



# *Corte dei Conti*

Determinazione e relazione della Sezione del controllo sugli enti  
sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria  
della **RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) S.p.A.**  
per gli esercizi 2008 e 2009

*Ha collaborato all'istruttoria ed all'analisi gestionale la dott.ssa Daniela Redaelli*



*La*

# *Corte dei Conti*

*in*

## *Sezione del controllo sugli enti*

nell'adunanza del 21 dicembre 2010;

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

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

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

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

visti i bilanci di esercizio di Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.A., relativi agli esercizi finanziari 2008 e 2009, nonché le annesse relazioni del Consiglio di Amministrazione e del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Cons. 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 gli esercizi 2008 e 2009;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso 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;

- 2 -

P . Q . M .

comunica, a norma dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i bilanci per gli esercizi 2008 e 2009 - corredati 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 gli esercizi 2008 e 2009.

ESTENSORE  
(Adolfo T. De Girolamo)

PRESIDENTE  
(Raffaele Squitieri)

Depositata in Segreteria il 10 gennaio 2011.

**RELAZIONE** sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di **RETE FERROVIARIA ITALIANA (R.F.I.) S.p.A.** per gli esercizi 2008-2009

**SOMMARIO**

**PREMESSA**

**1. NOTAZIONI GENERALI E QUADRO NORMATIVO-ISTITUZIONALE DI RIFERIMENTO**

- 1.1 – I compiti istituzionali di Rete Ferroviaria italiana S.p.A. e gli interventi normativi
- 1.2 – L’attuazione del progetto alta velocità/alta capacità
- 1.3 – La pianificazione delle attività, il contratto di programma e le contribuzioni pubbliche
- 1.4 – Gli investimenti
- 1.5 – Il ruolo istituzionale di RFI SpA: criticità e prospettive future

**2. STRUTTURA ED ORGANIZZAZIONE SOCIETARIA**

- 2.1 – Gli organi sociali ed i relativi compensi
- 2.2 – L’articolazione organizzativa e la *Corporate governance*
- 2.3 – L’*Internal auditing*
- 2.4 – Il Modello Organizzativo ex D. Lgs. n. 231/2001
- 2.5 – Il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili
- 2.6 – Le società partecipate

**3. RISORSE UMANE**

- 3.1 – La consistenza del personale ed il relativo costo
- 3.2 – La formazione
- 3.3 – La sicurezza sul lavoro
- 3.4 – Le consulenze
- 3.5 – Il contenzioso

**4. GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA**

- 4.1 – Notazioni di sintesi sulla gestione
- 4.2 – Il bilancio in generale
- 4.3 – Lo stato patrimoniale
- 4.4 – Il conto economico
- 4.5 – L’andamento della gestione di TAV SpA

**5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

**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 gli esercizi 2008-2009, 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. 44 del 3 luglio 2009, riguardante l'esercizio 2007, è inserita nella raccolta dei documenti parlamentari della XVI legislatura, doc. XV, n. 109.

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 della "assistenza" di un Magistrato delegato 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 2007<sup>1</sup>, giusta decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 7 marzo 2007.

---

<sup>1</sup> Su tale tematica si è riferito nella precedente citata relazione per l'esercizio 2007.

## **1. NOTAZIONI GENERALI E QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO**

### **1.1 I compiti istituzionali di Rete Ferroviaria italiana S.p.A. e gli interventi normativi**

Rete Ferroviaria italiana (RFI) S.p.A. è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato che assolve, ai sensi del decreto legislativo 188/2003 e successive modifiche, ai compiti di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale<sup>2</sup>.

Sulle vicende relative alla costituzione di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., e sulla missione istituzionale della stessa nell'ambito del "Gruppo Ferrovie" si è già diffusamente riferito nella precedente relazione per l'esercizio 2007.

Nella medesima relazione si è fatto cenno dei rilevanti compiti in materia di sicurezza ferroviaria affidati alla neo-istituita Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162<sup>3</sup>, chiamata a stabilire - in conformità alle disposizioni comunitarie ed a quelle assunte dall'Agenzia europea per la sicurezza delle ferrovie di cui al regolamento CE/881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 - i principi ed i criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria. In proposito la Corte ha osservato che l'istituzione dell'Agenzia risponde all'esigenza di affidare ad un soggetto terzo - esterno al Gruppo FS - tutte le attribuzioni in tema di sicurezza del trasporto ferroviario, con delimitazione della collocazione istituzionale del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (Rete ferroviaria italiana SpA), che deve restare estraneo agli aspetti regolatori del sistema.

E' da evidenziare che, al fine di consentire all'Agenzia Nazionale lo svolgimento dei compiti affidatili, è stata stipulata - in data 21 maggio 2008 - una Convenzione fra il Ministero dei Trasporti, Ferrovie dello Stato S.p.A. e l'Agenzia.

Tale Convenzione ha fissato le linee guida per il passaggio delle competenze da RFI all'Agenzia, con la contemporanea utilizzazione da parte dell'Agenzia stessa del personale di RFI.

---

<sup>2</sup> La missione di RFI è quella di svolgere il ruolo di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, secondo quanto stabilito dall'Atto di Concessione ed in base al Contratto di Programma, e, giusta il Decreto legislativo 188/2003 di: sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali; assicurare la piena fruibilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie; destinare gli investimenti al potenziamento, all'ammodernamento tecnologico e allo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari; presidiare il comparto navigazione; 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 italiana nella Rete Ferroviaria Europea, coordinandosi con i Paesi dell'UE in merito agli standard di qualità, alle azioni e alle strategie di commercializzazione dei servizi.

<sup>3</sup> Di attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Nel corso dell'anno 2008, con successivi verbali tra le parti si è compiutamente operato il trasferimento delle seguenti competenze, in precedenza in capo a RFI:

- emanazione di norme e standard di sicurezza della circolazione ferroviaria;
- definizione di standard tecnici del materiale rotabile;
- omologazione del materiale rotabile o di sue parti, per ciò che concerne la sicurezza della circolazione;
- rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie;
- attività di ispezione e audit, nonché di monitoraggio sulla sicurezza della circolazione.

È stato sottoscritto, in data 22 dicembre 2009, altro Verbale, con effetto dal 1° gennaio 2010, in attuazione della Convenzione del 21 maggio 2008, tra la stessa ANSF e Ferrovie dello Stato S.p.A. che trasferisce all'Agenzia le restanti attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione già in capo al Gestore dell'Infrastruttura non trasferite in precedenza, e cioè quelle di:

- autorizzazione alla messa in servizio di materiale rotabile in relazione ai sottosistemi di bordo sviluppati da RFI;
- autorizzazione alla messa in servizio dei rimanenti sottosistemi interoperabili (al momento solo il materiale rotabile è di competenza dell'Agenzia);
- verifica di conformità dei componenti di interoperabilità dei rimanenti sottosistemi;
- attività di omologazione dei rimanenti sottosistemi;
- attività ispettiva sul Gestore dell'Infrastruttura.

