le novità normative hanno aperto nuovi spazi per lo sviluppo del settore della tossicologia ampliando ulteriormente le opportunità di *business*.

Nell'ambito dell'idoneità al lavoro, soprattutto nel comparto dei trasporti, è proseguita l'offerta di servizi alle nuove Imprese di Trasporto Ferroviario includendo anche la diagnostica nel settore della Medicina del Lavoro, con importanti ritorni di ordine economico.

Per quanto riguarda le collaborazioni interistituzionali è andato definitivamente a regime il rapporto con il Dipartimento delle Politiche Antidroga della Presidenza del Consiglio con positivi ritorni in termine di esperienza e acquisizione di ulteriore *know-how*.

SICUREZZA DELL'INFRASTRUTTURA

Sicurezza delle Gallerie

Ai sensi del D.M. 28/10/2005 in tema di sicurezza delle gallerie ferroviarie, è stato completato e inviato al MIT il programma generale di massima per la realizzazione dei lavori di adeguamento a requisiti minimi di tutte le 650 gallerie esistenti di lunghezza superiore a 500 metri (per un'estesa complessiva di ~1.180 km).

Categoria Lunghezza	Rete AV/AC		Rete Convenzionale		TOTALE COMPLESSIVO	
	Numero	km	Numero	km	Numero	km
500m=L<1000m	6	4.1	306	213.3	312	217.4
1000m=L<2000m	8	11.3	165	222.4	173	233.7
2000m=L<3000m	2	5.1	67	162.8	69	167.9
3000m=L<5000m	1	4.0	47	176.5	48	180.5
L=5000m	1	6.2	47	371.5	48	377.7
TOTALE COMPLESSIVO	18	30.7	632	1146.5	650	1177.2

In particolare sono state riemessi tutti i Piani di Emergenza interni di dette gallerie ed inviati di nuovo ai Prefetti perché provvedano all'emissione di quelli esterni.

Il citato programma generale di massima per la realizzazione dei lavori di adeguamento ai requisiti minimi – da completare entro il 2021 per le gallerie esistenti ed entro il 2016 per quelle in costruzione all'atto dell'entrata in vigore del D.M. – comporta una spesa complessiva di oltre 6,1 miliardi di Euro.

Tenuto conto della vastità e dell'impegno di tale programma, per il quale sono disponibili in Contratto di Programma solo risorse per l'avvio delle prime annualità, è stato proposto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di cominciare a realizzare detti adeguamenti avviando i più efficaci e di minore impatto con l'esercizio secondo lo schema di seguito riportato.



Difesa della sede

Nell'ambito del Piano di eliminazione criticità dovute all'approvazione dei "Piani di Bacino" (Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 27/2/2007), sono proseguite le attività relative alle verifiche di compatibilità idraulica di ponti delle linee dei Compartimenti di Ancona e di Torino ed alla progettazione dell'intervento di difesa della sede ferroviaria della linea Chilivani — Porto Torres dall'erosione fluviale. Nell'ambito dell'attività per la mappatura delle tratte della rete ferroviaria comprese in zone definite a rischio idrogeologico elevato e molto elevato dai Piani Stralcio di Assetto Idrogeologico emanati dalle Autorità di Bacino, sono stati censiti e posti sotto specifica azione di monitoraggio 1175 "punti singolari", di cui:

- ✓ 169 cadute massi
- ✓ 130 erosioni (fluviale/marina)
- ✓ 205 frane
- ✓ 671 piattaforme cedevoli

Vulnerabilità sismica delle infrastrutture civili esistenti

In ossequio a quanto disposto dal O.P.C.M. 3274 20/03/2003 e dal D.P.C.M. 21/10/2003, è stato completato l'intero censimento, comprensivo dell'acquisizione dei relativi dati anagrafici e tecnici, di tutte le opere d'arte ricadenti sulla rete del Sistema di Grande Viabilità Ferroviaria (6.420 Km), quella fondamentale per mantenere i collegamenti essenziali nel Paese. Contemporaneamente è stata avviata — d'intesa con Istituti universitari particolarmente specializzati — la predisposizione della metodologia di verifica della stabilità di dette opere e dei principali fabbricati, da espletare nei prossimi anni.

PATRIMONIO

Generalità

Nel corso del 2010 sono state avviate iniziative concernenti il patrimonio immobiliare della Società.

Asset Allocation

Le azioni generali di razionalizzazione del portafoglio immobiliare di RFI hanno portato nel 2010, all'individuazione di beni non strumentali all'attività tipica del Gestore Infrastruttura. Inoltre è ripresa l'attività di alienazione di quei beni che comportano oneri (manutentivi, di custodia ecc) per RFI per i quali già vi erano impegni a vendere ad Amministrazioni locali o altri soggetti.

Energia elettrica

Relativamente alle attività connesse con l'approvvigionamento di energia elettrica destinata alla trazione ed agli altri usi ferroviari, nel 2010 sono stati consolidati i positivi risultati gestionali già conseguiti nell'esercizio precedente.

La delibera ARG/elt83/10 del 31 maggio 2010 della l'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas ha consentito di chiudere annose vertenze circa le modalità applicative del regime tariffario speciale in vigore per RFI. In tal modo si sono create le condizioni per la sollecita chiusura dei contenziosi legali in corso.

Quanto ai risultati gestionali si registra nel 2010 un significativo contenimento dei costi anche dovuto alla buona capacità previsionale del fabbisogno elettrico, che in ambito nazionale ha registrato indicatori migliori dell'operatore istituzionale di riferimento (Acquirente Unico).

Per quanto attiene alla valorizzazione delle infrastrutture elettriche, si è proceduto al rinnovo del contratto di vettoriamiento di energia elettrica effettuato per conto dell'Enel sugli elettrodotti ferroviari, adeguandone i contenuti al quadro normativo vigente. Inoltre, all'atto del rinnovo dei contratti per l'affitto ad Enel di alcune linee elettriche ferroviarie, è stata avviata la sistematica revisione e rivalutazione dei relativi canoni secondo i "benchmark" presenti sul mercato.

Nel corso del 2010 è stato completato il trasferimento nella borsa elettrica di circa 120 utenze elettriche MT/BT distribuite da ACEA.

Sotto il profilo delle azioni di risparmio energetico:

- è stata avanzata la richiesta di finanziamento pluriennale per un progetto nazionale "Telegestione e telecontrollo torrifaro" per il conseguimento di significativi risparmi energetici (circa il 35%) nell'illuminazione di stazioni e piazzali ferroviari;
- è stata attivata la sperimentazione del progetto "Smart Service" relativo all'ottimizzazione dei consumi elettrici di illuminazione nelle stazioni, attraverso

l'introduzione della tecnologia LED e la telegestione di enti e apparecchiature di stazione;

- è stato dato avvio al progetto sperimentale nel Sud, gestito con apposita Convenzione con la Esco (*Energy Service Company*) “La Mia Energia”, di una Piattaforma Energetica Polifunzionale (PEF) per la realizzazione dell'autonomia energetica dell'Unità Produttiva Officina Nazionale Mezzi d'Opera di Catanzaro Lido (ONMO), agendo sulla riduzione dei consumi di energia e la realizzazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili (cogenerazione, fotovoltaico, minieolico).

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Generalità

Il volume di spesa consuntivato per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2010 è stato pari a circa 12 milioni di euro.

Si riporta, di seguito, una tabella che evidenzia l'ammontare della spesa dell'anno 2010 per investimenti in attività di ricerca e sviluppo in milioni di euro, ripartita tra i principali settori di intervento:

Ricerca e Sviluppo	Importi in milioni di Euro	
	ANNO 2010	ANNO 2009
Tecnologie per la Sicurezza	7,85	16,03
Diagnostica Innovativa	2,48	8,18
Studi e Sperimentazione nuovi componenti e sistemi	1,62	1,17
TOTALE	11,95	25,38

Nella suddetta tabella si evidenzia come circa il 65% della spesa è rivolto ad attività relative alle Tecnologie per la Sicurezza, il 21% circa alla diagnostica Innovativa per il controllo dell'efficienza della rete e il restante 14% per studi e sperimentazioni su componenti e sistemi innovativi.

Altre attività

La Società ha sviluppato le attività di prove, verifiche, misure e sperimentazioni, sia nei laboratori di Roma e del nascente sito pilota AV sulla Roma-Napoli, sia nei laboratori di campo e sui treni prova per l'attivazione del sistema AV/AC. In particolare nel 2010

- è stata completata la formazione per i primi formatori dell'AC/AV interessati all'attivazione delle tratte AC/AV, con l'erogazione dei corsi per le abilitazioni specialistiche dell'AC/AV di 3^a categoria della Novara - Milano;
- sono state condotte le misure e prove per il rilascio della certificazione di interoperabilità per le tratte AC/AV Torino - Milano e Roma - Napoli;
- è proseguito il programma di corse prova con il treno sperimentale Y1 per i completamenti e le certificazioni AC/AV;
- è stato completato i lavori di attrezzaggio del treno diagnostico Y2, ormai avviato al pre-esercizio;
- è proseguito nella realizzazione del sito prove pilota AC/AV al km 91 della Roma - Napoli.

Perseguendo l'obiettivo del monitoraggio periodico delle infrastrutture e degli impianti delle linee AC/AV, è stato completato l'attrezzaggio del treno diagnostico AV "DL4.MAN.TE" (DIagnostica, MANutenzione, TEcnologie), che sarà reso disponibile entro la metà del 2011.

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, 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

TERMINALI ITALIA S.R.L. (89,004%)

La società è stata costituita in data 16 maggio 2008 dalla consociata CEMAT con capitale sociale di 10 mila euro. La compagine societaria è composta da RFI e CEMAT con una percentuale di partecipazione pari rispettivamente a 89,004% e 10,996%.

La società ha per oggetto le seguenti attività:

- 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.

Nel corso del 2010 la Società ha gestito complessivamente l'attività in 18 terminali di proprietà RFI/FS Logistica e due di proprietà di soggetti terzi (Brindisi Polimeri e Verona 3° Modulo).

L'attività complessivamente svolta è pari ad euro 706.752 unità di carico movimentate nell'anno 2010, di cui 609.934 in impianti gestiti direttamente e 96.818 in impianti gestiti da terzi.

L'incremento di traffico totale rispetto al 2009, confrontando dati omogenei, è stato pari a circa il 26% dove, a fronte di un aumento del 9,4% circa del cliente Cemat, gli altri operatori hanno più che raddoppiato la loro attività.

Nel corso dell'anno sono usciti definitivamente dal perimetro dei terminali operativi gli impianti di Palermo, Milazzo e Lamezia. Tutta l'attività di Verona Porta Nuova è stata trasferita a Verona Q.E. così come quella di Padova Scalo è stata spostata a Padova FS Logistica.

La Società chiude l'esercizio 2010 con una perdita pari a 1.516 mila euro che l'Amministratore Unico propone di riportare a nuovo.

Le voci che compongono la situazione economica della Società sono rappresentate dai ricavi delle vendite e delle prestazioni per 21.749 mila euro, derivante sostanzialmente dall'attività terminalistica, e da costi operativi e ammortamenti per un importo pari a 21.942 mila euro.

Tali componenti determinano un risultato operativo negativo di 1.590 mila euro, a cui vanno aggiunti proventi finanziari e straordinari pari, rispettivamente, a 38 mila euro e 48 mila euro e sottratte imposte pari a 12 mila euro.

TUNNEL FERROVIARIO DEL BRENNERO – TFB (84,98%)

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".

In data 31 marzo la società ha versato la quota di euro 8 milioni alla collegata BBT corrispondente alla sesta tranche del II aumento di capitale, eseguita nel dicembre 2009.

A seguito di detto aumento il capitale sociale ammonta a 125.790.910,00 euro e la composizione azionaria risulta così composta:

- RFI 84,98% del capitale sociale;
- Provincia Autonoma di Bolzano 6,22% del capitale sociale;
- Provincia Autonoma di Trento 6,22% del capitale sociale;
- Provincia di Verona 2,58% del capitale sociale.

Le principali voci di bilancio chiuso al 31 dicembre 2010 evidenziano: la quota di partecipazione (50%) di 112,7 milioni di euro nella Collegata BBT, disponibilità liquide per 13,5 milioni di euro e proventi finanziari per 129 mila euro.

NORD-EST TERMINAL S.P.A. (51%)

La partecipazione azionaria di RFI nella Nord-Est-Terminal (NET) pari al 51% del capitale sociale, è stata acquistata dalla Società FS Cargo con effetto 18 novembre 2005.

In data 21 luglio 2009 l'Assemblea dei soci ha deliberato la messa in Liquidazione della società 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.

Tutti i debiti sono stati saldati a esclusione di alcune fatture per le quali si resta in attesa della loro emissione da parte dei creditori. Gli importi di tali fatture sono noti alla NET e correttamente trascritti nel bilancio. Sono stati venduti tutti i cespiti mentre la società attende il pagamento da parte dell'Agenzia delle Entrate dei rimborsi IVA per gli anni precedenti non ancora incassati (l'ultimo che risulta pagato è quello relativo al 2008) è inoltre in fase di ultimazione l'azione legale verso i creditori.

Con l'approvazione del bilancio 2010, che chiude con un utile d'esercizio 2010 di euro 348.417, i Liquidatori propongono di procedere ad una ripartizione parziale delle riserve della società per un importo complessivo di euro 1.251.667,00, derivante da riserve straordinarie (utili di esercizi precedenti) per euro 903.250 e dal risultato dell'esercizio in corso. Tale dividendo complessivo sarà suddiviso tra i soci secondo le percentuali di partecipazione al Capitale della Società, quindi:

- 51% RFI per un totale di euro 638.350,17, tale dividendo verrà finanziariamente erogato per l'importo di euro 87.609,20, essendo la restante parte utilizzata per la compensazione del

Credito che la società NET vanta nei confronti di RFI per la cessione del ramo d'azienda del 27 dicembre 2010 per euro 550.740,97;

- 19% Interporto di Padova per un totale di euro 237.816,73;
- 15% Interporto di Bologna per un totale di euro 187.750,05;
- 15% Consorzio ZAI - Interporto di Verona per un totale di euro 187.750,05.

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

In relazione al procedimento penale n. 1988/96 R.G.N.R. – n. 1726 GIP, pendente innanzi il Tribunale di Perugia, si segnala che all'udienza del 28 settembre 2009 sono stati sentiti i testi del Pubblico Ministero. Alla successiva udienza del 21 dicembre 2009, su richiesta dei difensori degli imputati, il Tribunale di Perugia ha disposto ulteriori acquisizioni documentali. Nell'udienza del 1° giugno 2010, conformemente alle richieste del Pubblico Ministero, il Tribunale ha pronunciato sentenza di assoluzione nei confronti di tutti gli imputati. In particolare nei confronti di uno degli imputati, è stata dichiarata l'estinzione del reato per morte del reo, nei confronti degli altri imputati è stata dichiarata sentenza di assoluzione perché il fatto non sussiste ovvero perché il fatto non è previsto dalla legge come reato.

In riferimento ai procedimenti penali n. 3042/98 già 282/97 R.G.N.R., n. 1363/03 già 282/97 R.G.N.R. e n. 8191/01 RGNR si segnala che non ci sono state variazioni rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2006.

Nell'ambito dei procedimenti penali n. 20027/99 R.G.N.R. e 18891/99 R.G.N.R., pendenti innanzi al Tribunale di Bologna per esposizione ad amianto nelle Officine Grandi Riparazioni, si segnala che non ci sono state variazioni rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2009.

Con riferimento alle indagini e ai procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti nel bilancio al 31 dicembre 2010.

In relazione all'incidente verificatosi presso il cantiere di Firenze Castello del 2 ottobre 2008 è stato aperto il procedimento penale 18772/2008 presso la Procura di Firenze che allo stato si trova nella fase delle indagini preliminari. Per la difesa di RFI iscritta nel registro degli indagati ai sensi del D.lgs. 231/01 e successive integrazioni è stato nominato in data 23 febbraio 2009 l'Avv. Difensore.

All'udienza preliminare del 9 febbraio 2011 il G.u.p. ha sospeso il giudizio in corso rimettendo con ordinanza alla Corte di Giustizia Europea le valutazioni concernenti la costituzione della parte civile nei confronti anche delle persone giuridiche imputate nel procedimento.

Relativamente a tale procedimento la società è coperta da idonee polizze assicurative per eventuali oneri che potrebbero manifestarsi.

In relazione al procedimento Penale 9592/2008 R.G.N.R. presso la Procura di Milano in cui RFI risulta 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 segnala che è stato notificato in data 24 gennaio 2011 l'avviso ex art. 415 bis c.p.p. presso il difensore nominato.

Nell'ambito del procedimento penale avente ad oggetto l'incidente ferroviario avvenuto nella Stazione di Viareggio in data 29 giugno 2009 - a seguito dello svio di un carro cisterna (di proprietà della società "GATX", estranea al Gruppo FS) contenente GPL che ha causato un devastante incendio con ingenti conseguenze in termini di vite umane (32 morti e numerosi feriti), e ingenti danni a beni sia di terzi che di società del Gruppo Ferrovie - la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca ha richiesto la notifica, nel dicembre 2010, dell'avviso di garanzia e della contestuale richiesta di incidente probatorio (volto all'espletamento di una perizia) a 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.

I medesimi provvedimenti sono stati notificati alla Società, nonché a RFI, Trenitalia e FS Logistica, che risultano sottoposte a indagine, unitamente a "GATX Rail Austria GmbH", della "GATX Rail Germania GmbH" e della "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.

Il Giudice per le Indagini Preliminari di Lucca, accolta la richiesta di incidente probatorio, alla udienza del 7 marzo 2011, ha affidato i quesiti ai consulenti nominati e rinviato alla udienza del 2 novembre 2011, per l'illustrazione degli esiti delle perizie.

Indagini e procedimenti penali (TAV)

In relazione al Procedimento penale avanti il Tribunale di Frosinone avviato a seguito di una indagine presso la Procura della Repubblica di Frosinone a carico di un ex Amministratore TAV nonché di esponenti del *General Contractor* IRICAV UNO, della consorziata Italstrade e della Ditta Pegaso, concernente ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Roma - Napoli, si è appreso che il processo - in relazione al quale il Pubblico Ministero ha disposto la citazione diretta a giudizio dell'ex Amministratore - è stato rinviato all'udienza del 22 giugno 2010.

A tale udienza è stata accolta l'eccezione di incompetenza per materia del Tribunale Monocratico, sollevata dalla difesa della Società Italstrade ed il Giudice ha disposto la trasmissione degli atti al pubblico Ministero perché si proceda dinanzi al Giudice di Pace.

Il processo, quindi, dovrà iniziare nuovamente da capo in quanto il pubblico Ministero dovrà chiedere nuovamente la fissazione d'udienza e notificare un nuovo decreto di citazione a giudizio, questa volta dinanzi appunto al Giudice di Pace.

In data 12 marzo 2009 un ex Amministratore della TAV ha comunicato, alle competenti strutture di FS Holding e per conoscenza alla TAV, che ha appreso di essere indagato in un procedimento penale pendente avanti la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Santa Maria Capua Vetere.

Con la suddetta lettera l'ex Amministratore ha evidenziato che, secondo quanto verbalmente riferitogli, l'indagine sarebbe connessa alla sua pregressa qualità di legale rappresentante di TAV S.p.A.

Dall'avviso sopraccitato, si evince che l'ex Amministratore è sottoposto ad indagini in ordine per aver disturbato le occupazioni ed il riposo di una persona fisica, mediante rumori e vibrazioni derivanti dal transito dei convogli sulla linea ferroviaria.

Al riguardo si segnala che è pervenuta la documentazione di indagine tra cui copia della perizia tecnica d'ufficio disposta dal Pubblico Ministero da cui risulterebbe accertata l'immissione di vibrazioni nell'abitazione "superiore ai valori di accettabilità per soggetti che utilizzano ambienti residenziali".

In data 8 gennaio 2010 è pervenuto a TAV ordine di esibizione da parte della Procura della Repubblica di Torino di una serie di documenti con riferimento ai lavori effettuati sulla sub-tratta Torino-Novara, lotti A2 e A3. In particolare la documentazione richiesta riguarda i subappalti affidati dal Consorzio esecutore CAVTOMI a due Società Consortili, Agognate e Briandrate e, in tale ambito, il rapporto intercorrente tra le predette Società Consortili ed una delle consorziate, la Cogefer S.p.A.

Per la medesima fattispecie Italferr ha ricevuto un analogo ordine di esibizione proveniente dalla medesima Procura.

Al riguardo si segnala che in data 3 febbraio 2010 il Responsabile TAV per la Tratta Torino-Milano è stato sentito a verbale in qualità di persona informata dei fatti.

Si rappresenta, inoltre, che TAV ha avuto notizia da Italferr che in data 25 novembre 2009 la Polizia Giudiziaria, su ordine della Procura della Repubblica di Tortona, ha sequestrato la documentazione relativa al collaudo della sub-tratta Torino – Novara e che dal Decreto di sequestro emerge che sono in corso indagini per il reato di appropriazione indebita a carico di soggetti appartenenti all'impresa Itinera, società di riferimento dei consorzi Agognate e Briandrate contro i quali la Cogefer S.p.A. ha in corso un contenzioso civile presso il Tribunale civile di Tortona.

Nell'ambito del suddetto procedimento penale il difensore di Cogefer, ha richiesto a TAV di acquisire copia della documentazione pertinente i dati contabili di dettaglio (valore economico). Italferr ha comunicato di aver ricevuto lettera di analogo tenore dal difensore di Cogefer.

A seguito di valutazione congiunta con FS ed RFI, TAV ed ITALFERR hanno ritenuto opportuno riscontrare negativamente la nota del difensore di Cogefer.

Con lettera pervenuta in data 9 agosto 2010 ed indirizzata a Italferr, TAV, per conoscenza ad RFI, ai Ministeri delle Infrastrutture e Trasporti e dell'Economia, alla procura Generale della Corte dei Conti ed all'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici, nonché a FIAT SpA ed al Consorzio Cavtomi, la Società Cogefer ha, a sua volta, contestato il diniego comunicato da Italferr ribadendo le proprie pretese.

Nel pendente arbitrato TAV-FIAT relativo alla sub tratta Novara-Milano i difensori di TAV hanno depositato, in data 29 marzo 2010, apposita "Istanza di rinnovazione delle indagini e di sostituzione del consulente tecnico d'ufficio" evidenziando al Collegio arbitrale, a motivazione dell'istanza stessa, le plurime e gravi anomalie rinvenibili nello svolgimento della perizia d'ufficio - quale la violazione del principio del contraddittorio - sia nel merito della Relazione finale depositata in data 19 marzo 2010 dal CTU tra cui, aver quantificato l'ammontare del premio di accelerazione eventualmente riconoscibile al *General Contractor* senza che ciò fosse richiesto dal Collegio arbitrale, aver commesso errori materiali rinvenibili, tal quali, nelle memorie del consulente tecnico di controparte.

Con riferimento a tali anomalie è stata condivisa l'esigenza di far svolgere dalla Direzione Protezione Aziendale di FS verifiche tecniche volte a confrontare i file informatici della Relazione del CTU con quelli dei consulenti tecnici di FIAT e ad acquisire informazioni idonee ad identificare l'effettivo autore della Relazione di CTU.

Con lettera del 27 luglio 2010 la Direzione Protezione Aziendale del Gruppo Ferrovie dello Stato ha trasmesso sia a TAV, sia a RFI gli esiti degli accertamenti che la predetta Struttura ha fatto effettuare.

Successivamente, visti i risultati delle predette verifiche, previa consultazione tra FS, RFI e TAV, con specifico esposto in data 28 luglio 2010 sono state rappresentate le circostanze attinenti la CTU con richiesta motivata di effettuare ulteriori accertamenti sui file di perizia (CTU e CTP di parte FIAT) e di valutare se i fatti rappresentati possano integrare eventuali fattispecie di reato, a tal fine disponendo il sequestro dei supporti informatici con cui sono stati elaborati i file di CTU.

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 inoltre che, per effetto della fusione per incorporazione di TAV in RFI, a far data dal 31.12.2010 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***

Nel corso del 2010 è stata depositata la relazione del CTU sono proseguite in data 30 luglio 2010 e 15 ottobre 2010 il CTU ha depositato la propria relazione relativa ai Lotti 1-5, sulla quale in data 21 marzo 2011 le parti hanno depositato le relative note critiche. Il termine per l'emissione del lodo definitivo è fissato al 27 dicembre 2011.

Tratta Bologna-Firenze

Nel corso del 2010 è proseguita la consulenza tecnica d'ufficio, depositata in data 29 settembre, ed è stato ulteriormente differito il termine per il deposito del lodo, da ultimo fissato al 31 gennaio 2012, a seguito della richiesta avanzata dalla parti di ottenere un supplemento di relazione da parte del CTU, il cui termine è stato fissato dal Collegio in data 31 marzo 2011.

Subtratta Novara-Milano

Il *General Contractor* FIAT ha attivato nell'esercizio 2008 due arbitrati aventi ad oggetto la richiesta del riconoscimento di maggiori oneri, nonché dei maggiori tempi di esecuzione della Subtratta AV/AC Novara-Milano. Con riferimento al primo arbitrato si rileva che in data 18 marzo 2010 è stata depositata la relazione del CTU, cui hanno fatto seguito le relative discussioni tra le parti. In data 13 luglio 2010, in considerazione dei gravosi ulteriori impegni assunti, incompatibili con l'adempimento della probabile sopravvenuta necessità di un prolungamento della consulenza, il CTU ha rassegnato al Collegio arbitrale le proprie dimissioni. Il termine per la pronuncia del lodo è stato fissato per il 30 novembre 2011. Con riferimento alla suddetta relazione del CTU, in data 28 luglio 2010 TAV ha depositato esposto presso la Polizia postale e delle telecomunicazioni. Successivamente, in data 29.3.2011 è pervenuta la lettera con cui il Presidente del Collegio arbitrale ha comunicato ai coarbitri ed ai difensori le proprie dimissioni per sopravvenuta incompatibilità con l'espletamento di tale incarico.

Per quanto riguarda il secondo arbitrato si evidenzia che in data 12 luglio 2010 il CTU ha depositato la propria relazione ed in data 30.12.2010 il Collegio Arbitrale ha emesso il Lodo con cui, all'unanimità e sulla base delle conclusioni del CTU, ha accolto in parte la domanda di FIAT, con condanna al pagamento da parte di RFI dell'importo di euro 5.834.664,52, oltre interessi legali dalla data della domanda di arbitrato fino al soddisfo, al momento non ancora pagato. Sono in corso valutazioni in merito all'appello del Lodo predetto.

Tratta Roma-Napoli

Nel corso del 2010 si segnalano i seguenti eventi:

- in data 17-19 maggio 2010 è stato emesso un lodo parziale dal Collegio arbitrale il quale si è pronunciato su alcune questioni preliminari rinviando la prosecuzione del

giudizio a separata udienza. A tale riguardo in data 13 luglio 2010 si è tenuta una udienza nel cui ambito i difensori delle parti hanno formulato riserva di appello del lodo non definitivo ed il Collegio arbitrale, su istanza congiunta delle parti, ha fissato termine al 30 settembre 2010 per deposito di memorie istruttorie, documenti a supporto ed eventuale formulazione di proposte di quesiti di CTU;

- nell'ambito dell'udienza tenutasi in data 11.10.2010 il Collegio arbitrale ha esperito con esito negativo il tentativo di conciliazione e, all'esito della successiva discussione, su istanza congiunta delle parti, ha assegnato termini per memorie istruttorie e relative repliche, che sono state depositate, rispettivamente, in data 17.11.2010 ed in data 2.12.2010. Allo stato si è in attesa delle determinazioni del Collegio Arbitrale.

Il termine per l'emissione del lodo definitivo è fissato al 30 giugno 2011.

Per tali arbitrati, a valle degli specifici approfondimenti effettuati per ognuno di essi, anche sulla scorta delle considerazioni degli autorevoli legali interessati da tali contenziosi, non ricorre nessuna delle tre condizioni che i principi contabili internazionali (IAS 37) assumono necessarie per procedere ad accantonamenti di bilancio.

In primis, alla data di chiusura di bilancio, compresi i fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio, non esiste un'obbligazione attuale nei confronti di alcuno dei *General Contractor* in relazione ai citati arbitrati.

In secundis, in termini valutativi e specifici per ogni arbitrato, si ritiene non probabile che i Collegi Arbitrali accolgano le domande dei *General Contractor*, ed infine, l'eventuale importo che dovesse essere riconosciuto a favore dei *General Contractor* non può essere oggetto di attendibile stima in ragione del fatto che le richieste avanzate dai GC sono, proprio per gli importi più significativi, prive di prove e basate su conteggi teorici che non consentono una valutazione quantitativa delle ragioni portate in arbitrato.

Si evidenzia inoltre che in denegata ipotesi di una condanna di RFI, in considerazione della natura delle richieste avanzate (maggiori prezzo di varianti, oneri e ritardi per le numerose varianti richieste dalla committenza), i relativi esborsi costituirebbero un incremento dell'investimento, sarebbero pertanto capitalizzabili e non determinerebbero la necessità di appostare specifici fondi in bilancio.

Milano-Verona, Verona-Padova e Terzo Valico dei Giovi

Tratta Milano-Verona

Gli eventi più significativi intervenuti nel 2010 hanno riguardato l'emissione del lodo in data 18 febbraio 2010, con cui il Collegio arbitrale ha dichiarato TAV obbligata a pagare al Consorzio CEPAV DUE la somma di Euro 44.176.787,00, oltre accessori, a titolo di corrispettivo delle prestazioni progettuali oggetto di causa, inclusi i relativi oneri, nonché la somma di Euro 1.115.000,00, oltre oneri accessori, compensando tra le parti le spese del

giudizio e ponendo solidalmente a carico delle parti medesime gli onorari e le spese a favore degli arbitri e dei consulenti tecnici.

Considerato che, ai sensi dell'art. 12 del Decreto Legge 112/2008 convertito nella Legge 133/2008, RFI è subentrata a TAV nella Convenzione stipulata in data 15 ottobre 1991 con il Consorzio CEPAV DUE/ENI, il suddetto lodo arbitrale ex art. 111 c.p.c. spiega effetti anche nei confronti di RFI ed è impugnabile anche dalla medesima RFI.

Ferma restando la già proposta impugnazione del lodo parziale in data 4 gennaio 2007, oggetto di giudizio tuttora pendente, è stato altresì impugnato il lodo definitivo in data 18 febbraio 2010.

Nel mese di gennaio 2011, dopo lunghe trattative, si è giunti ad una condivisione sostanziale del testo contrattuale tra RFI e il Consorzio Cepav Due e del relativo Prezzo Forfettario.