Tra le innovazioni normative di interesse intervenute nel periodo in esame è da segnalare la Legge n. 133 del 2008, di "Conversione in Legge, con modificazioni, del decreto legge 25 giugno 2008, n.112, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria" che ha operato riduzioni sugli stanziamenti di cassa a "legislazione vigente" per il periodo 2009-2011 per un importo complessivo pari a 3.561 milioni di euro.

Il medesimo D. L. n. 112 del 2008, all'art. 18, comma 2, ha, altresì, previsto che, a decorrere dal sessantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della legge di conversione, le società a partecipazione pubblica totale o di controllo

adottano, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale e per il conferimento degli incarichi nel rispetto dei principi, anche di derivazione comunitaria, di trasparenza, pubblicità e imparzialità.

Il Decreto Legge 29 novembre 2008, n. 185, - convertito con modificazioni dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2 - riguardante "Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale" contiene, agli articoli 21 e 25, disposizioni di interesse del Gruppo FS sotto diversi profili.

In particolare l'art. 21 comma 1, ha autorizzato la concessione di contributi quindicennali per la prosecuzione degli interventi di realizzazione di opere strategiche di preminente interesse nazionale (legge 443/2001, Legge Obiettivo) per un valore nominale di 3.150 milioni di euro, la cui allocazione non viene definita, e quindi restando in attesa del normale iter procedurale che attribuisca gli stanziamenti ai singoli progetti d'investimento ed ai diversi beneficiari, rimane ancora da definire un' eventuale quota a beneficio di RFI.

L'art. 25, comma 1, ha invece istituito un fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, pari a 960 milioni di euro per l'anno 2009, che è stato ripartito con il Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 59274 del 22 luglio 2009, sulla base del criterio di attribuzione geografica previsto dal successivo comma 3 (15% per investimenti al nord, 85% per investimenti al sud). La quota di spettanza di RFI è stata pari a 460 milioni di Euro.

In data 22 dicembre 2008 è stata emanata la Legge Finanziaria 2009 (L. n. 203 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato") che ha recepito quanto disposto dalla Legge 133 del 2008 in tema di definanziamento, apportando la riduzione prevista (3.561 milioni di euro) sulle risorse di cassa di Tabella F per il triennio 2009-2011.

Per l'anno 2009 non sono state previste risorse aggiuntive di competenza.

Degna di nota è anche la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009, emanata d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, che, nell'ottica di favorire una crescente concorrenzialità nel settore ferroviario, ha definito le linee di indirizzo in relazione agli impianti/scali merci funzionali alla operatività del trasporto merci sulla rete ferroviaria italiana, nonché in relazione agli impianti di manutenzione del rotabile funzionali all'operatività del Gestore, delle aree di ricovero, sosta e



fornitura di servizi ai treni e all'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Approfondimenti sulle misure previste dalla direttiva e sulla compatibilità delle medesime con il quadro giuridico europeo (Direttive 2001/12/CE e 2001/14/CE) sono stati avviati dalla Commissione Europea, che, in data 27 gennaio 2010, ha inviato apposita comunicazione al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

L'annullamento e/o la riforma della Direttiva, dei relativi atti connessi, consequenziali e presupposti, nonché di tutti gli atti applicativi della Direttiva medesima, sono stati richiesti, invece, con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica del 16 novembre 2009 – proposto contro la Presidenza del Consiglio dei Ministri, MEF, MIT, FS, RFI e Trenitalia - da 13 imprese ferroviarie operanti nel settore merci e dall'Associazione FerCargo<sup>4</sup>.

Altro atto di indirizzo è stato emanato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) a seguito del gravissimo incidente ferroviario verificatosi in prossimità della stazione ferroviaria di Viareggio, in data 29 giugno 2009; con il medesimo si impegna il Gruppo Ferrovie dello Stato ad alcune attività particolarmente significative ai fini dell'incremento del livello di sicurezza nel settore trasporto ferroviario.

La Legge 99 del 23 luglio 2009 recante "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia", all'art. 62, ha apportato modifiche al Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, introducendo rilevanti modifiche al quadro regolatorio del trasporto ferroviario.

Con la legge n. 99 del 23 luglio 2009 sono intervenuti chiarimenti interpretativi ed applicativi circa l'entità e la modalità degli addebiti alle Imprese Ferroviarie del costo di approvvigionamento dell'energia elettrica destinata alla trazione, sostenuto dal Gestore Infrastruttura.

In data 11 dicembre 2009 - 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. 22 dell'Amministratore Delegato di RFI, è stato disposto l'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete (PIR) valido dal 13 dicembre 2009 all'11 dicembre 2010.

---

<sup>4</sup> Il giudizio è allo stato pendente.

## 1.2 L'attuazione del progetto alta velocità/alta capacità

Nella precedente relazione sulla gestione finanziaria di RFI SpA per l'esercizio 2007, la Corte ha proceduto ad una analisi dettagliata dello stato e dei costi<sup>5</sup> del progetto, dalla sua origine in poi, soffermandosi sulla lievitazione della relativa spesa e sulla difficoltà di individuazione delle cause reali della stessa<sup>6</sup>.

Può ricordarsi che con la Convenzione RFI – TAV del 9 dicembre 2003 sono stati ridefiniti i rapporti e i rispettivi ruoli di TAV e di RFI e, in particolare:

- lo sfruttamento economico dei Nodi, dei Lotti e delle tratte è stato attribuito a RFI, nella sua qualità di Gestore della infrastruttura ferroviaria nazionale;
- il perimetro della tratta Milano – Genova si è ridotto al Terzo Valico dei Giovi;
- sono stati scorporati dallo scopo della attività di TAV e assegnati nella competenza di RFI i lavori di adeguamento dei Nodi di Verona, Torino, Milano, Genova, Firenze e della direttissima Firenze – Roma.

Il 18 dicembre 2007, con il Primo Atto Modificativo alla Convenzione del 2003, è stato ulteriormente ridefinito il perimetro di competenza TAV scorporando dalle sue attività anche:

- i nodi di Bologna, Roma e Napoli della linea AV/AC Torino – Milano – Napoli, consentendo così di realizzare direttamente da parte di RFI quei lavori che per loro natura interferiscono maggiormente con l'esercizio ferroviario;
- le tratte Terzo Valico dei Giovi, Milano – Verona e Verona – Padova del Resto del Sistema.