Contestualmente al confronto sull'Atto Integrativo, si è svolto quello per la definizione delle dichiarazioni di rinuncia del Consorzio Cepav Due, formalizzate già con Atto di Impegno in data 20 settembre 2010 a qualunque pretesa risarcitoria, passata o futura, connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi al primo, subordinando detta rinuncia alla sottoscrizione dell'Atto Integrativo relativo alla realizzazione del primo lotto della tratta in questione

Al momento sono in atto le attività di sottoscrizione dei documenti contrattuali, la cui efficacia è espressamente condizionata sia alla consegna, da parte del Consorzio, della garanzia di buona e tempestiva esecuzione (da rendersi entro 30 giorni dalla sottoscrizione dell'Atto) che alla registrazione da parte della Corte dei Conti e pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Delibera CIPE adottata nel corso della seduta del 18 novembre 2010, al momento non ancora intervenuta.

Terzo Valico dei Giovi/Milano- Genova

Gli sviluppi più significativi intervenuti nel 2010 hanno riguardato il proseguimento della consulenza tecnica d'ufficio disposta dal Collegio arbitrale; il termine per il deposito della relazione del CTU è fissato al 6 maggio 2011, mentre il termine per l'emissione del lodo è fissato al 23 novembre 2012.

Le azioni connesse al processo arbitrale in questione procedono in parallelo alla ripresa della trattativa tra RFI ed il Consorzio per l'Atto Integrativo del 3° Valico dei Giovi da negoziarsi, parimenti alla precedente tratta Treviglio-Brescia, nell'alveo di quanto disposto dalla legge finanziaria 2010 in relazione al già citato meccanismo di finanziamento di alcune limitate opere, tra cui anche quella in oggetto, per lotti costruttivi.

Nel corso primo trimestre dell'anno 2011 la trattativa è entrata nella fase più viva della negoziazione tra le parti con serrati incontri tecnici e negoziali finalizzati a raggiungere un accordo sull'Atto Contrattuale e quindi anche a dare efficacia all'impegno assunto da parte del Contraente Generale ,con atto di impegno del 7 ottobre 2010 a rinunciare a qualunque pretesa risarcitoria nonché a qualunque pretesa anche futura connessa all'eventuale mancato o

ritardato finanziamento dell'intera opera sottoposto alla condizione sospensiva che venga sottoscritto il relativo Atto Integrativo tra RFI il Consorzio che avvia la realizzazione del 1 lotto costruttivo.

Tratta Verona-Padova

Gli sviluppi più significativi intervenuti nel 2010 hanno riguardato il deposito in data 18 giugno 2010 della relazione del CTU, nonché lo svolgimento del contraddittorio tra le parti ed il CTU in relazione alla predetta relazione; in data 22 novembre 2010 sono stati depositati i rispettivi fogli di precisazione delle conclusioni. A seguito della scomparsa dell'arbitro nominato da Iricav Due, Prof. Avv. Berardino Libonati, è stato nominato a sostituzione in data 29.1.2011 il Consorzio Iricav Due e Fintecna il Prof. Avv. Romano Vaccarella. Il termine per l'emissione del lodo è fissato al 29 luglio 2011 (da intendersi ulteriormente prorogato al 31.12.2011, nel caso in cui il Collegio arbitrale assumesse provvedimenti in ordine alla integrazione e al rinnovo della CTU).

Relativamente agli arbitrati sopra menzionati concernenti le Tratte Milano-Verona e 3° Valico dei Giovi lo stato di elaborazione degli atti e delle trattative tra RFI ed i rispettivi GC ne prefigura una soluzione risolutiva attraverso la sottoscrizione dei relativi Atti Integrativi.

Per l'Arbitrato relativo alla Sub-tratta Verona-Padova per la quale, analogamente alle Tratte Treviglio-Brescia e Terzo Valico dei Giovi, il D.L. 112/2008 ha ripristinato in capo a RFI, "senza soluzione di continuità", la Convenzione con il General Contractor è altamente probabile che, non appena le finanze dello Stato lo consentiranno, anche la Sub-tratta Verona-Padova sarà finanziata, sicchè anch'essa potrà essere realizzata. A quel momento è altrettanto altamente probabile che sarà seguito lo stesso iter legislativo e amministrativo già disposto per le Tratte Treviglio-Brescia e Terzo Valico dei Giovi sicchè anche Iricav Due, quando saranno stanziati le risorse finanziarie, potrà sì realizzare la Sub-tratta Verona-Padova, ma dovrà rinunciare "a qualunque pretesa risarcitoria..." (art. 2, c. 232, L. 191/2009), incluse quelle avanzate nell'Arbitrato in oggetto.

Nonostante quanto sopra, Iricav Due ha continuato a proseguire nell'Arbitrato in esame.

Pertanto, anche per questo contenzioso sono stati effettuati gli specifici approfondimenti, anche sulla scorta delle considerazioni degli autorevoli legali interessati da tale contenzioso, verificando che non ricorre alcuna delle tre condizioni che i principi contabili internazionali (IAS 37) assumono necessarie per procedere ad accantonamenti di bilancio.

In primis si precisa che alla data di chiusura di bilancio, compresi i fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio, non esiste un'obbligazione attuale nei confronti del *General Contractor* in relazione al citato arbitrato.

In secundis, in termini valutativi si ritiene non probabile che il Collegio Arbitrale accolga le domande del *General Contractor*; ed infine, l'eventuale importo che dovesse essere riconosciuto a favore del *General Contractor* non può essere oggetto di attendibile stima in ragione del fatto

che le richieste avanzate a più riprese dal GC e valutate a più riprese dal CTU hanno subito oscillazioni di importo molto significativo che non consentono una valutazione quantitativa delle ragioni portate in arbitrato e considerando che il collegio arbitrale non si è ancora espresso su numerose eccezioni giuridiche formulate da RFI che, laddove accolte, sono idonee ad escludere e/o ridurre un eventuale riconoscimento al GC.

Altre indagini

Con Deliberazione n. 1 del 13 gennaio 2010, il Consiglio dell'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici, facendo seguito a precedenti deliberazioni con le quali erano state riscontrate criticità concernenti, in particolare, l'aumento dei tempi e dei costi di esecuzione delle opere, relativamente alle Tratte Roma-Napoli e Bologna-Firenze, ed a seguito, altresì, dell'acquisizione delle informazioni trasmesse da TAV ed RFI nell'ambito del monitoraggio attivato sul complessivo Sistema AV/AC, ha rilevato la sussistenza delle predette criticità anche relativamente alle Tratte AV/AC Milano-Bologna e Torino-Milano ed ad alcuni interventi relativi ai Nodi AV/AC, mentre, con riferimento al cd. "Asse Orizzontale" ha invitato RFI e TAV a tener conto dell'impegno assunto dal Governo italiano in ordine all'affidamento a terzi con procedure concorsuali di una quota del 60% delle opere civili ed armamento.

La Deliberazione in questione è stata trasmessa a RFI, TAV, FIAT ed ENI con lettera della Direzione Generale – Vigilanza Lavori dell'Autorità in data 4 marzo 2010, con contestuale invito ai destinatari, ciascuno per quanto di propria competenza, a comunicare controdeduzioni alle osservazioni formulate entro il termine di 60 giorni decorrenti dal ricevimento della predetta lettera.

Con nota congiunta di RFI e TAV in data 18 marzo 2010, al fine di acquisire piena conoscenza delle considerazioni e degli elementi sottesi ai rilievi formulati dall'Autorità e di fornire adeguate e complete controdeduzioni, è stato richiesto all'Autorità medesima l'invio della Relazione istruttoria della Direzione Generale per la Vigilanza richiamata nella Deliberazione in questione e, tuttavia, non trasmessa, con contestuale richiesta di far decorrere il termine di 60 giorni fissato per l'invio delle controdeduzioni dal ricevimento di tale Relazione e con riserva di chiedere ulteriore proroga.

Tale istanza è stata accolta con lettera della Direzione Generale – Vigilanza Lavori dell'Autorità in data 30 aprile 2010.

Con lettera congiunta in data 25 giugno 2010, definita d'intesa con le altre Società del Gruppo interessate, RFI e TAV hanno trasmesso all'Autorità di Vigilanza le proprie controdeduzioni alla predetta Deliberazione n. 1 del 13 gennaio 2010.

In merito alle criticità riscontrate nei precedenti esercizi sulle tratte Roma-Napoli e Bologna-Firenze, non si segnalano sviluppi significativi intervenuti nel 2010 rispetto a quanto già ampiamente descritto nel bilancio dell'esercizio precedente a cui si rimanda.

Lo stesso dicasi per la richiesta di chiarimenti trasmessa dal MIT in relazione alle presunte anomalie concernenti lavori oggetto di subappalti affidati dal Consorzio Cavtomi alle Società Consortili Agognate e Biandrate e da queste assegnate alla consorziata Cogefer.

Procedimento A436 – Arenaways S.p.A./RFI – FS

L'AGCM ha avviato, in data 15 dicembre 2010, un procedimento nei confronti di FS ed RFI, per presunta infrazione dell'art. 102 Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Secondo l'AGCM, FS, per il tramite di RFI, avrebbe abusato della sua posizione dominante adottando condotte ingiustificatamente dilatorie nell'ambito della procedura di assegnazione delle tracce al nuovo entrante Arenaways e che sarebbero volute ad ostacolare, se non escludere, con pregiudizio per il consumatore finale, l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e conseguentemente l'ingresso nel mercato italiano del trasporto passeggeri, da parte di Arenaways a beneficio di Trenitalia.

Nell'ambito del procedimento in oggetto, l'Antitrust ha autorizzato ed eseguito, in data 21 dicembre, un'ispezione presso le sedi delle società FS, RFI e TI.

Il termine di chiusura dell'istruttoria è stato fissato al 31 dicembre 2011.

FS ha presentato ricorso al TAR per l'annullamento, previa sospensione degli effetti, della delibera dell'AGCM di avvio del procedimento istruttorio nonché del provvedimento di autorizzazione dell'ispezione nei suoi confronti ed, in via derivata, della lettera dell'AGCM del 18 gennaio u.s. di rigetto dell'istanza di restituzione e riservatezza dei documenti acquisiti in ispezione presentata da FS. E' in corso il giudizio nel merito.

Specularmente anche RFI ha presentato ricorso al TAR per l'annullamento, previa sospensione degli effetti, della delibera dell'AGCM di avvio del procedimento istruttorio nonché del provvedimento di autorizzazione dell'ispezione nei suoi confronti.

Arenaways ha inoltre presentato ricorso al TAR contro MIT e URSF e nei confronti di RFI, TI, Regione Piemonte e Lombardia al fine di ottenere: nel merito l'annullamento del provvedimento dell'URSF del 6.5.10 e del 9.11.10 su "valutazioni di cui all'art. 59 (2) legge 99/09 servizi passeggeri in ambito nazionale richiesti da Arenaways", la condanna dell'URSF al risarcimento di tutti i danni subiti e subendi da Arenaways (in misura non inferiore a 480.000,00) ed in via pregiudiziale rimettere alla Corte di Giustizia europea la questione del contrasto dell'art. 59 (2) con il TFUE (art.102 e 106)

Sconto ex DM. 44T/2000

In merito al procedimento A398 – *Rail Traction Company*/RFI-FS si riportano di seguito gli sviluppi più recenti.

In data 15 giugno 2010, il MIT, a seguito del ricevimento delle ordinanze nn. 714/2010, 715/2010 e 717/2010 del T.A.R. del Lazio, ha richiesto una documentata e puntuale relazione, in cui sia dato conto:

- a) *del criterio con il quale lo sconto K2 è stato erogato in passato e, in particolare, se lo stesso viene direttamente scomputato dal canone di pedaggio versato dalle imprese ferroviarie a RFI o se, invece a*

dette imprese, che versano il canone nella misura intera, viene erogato un contributo dal Ministero dei Trasporti per il tramite di RFI;

- b) di quali sono le componenti del canone del pedaggio che le imprese ferroviarie versano a RFI S.p.A.;*
- c) se, e in caso affermativo da quale data: c1) si è provveduto ad adeguare "tutte le singole infrastrutture ferroviarie utilizzate da parte del ricorrente"; c2) si è reso effettivamente possibile l'impiego di un solo macchinista in cabina; c3) l'attuale eventuale presenza del doppio macchinista dipende dunque solo dalle imprese ferroviarie.*

In ottemperanza alle citate Ordinanze del TAR Lazio ed alla sentenza n.8806/2010 RFI ha trasmesso al MIT gli elementi di risposta predisposti ed in data 6 luglio 2010 ha provveduto a depositare, presso la Segreteria del TAR Lazio, la documentata relazione richiesta dai giudici amministrativi.

Successivamente, nell'udienza di discussione del 21 ottobre 2010, i giudici hanno rinnovato l'Ordinanza istruttoria atteso che il MIT, ingiustificatamente, aveva omesso qualsiasi adempimento e che RFI non avrebbe adempito in modo corretto, per la parte di competenza, in quanto la Relazione depositata non era stata sottoscritta dall'Amministratore bensì dai legali difensori di RFI

In data 12 dicembre 2010 RFI ha provveduto, per la parte di competenza, a depositare presso la Segreteria del TAR Lazio la documentata relazione sottoscritta dall'Amministratore. Anche il MIT, ha depositato una sua Relazione.

L'udienza di discussione del ricorso, già fissata per il 10 febbraio 2011, è stata rinviata d'ufficio all'udienza del 23 giugno 2011 a seguito del trasferimento del Consigliere relatore ad altra Sezione del TAR Lazio.

Ricorso al TAR del 15 luglio 2010 Direttiva Presidente Consiglio dei Ministri (DPCM) del 7 luglio 2009

La Direttiva del 7 luglio 2009 della Presidenza del Consiglio dei Ministri autorizza il Gruppo FS ad operazioni societarie che comportano la cessione da RFI a Trenitalia o ad altre Controllate di FS, degli scali ed impianti merci e manutenzioni non ricompresi negli allegati alla Direttiva medesima, come riferito nella Relazione sulla Gestione al Bilancio d'esercizio 2009 a cui si fa rimando.

Tale Direttiva è stata impugnata tramite ricorso straordinario innanzi al Presidente della Repubblica da talune IF.

Il procedimento è ancora in corso.

Evoluzione del contenzioso fiscale

- Avviso di rettifica e liquidazione in materia di imposta di registro n. 20021V006765000 notificata in data 21 aprile 2006 l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma : in data 18 gennaio 2010 la Società ha depositato atto di controdeduzioni per resistere all'appello proposto dall'Agenzia delle Entrate di Roma 1. Il residuo importo, pari a 12.672,99 euro, resta iscritto al Fondo Imposte.

- Avviso di accertamento relativo all'anno d'imposta 2002 (IRPEG) notificato in data 13 novembre 2006 dall'Ufficio dell'Agenzia delle Entrate di Roma 4: in data 28 gennaio 2010 è stata depositata la sentenza n. 16/50/10 con la quale i giudici di prime cure hanno accolto il ricorso presentato dalla Società, fatta eccezione per una minima parte dell'avviso di accertamento riguardante i costi relativi alla realizzazione/acquisto di software. In attesa della scadenza dei termini di un eventuale appello (06 marzo 2011) da parte dell'Amministrazione Finanziaria, il residuo importo, pari a 1.892.341,22 euro, iscritto al Fondo Imposte resta accantonato.

Controversia contro il Comune di Siena per ICI relativa alle annualità dal 1998 al 2000: nessuna evoluzione rispetto all'anno 2009 cui si rimanda.-Ricorsi presentati contro il Comune di Villadossola, per l'annullamento degli avvisi di accertamento nn. 7975, 7976, 7977, 7978, 7991, 7992, 7993, rispettivamente per ICI 1998, 1999, 2000, acconto 2001, saldo 2001, 2002, 2003: nessuna evoluzione rispetto a quanto indicato nel Bilancio 2009 cui si rimanda.

- Contenzioso IVA relativo agli anni 1976, 1977, 1980 e 1981, in relazione al quale la Commissione Tributaria Centrale in data 20 dicembre 2004 aveva emesso la sentenza n. 10845: nessuna evoluzione rispetto a quanto indicato nel Bilancio 2009 cui si rimanda.

- Avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro prot. nn. 43082 – 43083 – 43084 – 43085 – 43086 – 43088 e 43287 notificati in data 26 giugno 2007, dall'Agenzia delle Entrate, Ufficio di Prato in data 26 febbraio 2010 la Società ha proposto appello avverso la sentenza.

- Accertamento d'ufficio in materia di canone occupazione aree pubbliche (Cosap), nn. 13 – 14 – 15 – 16 – 17 e 18, notificata in data 24 settembre 2007 dalla Provincia di Genova: RFI ha istaurato il giudizio davanti al Giudice Ordinario (Tribunale di Genova). Nell'udienza di trattazione dei ricorsi, tenutasi il 4 maggio 2010, il Tribunale di Genova ha disposto il rinvio, per la precisazione delle conclusioni, alla data del 17 gennaio 2012.

- Contenzioso instaurato contro il Comune di Bologna avverso gli avvisi di accertamento e irrogazione delle sanzioni in materia di "tassa smaltimento rifiuti solidi urbani" (TARSU), (n. 2166, relativo alle annualità 2002/2003/2004/2005/2006), (n. 2165 relativo all'annualità 2007), e quelli notificati il 24 e 28 dicembre 2009 (6496, 6494 e 6497): in data 20 gennaio 2010 è stata depositata la sentenza n. 13/05/2010 con la quale i giudici di prime cure hanno accolto in parte i ricorsi presentati dalla Società. In esecuzione della sentenza e nell'ambito di un più ampio accordo stragiudiziale definito con il Comune di Bologna: è stato disposto lo sgravio totale delle somme iscritte a ruolo relative all'avviso di accertamento n. 2166; è stato disposto lo sgravio parziale delle somme iscritte a ruolo relative all'avviso di accertamento n. 2165; sono stati annullati gli avvisi di accertamento 6496, 6494 e 6497. La materia del contendere è cessata.

- Avviso di accertamento/rettifica e invito a pagamento in materia di imposta di pubblicità (n. 154) notificato in data 1° agosto 2008 dal Comune di Chiusi: in data 19 maggio 2010 è passata in giudicato la sentenza n. 45/03/09 con la quale il giudice di prime cure ha accolto il ricorso presentato dalla Società. La materia del contendere è cessata.

- Avviso di pagamento in materia di oli minerali (n. 4/2008) notificato in data 25 agosto 2008 dall'Agenzia delle Dogane Ufficio di Napoli: in data 8 ottobre 2010, è stata depositata la sentenza n. 429/24/10 con la quale il giudice di prime cure ha dichiarato cessata la materia del contendere.

- In data 04 ottobre 2010, l'Agenzia delle Dogane – Ufficio di Arezzo – ha notificato alla ricorrente Società l'avviso di pagamento n. 15541 in materia di accisa su oli minerali per l'anno 2005, per un importo complessivo di 2.931.789,04 euro. Avverso tale atto la Società ha presentato tempestivo ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente.

- In data 30 luglio 2010 sono stati notificati alla società TAV (incorporata) due avvisi accertamento (n. TK3080300180 e TK3030300165) relativi all'anno d'imposta 2005, con i quali l'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale I di Roma, nel recepire il contenuto del Processo Verbale di Constatazione redatto in data 19 dicembre 2008 a fronte di una specifica verifica fiscale, ha rettificato la perdita dichiarata ai fini IRES, accertato una maggiore imposta IRAP pari a 3.279,00 euro, recuperato un minor credito IVA pari a 178.660,00 euro, irrogato la sanzione amministrativa pari a 181.939,00 euro, oltre agli interessi e spese di notifica per l'importo complessivo di 387.042,96 euro.

Avverso tali atti la Società ha presentato tempestivi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente.

D.Lgs. 231/2001

Nel corso dell'anno 2010 sono state svolte le attività che l'Organismo di Vigilanza ha valutato necessarie in relazione all'evoluzione del contesto esterno a RFI (modifiche della normativa) e interno (cambiamenti organizzativi).

Rispetto alle attività di *audit* complessivamente svolte, circa l'81% hanno interessato processi societari esposti ai rischi di reato previsti *ex* D.Lgs. 231/2001. Conseguentemente i programmi di lavoro degli interventi di *audit* hanno incluso specifici argomenti, funzionali all'assolvimento dei compiti di controllo di competenza dell'Organismo di Vigilanza di RFI.

Inoltre, sono state svolte due specifiche attività di *audit ex* D.Lgs. 231/2001 per il settore Navigazione ed in regime di *service* per l'Organismo di Vigilanza della controllata TAV in materia di sicurezza sul lavoro.

In data 25 febbraio 2011 è stato approvato l'aggiornamento della Parte Generale e della Parte Speciale del Modello Organizzativo e di Gestione di RFI ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, unitamente ad un elenco di azioni migliorative del sistema dei controlli.

In particolare l'aggiornamento Parte Generale ha riguardato:

- l'adeguamento del modello ai reati introdotti dalle nuove norme dalla Legge 15 luglio 2009 che ha modificato il decreto 231/2001 (delitti di criminalità organizzata, falsità in monete, in carte di pubblico credito, in valori di bollo e in strumenti o segni di riconoscimento, delitti contro l'industria e il commercio, delitti in materia di violazione

del diritto d'autore, delitto di induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria);

- il recepimento delle modifiche organizzative intervenute a seguito della revisione dell'articolazione organizzativa della Società di cui alla Disposizione Organizzativa n. 56 /AD del 07 luglio 2009;
- l'introduzione del riferimento al Modello di Contabilità Regolatoria di cui la società è dotata.

Si ricorda che in data 20 dicembre 2010 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato le modifiche all'Organismo di Vigilanza in tema di durata in carica nonché di composizione dello stesso, come già evidenziato nell'apposito paragrafo riportato tra gli Eventi del mese di Dicembre della presente Relazione a cui si rinvia per maggiori dettagli.

D. Lgs. 196/2003

Con comunicazione organizzativa 226/AD del 26 marzo 2010 l'Amministratore Delegato di RFI ha disposto l'aggiornamento delle responsabilità in RFI in attuazione delle disposizioni contenute nel Codice in materia di protezione dei dati personali, approvato con il D.Lgs. 196/2003 e successive modificazioni ed integrazioni.

In particolare, a seguito delle modifiche organizzative intervenute, è stato aggiornato l'assetto delle responsabilità individuate nella Società in relazione al rispetto del codice in materia di protezione dei dati personali.

Contestualmente all'emanazione di tale comunicazione organizzativa è stato aggiornato, con Comunicazione Operativa n. 268 del 31 marzo 2010, il Documento Programmatico sulla Sicurezza per il Trattamento dei Dati Personali (D. Lgs. 196/2003).

Informativa relativa all'articolo 2497 *ter*

La Società, nel corso dell'esercizio 2010, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 *ter* del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato S.p.A.

FATTORI DI RISCHIO

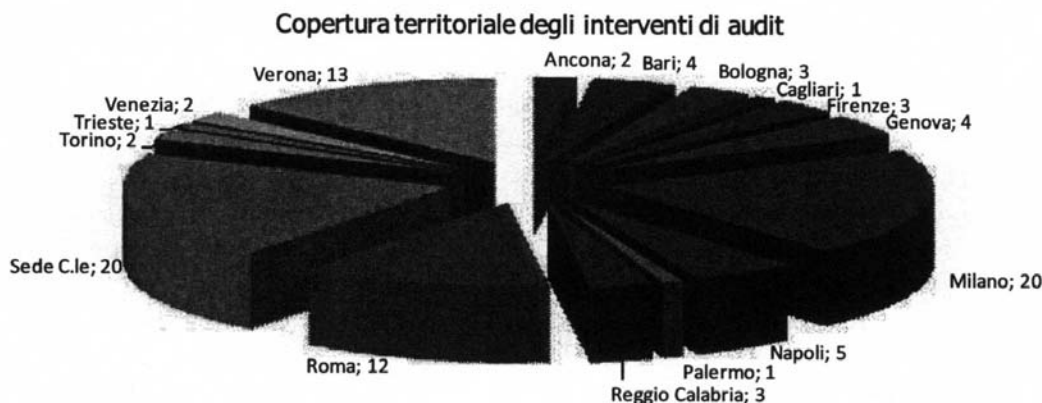
Non si prevedono, alla data di predisposizione della relazione sulla gestione corrente, particolari rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della società, oltre quelli menzionati nelle note al bilancio, cui si rimanda.

Attività di *Audit* e Progetto di *Risk Management*

Attività di *Audit*

Le attività di *audit* eseguite in attuazione dello specifico piano e per soddisfare le specifiche richieste del Vertice societario hanno interessato, in diversa misura, i principali macroprocessi della società: con particolare riferimento ai processi della sicurezza sul lavoro, produzione di servizi e della gestione amministrativa e fiscale.

Le attività eseguite nell'anno 2010, sono state articolate in 43 interventi presso le Strutture Organizzative della Società centrali e territoriali ed hanno permesso di verificare l'adeguatezza e il funzionamento dei sistemi di controllo a presidio del corretto svolgimento dei processi operativi, come di seguito rappresentato:



Nel corso del 2010 sono stati monitorati n. 12 Piani di Azione, di cui n. 10 completati. Le relative azioni di miglioramento sono n. 60 di cui ad oggi:

- n. 47 attuate (circa il 78%);
- n. 13 in corso (circa 22%).

Progetto di *Risk Management*

Nel corso dell'anno 2010, dopo aver completato l'aggiornamento della mappatura dei processi a seguito dei cambiamenti organizzativi societari (DO n. 56 AD del 7 luglio 2009 e DO n. 77 AD del 30 settembre 2010), sono state individuate d'intesa con Direzione Personale e Organizzazione le procedure che insistono su ciascun processo.

Valutazione del Sistema dei Controlli Interni della Società

Relativamente ai processi esaminati nel corso dell'anno, si conferma la valutazione di sostanziale adeguatezza del Sistema di Controllo Interno (SCI) al perseguimento di una buona *Governance* e al raggiungimento degli scopi societari.

Tra le leve principali del SCI va citata la profonda cultura organizzativa del management e la sensibilità verso i temi della sicurezza (oggetto di particolare attenzione nelle attività di *audit*) e dell'ambiente, la diffusione dei sistemi di gestione e l'utilizzo dei sistemi informatici a supporto dei processi, la comunicazione interna e la formazione.

Le politiche seguite sono state orientate al miglioramento continuo, attraverso la definizione di processi e procedure, nonché l'indicazione di regole di comportamento basate su *standard* di riferimento e misurazione dei risultati.

A fronte delle carenze/inadeguatezze rilevate in talune aree aziendali, risultano attuati o sono in corso di attuazione appropriati piani di azione per ripristinare le situazioni di adeguatezza, grazie anche ai comportamenti pro-attivi riscontrati sia da parte delle Strutture interessate agli *audit*, sia dei Responsabili di Sede Centrale.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

I fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura del bilancio e prima dell'approvazione dello stesso sono riportati nell'apposita sezione delle note al bilancio cui si rimanda.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

I positivi risultati dell'anno 2010 si inquadrano nelle linee di indirizzo del precedente ciclo di pianificazione 2007-2011, raccogliendone l'eredità per l'avvio di un nuovo percorso di miglioramento aziendale, tenendo conto dell'evoluzione prospettica del contesto economico e del quadro normativo del settore.

In particolare il contesto economico si sviluppa al termine di una crisi economica di dimensioni globali con un PIL nazionale previsto in lenta ripresa nei prossimi anni, e senza ancora valutare i possibili effetti derivanti dai recenti eventi internazionali anche a carattere calamitoso.

In questo contesto si colloca sia il quadro di finanza pubblica caratterizzato da forti politiche di contenimento della spesa e di risanamento del bilancio pubblico, sia lo scenario di mercato del trasporto che ha fatto registrare sensibili contrazioni in termini di volumi di treni.km sviluppati soprattutto nel ramo merci più sensibile alla crisi economica.

La Società in questi anni ha perseguito un percorso di risanamento industriale basato su un ridisegno dei processi produttivi ed un'attenta politica di contenimento dei costi per raggiungere *standard* di produttività ed efficienza più elevati. Queste azioni hanno creato le premesse per rispondere alla crisi economica in maniera adeguata, conseguendo buoni indici di *performance* e risultati economici positivi anche in presenza della variabilità dei corrispettivi da Stato degli ultimi anni.

La Società rimanendo orientata a garantire la crescita del trasporto ferroviario quale elemento centrale ed eco-compatibile della mobilità di persone e merci, intende perseguire i propri obiettivi portando a compimento il processo di definizione di una struttura operativa più "snella", orientata al mercato, maggiormente indipendente dalle risorse pubbliche con livelli di performance sotto il profilo di sicurezza e qualitativo tra i migliori a livello europeo.

Particolare attenzione viene posta allo sviluppo della capacità infrastrutturale e della qualità e gamma dei servizi offerti alle Imprese Ferroviarie. Tali elementi costituiscono fattori di successo fondamentali per la crescita del settore in competizione con altre modalità di trasporto, come dimostrato dall'evoluzione del "*modal split*" sulla tratta Roma-Milano in cui il trasporto su ferro è oggi la modalità più utilizzata grazie all'attivazione del sistema AV/AC che ha consentito tempi di percorrenza competitivi con la modalità aerea.

Per i segmenti regionali e merci si attueranno interventi nei punti chiave della catena del valore (nodi, itinerari merci, porti, interporti, retroporti) privilegiando interventi "leggeri" a rapido ritorno di natura organizzativa e tecnologica (eliminazione colli di bottiglia, aumento di capacità nei nodi e interventi tecnologici di velocizzazione) che rispondono alle esigenze del mercato e ne favoriscono nel breve termine la ripresa. Queste iniziative verranno accompagnate anche da azioni di carattere commerciale per il miglioramento del livello di servizio erogato alle imprese (sportello unico merci per un'offerta integrata, velocizzazione tracce merci ecc.).

Tutto ciò premesso diventa altresì essenziale, unitamente al conseguimento di ulteriori margini di efficientamento, la ricerca di nuovi equilibri nei rapporti con lo Stato anche attraverso l'adozione di scelte drastiche che interessino - in presenza di un insufficiente livello di risorse rispetto agli impegni assunti i Contratti di Programma - il perimetro complessivo di rete gestita e la rilettura del portafoglio investimenti.

In tale ottica la maturazione delle condizioni di sottoscrizione del Contratto di Programma – Parte servizi per il triennio 2011-2013 appare un presupposto di grande importanza che garantirà alla Società la certezza tanto attesa delle risorse prefigurando un orizzonte di stabilità di condizioni per l'efficacia delle azioni intraprese.

Gli stanziamenti previsti nella Legge n. 221 del 13 dicembre 2010 “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2011 e per il triennio 2011-2013” hanno assicurato le risorse finanziarie sufficienti per la copertura dei servizi di infrastruttura per la disponibilità della rete nel prossimo triennio, ivi compreso un recupero di *gap* manutentivo creatosi per la carenza di risorse degli anni passati, che consentiranno la rapida sottoscrizione del Contratto di Programma – Parte Servizi nel corso del 2011.