In definitiva, a seguito degli Atti successivamente stipulati nel corso del tempo, ad oggi sono rimasti nella competenza di TAV le seguenti tratte che costituiscono l'ossatura della linea AV/AC Torino – Milano – Napoli:

Tratta Torino – Milano (sub tratte Torino – Novara e Novara – Milano);

Tratta Milano – Bologna;

Tratta Bologna – Firenze;

Tratta Roma – Napoli.

---

<sup>5</sup> Si è evidenziato che i costi sono aumentati, per la parte del progetto attuata, dai 15,5 miliardi di euro previsti nel 1992, ai 32 miliardi di euro quantificati nel 2006, con un costo medio a km per le linee realizzate - sempre sulla base delle valutazioni e delle stime della stessa Società - pari a 32 milioni, con un incremento prevedibile a 45 milioni a km per le linee in corso di realizzazione o di progettazione.

<sup>6</sup> Nella parte specifica della relazione precedente si osserva, tra l'altro, che "molteplici e difficili da individuare con certezza le cause, che possono imputarsi, sulla base anche di quanto risulta dalle valutazioni di Ferrovie dello Stato: alle modalità di affidamento; alle specifiche progettuali italiane, quali l'alta capacità, l'orografia e la sismicità del territorio; alle prescrizioni ambientali e territoriali; all'antropizzazione del territorio ed all'acquisizione aree; all'innovazione tecnologica e adeguamento nuove norme".

In accordo con quanto previsto nella sopra richiamata Convenzione del 2003 ogni tratta, sub tratta o lotto funzionale che viene attivato all'esercizio passa in asset a RFI.

Nel corso del periodo in esame, ed in particolare nel 2009 – come dato atto nella relazione al bilancio di esercizio della Società - il progetto Alta Velocità/Alta Capacità – in coerenza con quanto a suo tempo stabilito dalla Convenzione del 9 dicembre 2003 tra RFI e TAV (e successive modifiche) – ha registrato il suo sostanziale completamento, per le linee nazionali, e TAV ha conseguito, quindi l'obiettivo concernente l'attivazione delle linee Alta Velocità/Alta Capacità ad essa affidate.

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

Nella tabella che segue si riporta sinteticamente la situazione delle attività dei progetti.

La linea AV/AC Torino – Milano – Napoli è nel suo insieme collocata nella tabella A05 dell'Aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011 approvato dal CIPE nel 2010, ed il cui iter è in corso di perfezionamento.

### 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	Lavori in corso
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	Progettazione definitiva approvata dal CIPE con Delibera n. 81 del 22 settembre 2009. In corso attività negoziali per avvio del Lotto Costruttivo finanziato
Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	Progetto preliminare approvato dal CIPE a dicembre 2003 (Delibera CIPE 120 del 05/12/2003) ; in attesa del finanziamento per la prosecuzione delle attività
Nodo AV/AC di Verona	Progetto preliminare approvato dal CIPE nella Seduta del 30/31 gennaio 2008; in attesa della pubblicazione della delibera CIPE
Linea AV/AC Verona - Padova	Progetto preliminare approvato dal CIPE (Delibera CIPE n. 94 del 29/03/2006); 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 corso le attività negoziali per l'avvio del Primo Lotto Costruttivo (I° Lotto approvato nel corso della seduta CIPE del 06/11/2009)

(Fonte: RFI SpA)

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, ancorché i principali interventi, a seguito delle criticità finanziarie nel frattempo subentrate, si trovino in uno stato di attuazione iniziale.

Nel sopra richiamato 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 nel 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.

Quanto agli aspetti finanziari per il 2009, può precisarsi che, per quanto riguarda la linea AV/AC Torino-Milano-Napoli, l'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2009 risulta pari a 1.098 milioni di euro, con una minore produzione di 594 milioni di euro (-35%) rispetto all'esercizio precedente. Tale minore produzione è dovuta principalmente - secondo quanto riferito dalla società - alla sostanziale conclusione del progetto (oltre l'86 %) con la totalità delle tratte già attivate all'esercizio. Anche il valore delle opere realizzate durante l'anno si è ridotto rispetto ai livelli degli esercizi precedenti a seguito dell'ormai sostanziale completamento del progetto e si è attestato su circa 700 milioni di euro.

In particolare si evidenzia per i progetti a committenza RFI una produzione pari a 411 milioni di euro, con un incremento di 75 milioni di euro. Di tale produzione 129 milioni di euro si riferiscono ad attività di completamento sulle tratte già attivate all'esercizio.

Complessivamente il valore delle opere realizzate per la costruzione dell'infrastruttura Alta Velocità/Alta Capacità - includendo quelle già trasferite a RFI (pari a circa 15 miliardi di euro) - ha superato a fine 2009 i 26 miliardi di euro.

La Corte, nel prendere atto della realizzazione delle opere programmate (sia pure con il ridimensionamento di taluno dei progetti originari e con il permanere di talune disfunzioni), richiama l'attenzione sulla circostanza che sono ben lungi dall'essere definiti i procedimenti contenziosi e le problematiche legali connesse alla esecuzione delle opere ed all'applicazione delle normative succedutesi in tema di scelta del contraente (vicenda sulla quale si è riferito nella relazione precedente).

La situazione che si rileva - analiticamente riportata nella relazione della Società al bilancio di esercizio 2009 - è di grande incertezza con possibili, sfavorevoli effetti economico-finanziari, di rilevante impatto.

In particolare, sono tuttora in corso contenziosi arbitrali attinenti ad alcune

tratte.

Quanto alla Tratta Milano-Verona, la procedura arbitrale, attivata dal General Contractor CEPAV DUE/ENI nell'esercizio 2000, riguarda la richiesta di CEPAV DUE avente ad oggetto il riconoscimento dei maggiori oneri e dei danni subiti per effetto dell'anomalo prolungamento del rapporto contrattuale ritenuto imputabile a presunte inadempienze di TAV.

Con lodo emesso in data 18 febbraio 2010, 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 accessori, a titolo di risarcimento del danno, 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.

Allo stato, ferma restando la già proposta impugnazione del lodo parziale in data 4 gennaio 2007, oggetto di giudizio tuttora pendente, sono in corso di definizione con i difensori e di concerto con la Capogruppo le iniziative da intraprendere avverso il lodo arbitrale in questione.