Rimane infatti obiettivo imprescindibile per la Società la salvaguardia dell'equilibrio economico e finanziario della gestione.

In tale ambito va inquadrata la continuazione del processo, avviato con il *rightsizing*, di ottimale impiego delle risorse, mediante completamento degli interventi di semplificazione e razionalizzazione della rete e degli impianti (*layout* di stazione, adeguamento dei profili di linea alla domanda, ridimensionamento linee a scarso traffico, revisione reticolo merci).

Al corretto dimensionamento degli *asset* da gestire si affianca l'implementazione di nuove tecnologie e modelli organizzativi di seguito rappresentati:

- ✓ applicazione di modelli standard di gestione della circolazione negli impianti in funzione delle caratteristiche infrastrutturali e tecnologiche e dei livelli di traffico;
- ✓ nuovi modelli di gestione della manutenzione delle linee che consentano la riduzione del fabbisogno di personale attraverso la creazione di Centri di Lavoro polifunzionali dedicati esclusivamente alla vigilanza ed al controllo dello stato dell'infrastruttura ed il restante personale concentrato sulle linee con traffico significativo, organizzato in cantieri che prestano attività manutentive programmate;
- ✓ sviluppo dei sistemi di diagnostica fissa e mobile a supporto di un più efficiente ed efficace processo di manutenzione;
- ✓ revisione processi di gestione della manovra - anche in ottica di un progressivo ridimensionamento in favore dell'autoproduzione da parte delle Imprese ferroviarie;

- ✓ programma di formazione del personale orientato a rinforzare le professionalità tipiche ferroviarie (progettazione tracce ferroviarie, gestione lavori, revisione piani schematici, normativa ecc.).

Gli investimenti di sviluppo dell'infrastruttura rimangono fortemente condizionati dallo scenario di finanza pubblica, configurato dalla Legge di stabilità 2011 (Legge n° 220 del 13 dicembre 2010) che da un lato non ha recato stanziamenti di nuove risorse di competenza e dall'altro ha operato un definanziamento di circa 1 mld di euro delle dotazioni finanziarie iscritte a legislazione vigente, ponendo una forte criticità in termini di sostenibilità finanziaria.

In tale quadro la priorità da una parte rimane confermata agli interventi per il mantenimento in efficienza e per la sicurezza della circolazione ferroviaria attraverso l'implementazione di strumenti anche innovativi, la cui realizzazione è prevista in coerenza con gli atti di indirizzo del MIT (RTB, estensione dei sistemi SSC ed SCMT, portali multifunzione) ed gli obblighi di legge (vulnerabilità sismica, rischio idrogeologico, sicurezza nelle gallerie).

Dall'altra saranno privilegiati interventi infrastrutturali e tecnologici "leggeri" che possono avere più rapido ritorno sulle aree forti e critiche dell'infrastruttura quali gli investimenti per l'aumento della capacità dei nodi (sistemi HDT, interventi infrastrutturali mirati), velocizzazione di alcuni principali itinerari (potenziamento tecnologico antenne AV), incremento prestazionale rivolto ai traffici merci sui principali corridoi internazionali (adeguamenti sagome e moduli, potenziamento porti, interporti e retro porti).

Con riferimento agli interventi di sviluppo infrastrutturale più "pesanti" si evidenziano quelle opere ferroviarie per le quali nel corso dell'anno 2010 hanno trovato compimento i presupposti normativi, autorizzativi e finanziari, per l'avvio di importanti attività realizzative e segnatamente:

- il Raddoppio della Treviglio – Brescia;
- il 3° Valico dei Giovi;
- il Tunnel di Base del Brennero.

La modalità realizzativa così detta per lotti costruttivi introdotta con la legge finanziaria 2010 che caratterizza i tre progetti rappresenta una modalità nuova di realizzazione delle infrastrutture ferroviarie per le quali la società attiverà tutti gli strumenti di monitoraggio e azione che consentano il regolare andamento delle attività di investimento e conseguente attivazione dei lotti costruttivi successivi al primo, in stretta interlocuzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Parallelamente elevata è stata e proseguirà l'attenzione sugli investimenti del Sud tanto in termini organizzativi della Società che in termini di focalizzazione di interventi aggiuntivi per il Mezzogiorno, cd "Piano per il Sud", prevalentemente baricentrati sugli itinerari Napoli-Bari-Lecce/Taranto, Salerno-Reggio Calabria e Messina-Catania-Palermo, comprendente tanto interventi di sviluppo infrastrutturale di medio lungo periodo che interventi a prevalente

natura tecnologica che consentono in tempi decisamente più brevi di raggiungere significativi incrementi del livello di offerta del trasporto ferroviario.

Le priorità e tempistiche di tale Piano dovranno trovare adeguata collocazione nell'attuale quadro di finanza pubblica.

Sotto il profilo del quadro normativo e regolamentare permangono criticità connesse alla finalizzazione dei decreti attuativi dell'articolo 17 comma 1 e comma 11 del Decreto Legislativo 188/2003 che consentirebbero di disporre di un quadro chiaro del sistema delle regole che, rispettivamente, disciplinano l'accesso all'infrastruttura, i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità, per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi, nonché le regole in materia di fornitura e gestione dei servizi di cui all'art. 20 del medesimo D.lgs e, disciplinano la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi di cui all'art. 20 del Decreto Legislativo, in tutti i casi di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi delle vigenti disposizioni.

La definizione di tale quadro consentirebbe alla Società da una parte di meglio definire il proprio assetto industriale, con particolare riferimento all'organizzazione dei servizi di cui all'articolo 20 del D.lgs 188/2003 nonché i principi alla base della definizione dei relativi prezzi e dei meccanismi di adeguamento alle dinamiche inflative nel rispetto dell'equilibrio economico sancito, per il Gestore dell'Infrastruttura, dal decreto Legislativo citato e dall'altra consentirebbe alle Imprese ferroviarie di operare in un sistema di certezza in un mercato di crescente competizione tra le Imprese Ferroviarie anche per la progressiva entrata di nuovi operatori sul mercato ferroviario sui diversi servizi ferroviari.

Ad oggi tale lacuna viene forzosamente e parzialmente colmata attraverso l'emissione annuale del Prospetto Informativo della Rete emanato dal Gestore dell'Infrastruttura a valle di un percorso che vede coinvolti sia soggetti istituzionali (Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari, la Direzione Generale del Trasporto ferroviario del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti) nonché le imprese ferroviarie, che dovrebbe regolare in termini operativi aspetti del processo di assegnazione della capacità e di utilizzo dell'Infrastruttura nel presupposto di un sistema di regole chiaro e definito.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2010, evidenzia un utile netto di euro 91.592.193.

Si propone di destinare:

- il 5% dell'utile alla riserva legale;
- il residuo importo a utili da riportare a nuovo.

Roma, 19 aprile 2011

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

**BILANCIO DI ESERCIZIO: PROSPETTI
CONTABILI E NOTE ESPLICATIVE**

PAGINA BIANCA

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria

(Euro)	Nota	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Attività				
Immobili, impianti e macchinari	(7)	37.255.584.048	33.049.841.919	31.273.568.031
Investimenti immobiliari	(8)	1.298.301.473	1.298.100.448	1.296.874.291
Attività immateriali	(9)	203.557.868	206.928.875	201.075.382
Attività per imposte anticipate	(10)	191.636.461	181.401.006	192.266.461
Partecipazioni	(11)	197.799.060	1.988.090.637	3.144.329.288
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(12)	1.566.179.694	3.398.484.950	3.096.143.941
Crediti commerciali non correnti	(15)	3.746.854	5.014.927	6.251.365
Altre attività non correnti	(13)	1.076.232.117	1.531.212.492	1.141.996.689
Totale attività non correnti		41.793.037.575	41.689.075.254	40.382.505.448
Rimanenze	(14)	207.436.230	175.705.093	162.851.766
Crediti commerciali correnti	(15)	1.061.352.553	1.045.055.488	736.345.061
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(12)	498.958.515	692.404.772	297.688.649
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(16)	288.300.558	673.651.285	1.218.127.323
Crediti tributari	(17)	3.723.156	4.128.772	3.699.116
Altre attività correnti	(13)	2.861.433.340	2.652.894.260	2.908.155.439
Totale attività correnti		4.921.204.382	5.243.839.670	5.326.867.354
Totale attività		46.714.241.927	46.902.914.924	45.679.372.802
Patrimonio netto				
Capitale sociale	(18)	32.088.184.379	32.088.184.379	32.341.275.132
Riserve	(18)	120.562.175	(76.675.690)	(63.771.490)
Utili (perdite) portati a nuovo (accumulate)	(18)	1.073.473.780	1.064.899.471	1.027.919.079
Risultato d'esercizio	(18)	91.592.193	8.979.095	38.926.728
Totale Patrimonio Netto		33.373.812.527	33.065.387.255	33.344.349.449
Passività				
Finanziamenti a medio/lungo termine	(20)	5.202.501.229	3.281.217.070	2.591.395.364
TFR e altri benefici ai dipendenti	(21)	838.967.107	927.428.099	1.001.180.926
Fondi rischi e oneri	(22)	987.660.256	1.024.837.850	1.123.647.375
Passività per imposte differite	(10)	3.719.722	3.305.852	1.452.977
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(23)	144.950.044	66.779.013	64.812.812
Debiti commerciali non correnti	(25)	24.296.893	24.589.232	19.959.083
Altre passività non correnti	(24)	80.373.365	89.402.933	95.154.567
Totale passività non correnti		7.282.468.616	5.417.560.049	4.897.603.104
Finanziamenti a breve termine	(20)	201.879.786	120.859.526	211.422.984
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	(20)	148.354.482	56.980.696	56.092.819
Debiti commerciali correnti	(25)	2.575.286.418	2.361.348.080	2.544.541.198
Debiti per imposte sul reddito	(26)	3.211.133	-	5.031.668
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(23)	1.901.794	972.152	428.038
Altre passività correnti	(24)	3.127.327.171	5.859.807.166	4.619.903.542
Totale passività correnti		6.087.960.784	8.399.967.620	7.437.420.249
Totale passività		13.340.429.400	13.817.527.669	12.335.023.353
Totale patrimonio netto e passività		46.714.241.927	46.902.914.924	45.679.372.802

Conto economico

(Euro)	2010	2009
Ricavi e proventi		
Ricavi delle vendite e prestazioni	2.132.118.210	1.961.336.547
<u>Altri proventi</u>	<u>480.616.208</u>	<u>593.894.912</u>
Totali ricavi	2.612.734.418	2.555.231.459
Costi operativi	(2.344.848.029)	(2.396.500.130)
Costo del personale	(1.567.884.398)	(1.630.263.540)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(410.484.633)	(385.003.384)
Costi per servizi	(646.054.683)	(666.915.394)
Costi per godimento beni di terzi	(41.999.002)	(43.451.797)
Altri costi operativi	(93.938.389)	(59.269.711)
Costi per lavori interni capitalizzati	415.513.076	388.403.696
Ammortamenti	(80.218.117)	(43.942.650)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	0	(5.410.400)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	0	(5.410.400)
Accantonamenti per rischi e oneri	(52.596.089)	(44.763.145)
Risultato operativo (EBIT)	135.072.183	64.615.134
Proventi e oneri finanziari	(37.744.156)	(28.428.209)
Proventi finanziari	19.664.049	25.463.412
Oneri finanziari	(57.408.205)	(53.891.621)
Risultato prima delle imposte	97.328.027	36.186.925
Imposte sul reddito	(5.735.834)	(27.207.830)
Risultato del periodo delle attività continuative	91.592.193	8.979.095
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		
Risultato netto d'esercizio	91.592.193	8.979.095

Prospetto di conto economico complessivo

(Euro)	2010	2009
Risultato netto del periodo	91.592.193	8.979.095
Altre componenti di conto economico complessivo		
flussi finanziari	(78.171.030)	(1.966.201)
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	25.004.110	(12.884.336)
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali	(53.166.920)	(14.850.537)
Totale conto economico complessivo dell'esercizio	38.425.273	(5.871.442)

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

	Patrimonio netto							
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva di copertura flussi finanziari	Riserva per versamento soci c/capitale	Riserva di utili e perdite attuariali	Utili (perdite) portati a nuovo cum.	Risultato d'esercizio	Totale
Saldo al 1 gennaio 2009	32.341.275.132	1.041.323	(64.812.813)	-	-	1.027.919.079	38.926.728	33.344.349.449
Aumento di capitale	250.000.000							250.000.000
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		1.946.337				36.980.390	(38.926.728)	
Variazioni da scissione	(503.090.753)							(503.090.753)
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:								
Utile/(Perdite) rilevato direttamente a patrimonio netto			(1.966.201)		(12.884.336)			(14.850.537)
Utile d'esercizio							8.979.095	8.979.095
Saldo al 31 dicembre 2009	32.088.184.379	2.987.660	(66.779.014)	-	(12.884.336)	1.064.899.469	8.979.095	33.086.387.255
Versamento soci c/capitale				250.000.000				250.000.000
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		404.784				8.574.311	(8.979.095)	
Altri movimenti								
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:								
Utile/(Perdite) rilevato direttamente a patrimonio netto			(78.171.030)		25.004.110			(53.166.921)
Utile d'esercizio							91.592.193	91.592.193
Saldo al 31 dicembre 2010	32.088.184.379	3.392.444	(144.960.044)	250.000.000	12.119.774	1.073.473.780	91.592.193	33.373.812.527

RENDICONTO FINANZIARIO

Rendiconto finanziario			
	NOTE	31.12.2010	31.12.2009
Disponibilità monetarie nette iniziali		1.237.922.905	1.262.664.191
<i>Flusso monetario generato da attività di esercizio</i>			
Utile (perdita) del periodo		91.592.193	8.979.095
Ammortamenti		80.218.117	43.942.650
Variazione netta fondo T.F.R.		(63.456.882)	(86.637.163)
Plus/Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni		0	(25.538.704)
Ricavi non monetari		(31.306.541)	(84.521.461)
Variazione rimanenze		(31.731.137)	(12.853.327)
Variazione crediti commerciali e diversi		562.650.122	(26.069.213)
Variazione Fondi Rischi ed oneri		(9.784.439)	(16.777.925)
Variazione debiti commerciali e diversi		332.523.882	(368.577.174)
Totale		930.705.316	(568.053.222)
<i>Flusso monetario generato da attività di investimento</i>			
Investimenti in:			
- immobilizzazioni immateriali		(120.829.006)	(47.659.749)
- immobilizzazioni materiali		(2.857.769.966)	(2.459.558.172)
- partecipazioni		(27.788.327)	(27.652.470)
Aggregazioni aziendali		479.577	0
Variazione Attività Finanziarie		(78.374.236)	(904.692.439)
Variazione delle altre attività immobilizzate			
Totale		(3.084.281.958)	(3.439.562.830)
<i>Flusso monetario generato da attività di finanziamento</i>			
Finanziamenti ricevuti/rimborsati		(667.701.844)	(268.534.706)
Aumenti di capitale		250.000.000	250.000.000
Contributi in conto impianti		1.987.536.188	4.001.409.474
Totale		1.569.834.344	3.982.874.768
Flusso monetario complessivo del periodo		(583.742.298)	(24.741.284)
Disponibilità monetarie nette finali		654.180.607	1.237.922.907
di cui: saldo del c/c intersocietario		365.880.051	564.271.620

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CIVILISTICO

1 Società

RFI S.p.A. (nel seguito anche la “Società” ovvero “RFI”) è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l’ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma.

RFI è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato preposta alla gestione dell’infrastruttura. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l’infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni. RFI è proprietaria dell’infrastruttura in parte riveniente dall’ex Ente pubblico (e costituente parte del patrimonio dell’Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita con mezzi propri. La Società rappresenta, quindi, a tutti gli effetti in via esclusiva il Gestore dell’infrastruttura nazionale.

Gli Amministratori in data 19 Aprile 2011 hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2010 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall’art. 2429 c.c. Il presente bilancio sarà sottoposto per l’approvazione all’Assemblea in data 18 maggio 2011 e sarà depositato entro i termini previsti dall’art. 2435 c.c. L’Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data presa in considerazione dagli Amministratori nella redazione del bilancio è il 19 aprile 2011, data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

RFI SpA, optando per l’esenzione dal consolidamento prevista dal paragrafo 10 dello IAS 27, ha redatto il bilancio separato. Il bilancio consolidato ad uso pubblico viene redatto da Ferrovie dello Stato SpA, di cui RFI è controllata. La controllante ha sede in Roma, in Piazza della Croce Rossa 1, indirizzo presso il quale è possibile ottenere tale documento nei termini e con le modalità previste dalla vigente normativa.

2 Attestazione di conformità

Il presente bilancio civilistico relativo all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 (di seguito anche il “Bilancio Civilistico”) è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall’*International Accounting Standards Board*, adottati dall’Unione Europea (“EU-IFRS”). Occorre in particolare segnalare che RFI S.p.A. si è avvalsa della facoltà

prevista dal Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto decreto legislativo, la società ha applicato gli EU-IFRS per la redazione del bilancio civilistico a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010. Fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 la Società ha predisposto i propri bilanci civilistici in accordo con quanto disciplinato dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i "Principi Contabili Italiani").

3 Criteri di redazione del bilancio civilistico

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del bilancio civilistico.

Come precedentemente indicato, il bilancio civilistico è stato predisposto in conformità agli EU-IFRS, intendendosi per tali tutti gli "*International Financial Reporting Standards*", tutti gli *International Accounting Standards* (IAS), tutte le interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC), precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee* (SIC) adottati dall'Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti U.E. pubblicati sino al 19 Aprile 2011, data in cui il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il presente documento. In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento. Si segnala inoltre che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

Come precedentemente indicato, il presente bilancio civilistico è stato redatto per la prima volta in conformità agli EU-IFRS; pertanto, in conformità a quanto disciplinato dall'IFRS 1 "*Prima Adozione degli International Financial Reporting Standards*", è stato necessario effettuare un processo di conversione dai Principi Contabili Italiani, utilizzati per la redazione del bilancio civilistico fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, agli EU-IFRS; a tale fine è stata identificata quale data di transizione agli EU-IFRS il 1° gennaio 2009. Per quanto concerne l'informativa prevista dall'IFRS 1 relativa agli effetti contabili connessi alla transizione dai Principi Contabili Italiani agli EU-IFRS, si rinvia a quanto dettagliatamente riportato nella successiva nota 50.

Il bilancio civilistico è redatto e presentato in Euro, che rappresenta la valuta funzionale della Società e cioè la moneta corrente dei paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di Euro.

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dalla Società, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 Presentazione del bilancio:

- il Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio “corrente/non corrente”;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio risultante dal conto economico, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il “metodo indiretto”.

Il presente bilancio civilistico è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva nota 5 - Gestione dei rischi finanziari e operativi.

Il bilancio civilistico è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

Principi contabili applicati

Di seguito sono brevemente riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del bilancio civilistico.

Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di

produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per miglorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati nell'attivo patrimoniale.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del "*component approach*", secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

L'ammortamento viene calcolato sulla base del costo del bene sopra definito al netto del valore residuo, stimato come valore dell'infrastruttura recuperabile al termine della Concessione.

Gli ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni*km. Il treno*km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressa in milioni/anno. In particolare:

- per quanto riguarda la Rete Convenzionale, gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e la quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nel merito, si tiene conto della circostanza in base alla quale gli investimenti futuri (idonei a garantire un livello di efficienza e di sicurezza tali da consentire di stimare una vita utile della Rete corrispondente alla durata residua della concessione), in quanto integralmente coperti da contributi, risultano economicamente a carico dello Stato; conseguentemente, tali investimenti futuri concorrono alla determinazione della complessiva capacità produttiva dell'infrastruttura, e quindi della vita utile, con impatto sul computo del coefficiente di ammortamento;

- per quanto riguarda la Rete AV/AC, gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione corrispondenti ai costi sostenuti alla data di bilancio.

Il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti e non ancora ammortizzati al netto dei contributi in conto impianti, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

Gli immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria sono articolati in 7 direttrici separando la Rete AV/AC e la Rete Convenzionale (fondamentale e complementare) secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva.

Per ogni direttrice la Società utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, cui il Bilancio di esercizio è riferito, il numero dei treni*km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della Società.

Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio 2010 e nell'esercizio 2009 sono riportate nella tabella che segue:

Direttrice	Indicatori di produzione	
	2010	2009
Rete AV/AC	1,55%	1,13%
Rete Convenzionale		
Traversale padana e transiti internazionali	1,74%	1,73%
Tirrenica Nord e affluenze	1,77%	1,76%
Dorsale ed affluenze	1,59%	1,57%
Tirrenico Sud	1,87%	1,87%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,79%	1,78%
Rete complementare	1,93%	1,89%

La vita utile delle immobilizzazioni materiali e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni non sono ammortizzati.

Gli immobili, impianti e macchinari non sono più esposti in bilancio a seguito della loro cessione o quando non sussistano benefici economici futuri attesi dall'uso; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevata a conto economico nell'esercizio di dismissione.

Investimenti immobiliari

Gli investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli investimenti immobiliari non sono utilizzati nella fornitura di servizi o nell'amministrazione aziendale. I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari".

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali sono considerati parte del costo di acquisto. Dopo l'iscrizione iniziale il costo delle attività immateriali a vita utile definita viene rettificato dai relativi ammortamenti determinati secondo le modalità descritte nel paragrafo "Immobili, impianti e macchinari".

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le immobilizzazioni immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere i beni immateriali generati dal progetto;

- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'immobilizzazione immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

L'ammortamento di eventuali costi di sviluppo iscritti tra le immobilizzazioni immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è utilizzabile.

Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene e sono rilevati a conto economico al momento dell'alienazione.

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

i) Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita

A ciascuna data di riferimento del bilancio, è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che gli immobili, impianti e macchinari e le attività immateriali possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considera: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto concerne le fonti esterne si considera: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività.

Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto al lordo delle imposte che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene.

Una perdita di valore è riconosciuta a conto economico qualora il valore di iscrizione dell'attività, o della relativa *cash generating unit* a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di valore di *cash generating unit* sono imputate in primo luogo a riduzione del valore contabile dell'eventuale avviamento attribuito alla stessa e, successivamente, a riduzione delle altre attività, in proporzione al loro valore contabile e nei limiti del relativo valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione al conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

ii) Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

Il valore recuperabile delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso, è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore.

Partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto sono valutate al costo rettificato per le riduzioni di valore. Quando vengono meno i motivi che hanno determinato la riduzione di valore, il valore contabile della partecipazione è incrementato fino a concorrenza del relativo costo originario. Tale ripristino viene iscritto a conto economico.

Strumenti Finanziari

Attività finanziarie e crediti commerciali

Le attività finanziarie sono contabilizzate alla data di negoziazione dell'operazione di acquisizione/vendita e sono rimosse dal bilancio quando il diritto di ricevere i relativi flussi di cassa si è estinto e la Società ha sostanzialmente trasferito tutti i rischi e benefici relativi allo strumento finanziario e il relativo controllo.

Crediti e finanziamenti attivi

Per i crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari non derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. In particolare nella presente categoria sono classificate le seguenti voci del prospetto della situazione patrimoniale – finanziaria: “Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)”, “Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)”, “Crediti commerciali correnti”, “Crediti commerciali non correnti”, “Altre attività correnti” e “Altre attività non correnti”.

I crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzati inizialmente al fair value e successivamente valutati con il metodo del costo ammortizzato in base al criterio del tasso di interesse effettivo, al netto del fondo svalutazione. I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell'attivo corrente, ad eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente.

Le perdite su crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzate in bilancio quando si riscontra un'evidenza oggettiva che la Società non sarà in grado di recuperare il credito dovuto dalla controparte sulla base dei termini contrattuali. L'evidenza oggettiva include eventi quali:

- significative difficoltà finanziarie dell'emittente o debitore;
- contenziosi legali aperti con il debitore relativamente a crediti;
- probabilità che il debitore dichiari bancarotta o che si aprano altre procedure di ristrutturazione finanziaria.

L'importo della svalutazione viene misurato come differenza tra il valore contabile dell'attività e il valore attuale degli attesi futuri flussi finanziari e rilevato nel conto economico nella voce “Rettifiche e riprese di valore su crediti”. I crediti e finanziamenti attivi non recuperabili sono rappresentati nella situazione patrimoniale e finanziaria al netto del fondo svalutazione. Se nei periodi successivi vengono meno le motivazioni delle svalutazioni precedentemente effettuate, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del metodo costo ammortizzato.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi. Alla data di bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività

correnti nella situazione patrimoniale – finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value* e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

Finanziamenti e Altre passività finanziarie

I finanziamenti e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritte al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti e le altre passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti e le altre passività finanziarie sono rimosse dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Debiti commerciali

I debiti commerciali e gli altri debiti sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati stipulati dalla Società sono volti a fronteggiare l'esposizione al rischio di tasso di interesse e ad una diversificazione dei parametri di indebitamento che ne permetta una riduzione del costo e della volatilità. Alla data di stipula del contratto gli strumenti derivati sono inizialmente contabilizzati al *fair value* e, se gli strumenti derivati non sono contabilizzati quali strumenti di copertura, le successive variazioni del *fair value* sono trattate quali componenti del conto economico.

Gli strumenti finanziari derivati di copertura sono contabilizzati secondo le modalità stabilite per *l'hedge accounting* solo quando:

- all'inizio della copertura, esistono sia la designazione formale sia la documentazione della relazione di copertura stessa;
- si prevede che la copertura sarà altamente efficace;

- l'efficacia può essere attendibilmente misurata;
- la copertura stessa è altamente efficace durante i diversi periodi contabili per i quali è designata.

Se uno strumento finanziario derivato è designato a copertura dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari di un'attività o di una passività iscritta in bilancio o di un'operazione prevista altamente probabile, la porzione efficace degli utili o delle perdite derivanti dall'adeguamento al *fair value* dello strumento derivato è rilevata in una specifica riserva di patrimonio netto. L'utile o la perdita cumulata è stornata dalla riserva di patrimonio netto e contabilizzata a conto economico negli stessi esercizi in cui gli effetti dell'operazione oggetto di copertura vengono rilevati a conto economico. L'utile o la perdita associata a quella parte della copertura inefficace è iscritta a conto economico immediatamente. Se l'operazione oggetto di copertura non è più ritenuta probabile, gli utili o le perdite non ancora realizzati contabilizzati nella riserva di patrimonio netto sono rilevati immediatamente a conto economico.

Gli strumenti finanziari derivati sono contabilizzati con data di negoziazione.

Stima del *fair value*

Il *fair value* degli strumenti finanziari quotati in un mercato attivo è basato sui prezzi di mercato alla data di bilancio. Il *fair value* degli strumenti finanziari non quotati in un mercato attivo è invece determinato utilizzando tecniche di valutazione basate su una serie di metodi e assunzioni legate a condizioni di mercato alla data di bilancio.

Di seguito si riporta la classificazione dei *fair value* degli strumenti finanziari sulla base dei seguenti livelli gerarchici:

Livello 1: fair value determinato con riferimento a prezzi quotati (non rettificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici;

Livello 2: fair value determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili osservabili su mercati attivi;

Livello 3: fair value determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili di mercato non osservabili.

Date le caratteristiche di breve termine dei crediti e dei debiti commerciali, si ritiene che i valori di carico rappresentino una buona approssimazione del *fair value*.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minore valore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

Per le materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori; il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.

Le rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Benefici ai dipendenti

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di bonus pagabile nei dodici mesi dalla data del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

TFR e altri benefici ai dipendenti

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, la Società versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici

definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il “*projected unit credit method*”. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall’effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al patrimonio netto nell’esercizio di riferimento.

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal Trattamento di Fine Rapporto (“TFR”). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell’art 2120 del Codice Civile, ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n.296 “Legge Finanziaria 2007” e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all’eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al “Fondo di Tesoreria” gestito dall’INPS. Ne è derivato, pertanto, che l’obbligazione nei confronti dell’INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 Benefici per i dipendenti, la natura di piani a contribuzione definite, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

La Società ha inoltre in essere un piano pensionistico a benefici definiti (carta di libera circolazione (CLC)). La carta di libera circolazione garantisce ai dipendenti, dipendenti in pensione e ai loro familiari il diritto di viaggiare gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione, sui treni gestiti dal gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l’ammontare e/o la data di accadimento. L’iscrizione viene rilevata solo quando esiste un’obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l’adempimento dell’obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell’onere per estinguere l’obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.

Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo e il rischio specifico legato all'obbligazione. L'incremento del valore del fondo determinato da variazioni del costo del denaro nel tempo è contabilizzato come interesse passivo.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'Euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'Euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico.

Ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è probabile che alla Società affluiranno dei benefici economici e il loro ammontare può essere determinato in modo attendibile, tenendo conto del valore di eventuali resi, abbuoni, sconti commerciali, e premi attinenti la quantità.

I ricavi per prestazioni di servizi sono rilevati a conto economico con riferimento allo stadio di completamento del servizio e solo quando il risultato della prestazione può essere attendibilmente stimato.

I ricavi da lavori in corso su ordinazione sono rilevati con riferimento allo stato di avanzamento (metodo della percentuale di completamento).

I ricavi delle vendite di beni sono valutati al *fair value* del corrispettivo ricevuto o spettante. I ricavi delle vendite di beni sono rilevati quando i rischi significativi e i benefici connessi alla proprietà dei beni sono trasferiti all'acquirente e i relativi costi possono essere stimati attendibilmente.

Gli interessi attivi sono registrati nel conto economico sulla base del tasso effettivo di rendimento.

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione, e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che la Società rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

i) Contributi in conto impianti

I contributi pubblici in conto impianti si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici alla Società per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, riattivazione e all'ampliamento di immobili, impianti e macchinari ivi compresi gli eventuali interessi passivi che vengono sostenuti su prestiti accesi e necessari per la realizzazione delle iniziative durante l'esecuzione dei lavori e portati a incremento del valore delle iniziative. I contributi in conto impianti vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

ii) Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici alla Società a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati a conto economico a riduzione della voce di costo a cui si riferiscono.

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della Società e in conformità alla vigente normativa fiscale delle imprese.

Le imposte anticipate e differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, ad eccezione di quelle relative a differenze rivenienti dalle partecipazioni in società controllate, quando la tempistica di rigiro di tali differenze è soggetta al controllo della Società e risulta probabile che non si riverseranno in un lasso di tempo ragionevolmente prevedibile. Le imposte anticipate, incluse

quelle relative alle perdite fiscali pregresse, per la quota non compensata dalle imposte differite, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di conto economico “Altri costi operativi”.