Per le altre tratte Milano-Bologna (contenzioso arbitrale in essere, attivato dal General Contractor CEPAV UNO/ENI nell'esercizio 2006) Bologna-Firenze (procedura arbitrale, attivata dal General Contractor FIAT nell'esercizio 2008), Subtratta Novara-Milano (procedura arbitrale, attivata dal General Contractor FIAT nell'esercizio 2008) Tratta Roma-Napoli (procedura arbitrale, attivata dal General Contractor IRICAV nell'esercizio 2008) sono in corso le procedure ed incerta e controversa la loro definizione.

E' da aggiungere che, come già riferito, i General Contractor CEPAV DUE, IRICAV DUE e COCIV hanno contestato la legittimità e l'applicazione della previsione legislativa recata dall'articolo 12 del decreto legge 7/2007 convertito con la legge n.40 del 2 aprile 2007 ed hanno altresì promosso giudizi arbitrali di contestazione di inadempimenti di TAV e di conseguente risarcimento dei danni. La Società si è costituita negli arbitrati asserendo l'intervenuto scioglimento ex lege

delle Convenzioni, respingendo gli addebiti ad essa attribuiti dai General Contractor ed, a sua volta, contestando inadempimenti dei medesimi General Contractor.

In materia è intervenuto il Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112 (convertito con modifiche dalla Legge 6 agosto 2008, n. 133) recante "Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria", il cui art. 12 (Abrogazione della revoca delle concessioni TAV) prevede, quale effetto delle revoche delle concessioni rilasciate a TAV dall'Ente Ferrovie dello Stato relativamente alla tratta Milano-Verona, alla sub-tratta Verona-Padova ed alla linea Milano-Genova e relative interconnessioni, il proseguimento con RFI, senza soluzione di continuità, dei rapporti convenzionali stipulati da TAV con i contraenti generali Consorzi Iricav Due, Cepav Due e COCIV, disponendo altresì che i relativi atti integrativi prevedano la quota di lavori che deve essere affidata dai contraenti generali ai terzi mediante procedura concorsuale conforme alle previsioni delle direttive comunitarie.

La sopravvenuta modifica normativa rileva in relazione agli arbitrati in questione, atteso che gli stessi hanno ad oggetto, tra l'altro, la contestazione da parte dei tre General Contractor Consorzi Iricav Due, Cepav Due e COCIV della legittimità dello scioglimento delle Convenzioni stipulate dai medesimi General Contractor e TAV in forza dell'art. 12 del Decreto Legge 31.1.2007, n. 7 poi convertito nell'art. 13 della Legge 2.4.2007, n. 40.

L'insieme delle norme sopra menzionato ha inteso ridefinire le modalità di affidamento delle opere in oggetto, nonché le priorità di realizzazione rispetto ai limiti della finanza pubblica e degli obblighi di equilibrio economico e finanziario del gestore dell'Infrastruttura.

Dall'esito delle complesse vicende descritte possono derivare per TAV e per RFI degli esborsi la cui consistenza non è attualmente stimabile. A tale proposito, oltre a rammentare che TAV è società di scopo i cui costi sono interamente riconosciuti da RFI nel momento del trasferimento delle infrastrutture realizzate, va notato che la successione di RFI a TAV nelle convenzioni con i General Contractors rileva anche per le fattispecie in corso sopra descritte; i tre arbitrati stanno proseguendo tra i General Contractors e TAV, ma i relativi lodi spiegheranno effetti anche nei confronti di RFI e saranno anche da quest'ultima impugnabili.

In forza del disposto della già ricordata legge 133/2008 che ripristina le convenzioni con i General Contractors sulle tratte del cd Asse Orizzontale (che la normativa del 2007 aveva abrogato) e ne dispone la prosecuzione in capo ad RFI,

nonché della Legge Finanziaria 2010, RFI ha avviato il confronto con i General Contractors per pervenire alla definizione dei Lotti Costruttivi del Terzo Valico dei Giovi e della Tratta AV/AC Treviglio – Brescia e, quindi, alla sottoscrizione degli Atti Integrativi alle Convenzioni, per l'avvio delle opere, che non potranno che muoversi nell'alveo delle condizioni disegnate dalla norma stessa.

E', in definitiva, una situazione di estrema incertezza che, ad avviso della Corte, merita attenta considerazione sotto vari profili, ed in particolare per la circostanza che oneri, anche significativi, possono derivare dalla definizione del contenzioso, anche se la loro quantificazione non è stata ritenuta dalla Società, al momento, suscettibile di una stima attendibile<sup>7</sup>.

### **1.3 La pianificazione delle attività, il contratto di programma e le contribuzioni pubbliche**

L'esigenza di pianificazione dell'attività, evidentemente avvertita anche per RFI SpA, è esplicitata dall'art. 14, comma 5, del D. lgs. n. 188 del 2003, secondo il quale il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto all'elaborazione ed all'aggiornamento di un piano di impresa, comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da sottoporre all'approvazione dell'azionista e da trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, allo scopo di garantire l'uso e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura.

Il piano d'impresa 2007-2011 è stato deliberato dal Consiglio di amministrazione di RFI il 20 dicembre 2006 e recepito nel piano del Gruppo, con l'approvazione da parte del Consiglio di amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA in data 17 maggio 2007. E' stato successivamente trasmesso al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

A soddisfare l'esigenza di programmazione dei finanziamenti e degli investimenti posta dal d.lgs. 188/2003 tende il sistema di regole definite con il Contratto di Programma tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che regola gli investimenti di sviluppo e rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria<sup>8</sup>.

Il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria, in base agli obblighi assunti nei confronti dello Stato (da ultimo, con la sottoscrizione del Contratto di Programma

---

<sup>7</sup> In attesa di una loro definizione, nessun onere è stato contabilizzato nel valore delle opere in corso di esecuzione, che comunque dovranno essere rilevate dal committente RFI ad un valore comprensivo di tale eventuale maggiore onere.

<sup>8</sup> Com'è noto, con il contratto di programma sono disciplinati i rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI, con la determinazione degli oneri statali destinati alla manutenzione delle infrastrutture, nonché dei finanziamenti - sempre dello Stato - finalizzati al potenziamento della rete ferroviaria esistente.



2007-2011, avvenuta il 31 ottobre 2007) deve ottemperare a quanto previsto dagli articoli 3, 4 e 8 ai fini dell'aggiornamento annuale del piano investimenti per tenere conto delle variazioni alle risorse finanziarie rese disponibili dalla Legge Finanziaria e da altre fonti, e ai fini di informativa sullo stato di attuazione degli investimenti e delle performance conseguite e da conseguire.

L'aggiornamento per il 2008 del Contratto è stato sottoscritto in data 18 marzo 2008 tra le parti e registrato alla Corte dei Conti in data 24 aprile dopo i previsti pareri del CIPE nella seduta del 31 gennaio 2008 e della IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e l'VIII Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato rispettivamente nelle sedute del 19 e del 26 febbraio 2008.

Non si è concluso nei termini l'iter procedurale previsto dall'art. 3 comma 2 del Contratto<sup>9</sup> per la definizione dell'aggiornamento 2009 e pertanto il termine contrattuale è stato prorogato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) al fine di definire, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), una serie di aspetti rilevanti in materia di programmazione delle opere e connesse modalità di finanziamento.

La proposta di aggiornamento per il 2009 è stata formalizzata da RFI al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 20 aprile 2010 e presentata per l'approvazione al CIPE, intervenuta nella seduta del 13 maggio 2010.

E' di tutta evidenza che la conclusione di questo processo diviene essenziale per assicurare continuità contrattuale e finanziaria alla politica di investimenti di RFI.

Sotto il profilo finanziario è da segnalare che la Legge Finanziaria 2009 (Legge n. 203/2008 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" e la Legge di Bilancio n. 204 ad essa collegata), recependo quanto disposto all'art. 60 commi 1 e 10 del d.l. 112/2008 (convertito con legge 133/2008), non ha assegnato alcuna risorsa di competenza aggiuntiva (in tabella D - capitolo 7122) ed ha operato un definanziamento pari a 3.561 milioni di euro delle risorse di cassa stanziare per il triennio 2009 - 2011 nella tabella F della Finanziaria 2008<sup>10</sup>.

Inoltre, è di rilievo ricordare che con la Legge Finanziaria 2010 (L. n. 191 del

---

<sup>9</sup> Il contratto stabilisce che entro il mese di gennaio venga definita l'eventuale modifica dei contenuti delle tabelle allegate al Contratto di Programma stesso.

<sup>10</sup> Si sono determinati anche i seguenti ulteriori definanziamenti: 40 milioni di euro per gli effetti del DPCM del 11.09.2008; 25 milioni di euro per gli effetti del DL 180/2008; 50 milioni di euro per la riduzione delle dotazioni del Bilancio dello Stato di quanto accantonato e reso indisponibile per gli anni 2007 e 2008, ai sensi dell'art. 1 comma 507 della Legge Finanziaria 2007.

2009 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato") e con la Legge di Bilancio n. 192 del 2009 ad essa collegata, si è prevista una nuova modalità di finanziamento "a tranche" per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, individuati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Ai relativi adempimenti si è provveduto nella seduta del CIPE del 18 novembre 2010.

In merito agli obblighi di misurazione delle performance, l'art. 8 del contratto di programma prevede che il Ministero vigilante proceda annualmente alla verifica dell'esatto adempimento degli obblighi assunti dal Gestore sulla base di una serie di indicatori di risultato.

In data 29 febbraio 2008, in ottemperanza al disposto contrattuale, la Società ha trasmesso i "valori obiettivo" necessari alla valutazione delle performance per il 2008, in coerenza con la metodologia di calcolo proposta (indicatori di risultato su indicati).

A seguito di riscontro da parte del Ministero vigilante (nota n. 1016 del 17 aprile 2008), RFI ha infine trasmesso in data 15 maggio 2008 la versione finale della metodologia, confermando i "valori obiettivo" contenuti nella precedente comunicazione.

Infine, come previsto all'art. 4, comma 4, lettera b) del Contratto di Programma 2007 - 2011 (parte Investimenti) in materia di informativa, in data 30 giugno 2008 RFI ha inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'economia e delle finanze ed al CIPE la Relazione sullo stato di attuazione dei programmi di investimento (cd. Monitoraggio) al 31 dicembre 2007.

In data 27 febbraio 2009 la Società ha trasmesso sia i dati di consuntivo dell'anno 2008, la cui *performance* - secondo quanto riferito dalla Società medesima - è rientrata nei limiti contrattualmente ammessi, sia il conseguente valore dell'indicatore sintetico di risultato, sia infine i nuovi valori-obiettivo da utilizzare per la misurazione della performance dell'esercizio 2009.

Quanto sopra riferito vale per la programmazione degli investimenti. Per la definizione del nuovo schema di Contratto di Programma, Parte Servizi,

avviata nel mese di luglio 2007 con le competenti strutture dell'allora Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, non si registrano novità di rilievo né per il 2008 né per 2009, non essendosi concluso il relativo iter approvativo; tuttavia nel secondo semestre 2009 risultano intensificati gli incontri con i Ministeri competenti che hanno portato alla definizione di uno schema contrattuale trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in data 18 dicembre 2009.

L'ammontare del corrispettivo, definito nel suindicato schema di Contratto, è pari a 1.254 milioni di euro.

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.

Il quadro di sintesi degli interventi e dei trasferimenti di risorse pubbliche di competenza 2008 e 2009, in raffronto a quelli di competenza del 2007 che emerge dal prospetto riepilogativo presente nel bilancio consolidato di Ferrovie dello Stato SpA, è il seguente:

*Valori in milioni di euro*

<b>CONTRIBUTI PUBBLICI</b>			
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Contributi in conto esercizio dallo Stato	1.154	1.086	924
Contributi in c/investimento dallo Stato	3.518*	2.117	3.916
Altri	105	245	263
<b>Totale apporti e contributi</b>	<b>4.777</b>	<b>3.448</b>	<b>5.103</b>

\* Per l'es. 2007, come riferito nella relazione precedente, oltre ai contributi sopra elencati, sono stati iscritti in bilancio crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere ai sensi dell'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 (di cui quota RFI SpA 1 miliardo 196 milioni 88 mila euro e quota TAV per 870, 6 milioni di euro).

Nei prospetti e grafici che seguono si riporta l'andamento complessivo e dettagliato delle contribuzioni pubbliche di cui RFI è stata destinataria per il biennio in considerazione.