Principi contabili di recente emissione

Principi contabili omologati da parte dell'Unione Europea e applicati in via anticipata dalla Società

Alla data di approvazione del presente bilancio civilistico, il legislatore comunitario ha adottato le seguenti Modifiche allo IFRS 1 e IFRS 7 – Esenzione limitata dall'informativa comparativa prevista dall'IFRS 7 per neo-utilizzatori, che sono stati applicati volontariamente dalla Società in via anticipata.

Principi contabili omologati da parte dell'Unione Europea e non applicati in via anticipata dalla Società

Alla data di approvazione del presente bilancio civilistico, il legislatore comunitario ha adottato alcuni principi contabili e interpretazioni, non ancora obbligatori, che verranno applicati, ove ne ricorrano i presupposti, dalla Società nei successivi esercizi. Di seguito sono riepilogate tali modifiche e i potenziali effetti sulla Società:

- Modifiche allo IAS 24 – Informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate;
- Modifiche allo IAS 32 – Classificazione delle emissioni di diritti (applicabile dal 1° gennaio 2011). La versione rivista del principio disciplina fattispecie e casistiche non presenti all'interno della Società alla data del presente bilancio civilistico;

- Modifiche all'IFRIC 14 – Pagamenti anticipati relativi a una previsione di contribuzione minima (applicabile dal 1° gennaio 2011). Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà alcun effetto sul bilancio civilistico della Società;
- Modifiche all'IFRIC 19 – Estinzione di passività finanziarie con strumenti rappresentativi di capitale (applicabile dal 1° gennaio 2011). Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà alcun effetto sul bilancio civilistico della Società.

Il processo di *improvement* 2010 prevede la revisione di diversi principi contabili, la cui applicazione è prevista a partire dal 1° gennaio 2011, fra i quali l'IFRS 1 (Prima adozione degli *international financial reporting standard*), l'IFRS 3 (Aggregazioni aziendali), l'IFRS 7 (Strumenti finanziari: informazioni integrative), lo IAS 1 (Presentazione del bilancio), lo IAS 27 (Bilancio consolidato e separato) e lo IAS 34 (Bilanci intermedi). L'adozione delle suddette modifiche non comporterà effetti significativi sul bilancio civilistico della Società.

Uso di stime e valutazioni

La redazione del bilancio civilistico richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per le quali sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

I risultati che si consuntiveranno potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione di tali stime.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari.

i) Riduzione di valore delle attività

In accordo con i principi contabili applicati dalla Società, le attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno della Società e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli amministratori.

ii) Valore Residuo dell'infrastruttura e degli investimenti immobiliari

Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il costo ammortizzabile dell'infrastruttura (che include gli immobili, impianti e macchinari e le attività immateriali) e degli investimenti immobiliari è determinato detraendo il loro valore residuo. Il valore residuo dell'infrastruttura e degli investimenti immobiliari è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere in quel momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati di dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione. La società periodicamente rivede il valore residuo e ne valuta la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

iii) Ammortamenti

Il costo delle immobilizzazioni materiali, immateriali e degli investimenti immobiliari è ammortizzato secondo i volumi di produzione così come più ampiamente descritto al paragrafo relativo agli Immobili, impianti e macchinari. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici, di uso e di settore per aggiornare tali volumi. Tali aggiornamenti periodico potrebbero comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

iv) Fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del bilancio civilistico della Società.

v) Imposte

La contabilizzazione delle imposte differite attive è effettuata sulla base delle aspettative di reddito attese negli esercizi futuri. La valutazione dei redditi attesi ai fini della contabilizzazione delle imposte differite dipende da fattori che possono variare nel tempo e determinare effetti significativi sulla valutazione delle imposte differite attive.

vi) Fair value di strumenti finanziari derivati

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati che non sono quotati in mercati attivi è determinato usando tecniche di valutazione. La Società usa tecniche di valutazione che utilizzano *input* direttamente o indirettamente osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività o alle passività oggetto di valutazione. Pur ritenendo le stime dei suddetti *fair value* ragionevoli, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo dei predetti valori potrebbero produrre valutazioni diverse.

5 Gestione dei rischi finanziari

La società è esposta ai seguenti rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato
 - rischio di cambio
 - rischio tasso di interesse

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di

tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli. Il presente bilancio include inoltre ulteriori informazioni quantitative.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo ad un'obbligazione e deriva principalmente dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società. La Società, avendo principalmente rapporti commerciali con società del Gruppo Ferrovie dello Stato e col MEF, ha un'esposizione limitata al rischio di credito. La tabella seguente illustra la totale esposizione creditoria della società.

	31.12.2010		31.12.2009	
	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti
Altri crediti verso società del gruppo	547.082	1.073.602	547.983	1.528.659
Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.970.730	-	1.764.729	-
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	65.833	-	47.871	-
Altre Amministrazioni dello Stato	1.717	-	1.105	-
Altri crediti non commerciali	132.042	-	192.782	-
Clienti Ordinari	332.620	2.132	351.622	3.397
Amministrazioni dello Stato e Altre Amministrazioni Pubbliche	98.009	1.615	45.967	1.618
Ferrovie Estere	1.031	-	270	-
Crediti verso Società del Gruppo	744.337	-	767.533	-
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	1.566.179	498.958	3.398.485	692.404
Totale esposizione	5.459.580	1.576.307	7.118.347	2.226.078
Fondo svalutazione	(117.947)	-	(126.610)	-

Si riporta di seguito la tabella della movimentazione del fondo svalutazione crediti dell'anno 2010, iscritto per riportare il valore nominale dei crediti al loro *fair value*.

Fondo svalutazione crediti	Saldo al 31.12.2009	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2010
Clienti ordinari	104.718	(1.550)	(4.065)	-	99.103
Amministrazioni dello Stato	15.500	(341)	(773)	1.037	15.423
Ferrovie estere	119	-	-	-	119
Altri Crediti non Commerciali	6.272	(1.000)	(933)	(1.037)	3.302
TOTALE	126.610	(2.891)	(5.771)	-	117.947

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria.

La gestione finanziaria di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato, viene eseguita dalla S.O. Finanza della Capogruppo tramite lo strumento del conto corrente intersocietario che permette alla società di gestire le propri esigenze di liquidità nella gestione ordinaria. 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 e l'avanzamento degli investimenti.

Le passività finanziarie contratte dalla società fanno principalmente riferimento a risorse finanziarie utilizzate per la realizzazione degli investimenti connessi con le tratte AV/AC.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

31/12/2010	Valore Contabile	Flussi Contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività Finanziarie non derivate							
Finanziamenti da banche	2.596.270	3.518.944	101.160	104.379	202.130	974.879	2.136.397
Debiti verso altri finanziatori	320.250	409.033	16.915	17.311	34.213	106.737	233.856
Debiti verso società del Gruppo	2.636.215	3.319.129	100.000	210.830	310.830	932.490	1.764.979
Totale	5.552.735	7.247.106	218.075	332.520	547.173	2.014.106	4.135.232
Derivati su tasso di interesse di copertura	144.950	155.502	19.708	16.388	34.512	52.518	32.376

31/12/2009 (1)	Valore Contabile	Flussi Contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività Finanziarie non derivate							
Finanziamenti da banche	2.694.377	3.749.777	34.614	96.045	212.451	1.002.571	2.347.837
Debiti verso altri finanziatori	342.955	438.002	16.776	17.186	35.714	109.267	259.063
Debiti verso società del Gruppo	3.128.604	3.419.129	100.000	210.830	310.830	932.490	1.664.979
Totale	6.165.936	7.606.848	211.390	326.061	553.994	2.044.327	4.271.879
Derivati su tasso di interesse di copertura	138.408	150.298	22.366	18.983	33.301	78.681	29.963

(1) In base alle disposizioni del documento OPI 2 - *Trattamento contabile delle fusioni nel bilancio d'esercizio*, l'analisi è stata effettuata includendo anche l'indebitamento della controllata TAV, fusa per incorporazione a far data dal 01.01.2010, come più dettagliatamente esposto alla successiva nota 6.

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura di bilancio. All'interno della voce "debiti verso società del Gruppo" sono compresi il saldo del conto corrente intersocietario (se negativo) e i finanziamenti passivi a breve termine erogati dalla Capogruppo che per loro natura sono collocati all'interno della più breve scadenza "entro 6 mesi" prevista nella tabella di informativa.

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazione dei tassi di cambio o di interesse. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione della società a tale rischio entro livelli accettabili.

Rischio di cambio

RFI è esposta in maniera limitata al rischio di cambio nel caso di transazioni commerciali (acquisti e vendite) espresse in una valuta diversa dall'euro. Le operazioni che generano un rischio cambio sono espresse principalmente nelle valute USD, GBP e CHF.

La tabella seguente evidenzia l'esposizione della Società al rischio di cambio in base al valore nozionale tradotto in Euro:

	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
	31-dic-10			31-dic-09			01-gen-09		
Crediti commerciali	-	1	1.642	-	1	1.901	-	0	1.635
Debiti commerciali	-	(46)	(312)	(15)	(44)	(611)	-	(63)	(524)
Esposizione nello stato patrimoniale	-	(45)	1.330	(15)	(43)	1.290	0	(63)	1.111

Rischio di tasso

Gli strumenti finanziari derivati attualmente presenti in RFI si riferiscono principalmente ad operazioni di copertura delle operazioni di provvista a lungo termine necessarie al finanziamento del Programma Alta Velocità e realizzate nel corso dell'esercizio 2002 direttamente dalla Società operativa TAV e ora interamente in capo ad RFI a seguito della fusione per incorporazione.

Sui prestiti contratti per il finanziamento del sistema AV/AC, sono presenti *Interest Rate Swap* che replicano il nozionale, il piano di ammortamento e la durata dell'operazione coperta e hanno la finalità di trasformare sinteticamente debiti originariamente accessi a tasso variabile in debiti a tasso fisso. La stipula di tali contratti è avvenuta, di concerto con il MEF, al fine di predefinire e stabilizzare (in un'ottica di lungo periodo) l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Capacità/Alta Velocità in misura fissa e con l'obiettivo anche di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative. Si riporta di seguito una tabella con indicazione del profilo di indebitamento di RFI e delle eventuali coperture ad esso associate:

QUOTA NON CORRENTE	Valore nominale	Coperto con swap	Non coperto con swap
Debiti a medio lungo termine a tasso fisso	3.864.041	-	-
Debiti a medio lungo termine a tasso variabile	1.338.461	869.333	469.127
QUOTA CORRENTE	Valore nominale	Coperto con swap	Non coperto con swap
Debito a breve termine e debiti a medio lungo a tasso fisso	261.497 *	-	-
Debito a breve termine e debiti a medio lungo a tasso variabile	75.506	69.833	5.673
QUOTA CORRENTE PIU' QUOTA NON CORRENTE	Valore nominale	Coperto con swap	Non coperto con swap
Totale debiti a breve termine e debiti a medio lungo a tasso fisso	4.125.538	-	-
Totale debito a breve termine e debiti a medio lungo a tasso variabile	1.413.967	939.167	474.800
TOTALE DEBITO	Valore nominale	Coperto con swap	Non coperto con swap
	5.539.505	939.167	474.800

Analisi di sensitività dei flussi finanziari degli strumenti finanziari a tasso variabile.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis point* dei tassi di interesse Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2010.

	Shift +50 bps	Shift - 50bps
Interessi Debito a tasso variabile	7.408	(7.408)
Net Cash Flow da Operazioni di Copertura	(4.989)	4.989
Totale	2.419	(2.419)

Si evidenzia come gran parte della variazione venga compensata da una riduzione dei flussi netti da derivati di copertura (e viceversa).

Si riporta altresì l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti di uno *shift* parallelo di 50 *basis points* in aumento e in diminuzione della curva dei tassi *swap* rilevata al 31 dicembre 2010 sul *fair value* degli strumenti derivati. Si evidenzia che tali effetti sarebbero sostanzialmente da riflettere nell'apposita riserva di Patrimonio Netto.

SHIFT + 50 BPS	SHIFT -50 BPS
30.227	(30.181)

6 Operazioni straordinarie avvenute nel 2010

Fusione per incorporazione della “Treno Alta Velocità – TAV S.p.A” interamente posseduta da RFI SpA

In data 27 Dicembre 2010, secondo quanto stabilito dal progetto di fusione debitamente approvato dalle assemblee straordinarie delle due società il giorno 7 Dicembre 2010, si è perfezionata l'operazione di fusione per incorporazione della controllata TAV in RFI. Quest'ultima deteneva già la totalità delle azioni della Società incorporata e, per tale ragione, l'operazione di aggregazione ha comportato esclusivamente l'annullamento delle azioni TAV senza alcun aumento di capitale nel bilancio della Incorporante, ciò anche in ossequio all'Art. 2504 ter del Cod.Civ.

La fusione è diventata efficace il 31 Dicembre 2010; ai sensi di quanto stabilito nell'atto di fusione, gli effetti contabili e fiscali sono retrodatati al primo Gennaio 2010; data a partire dalla quale sono state imputate le operazioni della Incorporata nel bilancio della Incorporante.

In base alle disposizioni del documento OPI 2 - *Trattamento contabile delle fusioni nel bilancio d'esercizio* la presente operazione non determina mutamento di fatto del controllo sulle attività dell'impresa fusa; pertanto si è optato per la retrodatazione contabile degli effetti della fusione anche con riferimento ai costi e ricavi di TAV. L'operazione in oggetto si configura come un'aggregazione aziendale in cui l'acquirente e l'entità acquisita (rispettivamente RFI e TAV)

sono controllate dalla medesima entità sia prima, sia dopo l'aggregazione; tale operazione non comportando alcuno scambio economico con economie terze, né essendo un'acquisizione in senso economico, richiede l'applicazione il principio della continuità dei valori.

In osservanza a quanto richiesto dall'OPI 2, riportiamo di seguito i prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria e del conto economico al 31 dicembre 2009 nei quali sono evidenziati gli effetti della suddetta operazione di fusione sui valori dell'esercizio precedente.

(Euro)	31.12.2009 (RFI+TAV)	31.12.2009 (TAV al netto di RFI)	31.12.2009 (RFI al netto di TAV)
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	38.316.328.362	6.050.933.801	32.265.394.561
Investimenti immobiliari	1.298.100.448		1.298.100.448
Attività immateriali	991.494.621	118.388	991.376.233
Attività per imposte anticipate	-		-
Partecipazioni	199.257.253	1.788.833.384	1.988.090.637
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.698.681.731	1.446	1.698.680.285
Crediti commerciali non correnti	5.014.927		5.014.927
Altre attività non correnti	1.731.698.229	641.758.394	1.089.939.835
Totale attività non correnti	44.240.575.571	4.903.978.645	39.336.596.926
Rimanenze	175.705.093		175.705.093
Crediti commerciali correnti	1.020.898.825	11.758	1.020.887.067
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	727.381.170	34.976.398	692.404.772
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	673.820.265	168.980	673.651.285
Crediti tributari	5.350.778	1.222.006	4.128.772
Altre attività correnti	2.829.228.794	176.856.406	2.652.372.388
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	-		-
Totale attività correnti	5.432.384.925	213.235.548	5.219.149.377
Totale attività	49.672.960.496	5.117.214.193	44.555.746.303
Patrimonio netto			
Capitale sociale	32.088.184.379		32.088.184.379
Riserve	- 142.121.573	65.445.883	76.675.690
Utili (perdite) portati a nuovo (accumulate)	874.333.261	247.274	874.085.987
Risultato d'esercizio	21.678.111	19.314	21.697.425
Totale Patrimonio Netto	32.842.074.178	65.217.923	32.907.292.101
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	5.543.742.186	2.262.525.116	3.281.217.070
TFR e altri benefici ai dipendenti	928.344.469	916.370	927.428.099
Fondi rischi e oneri	1.025.854.707	1.016.857	1.024.837.850
Passività per imposte differite	-		-
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	2.295.946.566		2.295.946.566
Debiti commerciali non correnti	24.589.232		24.589.232
Altre passività non correnti	89.427.528	24.595	89.402.933
Totale passività non correnti	9.907.904.688	2.264.482.938	7.643.421.750
Finanziamenti a breve termine	120.859.527		120.859.527
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	498.087.684	441.106.988	56.980.696
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	-		-
Debiti commerciali correnti	2.583.510.636	268.796.140	2.314.714.496
Debiti per imposte sul reddito	9.670.020	9.670.020	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	80.099.737	79.127.585	972.152
Altre passività correnti	3.630.754.028	1.755.444	3.628.998.584
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione			
Totale passività correnti	6.922.981.632	800.456.177	6.122.525.455
Totale passività	16.830.886.320	3.064.939.115	13.765.947.205
Totale patrimonio netto e passività	49.672.960.498	2.999.721.192	46.673.239.306

(Euro)	31.12.2009 (RFI+TAV)	31.12.2009 (TAV al netto di RFI)	31.12.2009 (RFI al netto di TAV)
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	1.961.797.874	861.381.196	1.961.797.874
Altri proventi	558.602.975	17.245.323	558.602.975
Totali ricavi	2.520.400.849	878.626.519	2.520.400.849
Costi operativi	(2.343.278.601)	(676.148.632)	(2.396.477.904)
Costo del personale	(1.634.008.680)	(3.768.000)	(1.630.240.680)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e mezzi	(385.003.384)		(385.003.384)
Costi per servizi	(670.491.661)	(670.445.210)	(666.915.397)
Costi per godimento beni di terzi	(44.683.751)	(1.231.954)	(43.451.797)
Altri costi operativi	(59.973.810)	(703.468)	(59.270.342)
Costi per lavori interni capitalizzati	450.882.685		388.403.696
Ammortamenti	(44.314.848)	(372.198)	(43.942.650)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(3.409.772)	0	(3.409.772)
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	0		0
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari	0		0
Rettifiche e riprese di valore su crediti	(5.409.772)		(5.409.772)
Accantonamenti per rischi e oneri	(44.763.145)		(44.763.145)
Risultato operativo (EBIT)	82.634.491	202.105.697	29.807.378
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	33.502.034	15.702.495	33.502.034
Oneri finanziari	(61.930.241)	(164.981.079)	(61.930.241)
Risultato prima delle imposte	(28.428.207)	(149.278.584)	(28.428.207)
Importo sul reddito	(45.246.505)	(18.038.675)	(27.207.830)
Risultato del periodo delle attività continuative	8.959.779	34.788.438	- 25.828.659
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali			
Risultato netto d'esercizio	8.959.779	34.788.438	- 25.828.659

Acquisizione del ramo d'azienda della “Nord Est Terminal SpA in liquidazione”

In data 27 dicembre 2010 è stato firmato l'atto di acquisizione di un ramo d'azienda della “Nord Est Terminal SpA in liquidazione”, di seguito NET. La società RFI era già detentrica del 51% delle azioni della stessa NET. Come si legge dall'atto relativo, il ramo oggetto di cessione riguarda “il complesso industriale sito nel Comune di Padova, avente a oggetto l'attività di realizzazione, gestione ed esercizio di terminali e di centri attrezzati per i trasporti intermodali terrestri, fluviali, marittimi ed aerei”.

Il corrispettivo pattuito è pari a 545 mila euro ed è stato determinato sulla base della Situazione Patrimoniale al 30 novembre 2010 assunta a riferimento per la redazione della Relazione di stima del ramo d'azienda. Esso sarà regolato entro il 30 giugno 2011 previa compensazione di eventuali crediti della beneficiaria RFI.

7 Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Migliorie su attività imm. di terzi	Impianti e macchinari	Attrezzature industriali e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e accosti	Totale
Costo storico	79.216.847	208.577	447.188	522.829	342.026	12.369.351	93.106.828
Ammortamenti e perdite di valore	(43.162.522)	(106.133)	(339.192)	(359.836)	(234.185)	(1.553.231)	(45.758.101)
Contributi	(9.429.387)	(27.368)	(9.042)	(20.531)	(12.334)	(6.579.488)	(16.078.150)
Consistenza al 01.01.2009	26.624.938	75.076	98.954	142.460	95.507	4.236.632	31.273.567
Investimenti	62.864			12		3.158.370	3.221.246
Passaggi in esercizio	1.164.158		2.204	28.748	14.904	(1.133.643)	76.371
Ammortamenti	(33.964)	(9)	(1.948)	(2.566)	(1.804)		(40.311)
Operazioni straordinarie (1)	4.662.162					545.663	5.207.825
Alienazioni e dimissioni	(148.438)		(3.444)				(151.882)
Altri movimenti	(56.937)						(56.937)
Variazione contributi	(4.077.158)	(35)	(2.008)	(27.328)	(16.591)	(2.357.242)	(6.480.362)
Altre ridestinazioni		325					325
Totale variazioni	1.572.667	281	(8.896)	(1.130)	(3.491)	213.148	1.776.275
Costo storico	84.957.593	208.902	448.948	551.589	356.930	14.939.741	101.468.783
Ammortamenti e perdite di valore	(43.253.443)	(106.142)	(341.140)	(362.406)	(235.989)	(1.553.231)	(45.852.349)
Contributi	(13.506.545)	(27.403)	(11.050)	(47.859)	(28.525)	(8.936.730)	(22.568.612)
Consistenza al 31.12.2009	28.197.605	75.357	95.758	141.324	98.416	4.449.780	33.649.542
Investimenti	866.974		31.509	43.020	8.474	3.027.524	3.927.524
Passaggi in esercizio	(69.712)	(9)	(2.478)	(2.583)	(1.804)	(954.896)	(4.925)
Ammortamenti							
Perdite di valore							
Operazioni straordinarie (2)	9.208.092	13		0		1.550.575	10.758.680
Diffusione di cambio							
Alienazioni e dimissioni	(93.303)		(28.432)	(1.353)	(4.058)		(127.146)
Altri movimenti	44.683		24.438	1.294	3.862		74.277
Ridestinazioni da/ ad "Attività possedute per la vendita"							
Variazione contributi	(6.922.819)	(79)	(4.066)	(41.466)	(8.122)	(2.469.534)	(9.446.066)
Altre ridestinazioni							
Totale variazioni	3.633.915	(78)	28.971	(1.888)	(1.648)	1.153.667	4.285.742
Costo storico	94.984.039	208.915	473.463	594.350	365.208	18.562.942	115.189.117
Ammortamenti e perdite di valore	(43.323.155)	(106.151)	(343.618)	(364.987)	(237.793)	(1.553.231)	(45.928.935)
Contributi	(20.429.364)	(27.482)	(15.116)	(89.325)	(37.047)	(11.406.264)	(32.004.996)
Consistenza al 31.12.2010	31.231.520	75.282	114.729	140.038	98.368	5.603.447	37.255.984

- (1) i relativi contributi in conto impianti sono ricompresi nella Variazione contributi: di cui Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale 2.890.696 mila euro e Immobilizzazioni in corso 3.607 mila euro.
- (2) i relativi contributi in conto impianti sono ricompresi nella Variazione contributi: di cui Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale 6.240.197 mila euro e Immobilizzazioni in corso 683.994 mila euro.

8 Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio degli investimenti immobiliari.

	2010			2009		
	Terreni	Fabbricati	TOTALE	Terreni	Fabbricati	TOTALE
Saldo al 1 Gennaio						
Costo	945.775	352.326	1.298.101	945.775	351.099	1.296.875
di cui:						
Costo Storico	2.027.059	1.036.407	3.063.467	2.027.059	1.031.547	3.058.606
Fondo Ammortamento		(436.220)	(436.220)		(436.189)	(436.189)
Contributi	(1.615)	(34.493)	(36.108)	(1.615)	(30.889)	(32.505)
Svalutazione da impairment	(1.079.669)	(213.369)	(1.293.038)	(1.079.669)	(213.369)	(1.293.038)
Valore a bilancio	945.775	352.326	1.298.101	945.775	351.099	1.296.875
Variazioni dell'esercizio						
Acquisizioni	78	2.758	2.836		4.861	4.861
Contributi	(78)	(2.524)	(2.602)		(3.604)	(3.604)
Ammortamento	0	(33)	(33)		(31)	(31)
Totale Variazioni	0	201	201	0	1.226	1.226
Saldo al 31 Dicembre						
Costo	945.775	352.559	1.298.334		352.356	352.356
Fondo Ammortamento	0	(33)	(33)		(31)	(31)
Fondo Svalutazione						
Valore a bilancio	945.775	352.527	1.298.302[*]	945.775	352.326	1.298.101

9 Attività immateriali

	Costi di sviluppo	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Totale
Costo storico	101.963	280.170	15.479	202	397.814
Ammortamenti e perdite di valore	(77.244)	(98.775)	0	(35)	(176.054)
Contributi	(2.288)	(17.877)	(520)	0	(20.685)
Consistenza al 01.01.2009	22.431	163.518	14.959	167	201.075
Investimenti			5.684		5.684
Passaggi in esercizio			(3.655)		(3.655)
Ammortamenti	(430)	(3.168)		(3)	(3.601)
Altri movimenti	910				910
Variazione contributi		(9.728)	520		(9.208)
Altre ridassifiche	(30)	15.754			15.724
Totale variazioni	450	2.858	2.549	(3)	5.854
Costo storico	102.843	295.924	17.508	202	416.477
Ammortamenti e perdite di valore	(77.674)	(101.943)	0	(38)	(179.655)
Contributi	(2.288)	(27.605)	0	0	(29.893)
Consistenza al 31.12.2009	22.881	166.376	17.508	164	206.929
Investimenti			961		961
Passaggi in esercizio		3.114	(874)		2.240
Ammortamenti	(426)	(3.170)		(3)	(3.599)
Perdite di valore					0
Operazioni straordinarie		44			44
Differenze di cambio					0
Alienazioni e dismissioni	(11)				(11)
Variazione contributi		(3.111)	105		(3.006)
Altre ridassifiche					0
Totale variazioni	(437)	(3.123)	192	(3)	(3.371)
Costo storico	102.832	299.082	17.595	202	419.711
Ammortamenti e perdite di valore	(78.100)	(105.113)	0	(41)	(183.254)
Contributi	(2.288)	(30.716)	105	0	(32.899)
Consistenza al 31.12.2010	22.444	163.253	17.700	161	203.558

10 Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nei prospetti di seguito sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2009 e 2010 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

	Incr.(decr.) con imp. a CE		Incr.(decr.) con imp. a CE		
	01.01.2009		31.12.2009		31.12.2010
Attività per imposte anticipate:					
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	158.101	(2.983)	155.118	(2.983)	152.135
Accantonamenti per rischi ed oneri e perdite di valore con deducibilità fiscale differita	34.166	(7.882)	26.284	13.218	39.502
Totale	192.267	(10.865)	181.402	10.235	191.637
Passività per imposte differite:					
Differenze su immobilizzazioni attività finanziarie	1.453	1.853	3.306	414	3.720
Totale	1.453	1.853	3.306	414	3.720

Le attività per imposte anticipate sono relative al disallineamento tra valore contabile e valore fiscale della quota parte di svalutazione operata direttamente sul costo dei beni costituenti la rete tradizionale e dei fondi rischi.

Le passività per imposte differite sono, invece, relative al disallineamento tra valore contabile e valore fiscale del fondo ammortamento relativo ai beni costituenti la rete AV/AC per la parte concernente gli oneri finanziari che ai fini fiscali non incrementano il valore dell'opera.

Sia le attività per imposte anticipate che le passività per imposte differite sono state calcolate avendo a riferimento l'aliquota fiscale IRAP che si prevede sarà applicabile negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

11 Partecipazioni

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze a inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2010 e 2009.

	Costo Originario	Costo Originario
	31.12.2009	31.12.2010
Partecipazioni in		
Imprese controllate	1.858.494	60.744
Imprese collegate e a contr. congiunto	96.444	103.902
Altre imprese	33.153	33.153
	1.988.091	197.799

Valore Netto 31.12.2008	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2009
	Acquisizioni/ sottocrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti	
Partecipazioni in imprese controllate					
TAV	2.953.812			(1.156.379)	1.797.433
Nord Est Terminal SpA in liquidazione	1.630				1.630
Tiburina Sviluppo Immobiliare SpA	120	48	(96)		72
Tunnel Ferroviario del Brennero	48.455	-			48.455
Terminal Italia Scl	10.904				10.904
Partecipazioni in imprese collegate e a controllo congiunto					
Italcentifer ScpA	48				48
LTF Sas	95.120	-			95.120
Quadrante Europa SpA	900				900
Network Terminali Siciliani SpA	(25)	60	(95)	82	22
Terminal Tremestieri Scl	150				150
FS Formazione SpA	204				204
Altre Imprese					
Isfort SpA	48				48
Cemim	0		82		0
Stretto di Messina	32.951				32.951
Consorzio Metromare dello Stretto	12	60			72
Interporto Marche	0	82			82
Totale	3.144.329	250	(109)	82	1.988.091

	Valore Netto 31.12.2009	Movimenti dell'esercizio			Valore Netto 31.12.2010
		Acquisizioni/ sottocrizioni	Svalutazioni/ ripristini di valore	Altri movimenti	
Partecipazioni in imprese controllate					
TAV	1.797.433			(1.797.433)	0
Nord Est Terminal SpA in liquidazione	1.630		(224)		1.406
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	72		(72)		0
Tunnel Ferroviario del Brennero	48.455	-			48.455
Terminal Italia Srl	10.904	3.000	(3.121)		10.783
Blufferies	0	100			100
Partecipazioni in imprese collegate e a controllo congiunto					
Italcenitfer ScpA	48	112			160
LTF Sas	95.120	-			95.120
Quadrante Europa SpA	900	7.909	(574)		8.235
Network Terminali Siciliani SpA	22	73	(62)		33
Terminal Tremestieri Srl	150				150
FS Formazione SpA	204				204
Altre Imprese					
Isfort SpA	48				48
Cemim	0				0
Stretto di Messina	32.951				32.951
Consorzio Metromare dello Stretto	72				72
Interporto Marche	82				82
	1.988.091	11.194	(4.053)	(1.797.433)	197.799

Le partecipazioni ammontano a 197.799 mila euro con una variazione in diminuzione di 1.790.292 mila euro rispetto al 31 dicembre 2009. Tale differenza è essenzialmente riconducibile all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

Partecipazioni in imprese controllate

Per quanto riguarda le partecipazioni in imprese controllate, la riduzione pari a 1.797.750 mila euro è attribuibile per 1.797.433 mila euro alla partecipazione in TAV. Nello specifico:

- 1.462.909 mila euro è dovuto all'effetto della scissione delle tratte ferroviarie AV/AC "Bologna-Firenze", sub-tratta "Novara-Milano" "Roma-Napoli" 2° lotto funzionale;
- la restante parte pari a 334.524 mila euro riguarda l'operazione di fusione avvenuta a fine dicembre 2010, come descritto nel paragrafo 6 cui si fa rimando.