### Contributi Contratto di Programma in conto esercizio Anno 2008

Contributi iscritti per competenza nell'anno 2008	1.040.629.035,50
Residui passivi 2007 iscritti nell'anno 2008 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	45.719.392,00
Contributi in conto esercizio incassati nell'anno 2008 (*)	1.242.287.878,90
(*) di cui:	
competenza 2008	1.029.684.718,76
competenza anni precedenti	212.603.160,14

### Contributi Contratto di Programma in conto esercizio Anno 2009

Contributi iscritti per competenza nell'anno 2009	849.274.389,34
Residui passivi 2008 iscritti nell'anno 2009 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	74.407.710,00
Contributi in conto esercizio incassati nell'anno 2009 (*)	1.183.522.963,13
(*) 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

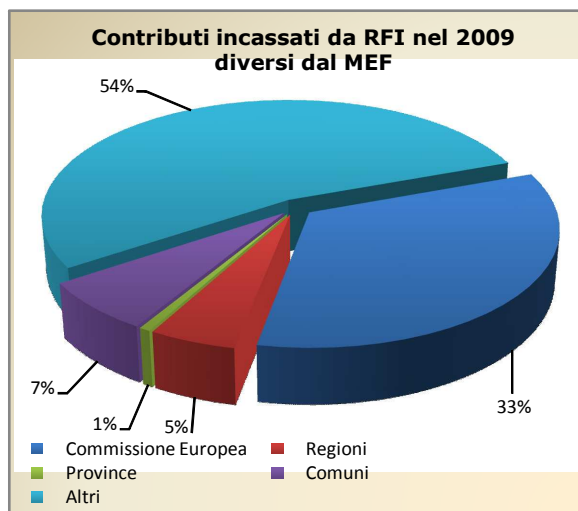
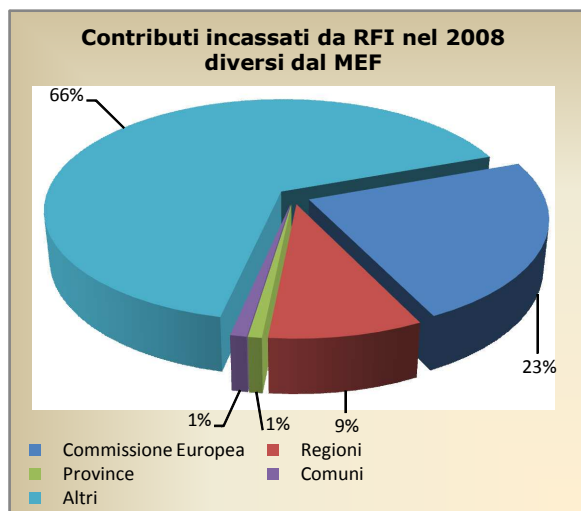
### Contributi in conto impianti Ministero dell'Economia e delle Finanze Anno 2008

	Contributi iscritti nel 2008	Contributi incassati nel 2008 di competenza 2008	Contributi incassati nel 2008 di competenza anni precedenti	Totale incassi 2008
<b>Cap. 7122</b> - "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"	1.387.687.247,90	1.337.811.573,08	391.555.674,82	1.729.367.247,90
<b>Cap. 7123</b> - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche"	28.099.435,82	0,00	138.705.560,82	138.705.560,82
<b>Cap. 7124</b> - "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"	1.030.000.000,00	1.030.000.000,00	71.920.000,00	1.101.920.000,00
	<b>2.445.786.683,72</b>	<b>2.367.811.573,08</b>	<b>602.181.235,64</b>	<b>2.969.992.808,72</b>

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
<b>Cap. 7122</b> - "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
<b>Cap. 7123</b> - "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
<b>Cap. 7124</b> - "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
<b>Cap. 7120</b> - "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
	<b>3.943.183.243,00</b>	<b>630.000.000,00</b>	<b>3.310.725.283,18</b>	<b>630.000.000,00</b>	<b>122.457.959,82</b>	<b>4.063.183.243,00</b>

CONTRIBUTI INCASSATI DA RFI spa - ANNO 2008	
Contributi (in Euro)	Base giuridica di riferimento
129.296.946,40	Commissione Europea
49.088.917,56	Regioni
4.398.382,16	Province
5.291.721,90	Comuni
366.298.647,06	Altri
<b>554.374.615,08</b>	<b>Totale escluso MEF</b>
<b>4.212.311.084,58</b>	Ministero Economia e Finanza (Finanziaria, CdP)
<b>4.766.685.699,66</b>	<b>Totale generale</b>

CONTRIBUTI INCASSATI DA RFI spa - ANNO 2009	
Contributi (in Euro)	Base giuridica di riferimento
231.643.792,67	Commissione Europea
34.385.068,99	Regioni
4.414.269,68	Province
47.857.959,98	Comuni
370.943.831,21	Altri
<b>689.244.922,53</b>	<b>Totale escluso MEF</b>
<b>5.246.706.206,14</b>	Ministero Economia e Finanza (Finanziaria, CdP)
<b>5.935.951.128,67</b>	<b>Totale generale</b>



(Fonte: RFI SpA)

Dai dati riportati risulta che l'importo totale dei contributi statali destinati agli investimenti ed iscritti in conto impianti<sup>11</sup> nei bilanci 2008 e 2009 verso il MEF – come risulta dalla relazione al bilancio di esercizio – è stato pari, rispettivamente a **2,4 miliardi ed a 3,9 miliardi** di Euro.<sup>12</sup>

L'importo totale dei contributi in conto impianti erogati a RFI dal MEF per il 2008 ed il 2009 si è attestato rispettivamente sui **2, 9 miliardi** e sui **4,1 miliardi di Euro**.

L'onere finanziario complessivo dello Stato, in termini di cassa, raggiunge i **4,2 miliardi** per il 2008 ed i **5,2 miliardi** per il 2009.

#### **1.4 – Gli investimenti**

Gli investimenti del 2008 ammontano a **€ 3,4 miliardi**, sostanzialmente in linea con i valori dell'esercizio precedente, pari a 3,3 miliardi.

In particolare gli investimenti infrastrutturali per la Rete Convenzionale/AC, nell'articolazione del nuovo Contratto di Programma 2007-2011, sono stati pari a 3.068 milioni di euro, di cui 12 a committenza TAV, con un decremento di 240 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del precedente esercizio.

Il volume complessivo di investimenti è stato destinato per circa 1.235 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 114 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.833 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura ed a interventi diffusi sul territorio (di cui 369 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Gli investimenti del 2009, relativi principalmente allo sviluppo ed alla manutenzione straordinaria della infrastruttura ferroviaria, ammontano a circa **3 miliardi**. In particolare gli investimenti infrastrutturali sono stati di 2.609 milioni di euro, con un decremento di 506 milioni di euro (circa -16%) rispetto all'esercizio precedente. E' però da precisare che circa 55 milioni di euro sono stati erogati alle

<sup>11</sup> I contributi in conto impianti – che trovano, come già riferito, la loro legittimazione nell'art. 1, commi 84 e 86, della Legge n. 266/2005 (Finanziaria per il 2006), con le modifiche apportate dall'art. 1, comma 975, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Finanziaria per il 2007) – sostengono le spese per gli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (con le spese incrementative) e quelle relative ai rinnovi – previste (da sostenere) lungo la vita della Concessione (fino al 2060) con riferimento sia alla Rete Convenzionale sia alla Rete AV/AC.