Le altre variazioni in diminuzione per un totale di 317 mila euro sono dovute all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- incremento della partecipazione in TFB per 17.447 mila euro relativi alla nuova sottoscrizione di capitale sociale interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti dal MEF per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7122;

- riduzione netta della partecipazione in Terminali Italia per 121 mila euro derivante dall'effetto dell'incremento della partecipazione relativo alla sottoscrizione di capitale sociale per 3.000 mila euro e dalla svalutazione della stessa a seguito della copertura delle perdite 2008 e 2009 per 3.121 mila euro;
- annullamento della partecipazione in Tiburtina Sviluppo Immobiliare per 72 mila euro dovuto all'alienazione della partecipazione avvenuta il 19 novembre 2010;
- svalutazione della partecipazione in Nord Est Terminal in liquidazione per 224 mila euro relativamente alla copertura delle perdite dell'esercizio 2009.
- costituzione della partecipazione totalitaria in Blueferries per 100 mila euro avvenuta in data 4 Novembre 2010 come meglio evidenziato nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando.

Partecipazioni in imprese collegate e a controllo congiunto

L'incremento relativo alle società collegate pari a 7.458 mila euro è riconducibile alle seguenti variazioni:

- incremento della partecipazione in LTF pari a 3.200 mila euro a seguito del versamento della quota parte del fabbisogno di competenza relativo alle sovvenzioni erogate per studi, ricognizioni e lavori preliminari della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari capitolo 7122;
- incremento netto della partecipazione in Quadrante Europa Terminal Gate spa pari a 7.355 mila euro di cui 7.909 mila euro relativi alla sottoscrizione di aumento del capitale sociale e 574 mila euro riferiti alla svalutazione della partecipazione per ripianamento di tutte le perdite pregresse;
- incremento netto della partecipazione in Network Terminali Siciliani spa pari a 11 mila euro di cui 73 mila euro relativi alla sottoscrizione di aumento del capitale sociale e 62 mila euro riferiti alla svalutazione della partecipazione per la copertura delle perdite 2010;
- incremento della partecipazione in Italcertifer spa per 112 mila euro a seguito del versamento dei decimi di capitale sociale richiamati avvenuto il 30 di settembre 2010.

Si riporta, di seguito, l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre imprese e il raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza:

	Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2010	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2010 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Tunnel Ferroviario del Brennero	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	125.791	38	126.280	84,98%	107.313	48.455	(58.858)
Terminal Italia Srl	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	11.238	1.480	9.722	89%	8.653	10.783	2.130
Blueferries*	Messina, Via Calabria 1	100	-	100	100%	100	100	-
Nord Est Terminal in liquidaz.**	Padova, Galleria Spagna,35	1.560	(345)	2.758	51%	1.406	1.406	-
TOTALE							60.744	
Partecipazioni in imprese collegate e a controllo congiunto								
LTF	France, 1091 Avenue de la Boisse	1.000	0	554.562	50%	277.281	95.120	(182.161)
Italcertifer	Firenze, Via Alamanni n.2/A	480	347	1.633	33,33%	544	160	(384)
Quadrante Europa	Verona, Via Sommacampagna 61	16.626	(320)	16.150	50%	8.075	8.235	160
Terminal Gate	Catania, Zona Industriale VIII	190	(125)	65	50%	33	33	-
Network Terminali Siciliani	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	637	33	883	24,80%	219	204	(15)
FS Formazione	Messina, Approdo	900	19	790	33,33%	263	150	(113)
Terminal Tremestieri	Tremestieri							
TOTALE							103.902	

* I dati sono relativi alla costituzione della società.

**i dati sono riferiti al bilancio al 31.12.2009.

La differenza positiva tra il patrimonio netto di pertinenza e il valore di carico della partecipazione della controllata Terminali Italia (2.130 mila euro) è riconducibile alla perdita dell'esercizio 2010 (1.348 mila euro) nonché per 781 mila euro ai contributi ex art. 38 Legge 166/2002 (comma 6).

La differenza positiva di Quadrante Europa Terminal Gate (160 mila euro) è riconducibile alla perdita dell'esercizio 2010.

Per le suddette perdite di periodo delle società controllate e collegate non è stata operata alcuna svalutazione in quanto non ritenute durevoli.

12 Attività finanziarie (inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto:

	31.12.2010		Valore contabile (*)		01.01.2009	
	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti
Attività finanziarie						
- Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle						
Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	1.565.292	132.953	1.698.246	127.758	1.826.004	122.766
- Crediti per finanziamenti	887	125	434	375	359	-
- Altri crediti finanziari	-	365.880	1.699.805	564.271	1.269.781	174.923
	1.566.179	498.958	3.398.485	692.404	3.896.144	297.689

Il decremento della posta non corrente è da imputare principalmente alla voce “Altri crediti finanziari”. La loro elisione, pari a 1.699.805 mila, è dovuta essenzialmente alle operazioni di scissione/fusione avvenute con TAV nell'esercizio 2010, in particolare:

- scissione della tratta AV/AC “Bologna-Firenze”, sub-tratta “Novara-Milano” e “Roma-Napoli” 2° lotto funzionale per un importo pari a 1.166.228 mila euro;
- fusione per un importo pari a 607.577 mila euro.

Il decremento della posta “Crediti vs il MEF” (quota corrente e non corrente) nell'esercizio 2010 pari a 127.758 mila euro è dovuto alla riduzione netta del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) a seguito dell'erogazione delle due *tranche* di contributo per l'anno 2010, relative ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 anticipati dalla Capogruppo mediante operazione di attualizzazione e ribaltata a RFI per via della sottoscrizione di un contratto *intercompany*.

In particolare, l'aumento del credito verso il MEF “quota corrente” è determinato dall'incremento netto di 5.195 mila euro del credito in scadenza entro il 2011 rispetto all'esercizio precedente.

Tra i crediti per finanziamenti non correnti sono compresi Crediti immobilizzati verso Collegate (454 mila euro) relativi al finanziamento concesso alla società Quadrante Europa *Terminal Gate*, Mutui ex OPAFS relativi ai crediti nei confronti del personale FS per mutui e prestiti ancora da riscuotere (107 mila euro) e crediti verso banche per somme pignorate (138 mila euro) e un conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso la Banca Intesa San Paolo (189 mila euro) destinato alla realizzazione di opere infrastrutturali finanziate dalla ex Cassa per il Mezzogiorno.

Gli altri crediti finanziari correnti sono relativi al credito verso la Capogruppo per il conto corrente intersocietario.

13 Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	31.12.2010		31.12.2009		01.01.2009	
	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti
Altri crediti verso società del gruppo	547.082	1.073.602	547.983	1.528.659	1.053.622	1.139.315
Crediti per IVA	376	-	458	-	433	-
Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.970.730	-	1.764.729	-	1.514.550	-
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	65.833	-	47.871	-	72.363	-
Altre Amministrazioni dello Stato	1.717	-	1.105	-	1.267	-
Debitori diversi e ratei/risconti	278.997	2.630	297.020	2.553	276.317	2.682
Totale	2.864.735	1.076.232	2.659.166	1.531.212	2.918.552	1.141.997
Fondo svalutazione	(3.302)	-	(6.272)	-	(10.396)	-
Totale netto fondo svalutazione	2.861.433	1.076.232	2.652.894	1.531.212	2.908.156	1.141.997

Gli “Altri crediti verso società del Gruppo” per la parte non corrente si riduce per 455.057 mila euro per effetto del:

- ✓ maggior volume delle operazioni passive rispetto alle operazioni attive che caratterizzano l'attività di RFI destinata principalmente agli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria, inerente il credito IVA verso la Controllante. Il suddetto credito è comprensivo anche degli interessi maturati sullo stesso nell'anno 2010 pari a 16.984 mila euro;
- ✓ le operazioni già descritte verso la società TAV con conseguente riduzione per confusione dei crediti di RFI verso la stessa.

I Crediti verso il “Ministero dell'Economia e delle Finanze” per l'anno 2010 sono di seguito analizzati:

	Saldo 31.12.2009	Incrementi	Decrementi	Saldo 31.12.2010
Contributi in c/esercizio:				
- Somme dovute in forza del CdP	1.001.455	988.993	(1.209.993)	780.455
Contributi in c/impianti e investimenti:				
- capp. 7120-7122-7123-7242-7124	763.166	2.165.582	(1.738.608)	1.190.140
Legge 87/94	108	27	-	135
TOTALE	1.764.729	3.154.602	(2.948.601)	1.970.730

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per le somme dovute in forza del Contratto di Programma relativi al cap. 1541 al 31.12.2010 pari a 780.455 mila euro sono relativi all'esercizio 2000.

L'incremento dell'anno 2010 dei contributi in conto esercizio è connesso allo stanziamento di competenza al 31 dicembre 2010 pari a 975.447 mila euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2010 n. 191 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" e dalla Legge di Bilancio n.192 ad essa collegata emanate il 23 dicembre 2009, e ai residui passivi dell'anno 2009 per 13.546 mila euro, relativi alla quota C comma 758 art. 1 Legge finanziaria 2007.

Si segnala che i suddetti crediti in conto esercizio al 31.12.2010 risultano pari a 780.455 mila in quanto nel corso dell'anno 2010 sono stati incassati:

- crediti residui anno 2009 per 21.000 mila euro;
- crediti residui anno 2000 per 200.000 mila euro;
- crediti competenza dell'anno 2010 per 975.447 mila euro;
- crediti residui anno 2009 relativi alla quota C comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007 per 13.546 mila euro.

Nell'anno 2010 sono stati iscritti crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi in conto impianti per un importo pari agli stanziamenti dell'anno 2010 (1.685.582 mila euro), destinati agli investimenti infrastrutturali anche relativi al Sistema AV/AC, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2010 n. 191 del 23 dicembre 2009 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" e dalla Legge di Bilancio n.192 ad essa collegata emanate il 23 dicembre 2009. E' stata iscritta, inoltre, quale incremento dei crediti dell'anno 2010 anche la quota C di competenza 2009 (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007), pari a 480.000 mila euro per il cap. 7124.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze Legge 87/1994 pari a 135 mila euro riguardano le somme anticipate dalla Società per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita ai dipendenti in quiescenza dal 1984 al 1994.

I tempi di incasso dei suddetti crediti sono influenzati dalla disponibilità di spesa del Ministero. Nei primi mesi del 2011 sono stati incassati 1.160 milioni di Euro e per il residuo ammontare sono in corso gli opportuni contatti con le strutture competenti per definire la tempistica dei successivi pagamenti.

I “Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari” accolgono i contributi ricevuti dall’Unione Europea, da altri Ministeri e da altre società. La suddetta voce comprende anche i crediti residui verso il Ministero delle Infrastrutture:

- cap. 7060 Legge obiettivo anno 2004 – 2005 – 2006, pari a 10.884 mila euro;
- cap. 8123 Spese per il finanziamento degli interventi a favore di FS nelle aree depresse, pari a 310 mila euro.

I “Debitori diversi e ratei/risconti” sono di seguito dettagliati:

Debitori diversi e Ratei e Risconti	31.12.2010	31.12.2009	Variazione
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	113.494	67.103	46.391
Personale	10.569	11.353	(784)
Istituti Previdenziali	6.471	6.010	461
Crediti in corso di recupero	191	191	0
Compagnie di Ass.ni per ind. Assicurativi	1.153	695	458
Altri crediti non commerciali	132.042	192.782	(60.740)
Ratei e Risconti	15.077	18.886	(3.809)
Totale Debitori diversi e Ratei Risconti	278.997	297.020	(14.214)

L’incremento dei crediti per Acconti a fornitori per prestazioni correnti, pari a 46.391 mila euro, è dovuto principalmente alla corresponsione di pagamenti parziali all’ENEL a fronte di somme in contestazione.

Negli Altri crediti non commerciali è compresa la maggiorazione dell’1% sui canoni di accesso alla rete ferroviaria (546 mila euro) che RFI a partire dal 23 ottobre 2007 ha applicato alle Imprese Ferroviarie e che riverserà all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Si segnala che la posta corrente della voce Debitori diversi Ratei e risconti si è incrementata a seguito della Fusione TAV per 1.714 mila euro.

14 Rimanenze

Le rimanenze risultano così composte:

	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Materie prime, sussidiarie e di consumo	217.755	189.358	174.490
Fondo svalutazione	(10.488)	(13.822)	(11.639)
Valore netto	207.267	175.536	162.851
Acconti	169	169	-
Valore netto	169	169	-
Cespiti radiati da alienare	-	-	1
Fondo svalutazione	-	-	-
Valore netto	-	-	1
Totale Rimanenze	207.436	175.705	162.852

15 Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2010		31.12.2009		01.01.2009	
	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti
Clienti ordinari	332.620	2.132	351.622	3.397	364.216	4.630
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	98.009	1.615	45.967	1.618	24.919	1.621
Ferrovie Estere	1.031	-	270	-	507	-
Ferrovie in concessione	1	-	1	-	1	-
Crediti verso società del Gruppo	744.337	-	767.533	-	469.108	-
Totale	1.175.998	3.747	1.165.393	5.015	858.751	6.251
Fondo svalutazione	(114.646)	-	(120.338)	-	(122.406)	-
Totale netto fondo	1.061.352	3.747	1.045.055	5.015	736.345	6.251

I crediti ordinari correnti, al netto del fondo svalutazione, subiscono nel 2010 un incremento di 16.297 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

Il decremento dei Clienti Ordinari (correnti) di 19.002 mila euro rispetto all'esercizio precedente, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato principalmente dai seguenti fattori:

- riduzione dei crediti per fatture emesse di 16.907 mila euro, derivante essenzialmente dall'effetto combinato degli incassi ottenuti da Vodafone di 13.000 mila euro e da Basicetel di 7.900 mila euro e dall'iscrizione di nuovi crediti verso CBS Outdoor di 3.300 mila euro;
- riduzione del credito per fatture da emettere di 2.137 mila euro;
- incremento dei crediti per fatture emesse a seguito della fusione TAV per 10.702 mila euro.

L'incremento della posta Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche (correnti) di 52.042 mila euro, rispetto all'esercizio precedente e al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato principalmente:

- dall'aumento dei crediti per fatture emesse per 28.793 mila euro, derivante essenzialmente dall'incremento del credito verso il Comune di Torino;
- dall'aumento dei crediti per fatture da emettere per 23.249 mila euro composti dai maggiori accertamenti di crediti verso il Comune di Roma per 13.036 mila euro, e dai crediti acquisiti a seguito della fusione TAV 9.494 mila euro.

I crediti verso le società del Gruppo subiscono un decremento di 23.196 mila euro dovuto principalmente a:

- decremento dei crediti per un importo pari a 14.212 mila euro per effetto della scissione delle tratte ferroviarie AV/AC “Bologna-Firenze”, sub-tratta “Novara-Milano” e “Roma-Napoli” 2° lotto funzionale;
- decremento dei crediti commerciali a seguito della fusione TAV 10.866 mila euro.

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per ragione geografica, è la seguente:

	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Nazionali	1.174.729	1.166.475	861.077
Paesi dell'area euro	4.271	2.930	3.373
Regno Unito	7	7	13
Altri paesi europei (UE non Euro)	15	38	68
Altri Paesi Europei non UE	705	929	453
Stati Uniti	2	2	2
Altri paesi	16	27	16
	1.179.745	1.170.408	865.002

16 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Depositi bancari e postali	7.074	5.228	2.006
Assegni	420	-	35
Denaro e valori in cassa	502	155	629
Conti correnti di tesoreria	280.194	668.159	1.215.348
Altro	110	110	110
Totale	288.300	673.652	1.218.128

La gestione della finanza e della tesoreria è affidata alla Capogruppo tramite conti correnti intersocietari ad eccezione di alcuni conti correnti bancari intestati ad RFI.

Nei depositi bancari e postali sono compresi fondi vincolati destinati a particolari destinazioni che per 1.185 mila euro sono a fronte di pignoramenti disposti dall'Autorità Giudiziaria per contenziosi di natura giuslavoristica e per 20.800 mila euro sono relativi a pignoramenti notificati alle banche che non hanno generato vincoli di indisponibilità.

Il decremento complessivo della voce è dovuto essenzialmente al decremento del conto corrente di Tesoreria che rappresenta nel complesso il valore dei versamenti effettuati nell'anno dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al Contratto di Programma ed ai

versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea successivamente trasferiti sul conto corrente intersocietario secondo le esigenze di cassa.

L'incremento dei depositi bancari e postali per 468 mila euro è relativo alla fusione TAV.

La voce "Altro" è relativa a Fondi presso la Cassa Depositi e Prestiti.

17 Crediti tributari

I crediti tributari al 31.12.2010 ammontano a 3.723 mila euro e restano sostanzialmente invariati rispetto all'anno precedente (riduzione pari a 405 mila euro).

La voce comprende:

- ✓ il credito d'imposta IRES per ritenute d'acconto subite (nel periodo precedente all'adesione al regime di consolidato fiscale di Gruppo) per 1.422 mila euro;
- ✓ il credito d'imposta IRES verso la Controllante per ritenute d'acconto subite (nel periodo successivo all'adesione al regime di consolidato fiscale di Gruppo) per 2.301 mila euro.

18 Patrimonio netto

Capitale sociale

Il capitale sociale della Società al 31 dicembre 2010, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 32.088.184.379 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 32.088.184.379 euro.

Riserve

Riserva Legale

Al 31 dicembre 2010 ammonta a 3.392 mila euro, a seguito dell'attribuzione della quota dell'utile 2009 per un importo pari a 405 mila euro.

Riserva per variazione *fair value* su derivati (*Cash flow Hedge*)

La riserva di copertura di flussi finanziari include la quota efficace della variazione netta accumulata del *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relative a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate. Al 31 dicembre 2010 presenta un saldo negativo pari a 144.950 mila euro, in diminuzione rispetto al 2009 di 78.171 mila euro principalmente a seguito dell'incorporazione nel portafoglio derivati dello strumento di copertura in capo a TAV per via della fusione della stessa in RFI.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2010 l'utile attuariale è pari a 12.120 mila euro.

Riserva per versamento soci in conto capitale

Tale riserva accoglie al 31 dicembre 2010 un importo pari a 250.000 mila euro relativo all'aumento di capitale sociale, deliberato dall'Assemblea del 23 giugno 2006, sottoscritto e versato in data 28 dicembre 2010.

Il suddetto aumento è stato iscritto al Registro delle Imprese in C.C.I.A.A. di Roma in data 24 gennaio 2011 e, pertanto, soltanto da tale data si registra l'aumento del capitale sociale.

19 Altre componenti del conto economico complessivo (effetto fiscale)

Nella sezione dei prospetti contabili è presentato il Conto economico complessivo che evidenzia le altre componenti del risultato economico complessivo al netto dell'effetto fiscale.

Tali componenti di conto economico complessivo riassumono gli effetti della riserva per variazione di *fair value* dei derivati di copertura (*cash flow hedge*) e della riserva per utili/perdite attuariali per benefici ai dipendenti. Di seguito si rappresenta la loro movimentazione:

	31.12.2010			31.12.2009		
	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto
Quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari	(78.171)	-	(78.171)	(1.966)	-	(1.966)
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	25.004	-	25.004	(12.884)	-	(12.884)
Altre componenti di conto economico complessive dell'esercizio	(53.167)	-	(53.167)	(14.851)	-	(14.851)

20 Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

Le voci al 31 dicembre 2010 ammontano complessivamente ad 5.552.735 mila euro e sono così dettagliate:

Finanziamenti a medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Finanziamenti da banche	2.471.190	1.616.728	1.166.799
Debiti verso altri finanziatori	296.976	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.434.335	1.664.489	1.424.596
Totale	5.202.501	3.281.217	2.591.395

Finanziamenti a breve termine	Valore Contabile		
	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Finanziamenti da banche	125.080	56.981	56.093
Debiti verso altri finanziatori	23.274	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	201.880	120.859	211.423
Totale	350.234	177.840	267.516

Totale Finanziamenti	5.552.735	3.459.057	2.858.911
-----------------------------	------------------	------------------	------------------

I “Finanziamenti da Banche” (compresa quota non corrente e quota corrente) fanno riferimento per 2.246.270 mila euro ai debiti verso la Banca europea per gli investimenti (BEI) contratti da TAV S.p.A (trasferiti ad RFI con le varie operazioni di scissione e da ultimo con l'operazione di fusione per incorporazione) e per 350.000 mila euro al debito con Banca di Roma stipulato il 3 agosto 2006.

L'incremento dei “Finanziamenti da Banche” rispetto al 2009 è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento per 1.006.129 mila euro, derivante da debiti acquisiti per effetto delle citate operazioni di scissione ed incorporazione della controllata TAV;
- decremento per 87.940 mila euro per effetto dei rimborsi di quote capitali effettuati nel corso del 2010.

I “Debiti verso altri finanziatori” per 320.250 mila euro (compresa quota non corrente e quota corrente) fanno riferimento ai debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti contratti da TAV S.p.A (trasferiti a RFI con le varie operazioni di scissione e da ultimo con l’operazione di fusione per incorporazione).

L’incremento dei “Debiti verso altri finanziatori” rispetto al 2009 è dovuto all’effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento per 333.510 mila euro, derivante da debiti acquisiti per effetto delle citate operazioni di scissione e fusione per incorporazione della controllata TAV;
- decremento per 13.260 mila euro per effetto dei rimborsi di quote capitali effettuati nel corso del 2010.

I “Debiti finanziari verso Società del Gruppo” (compresa quota non corrente e quota corrente) per 2.636.215 mila euro sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 1.949 mila euro. In particolare essi si riferiscono all’ammontare delle erogazioni ricevute dalla Capogruppo al 31.12.2010 a valere sui due contratti intercompany siglati per il ribaltamento dei contratti sottoscritti a sua volta dalla Capogruppo rispettivamente con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.(CDP) e la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per il finanziamento di investimenti.

L’incremento dei “Debiti finanziari verso Società del Gruppo” rispetto al 2009 è dovuto all’effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento per 1.033.188, derivante da debiti acquisiti per effetto delle citate operazioni di scissione e fusione per incorporazione della controllata TAV;
- decremento per 182.256 mila euro per effetto dei rimborsi di quote capitali effettuati nel corso del 2010.

I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere sono i seguenti:

Debitum	Codice	Valuta	Note	Termi di ammort. Nom.	Anno di Scadenza	31.12.2010		31.12.2009		31.12.2008	
						Valore Nom.	Valore Cont.	Valore Nom.	Valore Cont.	Valore Nom.	Valore Cont.
RPI/TAV	BEI 1	euro		Fisso	2023	285.251	285.251	253.665	253.665	266.125	266.125
RPI/TAV	BEI 2	euro		Fisso	2023	205.319	205.319	100.144	100.144	104.885	104.885
RPI/TAV	BEI 3	euro	(1)	Variabile	2024	750.000	750.000	462.991	462.991	494.921	494.921
RPI/TAV	BEI 4	euro	(2)	Fisso	2030	471.990	471.990	-	-	-	-
RPI/TAV	BEI 5	euro	(1)	Variabile	2025	26.667	26.667	-	-	-	-
RPI/TAV	BEI 6	euro	(2)	Fisso	2032	195.762	195.762	200.000	200.000	-	-
RPI/TAV	BEI 7	euro	(3)	Fisso/Variabile	2032	300.000	300.000	300.000	300.000	-	-
RPI	CAPITALIA	euro		Variabile	2013	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000
RPI/TAV	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 1	euro	(4)	Fisso	2021	157.750	157.750	-	-	-	-
RPI/TAV	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2	euro	(1) (4)	Variabile	2023	162.500	162.500	-	-	-	-
RPI/TAV	INTERCOMPANY CDDPP/FS	euro		Fisso	2021	1.698.246	1.698.246	1.296.641	1.296.641	1.209.058	1.209.058
RPI/TAV	INTERCOMPANY BEI/FS	euro		Fisso	2021	936.020	936.020	487.693	487.693	289.262	289.262
RPI/TAV	INTERCOMPANY DEKIA/FS	euro	(2)	Fisso	2008	-	-	-	-	134.500	134.500
TOTALE						5.539.505	5.539.505	3.451.333	3.451.333	2.868.751	2.868.751

(1) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso del debito.

(2) Fisso per ognuna delle transazioni individuali.

(3) Fisso per la prima tra transazioni, variabile per le successive.

(4) Finanziamento successivamente ceduto dalla Cassa DDPP alla CPG Società di estotizzazione s.r.l., con un'operazione di estotizzazione in accordo alla Legge n. 130/1999

21 TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

	31.12.2010	31.12.2009
Valore attuale obbligazioni TFR	811.747	896.922
Valore attuale obbligazioni CLC	29.042	29.586
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAVS)	772	920
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione IFA)	(2.594)	-
TFR e altri benefici ai dipendenti	838.967	927.428

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici ai dipendenti.

TFR e CLC	31.12.2010	31.12.2009
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	926.508	999.700
Service Costs	120	115
Interest cost ^①	35.274	40.597
Benefits paid	(96.113)	(114.148)
Transfers in (out)	2.422	(10.561)
Estimated benefits payments	(2.418)	(2.468)
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(25.004)	13.273
Definito Benefits Obligations	848.789	926.508
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAVS)	772	920
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione IFA)	(2.594)	-
TFR e altri benefici ai dipendenti	858.967	927.428

^① con rilevazione a Conto Economico

Nel rispetto di quanto previsto dai principi contabili internazionali e delle indicazioni fornite dallo IASB, il TFR e le CLC sono stati considerati come *post employment-benefit* a prestazione

definita per i quali è previsto, a fini contabili, che il valore venga determinato mediante metodologie di tipo attuariale.

L'utilizzo complessivo del TFR e della CLC del 2010, pari ad 96.109 mila euro (*Benefits paid, Transfers in (out), Estimated benefits payments*) è stato generato da liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio, da anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da altre società del Gruppo.

Sia per il TFR che per le CLC questa voce ha generato, nell'esercizio corrente, utili attuariali complessivamente pari a 25.004 mila euro che si confrontano con la perdita attuariale del 2009 pari a 13.273 mila euro.

Per la determinazione del TFR e della CLC, conformemente a quanto indicato dallo IAS 19, sono state utilizzate delle tecniche attuariali fondate su specifiche ipotesi, di seguito riportate:

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

	31.12.2010	31.12.2009
Tasso di attualizzazione	4,50%	4,00%
Incrementi futuri delle pensioni	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	4,00%	4,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato

La voce "Altri fondi" accoglie fondi di entità modesta che non sono stati oggetto di valutazione attuariale poiché non presentano le caratteristiche delle obbligazioni a benefici definiti richieste dallo IAS 19 e che per tale ragione sono stati esposti separatamente.

22 Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le movimentazioni degli esercizi 2009 - 2010 dei fondi per rischi ed oneri.

Descrizione	01.01.2009	Account	Rilascio				Saldo al 31.12.2009	Account	Rilascio				Fusione TAV	Ricl.	Saldo al 31.12.2010
			Utilizzi	fondi acc.	Scissioni	Ricl.			Utilizzi	fondi acc.	Scissioni				
Fondo imposte	20.381	1.284	-	(5.084)	2.490	-	21.071	3.576	(528)	(799)	2.473	1.441	618	27.852	
Altri	1.103.266	85.542	(176.470)	(81.438)	-	72.867	1.003.767	121.727	(136.680)	(50.508)	-	-	1.502	959.808	
TOTALE	1.123.647	86.826	(176.470)	(86.522)	2.490	72.867	1.024.833	125.303	(137.208)	(51.307)	2.473	1.441	2.120	987.660	

Fondo per contenzioso Fiscale

Accoglie stanziamenti appostati per oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Al 31.12.2010 il fondo è stato complessivamente incrementato rispetto all'anno 2009 per 6.781 mila euro per effetto principalmente dei seguenti fattori:

- incremento di 2.932 mila euro per accisa su oli minerali anno 2005; 206 mila euro per avvisi di liquidazione per imposta di registro, ipotecaria e catastale; 51 mila euro per ICI Comune di Avio; 387 mila euro per contenziosi TAV;
- incremento di 3.914 per effetto delle citate operazione di scissione e fusione per incorporazione della controllata;
- decremento di 799 mila euro per rilascio del fondo relativo alla TARSU comune di Bologna;
- utilizzi per 528 mila euro.

Altri Fondi

Tale posta si riferisce alle seguenti fattispecie la cui movimentazione è riportata nella tabella sottoindicata:

Descrizione	01.01.2009	Accant. (*)	Utilizzi	Rilascio fondi ecced.	Ricl.	Saldo al 31.12.2009	Accant. (**)	Utilizzi	Rilascio fondi ecced.	Ricl.	Saldo al 31.12.2010
Contenzioso nei confronti											
- del personale	275.708	42.307	(71.563)		(19.637)	226.815	47.105	(59.280)	(28.797)		185.843
- dei terzi	532.665		(5.392)	(62.337)	(72.632)	392.304		(10.615)	(53)		381.636
Fondo oneri per esodi anticipati	13.383		(13.383)								
ENEL	108.919		(74.315)	(16.443)		18.161		(16.771)	(1.390)		
Bonifica	68.164		(2.961)			65.203		(10.896)		54.176	108.483
Altri rischi	104.427	43.235	(8.856)	(2.658)	165.136	301.284	74.622	(39.118)	(268)	(52.674)	283.846
TOTALE NON CORRENTE E CORRENTE	1.103.266	85.542	(176.470)	(81.438)	72.867	1.003.767	121.727	(136.680)	(30.508)	1.502	959.808

* di cui 40.778 mila euro in altre voci di conto economico.

** di cui 69.132 mila euro in altre voci di conto economico.

Fondi relativi ad oneri nei confronti del personale e dei terzi

Il fondo è costituito dall'ammontare dei probabili oneri ed è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti preture del lavoro riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali.

I fondi sono a copertura anche degli oneri che si dovessero manifestare per cause imputabili alla gestione pregressa, per il personale trasferito alla Società Trenitalia, Ferrovie dello Stato, Ferservizi ed Italferr.

Il fondo nell'anno 2010 è stato incrementato (47.105 mila euro) al fine di far fronte alla prevedibile copertura delle spese e degli oneri contributivi presunti relativi a vertenze nei confronti del personale. In sede di bilancio 2010 si è proceduto al rilascio del contenzioso INPS Cooperativa Garibaldi (28.797 mila euro), a seguito della conclusione favorevole della vertenza.

Per quanto riguarda i terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso stragiudiziale relativo a riserve avanzate da fornitori. Nell'anno 2010 il fondo è stato utilizzato per 10.615 mila euro.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti: per maggiori dettagli si rinvia a quanto riportato nel paragrafo relativo alle “Indagini e procedimenti penali” della Relazione sulla Gestione.

ENEL

Nel corso dell'anno 2010 hanno trovato definitiva soluzione con le autorità regolatorie una serie di criticità regolamentari ed organizzative che avevano in precedenza caratterizzato l'attività di approvvigionamento di energia elettrica, sia per gli usi di trazione sia per gli altri usi ferroviari. In particolare, al termine di una lunga e complessa trattativa condotta con l'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas, la Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico e l'ENEL Distribuzione, la delibera ARG/elt83/10 del 31 maggio 2010 della citata Autorità ha consentito di chiudere annose vertenze circa le modalità applicative del regime tariffario speciale in vigore per RFI.

In tal modo si sono create le condizioni per una sollecita chiusura dei contenziosi legali in corso, l'utilizzo parziale del fondo a copertura del pagamento degli oneri dovuti e la possibilità di smobilizzazione della restante parte del fondo rischi costituito per far fronte ai rischi economici determinati dalla situazione di criticità pregressa.

Bonifica

E' stato istituito a copertura di oneri connessi alla valorizzazione delle opere da dismettere al fine di consentirne la proficua collocazione sul mercato e di oneri connessi alla bonifica di siti inquinati. Nella determinazione di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale.

Altri Rischi

Trattasi di fondi per altri rischi ed oneri principalmente relativi a:

Performance Regime

Tale fondo, istituito in sede di Bilancio 2006, nel corso dell'anno 2007, 2008, 2009 e 2010 è stato incrementato a fronte di crediti per penali attive nei confronti delle Imprese Ferroviarie a titolo di sistema incentivante. Nell'anno 2009 e 2010 è stato “utilizzato” a seguito della restituzione alle Imprese Ferroviarie delle penali attive-passive per il periodo 2005 – 2008, in applicazione a quanto previsto dal Prospetto Informativo della Rete (PIR) degli anni di riferimento, oggetto di condivisione da parte dei competenti uffici del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti.

Altri Fondi minori

Trattasi essenzialmente di rischi collegati a oneri stimati di competenza di periodi precedenti, oneri per premi assicurativi INAIL e spese legali da rimborsare al personale.

23 Passività finanziare non correnti e correnti (inclusi i derivati)

	31.12.2010		Valore contabile 31.12.2009		01.01.2009	
	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti
Passività finanziarie						
Strumenti finanziari derivati di copertura	144.950	1514	66.779	972	64.813	428
Altre passività finanziarie	-	387	-	-	-	-
	144.950	1.901	66.779	972	64.813	428

L'incremento di 78.151 mila euro degli "Strumenti finanziari derivati di copertura" è dovuto principalmente nella misura di 71.629 mila euro all'incameramento dell'analoga riserva al 31.12.2009 della controllata TAV a seguito della fusione e nella misura di 6.542 mila euro alla valutazione 2010 degli strumenti derivati (delta FV 2009-2010). La parte corrente esprime il valore netto dei ratei connessi agli strumenti derivati.

Le passività finanziarie valutate al *fair value* sono i principalmente i derivati di copertura e sono valutati al livello 2.

24 Altre passività non correnti e correnti

	31.12.2010		31.12.2009		01.01.2009	
	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti
Acconti per contributi	2.647.601	-	5.331.471	-	4.013.812	-
Debiti vs Ist. Di Prev. e di Sic.Soc.	127.713	78.329	124.026	84.354	143.701	90.380
Altri debiti verso società del Gruppo	20.866	661	27.738	3.840	13.655	3.299
Altri debiti e ratei/risconti passivi	331.147	1.383	376.572	1.209	448.735	1.475
Totale	3.127.327	80.373	5.859.807	89.403	4.619.903	95.154

Gli acconti per contributi in conto impianti al 31.12.2010 ammontano a 2.647.601 mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2009	Decrementi a contributi	Incrementi	Altre variazioni	31.12.2010
Acconti					
UE, Altri Ministeri, Altri	904.291	(16.963)	115.809	(8.686)	994.451
- FESR	547.343		0		547.343
- TEN	65.966		20.185		86.151
- Altri	290.982	(16.963)	95.624	(8.686)	360.957
- Contributi MEF	4.427.180	(5.013.886)	2.239.856	0	1.653.150
TOTALE	5.331.471	(5.030.849)	2.355.665	(8.686)	2.647.601

Gli altri debiti correnti verso Società del Gruppo pari a 20.866 mila euro sono relativi principalmente a:

- ✓ altri debiti verso la società collegata LTF (13.791 mila euro) relativi agli incassi dei contributi ricevuti dalla Comunità Economica Europea per il finanziamento del progetto relativo al nuovo collegamento ferroviario transalpino Lione-Torino quale soggetto realizzatore delle opere, che, al 31 dicembre 2010, sono stati iscritti come Altri debiti temporalmente in attesa della contestuale liquidazione alla prima valuta disponibile del 2011;
- ✓ altri debiti verso la società consociata Trenitalia (5.508 mila euro) inerenti le prestazioni ferroviarie dell'*European Performance Regime* (EPR).

Gli Altri debiti non correnti verso le società del Gruppo subiscono un decremento pari a 3.179 mila euro imputabile principalmente alla riduzione dei debiti verso la società TAV.

Gli altri debiti sono relativi principalmente a debiti verso il personale (85.107 mila euro), debiti verso il personale per ferie maturate e non godute (31.303 mila euro), depositi cauzionali (27.875 mila euro), debiti verso Pubbliche Amministrazioni (14.253 mila euro), altri debiti tributari per ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi (24.951 mila) e imposte per rivalutazione TFR (1.005 mila euro).

I risconti passivi al 31.12.2010 complessivamente pari a 130.297 mila euro sono relativi principalmente alle quote dei ricavi differiti derivanti dalle cessioni alla Società Basicel (85.196 mila euro) dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche di competenza dei futuri esercizi, il cui contratto ha durata di 30 anni; dai canoni Vodafone per accesso e manutenzione gallerie (24.247 mila euro); dalla cessione alla Società Infostrada (6.715 mila euro) del diritto d'uso delle fibre inerti RFI, compresa l'installazione e sostituzione

di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altre parti della rete IS (Impianti di Segnalamento e Sicurezza della circolazione Treni); canoni diversi per la parte residuale.

25 Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2010		31.12.2009		01.01.2009	
	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti
Debiti verso fornitori	2.027.727	23.348	1.847.869	24.589	1.906.468	19.959
Acconti commerciali	73.862	-	88.056	-	81.871	-
Deb. commerciali v/ soc. Gruppo	473.696	949	425.423	-	556.202	-
Totale	2.575.286	24.297	2.361.348	24.589	2.544.541	19.959

I debiti verso fornitori ordinari riguardano principalmente attività di investimento ed esprimono le rilevazioni contabili relative a fatture ricevute e da ricevere e ritenute a garanzia: queste ultime ammontano a 42.443 mila euro e sono pari al 5% del valore dei contratti in corso verso fornitori ordinari e verso Pubbliche Amministrazioni. La posta subisce un incremento pari a 60.593 mila euro per effetto della fusione TAV.

L'incremento al 31.12.2010 dei debiti correnti verso fornitori rispetto all'anno precedente complessivamente pari a 179.858 mila euro è conseguente alla gestione operativa della società. Gli acconti commerciali sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti ordinari e Pubbliche Amministrazioni (70.760 mila euro) e Gruppo (3.102 mila euro).

La posta degli acconti commerciali verso il Gruppo subisce un decremento di 15.374 imputabile principalmente al decremento degli acconti commerciali verso la controllata TAV a seguito della fusione (16.739 mila euro).

I debiti commerciali correnti verso le società del Gruppo subiscono un incremento pari a 48.273 mila euro dovuto principalmente al consistente aumento dei debiti commerciali verso la società consociata Fercredit pari a 58.016 mila euro per le maggiori cessioni dei crediti da parte dei fornitori di RFI effettuate nel corso dell'esercizio 2010, lievemente compensato per effetto delle operazioni di scissione e fusione che hanno riguardato la società TAV e che hanno comportato una riduzione di tale voce di circa 23.410 mila euro.

26 Debiti per imposte sul reddito

	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
IRAP	3.211	-	5.031
Totale	3.211	-	5.031

Al 31.12.2010 i debiti tributari per IRAP ammontano a 3.211 mila euro e derivano dalla compensazione del debito per IRAP di competenza dell'anno (pari a 22.660 mila euro) con gli acconti IRAP versati nel corso dell'esercizio da RFI (per 10.836 mila euro) e da TAV (per 8.613 mila euro).

27 Ricavi delle vendite e prestazioni

Il dettaglio delle voci che costituiscono i ricavi delle vendite e prestazioni è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

	2010	2009	Variazioni
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	2.042.967	1.861.200	181.767
✓ <i>Contributi da Stato</i>	975.447	849.274	126.173
✓ <i>Pedaggio</i>	963.007	903.077	59.930
✓ <i>Servizi di traghettamento</i>	25.513	31.849	(6.336)
✓ <i>Vendita trazione elettrica</i>	79.000	77.000	2.000
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	63.913	69.965	(6.052)
Ricavi da Servizi di Trasporto	25.238	30.171	(4.933)
Totale	2.132.118	1.961.336	170.782

La posta “Ricavi da Servizi di Infrastruttura” subisce un incremento di 181.767 mila euro rispetto all’esercizio precedente dovuto principalmente all’effetto combinato tra:

- ✓ l’aumento dei ricavi da pedaggio di 59.930 mila euro dovuto a maggiori volumi di traffico sostenuti sulla rete AV/AC;
- ✓ la diminuzione dei ricavi da servizi di traghettamento di 6.336 mila euro derivante dalle riduzioni significative dei volumi di produzione del traghettamento ferroviario sullo Stretto di Messina e dal consolidamento della contrazione della domanda di traghettamento con la Sardegna come già descritto nella Relazione sulla gestione a cui si fa rimando;
- ✓ l’aumento dei contributi da Stato di 126.173 mila euro, che sono stati iscritti per un importo complessivo di competenza al 31 dicembre 2010 pari a 975.447 mila euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2010 n. 191 “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato” e dalla Legge di Bilancio n.192 ad essa collegata emanate il 23 dicembre 2009.

La posta “Ricavi per Servizi accessori alla circolazione” subisce invece un decremento netto di 6.052 mila euro rispetto all’esercizio precedente dovuto principalmente alla diminuzione dei ricavi da servizi di manovra di 10.552 mila euro per effetto della contrazione dei volumi di domanda.

28 Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2010	2009	Variazioni
Ricavi da Gestione Immobiliare	152.745	132.733	20.012
✓ <i>Canoni di locazione</i>	141.177	116.598	24.579
✓ <i>Risaddebito oneri condominiali e IRE</i>	568	635	(67)
✓ <i>Vendita spazi pubblicitari</i>	11.000	15.500	(4.500)
Proventi diversi	327.873	461.162	(133.289)
Totale	480.618	593.895	(113.277)

La posta dei “ricavi della gestione immobiliare” rileva un incremento netto di 20.012 mila euro principalmente attribuibile all’effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ maggiori ricavi per canoni di locazione a seguito di una puntuale attività di perimetrazione degli spazi occupati nel corso dell’esercizio e per canone di retrocessione per 23.818 mila euro;
- ✓ minori ricavi per vendita spazi pubblicitari (4.500 mila euro).

Nella posta “Proventi diversi” sono ricompresi i seguenti ricavi:

	2010	2009	Variazioni
Proventi diversi			
✓ <i>Contributi anni precedenti</i>	13.546	74.407	(60.861)
✓ <i>Lavori per conto terzi</i>	71.839	104.431	(32.592)
✓ <i>Plusvalenze</i>	61.900	30.797	31.103
✓ <i>Prestazioni sanitarie</i>	38.404	31.286	7.118
✓ <i>Ricavi GSMR</i>	12.278	10.874	1.404
✓ <i>Vendita materiali</i>	2.361	2.337	24
✓ <i>Proventi diversi</i>	127.545	207.030	(79.485)
Totale	327.873	461.162	(133.289)

Il decremento complessivo netto pari a 115.904 mila euro deriva principalmente dall’effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ diminuzione dei contributi relativi ad anni precedenti di 60.861 mila euro relativi alla quota C comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007;
- ✓ diminuzione complessiva netta dei ricavi per lavori e forniture pari a 32.592 mila euro dovuta all’effetto combinato tra:
 - minori ricavi verso la società TAV per 39.687 mila euro per effetto delle citate operazioni di scissione e fusione della controllata TAV;
 - minori ricavi verso la società Trenitalia per 5.178 mila euro;
 - maggiori ricavi verso società terze per 12.621 mila euro in particolare attribuibile alle Convenzioni stipulate con il Comune di Torino per i lavori del quadruplicamento della TO P.Susa _TO-Stura e per l’ ampliamento della ferrovia Corso Vittorio;
- ✓ aumento delle plusvalenze ordinarie di 31.103 mila euro a seguito di maggiori vendite per materiali fuori uso e tolto d’opera;

- ✓ aumento dei ricavi per prestazioni sanitarie di 7.118 mila euro caratterizzato dall'entrata in vigore della legge 120/2010 che ha modificato lo scenario operativo dei giudizi di idoneità alla guida e ampliato le opportunità di business in tale ambito.

La voce dei Proventi diversi subisce un decremento pari a 79.485 mila euro derivante principalmente dall'effetto combinato tra:

- ✓ diminuzione della quota di sopravvenienze attive di 49.807 mila euro registrate nel corso dell'esercizio;
- ✓ minori ricavi per indennizzi assicurativi per 18.415 mila euro relativi all'esercizio 2009, incassati dalla Società a seguito dei danni provocati dal sisma dell'Abruzzo;
- ✓ aumento della quota di rimborsi diversi pari a 4.949 mila euro principalmente attribuibile alla rendicontazione dei costi sostenuti dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza;
- ✓ diminuzione dei ricavi per accesso siti e gallerie di 5.344 mila euro;
- ✓ aumento dei ricavi di 5.628 mila euro derivante dall'applicazione delle penali previste dai contratti per l'utilizzo dell'infrastruttura sia dell'AC/AV sia della rete convenzionale nel caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate per motivi imputabili a responsabilità delle IF.

29 Costo del personale

La composizione del costo del personale è rappresentato nella seguente tabella:

	2010	2009	Variazioni
Personale a ruolo	1.536.876	1.596.695	(59.819)
✓ <i>Salari e stipendi</i>	<i>1.068.600</i>	<i>1.098.008</i>	<i>(29.408)</i>
✓ <i>Oneri sociali</i>	<i>322.969</i>	<i>333.093</i>	<i>(10.124)</i>
✓ <i>Altri costi del personale a ruolo</i>	<i>71.222</i>	<i>87.851</i>	<i>(16.629)</i>
✓ <i>Trattamento di fine rapporto</i>	<i>63.522</i>	<i>68.589</i>	<i>(5.067)</i>
✓ <i>Rivalindenn. di buona uscita</i>	<i>10.563</i>	<i>9.154</i>	<i>1.409</i>
Personale Autonomo e Collaborazioni	36	9	27
✓ <i>Salari e stipendi</i>	<i>36</i>	<i>9</i>	<i>27</i>
Altri costi	30.972	33.560	(2.588)
Totale	1.567.884	1.630.264	(62.380)

Nel corso dell'esercizio 2010 il costo del personale registra complessivamente un decremento rispetto all'esercizio precedente pari a 62.380 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 diminuzione notevole della consistenza media del personale.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della società suddiviso per categoria:

	Consistenza media		Variazioni	Consistenza
	2010	2009		al 31.12.2010
Dirigenti	291	316	(25)	290
Quadri	6.728	7.171	(443)	6.656
Altro personale	23.795	24.773	(978)	23.263
Totale	30.814	32.260	(1.446)	30.209

30 Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2010	2009	Variazioni
Materiali e materie di consumo	272.019	250.424	21.595
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	85.915	84.533	1.382
Illuminazione e forza motrice	52.551	50.046	2.505
Totale	410.485	385.003	25.482

L'incremento complessivo dei costi di acquisto dei materiali registrato nel corso dell'esercizio 2010 rispetto all'esercizio 2009 di 25.482 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ maggior impieghi di materiali per gli investimenti e manutenzione straordinaria pari a 13.320 mila euro, dovuto principalmente ai maggiori investimenti sulle linee AV/AC;
- ✓ maggiori impieghi di materiali in conto esercizio, legati principalmente all'incremento dei prezzi di acquisto delle materie prime (in particolare del rame e del ferro) per 8.275 mila euro, dovuto ai nuovi contratti stipulati a seguito delle procedure di gara destinati in particolare all'acquisizione di materiali per la manutenzione delle linee AV/AC;
- ✓ maggiori costi di illuminazione e forza motrice, pari a 2.505 mila euro, strettamente collegato ai maggiori consumi.

31 Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2010	2009	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	10.343	10.501	(158)
- Altre prestazioni collegate al Trasporto	(4.405)	(2.282)	(2.123)
- Servizi di manovra	10.265	7.631	2.634
- Servizi trasporto Merci	4.483	5.152	(669)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	320.041	341.969	(21.928)
✓ <i>Servizi e lavori appaltati per c/ Terzi</i>	<i>63.021</i>	<i>84.706</i>	<i>(21.685)</i>
- Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	62.008	62.463	(455)
- Manutenzioni e rip. beni immob. e mobili	195.012	194.800	212
Servizi immobiliari e utenze	87.624	83.606	4.018
Servizi amministrativi ed informatici	63.214	66.394	(3.180)
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	578	1.875	(1.297)
Diversi	164.254	162.571	1.683
✓ <i>Prestazioni professionali</i>	<i>11.059</i>	<i>10.434</i>	<i>625</i>
✓ <i>Concorsi e compensi ad altre Az. Ferr.</i>	<i>2.800</i>	<i>2.374</i>	<i>426</i>
✓ <i>Costi comuni di Gruppo</i>	<i>257</i>	<i>821</i>	<i>(564)</i>
✓ <i>Assicurazioni</i>	<i>44.701</i>	<i>39.334</i>	<i>5.367</i>
✓ <i>Consulenze</i>	<i>434</i>		<i>434</i>
✓ <i>Provvigioni alle agenzie</i>	<i>2.894</i>	<i>4.173</i>	<i>(1.279)</i>
✓ <i>Compensi Amministratori e Sindaci</i>	<i>732</i>	<i>679</i>	<i>53</i>
- Altro	101.377	104.756	(3.379)
Totale	646.054	666.916	(20.862)

Il decremento complessivo della posta pari a 20.862 mila euro è principalmente attribuibile alla diminuzione dei costi per servizi e lavori appaltati per conto di terzi di 21.685 mila euro derivante principalmente dall'effetto dei minori costi nei confronti di TAV per effetto del completamento delle operazioni di scissione da TAV ad RFI e dell'operazione di fusione per incorporazione con decorrenza 1.1.2010.

La posta "Servizi immobiliari ed utenze" subisce un incremento pari a 4.018 mila euro derivante dall'effetto di maggiori costi per oneri condominiali in particolare verso Grandi Stazioni (3.328 mila euro) e verso Centostazioni (1.128 mila euro).

La posta "Servizi amministrativi ed informatici" subisce un decremento pari a 3.180 mila euro è attribuibile alle economie realizzate nell'intero ambito dell'esercizio dei sistemi informatici, inteso come gestione delle applicazioni, dei sistemi elaborativi e della rete trasmissione dati, conseguite grazie ad una continua razionalizzazione ed ottimizzazione dei servizi stessi.

La posta "costi diversi" subisce un incremento netto di 1.683 mila euro quasi esclusivamente attribuibile all'effetto combinato di:

- ✓ maggiori costi per 5.367 mila euro per prestazioni assicurative riconducibili al regime di *prorogatio* contrattuale a seguito della scadenza della Convenzione avvenuta in data 30 giugno 2009 e rinnovato con decorrenza 1° luglio 2010 e comunque legato ai diversi eventi naturali che si sono verificati nel periodo di copertura assicurativa (terremoto L'Aquila, alluvione Calabria e Lazio, Viareggio, etc.) che hanno avuto ripercussioni sui mercati assicurativi nazionali e internazionali, producendo come effetto diretto un aumento delle quotazioni dei singoli rischi;

- ✓ minori “altri costi diversi” per 3.379 mila euro che deriva principalmente dall’effetto combinato tra:
 - minori costi per roaming annuale di 7.774 mila euro a seguito della scadenza del contratto con Vodafone avvenuta nel corso dell’esercizio precedente;
 - maggiori rimborsi a titolo di oneri condominiali verso Trenitalia per spazi dedicati alla *Polfer* per 1.558 mila euro;
 - minori rettifiche di costo registrate nel corso dell’anno pari a 5.466 mila euro rispetto all’esercizio precedente.

32 Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella.

	2010	2009	Variazioni
Canoni di leasing operativo	13	3	10
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	28.996	30.401	(1.405)
Noli e indennizzi di mat. rot. e altro	12.990	13.048	(58)
Totale	41.999	43.452	(1.453)

La diminuzione di 1.453 mila euro è principalmente attribuibile a minori sopravvenienze passive per 4.027 mila euro e a minori canoni di locazione per 1.113 mila euro compensate in parte con maggiori costi a titolo di indennità per mancata liberazione spazi verso la società Sistemi Urbani per 1.621 mila euro, anch’essa ricompresa nella voce “canoni locazione, oneri condominiali e IRE”.

33 Altri costi operativi

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

	2010	2009	Variazioni
Altri costi	90.170	57.423	32.747
Minusvalenze ordinarie	3.769	1.847	1.922
Totale	93.939	59.270	34.669

La posta “Altri costi” ammonta complessivamente a 93.939 mila euro e comprende le seguenti nature di costo che hanno subito, nel corso dell’esercizio 2010, importanti variazioni rispetto all’esercizio precedente:

- ✓ maggiori perdite da radiazione cespiti che si incrementano di 21.135 mila euro quasi interamente attribuibili ad operazioni di dismissione di cespiti danneggiati a seguito di eventi catastrofici avvenuti con il sisma in Abruzzo; il relativo indennizzo assicurativo è stato incassato nell’esercizio 2009;
- ✓ minori imposte a titolo di IVA non detraibile pro-rata per 4.888 mila euro dovuta alla separazione contabile dell’attività della Direzione Sanità attuata con decorrenze 1° gennaio 2010;
- ✓ maggiori costi per 5.906 mila euro registrati nell’esercizio a titolo di regolazione ICI Tarsu nei Comuni di Benevento e Palermo.

34 Capitalizzazione costi per lavori interni

Gli oneri capitalizzati per lavori interni pari a 415.513 mila euro si riferiscono a costi interni per 177.155 mila euro e a costi per materiali utilizzati per gli investimenti per 238.358 mila euro.

L'incremento delle capitalizzazioni registrato nel corso dell'esercizio 2010 pari a 27.109 mila euro è dovuto ai seguenti fattori:

- ✓ l'aumento di 13.502 mila euro dovuto ad un complessivo aumento delle quantità di materiali utilizzati sulle linee AV/AC accompagnato da un aumento dei prezzi di alcuni di essi, fra cui in particolare, rotaie, accessori al binario, cavi elettrici, apparati di alimentazione, apparati tecnologici;
- ✓ l'aumento netto di 13.606 mila euro di costi interni derivante dall'effetto combinato del minor utilizzo del personale di RFI pari a 2.338 mila euro e di maggiori costi interni per 15.944 mila euro a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione della società TAV avvenuta in data 1.1.2010.

35 Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2010	2009	Variazioni
Amm.to attività immateriali e materiali	80.218	43.943	36.275
✓ Amm.to attività immateriali	0	3.020	(3.020)
✓ Amm.to attività materiali	80.218	40.923	39.295
Totale	80.218	43.943	36.275

36 Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

Nell'esercizio 2009 si è proceduto ad accantonamenti pari a 5.411 mila euro al fine di adeguare il valore nominale dei crediti al loro fair value.

37 Accantonamenti per rischi ed oneri

Gli accantonamenti per rischi e oneri ammontano a 52.596 mila euro.

La posta subisce un incremento rispetto all'esercizio precedente pari a 7.833 mila euro a seguito di maggiori accantonamenti registrati nell'esercizio principalmente imputabili a contenziosi verso il personale e i terzi.

38 Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2010	2009	Variazioni
Proventi finanziari diversi	19.044	24.091	(5.047)
Dividendi		1.265	(1.265)
Rivalutazioni di attività finanziarie		82	(82)
Utile su cambi	620	25	595
Totale	19.664	25.463	(5.799)

La posta subisce un decremento complessivo pari a 5.799 mila euro principalmente attribuibile alla riduzione degli interessi attivi su credito IVA verso la controllante per 4.219 mila euro e sul conto corrente intersocietario per 527 mila euro.

Inoltre nell'esercizio precedente sono stati incassati dividendi per 1.265 mila euro dalla società Nord Est Terminal, oggi in liquidazione.

39 Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2010	2009	Variazione
Oneri finanziari su debiti	52.955	53.684	(729)
Svalutazioni di attività finanziarie	4.008	192	3.816
Perdita su cambi	445	15	430
Totale	57.408	53.891	3.517

Gli oneri finanziari su debiti subiscono una variazione positiva pari a 729 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato tra:

- ✓ aumento degli interessi passivi su debiti finanziari verso la controllante per 8.014 mila euro a seguito della sottoscrizione in data 1 marzo 2010 del finanziamento *intercompany* con la Capogruppo siglato per il ribaltamento del contratto sottoscritto a sua volta dalla Capogruppo con il Raggruppamento composto da Banca Intesa Infrastruttura Sviluppo, Unicredit Corporate Banking e Cassa Depositi e Prestiti;
- ✓ diminuzione degli interessi passivi su mutui accesi verso le banche per 2.979 mila euro a seguito della riduzione dei tassi di interesse variabili registrati nell'anno;
- ✓ diminuzione degli interessi quota IRS fisso per 821 mila euro a seguito della diminuzione della base di calcolo derivante dai rimborsi di quote capitale dei finanziamenti sottostanti;
- ✓ diminuzione di 5.263 mila euro della voce *interest cost* del TFR calcolata mediante l'applicazione del tasso attuariale sulla base del fondo TFR che risulta decrementato rispetto all'esercizio precedente.

Le svalutazioni di attività finanziarie pari a 4.008 mila euro sono attribuibili alle seguenti società:

- ✓ Terminali Italia, società controllata di RFI, per 3.122 mila euro a seguito del ripianamento delle perdite degli esercizi 2008 e 2009;
- ✓ Nord Est Terminal, società controllata di RFI, per 223 mila euro a seguito del ripianamento delle perdite dell'esercizio 2009;
- ✓ FS Trasporti su Gomma, società controllata di RFI, per 12 mila euro a seguito di perdite accumulate nell'anno 2010 e 15 mila euro per perdita su partecipazione a seguito di alienazione;
- ✓ Quadrante Europa Terminal Gate, società collegata di RFI, per 574 mila euro a seguito del ripianamento di tutte le perdite pregresse mediante riduzione del capitale sociale;
- ✓ Network Terminali Siciliani, società collegata di RFI, per 62 mila euro a seguito del ripianamento della metà della perdita dell'esercizio 2010.

40 Oneri finanziari capitalizzati

Gli oneri finanziari capitalizzati sono stati determinati proporzionalmente alla quota del finanziamento da cui derivano allocato sulle Immobilizzazioni in corso.

41 Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

	2010	2009
IRAP	22.660	20.185
Imposte differite e anticipate	(9.821)	12.718
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(7.103)	(5.695)
Totale imposte sul reddito	5.736	27.208

Nella tabella che segue si rappresenta la determinazione della quota di ammortamento fiscale integrata rispetto a quella civilistica, sulla base dei criteri di redazione del bilancio presentati nella nota 4.

	Tipologia Rete	
	Rete Convenzionale	Rete AV/AC
Costo ammortizzabile civilistico	1.053.667.672	3.949.756.411
Contributi c/impianti da Stato fino al 2010	3.193.755.909	16.140.177.825
Contributi c/impianti da Stato su Manutenzione straordinaria 2010	2.556.857.128	
Contributi c/impianti da Stato sino al 2060	44.742.155.997	2.500.000.000
Variazioni in aumento relative a svalutazione da Impairment IAS	23.747.557.092	
Variazioni in diminuzione relative a quota parte di svalutazione da Impairment IAS relativa a Rivalutazioni presistenti	20.053.458.711	
Variazioni in diminuzione relative alla rettifica degli ammortamenti AV/AC 2008 e 2009 in ottica IAS	-	31.953.979
Totale costo ammortizzabile fiscale	55.240.535.088	22.557.980.256
Totale Quota amm. Fiscale	984.312.682	349.264.606

42 Passività potenziali

A seguito della già citata fusione per incorporazione di TAV in RFI, la Società è subentrata in tutti i rapporti processuali della società fusa. Essi riguardano, in particolare, i contenziosi arbitrali relativi alle varie tratte della Rete AV/AC, riportati nel paragrafo Indagini e procedimenti giudiziari in corso della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli.

43 Compensi Amministratori e Sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni.

PERCIPIENTI	2010	2009	Variazione
Amministratori *	574	540	34
Sindaci	151	93	58
TOTALE	725	633	92

** comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente, di Amministratore Delegato e di Consigliere di Amministrazione.*

Gli emolumenti agli Amministratori sono comprensivi dell'incremento da fusione TAV per 55 mila euro e quelli ai Sindaci per 57 mila euro.

44 Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 1.130 mila euro, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica e per servizi diversi dalla revisione legale (624 mila euro).

45 Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della controllante diretta esposti nel seguente prospetto riepilogativo, richiesto dall'art. 2497 bis del codice civile, sono stati estratti dal relativo bilancio chiuso al 31 dicembre 2009 redatto secondo i principi contabili italiani. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria della controllante al 31 dicembre 2009, nonché del risultato economico, conseguito dalla Società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio corredato della relazione della società di revisione, e disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

(importi in euro migliaia)		
STATO PATRIMONIALE	31.12.2009	31.12.2008
ATTIVO:		
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		
B) Immobilizzazioni	42.676.601	42.529.233
C) Attivo circolante	4.607.304	5.488.439
D) Ratei e risconti	11.186	38.802
TOTALE	47.295.091	48.056.474
PASSIVO:		
A) Patrimonio Netto:	36.050.362	35.980.289
Capitale	38.790.425	38.790.425
Riserve	293.484	292.920
Utili (perdite) portate a nuovo	(3.103.620)	(3.114.349)
Utile (perdita) dell'esercizio	70.073	11.293
B) Fondi per rischi e oneri	814.487	856.868
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	21.616	22.794
D) Debiti	10.397.204	11.155.426
E) Ratei e risconti	11.422	41.097
TOTALE	47.295.091	48.056.474
GARANZIE, IMPEGNI E ALTRI RISCHI	3.410.233	2.509.554
CONTO ECONOMICO	2009	2008
A) Valore della produzione	171.075	188.520
B) Costi della produzione	193.807	178.429
C) Proventi e oneri finanziari	40.948	47.337
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	(41.643)
E) Proventi e oneri straordinari	56.259	5.526
Imposte sul reddito dell'esercizio	(4.402)	(10.018)
Utile (perdita) dell'esercizio	70.073	11.293

46 Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

	31.12.2010	31.12.2009
Benefici a breve termine	3.458	3.129
Benefici successivi al rapporto di lavoro	269	229
	3.427	3.358

Nella tabella sono ricomprese le seguenti nature di costi sostenute dalla Società:

- i benefici a breve termine: retribuzioni, emolumenti, contributi/oneri sociali, ferie maturate e non godute, premio annuo per assicurazione medica (FASI ASSIDAI PREVIGEN, MBO di competenza dell'anno);
- i benefici successivi al rapporto di lavoro: il TFR dell'esercizio e la rivalutazione del relativo Fondo, l'accantonamento a Fondo, il costo della quota annuale sostenuto per eventuali altre forme previdenziali (es. PREVINDAI).