<sup>12</sup> L'impegno finanziario statale, per le risorse destinate a vario titolo a RFI per il 2007, raggiunte, come si è evidenziato nel precedente referto della Corte, l'importo di 5,7 miliardi di euro (di cui 4,5 miliardi in conto impianti e 1,2 miliardi quali contributi in conto esercizio) in aggiunta ai quali vanno considerati i crediti del Gruppo verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere ai sensi dell'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 per circa 2 miliardi di euro.

società TFB ed LTF (circa 28 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 1.014 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 161 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.595 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 286 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

A fine 2009 il progetto Rete AV ha raggiunto un avanzamento contabile complessivo prossimo al 90%.

Il volume di spesa consuntivato per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2008 e nel 2009 è stato rispettivamente pari a circa **28,97** ed a **25,38 milioni** di euro.

Nel prospetto che segue si riporta l'ammontare della spesa nel biennio raffrontata con quella del biennio precedente e ripartita tra i principali settori di intervento:

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

Emerge una notevole riduzione delle risorse destinate alla finalità istituzionale, che si riflette in modo particolare sulle "tecnologie per la sicurezza" (cui si sono destinati nel 2009 circa 16 milioni di euro, di contro agli 85,6 milioni del 2006).

Dalla posta "Altri conti d'ordine", della nota integrativa del bilancio di esercizio 2009, che si riferisce agli impegni assunti dallo Stato e dall'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, possono utilmente desumersi i dati relativi agli investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2009, che si riportano nella tabella che segue.

**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
	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E=A-B-C</b>	<b>F=B-D</b>
Al 31.12.2006	56.626.147	36.263.182	1.513.791	33.490.000	18.849.174	2.773.182
Al 31.12.2007	72.043.288	41.234.149	2.497.877	36.387.966	28.311.262	4.846.183
<b>Delta</b>	<b>15.417.141</b>	<b>4.970.968</b>	<b>984.085</b>	<b>2.897.966</b>	<b>9.462.088</b>	<b>2.073.002</b>
Al 31.12.2008	73.937.621	44.428.868	2.215.387	40.072.232	27.293.366	4.356.636
Al 31.12.2009	72.803.865	48.837.111	2.600.366	43.712.258	21.366.388	5.124.853
<b>Delta</b>	<b>- 1.133.757</b>	<b>4.408.243</b>	<b>384.979</b>	<b>3.640.026</b>	<b>- 5.926.978</b>	<b>768.217</b>

\* Si tratta degli investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2009

Al 31 dicembre 2009:

- il raffronto tra le risorse disponibili e le erogazioni ricevute, al netto delle poste iscritte come crediti, evidenzia una differenza pari a € **21,4 miliardi**, rappresentate come "Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare";
- il raffronto tra le erogazioni ricevute e le contabilizzazioni effettuate evidenzia una differenza pari a € **5,1 miliardi** rappresentati come "somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi"; queste sono costituite prevalentemente da risorse impiegate in partite creditorie di varia natura verso lo Stato, quali crediti IVA e crediti verso il MEF per contributi c/esercizio, e in liquidità sul c/c intersocietario e sul c/c di tesoreria intrattenuto con la Tesoreria Centrale dello Stato.



### **1.5 – Il ruolo istituzionale di RFI SpA - Criticità e prospettive future**

L'appartenenza di RFI al Gruppo e la posizione di controllata nei confronti di Ferrovie dello Stato SpA ha costituito motivo di perplessità, ai fini di una compiuta ed effettiva attuazione dei principi alla base della normativa europea. Sulla tematica giova ancora ricordare l'orientamento dell'Autorità garante della concorrenza, esplicitato nella segnalazione AS265 del 7 agosto 2003 (Separazione tra gestione delle infrastrutture e servizi di trasporto ferroviario), nella quale veniva rilevato che, in concreto, nonostante l'evoluzione del quadro normativo di liberalizzazione del trasporto ferroviario, il Gruppo FS, per l'assetto organizzativo che lo connotava, continuava a configurarsi come un'unica entità economica. In tal modo, la società holding FS, "in virtù dei rapporti di controllo e degli interessi economici in comune con le imprese RFI e Trenitalia", sarebbe risultata in grado di condizionare le politiche di impresa delle società appartenenti al medesimo gruppo, nel quale "le imprese in questione operano nello stesso settore industriale e le azioni intraprese dall'una risultano suscettibili di influenzare l'attività dell'altra, in tal modo incidendo sul risultato economico dell'intero gruppo industriale". In aggiunta a ciò, sempre ad avviso del Garante, sarebbe stato da considerare che Trenitalia, "rappresenta il più importante cliente di RFI" e che è quest'ultima società, in quanto gestore dell'infrastruttura, a determinare "la possibilità per i concorrenti di Trenitalia di accedere all'infrastruttura stessa e quindi di entrare sul mercato". L'Autorità auspicava, pertanto, che venisse meno la possibilità per Trenitalia di condizionare le dinamiche concorrenziali dei mercati del trasporto ferroviario di merci e dei servizi di terminalizzazione e che non venissero ad essere vanificati i risultati positivi conseguiti dal processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario di merci, ribadendo, in tale prospettiva, la necessità di interventi volti a promuovere un'effettiva separazione tra l'attività di gestione dell'infrastruttura e quella di fornitura di servizi di trasporto.

Sulla tematica la Corte ha già rilevato<sup>13</sup> che l'assetto strutturale e funzionale del sistema ferroviario nazionale, determinatosi a seguito della riorganizzazione societaria del Gruppo F.S., non appare incompatibile – almeno sul piano formale – con quello stabilito dal d.l.gs n. 188 del 2003. L'indipendenza postulata dalle norme

---

<sup>13</sup> Si veda la relazione sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA per gli esercizi 2003-2004 (Atti parlamentari - XV Legislatura, Doc. XV, n. 18).

per il gestore dell'infrastruttura rispetto alle imprese ferroviarie, sotto il profilo giuridico, organizzativo o decisionale<sup>14</sup>, è stata infatti, ritenuta riconducibile alla intervenuta ristrutturazione societaria, nella quale RFI si connota quale entità soggettiva separata giuridicamente (in quanto soggetto societario distinto) ed organizzativamente (in quanto dotato di proprie strutture direzionali ed operative) rispetto alla società Trenitalia<sup>15</sup>.