I dirigenti con responsabilità strategiche hanno dichiarato di non aver posto in essere nel periodo alcuna operazione direttamente o tramite stretti familiari con la Società o con imprese controllate direttamente o indirettamente dalla stessa.

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dal Gruppo Ferrovie dello Stato, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Terminali Italia S.r.l.	Commerciali e diversi per affitti aree e locali per la gestione dei terminali	Prestazioni Diverse
Nord Est Terminal S.p.A.	Commerciali e diversi per utilizzo aree terminalistiche	
Tiburtina Sviluppo Immobiliare	Realizzazione del progetto di sviluppo inerente la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della stazione Tiburtina di Roma nel rispetto della loro destinazione urbanistica e degli strumenti urbanistici tempo per tempo vigenti".	
Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A.	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".	
Imprese collegate		
Italcertifer S.c.p.A.		Realizzazione di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari
LTF S.a.s.	Progettazione, studi, ricognizioni linea Torino-Lione	
Quadrante Europa S.p.A.	Organi Sociali	
Network Terminali Siciliani	Commerciali e diversi per utilizzo aree terminalistiche	
FS Formazione S.p.A.		Commerciali e diverse per la formazione e la qualificazione tecnico professionale del personale impiegato nei trasporti ferroviari

Terminal Tremestieri S.r.l.	Gestione completa dell'approdo per navi destinate al traghetamento attraverso lo Stretto di Messina, sito in località Tremestieri del comune di Messina.	
Controllanti		
FS (a)	Finanziari :Conto corrente intersocietario. Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, sperimentazioni, locazioni Polizia ferroviaria, crediti fiscali	Finanziari: Conto corrente intersocietario. Commerciali e diversi: Licenze d'uso marchio, Consulenza di varia natura.
Altre imprese consociate		
Ferservizi S.p.A.(b)	Commerciali e diversi: per locazioni e alienazione dei beni immobili non strumentali	Commerciali e diversi: per attività di global service provider, servizi informatici, servizi amministrativi, amministrazione del personale, servizi di formazione, servizi per/di comunicazione, servizi per gli acquisti, facilities, ferhotel, gestione amministrativa della ristorazione
Grandi Stazioni S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per la gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle principali stazioni	Commerciali e diversi: per la mancata liberazione di alcune aree occupate ai fini istituzionali e oneri condominiali
Cento Stazioni S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per la gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle 103 medie stazioni	Commerciali e diversi: per oneri condominiali
FS Sistemi Urbani S.r.l.		Commerciali e diversi per attività patrimoniali
Fercredit (b)		Commerciali e diversi: come cessionario di debiti verso fornitori
FS Logistica S.p.A. (b)		Commerciali e diversi per le attività relative al trasporto merci, logistica e trasporto rifiuti
SGT S.p.A. (b)	Commerciali e diversi per gestione terminali merci	
Serfer S.p.A. (b)	Commerciali e diversi per il pedaggio	Commerciali e diversi per servizi di manovra
Italferr S.p.A. (b)		Direzione, progettazione e controllo dell'esecuzione dei lavori di investimento nella rete
S.EL.F. S.r.l.	Commerciali e diversi: per la manutenzione ordinaria e straordinaria degli elementi di impianto facenti parte della porzione di rete a trasmissione nazionale in locazione a SELF.	
Trenitalia Le Nord S.p.A. (b)	Commerciali e diversi per servizi di manovra	Commerciali e diversi per servizi di manovra
Metropark S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: Locazione di aree, personale distaccato, prestazioni sanitarie	Commerciali e diversi: Progettazioni

Trenitalia S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per il pedaggio, i servizi di traghettamento; il consumo di energia elettrica; i servizi accessori alla circolazione; i servizi appaltati di pulizia; i servizi di manovra; le prestazioni sanitarie; la gestione dei terminali merci; le locazioni immobili e le prestazioni istituto sperimentale; lavori in conto terzi; pubblicazioni di servizio e spazi pubblicitari.	Commerciali e diversi: per i servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto, per noleggio carri, per acquisto materiale rotabile, per manutenzione materiale rotabile; per trasporto merci e per i servizi di manovra.
Collegate di controllate		
BBT SpA	Commerciali e diversi: per rimborso personale distaccato	
Collegate di Gruppo		
Padova Container Service Srl		Commerciali e diversi: per servizi di manovra
Porta Sud	Commerciali e diversi: per rimborso cariche sociali	
Viaggi Marozzi Srl	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	
Ferrovie Nord Milano	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	
F.N.M. Autoservizi SpA	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	
Altre parti correlate		
Gruppo CDDPP	Commerciali e diversi: Energia AT nuovo regime approv.to verso la società Tema e attraversamento e accessi speciali	Commerciali e diversi: Energia AT nuovo regime approv.to verso la società Tema Finanziari: Debiti per prestiti
Gruppo ENEL	Commerciali e diversi: per canoni di locazione e attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per utenze (acqua, energia, gas)
Gruppo ENI	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per utenze gas e combustibile
Gruppo Finmeccanica	Commerciali e diversi: per affitti di terreni e attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per manutenzione linea
Gruppo Fintecna	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: acquisti materie e materiali
Gruppo GSE	Commerciali e diversi: per energia AT nuovo regime approv.to	Commerciali e diversi: per energia elettr. per la trazione dei treni, illuminazione e forza motrice e utenze elettriche
Gruppo Invitalia	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	
Gruppo IstPolZeccaStato		Commerciali e diversi: per acquisto spazi avvisi legali e per pubblicità su stampa
Gruppo Poste	Commerciali e diversi: Canoni locaz. fabbric. strum.	Commerciali e diversi: per spese postali e servizi vari

Gruppo RAI	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per abbonamenti giornali, riviste e pubblici.
Gruppo SOGIN	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	
Gruppo Anas	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali e lavori in conto terzi.	Commerciali e diversi: per affitti e spese accessorie di locali
Enav SpA	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	
Gruppo Cinecittà		Commerciali e diversi: per prestazioni di servizi
EUROFER	Commerciali e diversi: per rimborso personale distaccato	Ritenute e contributi previdenziali
PREVINDAI		Ritenute e contributi previdenziali

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e di altra natura

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2010		2010		
	Crediti	Debiti	Garanzie	Costi	Ricavi
Imprese controllate	1.542	638	-	57	1.348
Nord Est Terminal SpA	13	545		-	13
Terminali Italia s.r.l.	1.529	93		57	1.335
Imprese collegate	1.016	17.571	-	1.918	227
Italcertifier ScpA	224	2.939		127	123
LTF Sas	139	13.791		537	1
Quadrante Europa SpA	16	-		-	16
FS Formazione	6	367		548	17
Terminal Tremestieri Srl	631	474		706	70
Controllanti	1.598.309	18.316	-	34.201	1.693
Ferrovie dello Stato SpA	1.598.309	18.316		34.201	1.693
Altre imprese consociate	765.176	460.825	-	212.782	1.215.093
Ferservizi SpA	3.203	35.669		74.856	919
Italcontainer SpA	3	1		-	11
Fs Logistica	179	4.217		1.878	118
Serfer Srl	6.666	2.481		2.429	3.077
Grandi Stazioni SpA	16.995	27.214		57.653	37.652

Cento Stazioni SpA	6.299	13.334	28.879	15.164	
Fercredit SpA	8	195.935	174	4	
Italferr SpA	908	94.312	2.233	904	
Metropark SpA	881	85	64	189	
Sogin Srl	91	32		3	
Sita SpA	170	3		309	
Cemat SpA	2.162	1.253	594	2.629	
SGT SpA	479			7	
Trenitalia SpA	720.651	84.319	41.907	1.145.596	
Ferport Srl	33	-	-	6	
Ferport Napoli Srl	1	-	-	1	
Tx Logistik	243	-	-	138	
Tevere Tpl	3	-	-	14	
Italia Logistica	526	-	-	59	
FS Sistemi Urbani Srl	608	1.894	2.115	510	
Trenitalia Le Nord	687	76	-	607	
SELF SpA	4.380	-	-	7.176	
Collegate di controllate	162	5	-	853	
BBT SpA	162	5	-	853	
Collegate di Gruppo	56	207	-	1.101	103
Padova Container Service Srl	27	205	1.101	54	
Porta Sud	26	-	-	26	
Viaggi Marozzi Srl	2	-	-	22	
F.N.M. Autoservizi SpA	1	-	-	1	
Ferrovie Real Estate Srl	-	2	-	-	
Altre parti correlate	8.333	92.162	340	505.163	12.061
Gruppo CDDPP	108	865	34.904	2.440	
Gruppo ENEL	2.458	39.712	62.070	3.124	
Gruppo ENI	201	2.244	5.893	1.750	
Gruppo Finmeccanica	182	44.087	340	67.151	551
Gruppo Fintecna	6	124	117	55	
Gruppo GSE	1.949	454	330.993	2.257	
Gruppo Invitalia	85	-	2	49	
Gruppo IstPolZeccaStato	-	35	223	-	
Gruppo ENAV	1.051			1.031	
Gruppo Poste	665	55	3.192	259	
Gruppo RAI	2	6	3	12	
Gruppo ANAS	1.622	103	546	490	

Gruppo Cinecittà		15		68	
Gruppo SOGIN	2	2		2	1
EUROFER	3	3.451			41
PREVINDAI		1.009			
TOTALE	2.374.594	589.724	340	755.222	1.231.378

Rapporti finanziari

(in migliaia di euro)

Denominazione	2010			
	Crediti	Debiti	Oneri	Proventi
Imprese collegate	579	-	-	-
Quadrante Europa SpA	579	-	-	-
Controllanti	365.931	2.636.215	8.416	18.638
Ferrovie dello Stato SpA	365.931	2.636.215	8.416	18.638
Altre parti correlate	-	320.250	-	-
Gruppo CDDPP	-	320.250	-	-
TOTALE	366.510	2.956.465	8.416	18.638

47 Garanzie

Garanzie e Impegni	31.12.2010
1. RISCHI	
1.1 Fidejussioni	1.957.161
Totale 1	1.957.161
2. IMPEGNI	
2.1 Altri impegni	383.873
Totale 2	383.873
3. ALTRI	
2.1 Fidejussioni a favore della Società rilasciate da terzi	2.434.562
Totale 3	2.434.562
TOTALE	4.775.597

La voce “Rischi” si riferisce principalmente a fidejussioni rilasciate nell’interesse dei *General Contractor* per anticipazioni erogate, alle garanzie rilasciate all’Amministrazione Finanziaria, nonché alle Amministrazioni Pubbliche interessate all’attraversamento delle linee Alta Velocità/ Alta Capacità per la buona e tempestiva esecuzione dei lavori.

La voce “Impegni” si riferisce sostanzialmente ai residui impegni verso:

- Italferr per i servizi di progettazione di massima , esecutiva e di supervisione lavori per le tratte (22.188 mila euro);
- i *General Contractor* (IRICAV UNO, FIAT e CEPAV UNO) per la realizzazione delle tratte Roma - Napoli, Firenze – Bologna, Milano – Bologna e Milano – Torino (129.048 mila euro);
- le Amministrazioni dello Stato, gli Enti Locali territoriali secondo quanto definito in sede di Accordi Procedimentali, nonché altri Enti interessati dalla realizzazione delle opere secondo quanto previsto nelle Convenzioni stipulate (152.637 mila euro).

La voce “Fidejussioni rilasciate a favore della Società” si riferisce principalmente alle garanzie rilasciate alla Società per conto di *General Contractor*, enti appaltanti e fornitori.

48 Impegni di terzi

Si espone qui di seguito l’evoluzione delle poste al 31 dicembre 2010, relative agli impegni presi da Enti come lo Stato e l’Unione Europea a favore della Società a seguito dell’emanazione di provvedimenti di erogazione di finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale sociale o di contributi diversi, così come rappresentato nella seguente tabella:

Investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2010:

Valori in migliaia di Euro

	Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	Somme da ricevere dallo Stato e dall’UE per investimenti da realizzare	Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi
Al 31.12.2009	72.803.865	48.837.111	2.600.366	43.712.258	21.366.388	5.124.853
Al 31.12.2010	71.930.654	50.760.068	2.899.581	47.730.250	18.271.004	3.029.818
Delta	- 873.211	1.922.957	299.216	4.017.992	3.095.384	2.095.035

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2010 ammontano a circa 72 miliardi di euro. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti “per competenza” previsti dalle varie Leggi Finanziarie (ora Leggi di Stabilità) che quelli previsti da provvedimenti legislativi di stanziamento *ad hoc*, nonché dalle risorse provenienti dall’Unione Europea. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2009, le risorse disponibili registrano un decremento di 873.211 mila euro, che

rappresenta il risultato netto del definanziamento registrato nella Legge 220 del 13 dicembre 2010 (Legge di Stabilità 2011) operato ai sensi del D.L. 78/2010 convertito con Legge 122/2010 e dello stanziamento di nuove risorse dall'UE.

Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2010 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a circa 50.760.068 mila euro. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Finanziarie che da leggi pluriennali di spesa, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni ricevute ammontano al 31 dicembre 2010 a circa 47.730.250 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2009, registrano un incremento di 4.017.992 mila euro, determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2010 a valere sulle erogazioni di cui sopra e dal recupero di contabilizzazioni effettuate prima del 2010, attribuite temporaneamente a fonti non pubbliche e ora attribuite alle fonti definitive di finanziamento.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 2.899.581 mila euro e comprendono i crediti iscritti ai sensi della modifica del criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi conto impianti previsto all'art. 1, comma 86 della Legge Finanziaria 2006, nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze e nei confronti del Ministero delle Infrastrutture per gli stanziamenti derivanti dalle Leggi Finanziarie e da leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati.

49 Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Gennaio

Interventi sul capitale sociale

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

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

Versamento decimi richiamati Stretto di Messina S.p.A.

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

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

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

Transizione ai principi contabili internazionali

A seguito di un articolato processo di valutazione, in data 25 febbraio 2011 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha deliberato la redazione del Bilancio 2010 secondo i principi contabili internazionali (IAS/IFRS).

L'adozione dei principi contabili internazionali consente il confronto con realtà organizzative societarie nazionali che gestiscono infrastrutture anche di trasporto e soprattutto con gli altri gestori di infrastruttura europei.

I principi contabili internazionali sono stati adottati anche nella redazione del nuovo Piano d'Impresa 2010-2015 in corso di completamento. Anche in tale contesto, unitamente a tutte le azioni organizzative ed industriali in esso previste, l'utilizzo di tali principi consente il mantenimento dell'equilibrio economico, patrimoniale e finanziario della società per il prossimo quinquennio.

50 Effetti della transizione ai Principi Contabili Internazionali (IFRS)

A seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 38/2005, che regola la facoltà di redigere il bilancio di esercizio in conformità ai principi contabili internazionali sulla base delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento (CE) n. 1606/2002 emanato dal Parlamento Europeo e dal Consiglio Europeo nel luglio 2002, la Società ha deliberato di adottare in forma volontaria i principi contabili internazionali per la redazione del bilancio d'esercizio a partire dall'esercizio 2010 con data di transizione agli EU-IFRS al 1° gennaio 2009 (la "Data di Transizione").

La Società ha applicato in modo retrospettivo a tutti i periodi chiusi antecedentemente il 1° gennaio 2009, gli EU-IFRS, fatta eccezione per le esenzioni facoltative adottate nel rispetto dell'IFRS 1, come descritto nel paragrafo seguente. In particolare i principi contabili ai quali è stato fatto riferimento sono quelli descritti nella precedente nota 4.

Sono di seguito illustrate le informazioni richieste dall'IFRS 1.

In particolare, dette informazioni riguardano l'impatto che la conversione agli EU-IFRS ha determinato sulla situazione patrimoniale-finanziaria, sull'andamento economico e sui flussi finanziari presentati.

A tale scopo sono stati predisposti:

- i prospetti analitici di riconciliazione delle situazioni patrimoniali-finanziarie al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 e del conto economico e del conto economico complessivo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009;

- i prospetti di riconciliazione fra il patrimonio netto e il risultato economico rilevati in conformità ai Principi Contabili Italiani e quelli rilevati in conformità agli EU-IFRS al 1° gennaio 2009, al 31 dicembre 2009 e per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009;
- i commenti ai prospetti di riconciliazione.

La situazione patrimoniale-finanziaria al 1° gennaio 2009 riflette le seguenti differenze di trattamento rispetto al bilancio al 31 dicembre 2008, predisposto in conformità ai Principi Contabili Italiani:

- sono state rilevate tutte le attività e le passività iscrivibili in base agli EU-IFRS, incluse quelle non previste in applicazione dei Principi Contabili Italiani;
- tutte le attività e le passività la cui iscrizione è richiesta dai Principi Contabili Italiani, ma non è ammessa dagli EU-IFRS, sono state eliminate;
- alcune voci di bilancio sono state riclassificate secondo quanto previsto dagli EU-IFRS.

Gli effetti di tali rettifiche sono stati riconosciuti direttamente nel patrimonio netto di apertura alla data di transizione.

Modalità di presentazione degli schemi di bilancio

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio e i relativi criteri di classificazione adottati dalla Società nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1:

- *Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria* è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- *Conto economico* è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- *Conto economico complessivo* comprende, oltre al risultato d'esercizio risultante dal conto economico, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;

Il prospetto di riconciliazione del *rendiconto finanziario* non viene presentato in quanto gli effetti derivanti dall'applicazione degli EU-IFRS non hanno comportato impatti significativi.

Esenzioni obbligatorie e facoltative dall'applicazione degli EU-IFRS

Di seguito sono descritte le esenzioni obbligatorie e facoltative dall'applicazione retrospettiva degli EU-IFRS che, nel rispetto dell'IFRS 1, sono state adottate dalla Società nell'ambito del processo di transizione.

- A. Esenzioni facoltative previste dall'IFRS 1 adottate in sede di prima applicazione degli EU-IFRS
- i) Benefici per i dipendenti: sono stati contabilizzati tutti gli utili e le perdite attuariali cumulati esistenti alla Data di Transizione;

- ii) Fair value (valore equo) o rideterminazione del valore come sostituto del costo: è stato scelto di utilizzare il concetto del sostituto del costo (*deemed cost*) con riferimento agli immobili, impianti e macchinari e alle attività immateriali;
- iii) Partecipazioni in controllate, in entità a controllo congiunto e in società collegate: è stato scelto di utilizzare il concetto del sostituto del costo, determinato come valore contabile secondo i Principi Contabili Italiani.

B. Esenzioni obbligatorie previste dall'IFRS 1 adottate in sede di prima applicazione degli EU-IFRS

- i) Stime: le stime effettuate alla data di transizione agli EU-IFRS devono essere conformi alle stime effettuate alla stessa data secondo i Principi Contabili Italiani (dopo le rettifiche necessarie per riflettere eventuali differenze nei principi contabili);
- ii) Contabilizzazione delle operazioni di copertura: un derivato non è considerato di copertura, se la relazione non esisteva o non era dimostrabile al 1° gennaio 2009;
- iii) Eliminazione contabile di attività e di passività finanziarie: le attività e/o passività finanziarie relative a transazioni effettuate prima del 1° gennaio 2004 che erano state eliminate nel bilancio redatto secondo i Principi Contabili Italiani, non devono essere riconosciute né ripristinate a bilancio.

Trattamenti prescelti nell'ambito delle opzioni contabili previste dagli EU-IFRS

- Valutazione di immobili, impianti e macchinari e attività immateriali: successivamente all'iscrizione iniziale al costo, lo IAS 16 – Immobili, impianti e macchinari e lo IAS 38 – Attività immateriali prevedono che tali attività possano essere valutate al costo, ovvero determinando periodicamente il valore di mercato (*fair value*) e adeguando a tale valore il saldo contabile alla data di riferimento della valutazione del valore di mercato. E' stato scelto di adottare il metodo del costo.
- Differenze attuariali: lo IAS 19 – Benefici per i dipendenti prevede che le differenze attuariali che emergono in caso di modifica delle assunzioni applicate per il calcolo dei piani pensionistici a benefici definiti, quali ad esempio il TFR e la carta di libera circolazione (CLC), possano essere contabilizzate in applicazione del metodo del "corridoio", imputate direttamente a conto economico al momento della rilevazione delle stesse, ovvero imputate direttamente a patrimonio netto. E' stata scelta quest'ultima metodologia contabile, con l'iscrizione degli utili/perdite attuariali nel conto economico complessivo.
- Rimanenze: secondo lo IAS 2 – Rimanenze, il costo delle rimanenze deve essere determinato adottando il metodo FIFO o il metodo del costo medio ponderato. E' stato scelto il metodo del costo medio ponderato.
- Valutazione nel bilancio separato delle partecipazioni in società controllate, società collegate e società sottoposte a controllo congiunto: lo IAS 27 – Bilancio consolidato e separato prevede che tali partecipazioni devono essere iscritte al costo o al *fair value* secondo lo IAS 39. E' stato scelto di adottare il metodo del costo.
- Investimenti immobiliari: secondo lo IAS 40 gli investimenti immobiliari devono essere iscritti o al costo o al *fair value*. E' stato scelto il metodo del costo.

Descrizione degli effetti significativi della transizione sia con riguardo alla classificazione delle varie voci di bilancio sia alla loro diversa valutazione e, quindi, ai conseguenti effetti sulla situazione patrimoniale finanziaria ed economica

Le differenze emergenti dall'applicazione degli EU-IFRS rispetto ai Principi Contabili Italiani, nonché le scelte effettuate dalla Società nell'ambito delle opzioni contabili previste dagli EU-IFRS sopra illustrate, comportano una rielaborazione dei dati contabili predisposti secondo la precedente normativa italiana in materia di bilanci con effetti sul patrimonio netto.

Di seguito si riporta la riconciliazione del patrimonio netto della Società al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009, nonché del risultato netto e degli altri componenti del conto economico complessivo d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, fra la situazione predisposta sulla base dei Principi Contabili Italiani e quella redatta secondo gli EU-IFRS.

(Migliaia di Euro)	Note	01-gen-09	Esercizio 2009			31-dic-09
		Capitale sociale e riserve	Variazioni di capitale sociale	Altri componenti del conto economico complessivo	Risultato del periodo	Patrimonio netto
Valori italiani GAAP		33.875.345	(253.092)		8.096	32.850.349
Rettifiche IFRS:						
Capitalizzazione dall'ormai di bonifica	a	68.164				68.164
Impairment di immobili, impianti e macchinari	b	(25.977.200)			449.375	(25.327.825)
Impairment di attività immateriali	b	(58.761)			(5.600)	(64.361)
Impairment di investimenti immobiliari	b	(1.293.038)			(51)	(1.293.089)
Rideterminazione del costo economico stabile e del periodo di ammortamento	b	4.985				4.985
Storno dei fondi di ristrutturazione, integrazione e ristrutturazione	c	25.300.538			(435.083)	24.865.455
Valutazione attuariale dei piani a benefici definiti	d	78.517		(12.884)	(15.474)	49.939
Adeguamento al fair value degli strumenti derivati	e	(64.813)		(1.966)		(66.779)
Imputazione a C/E dei rimborsi assicurativi	f				18.415	18.415
Rilevazione della fiscalità differita	g	190.813			(12.719)	178.094
Totale rettifiche		269.883		(14.850)	883	255.836
Patrimonio netto Secondo EU-IFRS		33.344.336	(233.892)	(14.850)	8.979	33.083.587

Note di commento al prospetto di riconciliazione del patrimonio netto al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 e del risultato netto e degli altri componenti del conto economico complessivo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009

a) Capitalizzazione oneri di bonifica, iscritti nei fondi, a incremento del valore dei cespiti di riferimento (IAS 16 e 37)

La Società dispone di specifici fondi ai quali annualmente accantona una quota parte degli oneri relativi alla bonifica di siti contaminati. Sulla base di quanto disposto dallo IAS 16.16c, il valore attuale degli oneri di bonifica iscritto nei fondi deve essere portato a incremento del valore dei

cespiti di riferimento con contropartita un corrispondente aumento del Patrimonio Netto alla data di FTA. Al momento del sostenimento degli oneri di bonifica gli stessi vengono neutralizzati con l'utilizzo del fondo precedentemente stanziato e il costo graverà sul conto economico per effetto del processo di ammortamento del valore iscritto tra i cespiti. L'applicazione dello IAS 16.16c ha comportato alla data di transizione un impatto positivo sul patrimonio netto pari a 68.164 mila euro.

b) *Impairment* di immobili, impianti e macchinari, attività immateriali, investimenti immobiliari e ammortamento (IAS 16, 36)

L'*impairment* al 1° gennaio 2009 è relativo alle due CGU rappresentate dalla Rete Convenzionale e dalla Rete AV/AC che comprendono immobili impianti e macchinari, attività immateriali e investimenti immobiliari. Il valore recuperabile delle CGU è stato determinato sulla base del valore d'uso, ottenuto applicando la c.d. metodologia dell'attualizzazione dei flussi di cassa prospettici "*Unlevered*" ("*Unlevered Discounted Cash Flow*" o "UDCF"), determinati sulla base dei dati previsionali 2009-2015 con riferimento alla CGU Rete Convenzionale e dei dati previsionali 2009-2060 per la CGU Rete AV/AC per la quale si è fatto riferimento al relativo Dossier. Il piano industriale riporta proiezioni relative alle vendite, agli investimenti, ai margini, nonché all'andamento delle principali variabili monetarie, quali inflazione e i tassi di interesse. In merito alla CGU Rete convenzionale, nella determinazione dei flussi di cassa relativi agli anni successivi al settimo, è stato utilizzato un tasso di crescita in termini nominali dell'1% , mentre per la CGU Rete AV/AC è stato determinato un tasso di crescita in termini nominali pari al 2%.

Il valore d'uso è stato calcolato attualizzando i flussi di cassa con un tasso ("WACC") pari al 5,5%, per entrambe le CGU. Il valore recuperabile, calcolato come valore d'uso per la CGU Rete Convenzionale è risultato inferiore al valore contabile del capitale investito della CGU al 1° gennaio 2009. Il test ha evidenziato dunque la necessità, alla data di transizione, di procedere alla svalutazione per la sola Rete Convenzionale per un importo di complessivi 25.309.000 mila euro (23.977.200 afferenti la categoria degli immobili, impianti e macchinari, 38.761 relativi alle attività immateriali e i restanti 1.293.038 agli investimenti immobiliari) e ha comportato un impatto positivo a conto economico per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, per minori ammortamenti, complessivamente pari a 445.745 mila euro.

Inoltre, in merito al periodo e criterio di ammortamento, gli IAS prevedono la possibilità di assoggettare i beni ad un ammortamento a quote variabili, che sia espressione della ripartizione sistematica del costo, nella fattispecie realizzato per unità di prodotto. A tal proposito occorre fare la seguente distinzione:

- **Rete Convenzionale** – Tenuto conto che (i) in base a quanto previsto nel "Contratto di Programma" gli investimenti futuri di manutenzione straordinaria e rinnovo risultano totalmente contribuiti; (ii) la totale contribuzione dei costi successivi comporta che la vita utile, in termini di unità di prodotto (treni*km), dell'investimento iniziale (inteso come il costo sostenuto dalla società al 31.12.06 al netto dei contributi) sia fissata sulla durata della Concessione (quindi, fino al 2060); (iii) il costo e i contributi da iscrivere in bilancio sono, rispettivamente, quello sostenuto e quelli riconosciuti alla data di bilancio e non anche i costi e i contributi futuri facenti parte del costo a

vita intera; a conto economico sono iscritti gli ammortamenti, al netto dei contributi, relativi ai suddetti costi sostenuti.

- **Rete AV/AC** - L'importo complessivo oggetto di ammortamento è pari al costo sostenuto al netto dei contributi ricevuti. Quanto detto in precedenza per la Rete Convenzionale si applica altresì alla Rete AV/AC per la parte applicabile, in termini di costi sostenuti, contributi riconosciuti e impatti sulla vita utile dell'investimento.

La rideterminazione del periodo di ammortamento e del costo ammortizzabile ha determinato un impatto positivo al 1 gennaio 2009 per 4.985 mila euro.

c) Ridefinizione del perimetro dei Fondi rischi e oneri (IAS 37)

Nel bilancio redatto secondo i principi contabili italiani i fondi rischi e oneri iscritti includevano:

- fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo, il primo costituito in applicazione della citata legge e il secondo relativo al recepimento, nel bilancio al 31.12.2002, della valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI. Tali fondi rispecchiavano il quadro normativo di riferimento in cui RFI opera e in mancanza di prospettive di recuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali, erano destinati a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile;
- fondo oneri per manutenzione ordinaria e interessi intercalari, anch'esso costituito in sede di recepimento, nel bilancio al 31.12.2002, delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI. In aderenza a tali valutazioni, tale fondo era destinato a neutralizzare gli oneri di manutenzione dell'infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio; mentre per la parte relativa agli interessi intercalari, era destinato a far fronte alla copertura degli interessi nel periodo di costruzioni dell'AV/AC.

La previsione di una legge nazionale specifica non costituisce elemento sufficiente per l'iscrizione nel passivo di un fondo rischi e oneri, a meno che tale iscrizione non sia giustificata dall'esistenza dei requisiti previsti dallo IAS 37 per la rilevazione di un accantonamento. In tale ottica, non possono essere riconosciuti ai fini IAS né il fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 né il relativo fondo integrativo. I fondi, infatti, non possono costituire valori rettificativi dell'attivo.

Lo stesso principio è applicabile ai fondi per manutenzione ordinaria e interessi intercalari che allo stesso modo non presentano i requisiti per essere rilevati ai fini IAS 37 tra gli accantonamenti.

I fondi di cui sopra sono stati conseguentemente stornati dal passivo dello Stato Patrimoniale con contropartita l'apposita riserva di FTA. L'impatto a patrimonio netto, alla data di transizione, è stato pari a 25.300.538 mila euro mentre il conseguente impatto negativo a conto economico dell'esercizio 2009 è stato pari a 435.083 mila euro.

d) Valutazione attuariale dei piani per benefici ai dipendenti (IAS 19)*Trattamento di fine rapporto e carta di libera circolazione ("CLC")*

In accordo ai Principi Contabili Italiani, la Società determinava la passività rappresentativa del trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato in applicazione delle disposizioni di legge, mentre la CLC non era valorizzata. Le regole contenute nello IAS 19 – Benefici per i dipendenti, prevedono che per ciascun dipendente venga calcolato il valore attuale della passività con il metodo della proiezione unitaria del credito (*Projected Unit Credit Method*). L'ammontare del TFR e della passività relativa alla CLC viene calcolato sulla base di assunzioni e metodologie di valutazione attuariali. Le variabili demografiche, economiche e finanziarie assunte per il calcolo sono annualmente validate da un attuario. Ad ogni scadenza di bilancio, gli utili e le perdite attuariali, definiti quale differenza tra il valore di bilancio della passività e il valore attuale degli impegni della società a fine periodo, dovuto al modificarsi dei parametri attuariali descritti, sono iscritti con diretta imputazione a patrimonio netto. La rettifica relativa al TFR ha un effetto positivo sul patrimonio netto pari a 108.905 mila euro e a 79.543 mila euro, rispettivamente, al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 e un effetto negativo sul conto economico complessivo dell'esercizio 2009 di 12.912 mila euro. La rettifica relativa alla CLC ha un effetto negativo sul patrimonio netto pari a 30.588 mila euro e a 29.584 mila euro, rispettivamente, al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 e un effetto positivo sul conto economico complessivo dell'esercizio 2009 di 28 mila euro.

e) Iscrizione strumenti derivati (IAS 39)

L'adozione degli EU-IFRS ha comportato la rilevazione al valore di mercato (*fair value*) degli strumenti derivati. Alla data di transizione gli strumenti derivati si qualificano secondo lo IAS 39 per l'*hedge accounting*. L'effetto derivante dall'applicazione dello IAS 39 ha comportato l'iscrizione in bilancio del *fair value* degli strumenti derivati detenuti dalla Società per un importo negativo pari a 64.813 mila euro all'1.1.2009 con contropartita patrimonio netto (riserva di *cash flow hedge*). Al 31.12.2009 la riserva di *cash flow hedge* si è movimentata per un importo pari a 1.966 mila euro.

f) Imputazione a conto economico dei rimborsi assicurativi (IAS 16 e 18)

In base allo IAS 16, i rimborsi da parte di terzi per elementi di immobili, impianti e macchinari che hanno subito una riduzione di valore, che sono stati persi o dismessi devono essere rilevati nel risultato d'esercizio quando il rimborso diventa esigibile. A tal proposito, la Società aveva rilevato, nel bilancio d'esercizio 2009 redatto secondo i Principi Contabili Italiani, il diritto all'indennizzo assicurativo per il terremoto dell'Abruzzo e per la mareggiata della Calabria per il quale era stato sospeso il ricavo in attesa della rilevazione contabile della svalutazione degli *asset*. In funzione delle disposizioni dello IAS 16.65-66, il suddetto rimborso assicurativo è stato imputato al risultato economico dell'esercizio 2009 per 18.415 migliaia di euro.

g) Effetto fiscale (IAS 12)

Lo IAS 12 richiede che le attività fiscali differite siano rilevate quando è probabile che siano disponibili redditi imponibili sufficienti per l'utilizzo delle stesse mentre per i principi contabili italiani è richiesta la ragionevole certezza ai fini dell'iscrizione. . Sia le attività per imposte anticipate che le passività per imposte differite sono state calcolate avendo a riferimento l'aliquota fiscale IRAP che si prevede sarà applicabile negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

L'effetto derivante dall'applicazione dello IAS 12 ha dunque comportato la rilevazione di attività per imposte anticipate (i) relative a taluni fondi (ii) e alla svalutazione, per la parte di costo fiscalmente rilevante, della Rete Convenzionale a seguito dell'*impairment test* descritto nella nota b). Inoltre, è stata rilevata la passività per imposte differite relativa all'ammortamento effettuato per la quota parte di costo relativa agli oneri finanziari, capitalizzati sulla Rete AV/AC, che ai fini fiscali non incrementano il valore dell'opera.. Complessivamente, l'iscrizione delle imposte differite nel bilancio di RFI ha comportato un impatto positivo, alla data di transizione, pari a 190.813 mila euro e un impatto economico negativo sull'esercizio 2009 pari a 12.719 mila euro.

Le considerazioni di cui sopra spiegano, come già detto, gli impatti a Patrimonio Netto e a Conto Economico del passaggio agli EU-IFRS. L'applicazione dei nuovi principi ha contestualmente comportato, però, anche delle riclassifiche le quali, tuttavia e come tali, non hanno generato effetti sostanziali ma solo un differente modo di rappresentare alcune voci di bilancio.

Di seguito si riportano le motivazioni sottostanti tali riclassifiche associate alle singole voci.

Immobili, impianti e macchinari: le riclassifiche della voce in oggetto derivano direttamente da quelle generate dagli "Investimenti immobiliari" e dalle "Attività immateriali". Per tale ragione si rinvia ad esse.

Investimenti immobiliari: all'interno della categoria "Immobili, impianti e macchinari" sono stati individuati alcuni terreni e fabbricati aventi le caratteristiche proprie degli Investimenti immobiliari richieste dallo IAS 40. Tale principio stabilisce che *"un investimento immobiliare è posseduto al fine di percepire canoni di locazione o per l'apprezzamento del capitale investito o per entrambi i motivi, piuttosto che per: a) l'uso nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale; o b) la vendita, nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale."* A tal proposito la Società ha proceduto, in sede di FTA, a riclassificare tali *asset* dalla categoria degli "Immobili, impianti e macchinari" a quella degli Investimenti immobiliari.

Attività immateriali: la riclassifica dipende dai seguenti due effetti: 1) individuazione, all'interno della categoria in questione, di alcuni costi di progettazione per migliorie su beni di terzi complementari all'infrastruttura. Per tale ragione, in ottemperanza ai dettami dello IAS 16, questi sono stati coerentemente classificati dalla categoria delle "Attività immateriali" a quella degli "Immobili, impianti e macchinari"; 2) individuazione di alcuni LIC di progettazione preliminare e definitiva riferiti direttamente ai cespiti e, come tali, riclassificati in tale categoria.

Rimanenze: Il Fondo adeguamento del valore delle scorte iscritto nel bilancio redatto secondo i principi contabili italiani presenta i requisiti previsti dagli IAS 1.32 e IAS 2.29 per essere riclassificato a riduzione del valore del magazzino. Per tale ragione, in sede di FTA, si è proceduto a riclassificare il fondo in oggetto dalla categoria “Fondi per rischi e oneri” dove era collocato precedentemente, all’interno della categoria “Rimanenze”.

Crediti commerciali correnti : la voce “Fondi per rischi e oneri” include un fondo inerente alla svalutazione di crediti per locazioni. Come tale, in base a quanto disposto dallo IAS 39, si è proceduto a riclassificarlo a diretta riduzione dei “Crediti commerciali e correnti”.

Riserve e utili (perdite) portati a nuovo (accumulate): La riclassifica da Riserve a Utili (perdite) portati a nuovo include: (i) la riserva di rivalutazione ex Det. Min. 4.2.03 per 887.352 mila euro; e (ii) la riserva da utili su cambi, costituita nel corso dell’esercizio 2009, per 139 mila euro.

Prospetti di riconciliazione della situazione patrimoniale-finanziaria al 1 gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009

Nelle seguenti tabelle sono evidenziati gli effetti della transizione agli EU-IFRS sulla situazione patrimoniale-finanziaria alla Data di Transizione.

Riconciliazione della situazione patrimoniale- finanziaria al 1° gennaio 2009

(Migliaia di Euro)	Note	Italian Gaap 1.1.2009	Riclassifiche	Rettifiche	IFRS 1.1.2009
Attività					
Immobili, impianti e macchinari	<i>a,b</i>	56.871.227	(1.693.608)	(23.904.051)	31.273.569
Investimenti immobiliari	<i>b</i>	-	2.589.912	(1.293.038)	1.296.874
Attività immateriali	<i>b</i>	1.136.142	(896.305)	(38.762)	201.075
Attività per imposte anticipate	<i>g</i>	-	-	192.266	192.266
Partecipazioni		3.144.329	-	-	3.144.329
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		3.096.144	-	-	3.096.144
Crediti commerciali non correnti		6.251	-	-	6.251
Altre attività non correnti		1.141.997	-	-	1.141.997
Totale attività non correnti		65.396.091	-	(25.043.584)	40.352.506
Rimanenze		174.491	(11.639)	-	162.851
Crediti commerciali correnti		737.227	(882)	-	736.345
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)		297.689	-	-	297.689
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		1.218.127	-	-	1.218.127
Crediti tributari		3.699	-	-	3.699
Altre attività correnti		2.908.155	-	-	2.908.155
Totale attività correnti		5.339.388	(12.521)	-	5.326.866
Totale attività		70.735.479	(12.521)	(25.043.584)	45.679.373
Patrimonio netto					
Capitale sociale		32.341.275	-	-	32.341.275
Riserve	<i>e</i>	888.393	(887.352)	(64.813)	(63.771)
Utili (perdite) portati a nuovo (accumulate)		(193.251)	887.352	333.818	1.027.919
Risultato d'esercizio		38.927	-	-	38.927
Totale Patrimonio Netto		33.075.345	-	269.005	33.344.350
Passività					
Finanziamenti a medio/lungo termine		2.591.395	-	-	2.591.395
TFR e altri benefici ai dipendenti	<i>d</i>	1.079.498	-	(78.317)	1.001.181
Fondi rischi e oneri	<i>c</i>	26.436.706	(12.521)	(25.300.538)	1.123.647
Passività per imposte differite	<i>g</i>	-	-	1.453	1.453
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	<i>e</i>	-	-	64.813	64.813
Debiti commerciali non correnti		19.959	-	-	19.959
Altre passività non correnti		95.155	-	-	95.155
Totale passività non correnti		30.222.714	(12.521)	(25.312.589)	4.897.603
Finanziamenti a breve termine		211.423	-	-	211.423
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine		56.093	-	-	56.093
Debiti commerciali correnti		2.544.541	-	-	2.544.541
Debiti per imposte sul reddito		5.032	-	-	5.032
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		428	-	-	428
Altre passività correnti		4.619.904	-	-	4.619.904
Totale passività correnti		7.437.420	-	-	7.437.420
Totale passività		37.660.134	(12.521)	(25.312.589)	12.335.023
Totale patrimonio netto e passività		70.735.479	(12.521)	(25.043.584)	45.679.373

Riconciliazione della situazione patrimoniale- finanziaria al 31 dicembre 2009

(Migliaia di Euro)	Note	Italian Gaap 31.12.2009	Riclassifiche	Rettifiche	IFRS 31.12.2009
Attività					
Immobili, impianti e macchinari	<i>a, b</i>	58.220.821	(1.716.378)	(23.454.600)	33.049.844
Investimenti immobiliari	<i>b</i>	-	2.591.169	(1.293.069)	1.298.100
Attività immateriali	<i>b</i>	1.118.898	(873.535)	(38.435)	206.928
Attività per imposte anticipate	<i>g</i>	-	-	181.401	181.401
Partecipazioni		1.988.091	-	-	1.988.091
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		3.398.485	-	-	3.398.485
Crediti commerciali non correnti		5.015	-	-	5.015
Altre attività non correnti		1.531.212	-	-	1.531.212
Totale attività non correnti		66.262.522	1.257	(24.604.703)	41.659.076
Rimanenze		183.526	(7.821)	-	175.705
Crediti commerciali correnti		1.045.055	-	-	1.045.055
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)		692.405	-	-	692.405
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		673.651	-	-	673.651
Crediti tributari		4.129	-	-	4.129
Altre attività correnti		2.652.894	-	-	2.652.894
Totale attività correnti		5.251.661	(7.821)	-	5.243.840
Totale attività		71.514.183	(6.564)	(24.604.703)	46.902.916
Patrimonio netto					
Capitale sociale		32.088.184	-	-	32.088.184
Riserve	<i>e</i>	890.479	(887.491)	(79.663)	(76.675)
Utili (perdite) portati a nuovo (accumulate)		(156.410)	887.491	333.818	1.064.899
Risultato d'esercizio		8.096	-	883	8.979
Totale Patrimonio Netto		32.830.350	-	255.038	33.085.388
Passività					
Finanziamenti a medio/lungo termine		3.281.217	-	-	3.281.217
TFR e altri benefici ai dipendenti	<i>d</i>	977.386	-	(49.958)	927.428
Fondi rischi e oneri	<i>c</i>	25.892.856	(7.821)	(24.860.196)	1.024.839
Passività per imposte differite	<i>g</i>	-	-	3.306	3.306
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	<i>e</i>	-	-	66.779	66.779
Debiti commerciali non correnti		24.589	-	-	24.589
Altre passività non correnti		89.403	-	-	89.403
Totale passività non correnti		30.265.451	(7.821)	(24.840.069)	5.417.561
Finanziamenti a breve termine		120.860	-	-	120.860
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine		56.981	-	-	56.981
Debiti commerciali correnti		2.361.348	-	-	2.361.348
Debiti per imposte sul reddito		-	-	-	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		972	-	-	972
Altre passività correnti	<i>f</i>	5.878.222	-	(18.415)	5.859.807
Totale passività correnti		8.418.382	-	(18.415)	8.399.968
Totale passività		38.683.833	(7.821)	(24.858.484)	13.817.528
Totale patrimonio netto e passività		71.514.183	(7.821)	(24.603.446)	46.902.916

Prospetto di riconciliazione del conto economico per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009

Nella seguente tabella sono evidenziati gli effetti della transizione sul conto economico relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009.

(Migliaia di Euro)	Note	Italian Gaap 31.12.2009	Rettifiche	IFRS 31.12.2009
Ricavi e proventi				
Ricavi delle vendite e prestazioni		1.961.337	-	1.961.337
Altri proventi	<i>cf</i>	1.010.563	(416.668)	593.895
Totali ricavi		2.971.900	(416.668)	2.555.231
Costi operativi				
Costo del personale	<i>d</i>	(2.421.623)	25.123	(2.396.501)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		(1.652.918)	22.655	(1.630.264)
Costi per servizi		(385.003)	-	(385.003)
Costi per godimento beni di terzi		(666.915)	-	(666.915)
Costi per godimento beni di terzi		(43.452)	-	(43.452)
Altri costi operativi		(61.738)	2.468	(59.270)
Costi per lavori interni capitalizzati		(388.404)	-	(388.404)
Ammortamenti	<i>b</i>	(489.687)	445.745	(43.943)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore		(5.410)	-	(5.410)
Rettifiche e riprese di valore su crediti		(5.410)	-	(5.410)
Accantonamenti per rischi e oneri		(44.763)	-	(44.763)
Saldo proventi e oneri diversi				
Risultato operativo (EBIT)		10.416	54.199	64.615
Proventi e oneri finanziari				
Proventi finanziari	<i>d</i>	12.169	(40.597)	(28.428)
Proventi finanziari		33.502	-	33.502
Oneri finanziari		(21.333)	-	(21.333)
Proventi e oneri straordinari		-	-	-
Quota di utile/perdita delle partecipazioni		-	-	-
Risultato prima delle imposte		22.585	13.602	36.187
Imposte sul reddito	<i>g</i>	(14.490)	(12.718)	(27.208)
Risultato del periodo delle attività continuative		8.096	883	8.979
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		-	-	-
Risultato netto d'esercizio		8.096	883	8.979

Prospetto di riconciliazione del conto economico complessivo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009

Nella seguente tabella sono evidenziati gli effetti della transizione sul conto economico complessivo relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009

Migliaia di euro	Note	2009
Risultato netto dell'esercizio		8.979
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	<i>d)</i>	(12.884)
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	<i>e)</i>	(1.966)
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio		(14.850)
Totale conto economico complessivo dell'esercizio		(5.871)

Roma, 19 aprile 2011

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente



Ferrovie dello Stato
UA 194/2011
RFI-DAC-DPIA0011/P/2011/0000020



Dirigente Preposto
alla redazione dei documenti contabili societari

**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE
PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI DI
RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A. SUL BILANCIO D'ESERCIZIO 2010**

1. I sottoscritti Michele Mario Elia e Vera Fiorani, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., tenuto conto:

- di quanto previsto dall'art. 22 dello Statuto sociale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- di quanto precisato nel successivo punto 2;

attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2010.

2. Al riguardo si segnala che:

- a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrativo – contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'“*Internal Controls – Integrated Framework*” emesso dal “*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*” che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
- b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.

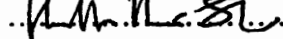
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
A norma dell'art. 2497 *sexies* cod. civ. e D.Lgs. n. 188/2003
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 32.338.184.379,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 7583001

3. Si attesta, inoltre, che il bilancio d'esercizio:

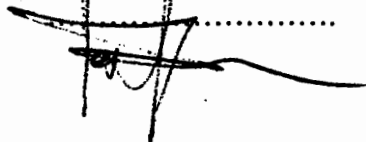
- a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Roma, 19 aprile 2011

Amministratore Delegato



Dirigente Preposto



Ferrovie dello Stato

UA 18/4/2011

RFI-ADVA.0011/P/2011/0000470

PAGINA BIANCA

RELAZIONE
DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA



Il Collegio Sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE PER IL BILANCIO DI ESERCIZIO 2010
ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI AI SENSI DELL'ART. 2429 C.C.**

Signori Azionisti,

abbiamo esaminato il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2010 redatto dagli Amministratori ai sensi di legge e con l'applicazione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS. I fatti che hanno caratterizzato la gestione sono ampiamente descritti nella "Relazione sulla gestione" nell'ambito della quale assumono una particolare rilevanza, ad avviso del Collegio, i seguenti accadimenti:

- Nomina da parte del Consiglio di Amministrazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente preposto per il triennio 2010-2012;
- Finanziamento degli investimenti mediante contratto intercompany, estinto nel mese di settembre a seguito di rimborso, da parte dell'Agenzia delle Entrate, del credito IVA 2007;
- Scissione parziale di TAV a favore di RFI della tratta ferroviaria AV/AC Bologna-Firenze, sub tratta "Novara-Milano" e Roma-Napoli, 2^a lotto funzionale;
- Aumento del capitale sociale delle partecipate Tunnel Ferroviario del Brennero SpA, Network Terminali Siciliani Srl e Quadrante Europa Terminal Gate SpA;
- Progetto di scissione parziale di RFI verso FS Logistica relativo a taluni compendi immobiliari riconducibili, principalmente, ad impianti, aree e fabbricati non strumentali all'attività di RFI;
- Fusione per incorporazione in RFI di TAV per il completamento della missione societaria, con effetti contabili e fiscali decorrenti dal 1^o gennaio 2010;
- Aggiornamento del Contratto di Programma 2009;
- Incidente di Viareggio del 29 giugno 2009: iniziative della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca;

Da segnalare, altresì, anche la sottoscrizione ed il versamento dell'aumento di capitale sociale di 250,0 milioni di euro disposto in data 22 giugno 2010 ai sensi dell'art. 5.2 dello statuto;

Attività di vigilanza.

Nel corso dell'esercizio 2010 il Collegio Sindacale ha svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge. Al riguardo, si dà atto che le adunanze dell'Assemblea dei soci e le sedute del Consiglio di Amministrazione si sono svolte nel rispetto delle norme legislative e statutarie che ne disciplinano il funzionamento; nel corso di queste ultime il Collegio ha formulato le proprie considerazioni con particolare riferimento ai principi di corretta amministrazione e di economicità della gestione.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato

Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.

a norma dell'art. 2497 series cod. civ. e del D. Lgs. n. 188/2003

Sede Legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. Euro 32.338.184.379,00 i.v.

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. e P. Iva 01585570581 - R.E.A. 75830C

47

L'Amministratore Delegato, ai sensi dell'art. 2381 c.c. ha fornito periodicamente notizie sul generale andamento della gestione nonché sulle operazioni di maggior rilievo effettuate dalla Società e dalle sue controllate, con particolare riferimento agli investimenti relativi alla rete AV/AC ed alla evoluzione della situazione finanziaria. Sono state anche fornite notizie in ordine allo stato degli arbitrati con i *General Contractor* ed alle ragioni che non rendono opportuno l'iscrizione in bilancio di accantonamenti al Fondo rischi, coerentemente alle prescrizioni dello IAS 37 e tenuto conto, altresì, delle valutazioni rese al riguardo dalla Direzione legale della Società.

Nel corso delle riunioni periodiche tenute dal Collegio ai sensi dell'art. 2404 c.c. sono state effettuate verifiche documentali, esaminata la documentazione amministrativa assumendo anche informazioni da taluni Responsabili di funzioni aziendali su particolari problematiche.

Nel corso degli incontri con la Società di revisione "PricewaterhouseCoopers SpA", diretti allo scambio di informazioni non sono emersi fatti censurabili. Riguardo alla consistenza raggiunta dagli accantonamenti per rischi ed oneri, tali da influenzare in misura considerevole il risultato di esercizio, la società predetta ne ha assicurato il costante monitoraggio.

Nello svolgimento della vigilanza sull'assetto organizzativo e sul sistema di controllo interno, sono state acquisite informazioni dai Responsabili delle funzioni ed espresse valutazioni anche attraverso il monitoraggio delle attività di auditing.

Informiamo, infine, che nel corso dell'attività di vigilanza non sono state presentate denunce ex art. 2408 c.c. o esposti, così come non sono emerse omissioni, fatti censurabili o irregolarità tali da richiedere una menzione nella presente Relazione.

Analisi del risultato dell'esercizio 2010.

Da segnalare, preliminarmente, che il bilancio di esercizio 2010 è il primo a decorrere del quale vengono adottati in forma volontaria i principi contabili internazionali con data di transizione agli EU-IFRS al 1° gennaio 2009; conseguentemente, così come previsto dall'IFRS 1, si è reso necessario effettuare un processo di conversione dai principi contabili italiani utilizzati per la redazione del bilancio civilistico fino all'esercizio chiuso alla data del 31 dicembre 2009 agli stessi EU-IFRS. L'effetto più significativo di tale processo è dato dalla eliminazione nel passivo dello Stato Patrimoniale del fondo di ristrutturazione di cui alla legge n. 448/98 e del relativo fondo integrativo ai sensi dello IAS 37.

La gestione evidenzia un risultato positivo di 91,592 milioni di euro (+ 82,613 milioni rispetto al 2009) al netto delle imposte.

Gli Amministratori nelle Note a corredo del bilancio, hanno illustrato i criteri di valutazione delle varie poste contabili ed hanno fornito le indicazioni sulle appostazioni dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico.

Quanto alla rappresentazione quantitativa con cui si esprimono i valori dei predetti schemi, si rinvia all'analisi contenuta nella parte del progetto di bilancio "Prospetti contabili e note esplicative" le cui risultanze vengono di seguito così riassunte:

ATTIVITA'

Attività non correnti	Euro 41.793.037.575
Attività correnti	Euro 4.921.204.352
Totale Attività	Euro 46.714.241.927

PASSIVITA'

Passività non correnti	Euro 7.282.468.616
Passività correnti	Euro <u>6.057.960.784</u>
Totale Passività	Euro 13.340.429.400
Capitale sociale	Euro 32.088.184.379
Riserve ed utili portati a nuovo	Euro 1.194.035.955
Utile di esercizio	Euro <u>91.592.193</u>
Totale del passivo e del patrimonio netto	Euro 46.714.241.927

47

Il risultato di esercizio trova corrispondenza nel Conto Economico così riassunto:

CONTO ECONOMICO

Totale dei ricavi	Euro 2.612.734.418
Costi operativi	Euro (2.344.848.029)
Margine operativo lordo (Ebitda)	Euro 267.886.389
Ammortamenti	Euro (80.218.117)
Accantonamenti per rischi ed oneri	Euro (52.596.089)
Risultato operativo (Ebit)	Euro 135.072.183
Proventi ed oneri finanziari	Euro (37.744.156)
Risultato prima delle imposte	Euro 97.328.027
Imposte sul reddito	Euro 5.735.834
Utile di esercizio	Euro 91.592.193

Dai fondamentali saldi del conto economico riclassificato si evince che il positivo risultato della gestione ha determinato un margine operativo lordo (Ebitda) positivo per 267,8 milioni (+ 109,1 milioni sul 2009 IAS riclassificato), il risultato ante imposte è stato di 97,3 milioni con l'utile netto pari a 91,6 milioni, fortemente in aumento (+ 82,6 milioni) rispetto al 2009. Il risultato operativo (Ebit) risulta positivo per 135,0 milioni, anch'esso significativamente in crescita (+ 70,4 milioni) sul 2009 IAS riclassificato.

Da una analitica lettura dei dati economici emerge un incremento dei ricavi delle vendite e delle prestazioni di circa il 9% dovuto all'effetto combinato tra l'incremento dei contributi in conto esercizio e dei ricavi da pedaggio (maggiori volumi di traffico della rete AV/AC) e di minori ricavi da servizi di manovra; tale positivo risultato è in parte attenuato dalla flessione (- 19%) degli altri ricavi dovuta, principalmente, alla riduzione complessiva netta dei ricavi per lavori e forniture e della quota dei contributi relativi ad anni precedenti (quota C, art. 1, comma 758, della L.F. 2007).

Dal lato dei costi operativi, va rilevato un decremento di circa il 2% dovuto all'effetto combinato tra la diminuzione del costo del personale (risoluzione incentivata del rapporto di lavoro) e dei costi per servizi (minori costi in conto TAV connessi al completamento delle opere di scissione) e l'aumento dei costi per materie prime (incremento dei prezzi di acquisto del rame e del ferro) e all'aumento dei costi operativi e delle capitalizzazioni.

Tra le voci sotto il MOL emergono, in particolare, i maggiori accantonamenti per rischi e oneri, i maggiori ammortamenti e l'incremento del saldo dei proventi ed oneri finanziari; circostanze, queste, che hanno in parte attenuato il pur significativo incremento (61,1 milioni), rispetto all'anno 2009, del risultato ante imposte.

Conclusioni.

Dall'esame della documentazione prodotta, il Collegio ha potuto verificare la generale conformità del bilancio alle norme di legge che ne disciplinano la formazione ed ai fatti di cui si è avuta conoscenza nel corso dell'espletamento dei propri compiti; la Relazione sulla gestione risulta coerente con le disposizioni che ne regolano la materia e rappresenta in modo esauriente i fatti principali che hanno caratterizzato la gestione e il risultato dell'esercizio 2010, tenuto anche conto, ove applicabile, di quanto previsto dall'art. 2428 del c.c..

Pur possedendo partecipazioni di controllo, la Società non ha predisposto il bilancio consolidato avvalendosi al riguardo dell'esonero previsto dallo IAS 27, paragrafo 10; sulla base della medesima disposizione, il bilancio consolidato ad uso pubblico viene redatto dalla controllante "Ferrovie dello Stato SpA". Il Collegio dà atto, inoltre, che ai sensi dell'art. 2497 bis c.c. sono stati riportati nelle Note esplicative i dati essenziali dell'ultimo bilancio di "Ferrovie dello Stato SpA" che esercita su RFI SpA l'attività di direzione e coordinamento.

M7

Nella redazione del bilancio gli amministratori hanno fatto riferimento alla previsione di continuità dell'attività aziendale (IAS 1) ed alle valutazioni basate sul criterio convenzionale del costo storico, salvo per le valutazioni delle attività e passività finanziarie nei casi valutabili a *fair value*.

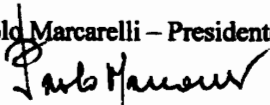
Ai sensi dell'art. 2426, punto 5, del c.c. viene espresso il consenso all'iscrizione nell'attivo patrimoniale dei costi di ricerca e sviluppo.

Considerate anche le risultanze dell'attività svolta dall'organo preposto al controllo legale che ad oggi non ha segnalato al Collegio sindacale anomalie e/o evidenze significative (e ciò anche per quanto riguarda i criteri di valutazione in conformità ai principi internazionali IFRS), e tenuto conto, altresì, dell'attestazione prodotta dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari in data 19 aprile 2011, il Collegio sindacale esprime parere favorevole in merito all'approvazione del bilancio di esercizio 2010 ed alle proposte di destinazione dell'utile di esercizio così come predisposte dal Consiglio di Amministrazione.

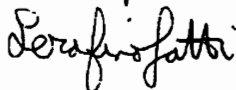
Roma, 3 maggio 2011

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Paolo Marcarelli – Presidente



Prof. Avv. Serafino Gatti – Sindaco effettivo



Dott. Carmine Summa – Sindaco effettivo



RELAZIONE
DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

PAGINA BIANCA



**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL DLGS
27 GENNAIO 2010, N° 39**

All'Azionista di
Rete Ferroviaria Italiana SpA

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal prospetto di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, di Rete Ferroviaria Italiana SpA chiuso al 31 dicembre 2010. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli amministratori di Rete Ferroviaria Italiana SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile. Il suddetto bilancio d'esercizio è stato preparato per la prima volta secondo gli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Il bilancio d'esercizio presenta ai fini comparativi i dati corrispondenti dell'esercizio precedente predisposti in conformità ai medesimi principi contabili. Inoltre, la nota esplicativa n° 50 illustra gli effetti della transizione agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea. L'informativa presentata nella suddetta nota esplicativa è stata da noi esaminata ai fini dell'espressione del giudizio sul bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio di Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2010 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa di Rete Ferroviaria Italiana SpA per l'esercizio chiuso a tale data.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. 3.754.400,00 Euro i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n. 43 dell'Albo Consob - Altri Uffici: Bari 70124 Via Don Luigi Guanella 17 Tel. 0805640211 - Bologna Zola Predosa 40069 Via Tevere 18 Tel. 0516186211 - Brescia 25123 Via Borgo Pietro Wührer 23 Tel. 0303697501 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - Genova 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 - Napoli 80121 Piazza dei Martiri 58 Tel. 08136181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - Parma 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521242848 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - Torino 10129 Corso Montevecchio 37 Tel. 011556771 - Trento 38122 Via Grazioli 73 Tel. 0461237004 - Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - Udine 33100 Via Poecolle 43 Tel. 043225789 - Verona 37122 Corso Porta Nuova 125 Tel. 0458002561

www.pwc.com/it



- 4 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori di Rete Ferroviaria Italiana SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla CONSOB. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2010.

Roma, 5 Maggio 2011

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Luciano Festa".

Luciano Festa
(Revisore legale)

PAGINA BIANCA