Va peraltro tenuto presente che, in materia di funzioni essenziali - disciplinate dall'art. 6, par. 3, della direttiva 91/440/CEE -, la situazione è profondamente mutata con il ridimensionamento del ruolo di RFI per effetto della ricordata 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<sup>16</sup>.

L'unica funzione essenziale che rimane in capo a RFI, è quella dell'allocazione delle tracce.

Tra le funzioni oramai affidate all'Agenzia Nazionale - e che potevano costituire motivo di criticità in capo a RFI - si ricordano: l'emanazione di Norme e Standard di sicurezza della circolazione; la validazione dei sistemi di gestione della sicurezza e dei sistemi di mantenimento delle competenze delle Imprese Ferroviarie; il rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie; le attività di ispezione ed audit nonché di monitoraggio sull'attività delle imprese ferroviarie. A ciò va aggiunto che l'Agenzia è istituzionalmente titolare di attività ispettiva sul Gestore dell'Infrastruttura.

Per quanto riguarda l'assetto complessivo del sistema ferroviario, è da rilevare che il ruolo di organismo di regolazione del settore ferroviario, che è soggetto istituzionale con carattere di unicità e di estraneità alle decisioni relative agli aspetti finanziari delle società operanti nel settore ferroviario,<sup>17</sup> resta ancora affidato, ai sensi dell'art. 37 del decreto legislativo n. 188, "al Ministero delle

---

<sup>14</sup> Ci si è già, nei precedenti referti, soffermati sul decisivo rilievo dell'uso della disgiuntiva "o" in luogo della congiunzione "e", da parte del legislatore.

<sup>15</sup> Per tali condizioni di indipendenza, che sono quelle poste dalla Direttiva 2001/14/CE per lo svolgimento da parte del gestore dell'infrastruttura delle funzioni di assegnazione della capacità infrastrutturale, RFI ha continuato a svolgere le attribuzioni in materia di assegnazione della capacità infrastrutturale e - fino al passaggio delle competenze all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie - di rilascio delle certificazioni di sicurezza alle imprese ferroviarie.

<sup>16</sup> Si è diffusamente riferito sul trasferimento delle competenze al precedente punto 1.1.

<sup>17</sup> Art. 30 della direttiva 2001/14/CE.

infrastrutture e dei trasporti o a sue articolazioni". E' quindi detta amministrazione che svolge i compiti di regolazione del mercato del trasporto ferroviario e di regolamentazione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie (vigilanza sulla concorrenza nei mercati, risoluzione di controversie, controllo sull'attività del gestore dell'infrastruttura).

Non si è ancora provveduto a definire, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il quadro per l'accesso all'infrastruttura, i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità infrastrutturale, per la computazione dei canoni di accesso e per la determinazione dei corrispettivi dovuti dalle imprese ferroviarie per i servizi fruiti dalle stesse, nonché le regole in materia di fornitura di detti servizi, ai sensi del comma 11 dell'art. 17 del D. lgs. n. 188/2003 in esame.

Merita, poi, rilievo la necessità che RFI SpA, se pur inserita formalmente nel Gruppo Ferrovie mantenga, nello svolgimento della sua attività istituzionale, piena ed effettiva autonomia.

Questa condizione - ribadita dall'art. 11 del ricordato Decreto legislativo n. 188 del 2003 che ha previsto espressamente che "il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente sul piano giuridico, organizzativo o decisionale dalle imprese operanti nel settore dei trasporti" - si pone, infatti, quale ineludibile requisito per l'ammissibilità, sotto il profilo formale-giuridico, del nuovo assetto determinatosi a seguito della riorganizzazione societaria del Gruppo F.S.<sup>18</sup>.

Tra i punti di criticità, permane quello della non soddisfacente certezza dei rapporti con lo Stato, non compiutamente realizzata con un contratto di programma oggetto di aggiustamenti continui in termini di stanziamenti e di cassa. Siffatta problematica continua a costituire un punto nodale, ai fini della gestione societaria.

Ciò, peraltro, è reso palese da talune affermazioni contenute nella relazione al bilancio di esercizio, laddove viene riferito che "per quanto attiene al piano degli investimenti, il significativo taglio di risorse finanziarie nel triennio ha portato la Società ad assumere un approccio prudente con riferimento all'avanzamento economico delle relative attività dei prossimi anni rispetto a quanto previsto dall'aggiornamento 2008 del Contratto di Programma 2007-2011. La dinamica delle

---

<sup>18</sup> Sotto tale profilo è importante notare che non ha trovato esecuzione (e non ha, quindi, prodotto alcun effetto) il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 16 gennaio 2006, che aveva previsto alcune integrazioni alla concessione riguardante il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, al fine anche di dare maggiore rilievo al ruolo propositivo, di coordinamento e di controllo della Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.

Sui potenziali effetti limitativi dell'atto si era soffermata questa Sezione nella "Relazione al Parlamento sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. per gli esercizi 2003-2004" (in Atti parlamentari - XV Legislatura, Doc. XV, n. 18).

attività di investimento della Società, caratterizzata dall'assunzione di impegni pluriennali nei confronti dei terzi fornitori, rende, infatti, necessario che lo Stato assicuri non solo la certezza delle risorse finanziarie contrattualizzate per mezzo del Contratto di Programma (stanziamenti di competenza), ma anche la sincronia finanziaria tra lo stanziamento e l'erogazione dei contributi necessari per il pagamento degli investimenti."

Si avverte, in definitiva, l'esigenza di un quadro certo dei contributi fruibili nel tempo e degli impieghi delle risorse assegnate, da realizzare sempre nel rispetto dei principi affermati dal D.lgs. 11 novembre 2003, n. 333 (di attuazione della direttiva 2000/52/CE, che modifica la direttiva 80/723/CEE relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche, nonché alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese).

## **2. STRUTTURA ED ORGANIZZAZIONE SOCIETARIA**

### **2.1 – Gli organi sociali ed i relativi compensi**

Rete ferroviaria italiana S.p.A. è, come già detto, 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.

Nulla è mutato nel periodo di riferimento per l'organizzazione di RFI SpA, che è disciplinata dalle norme civilistiche per le società per azioni.

Organi sociali sono, quindi, l'Assemblea dei soci (ordinaria e straordinaria), il Consiglio di amministrazione, il Presidente, l'Amministratore delegato ed il Collegio sindacale.

L'Assemblea è costituita dall'azionista unico, 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 rimane composto dal Presidente e da 4 Consiglieri - uno dei quali amministratore delegato. E' in carica dal 25 giugno 2007 con durata fino all'assemblea di approvazione del bilancio 2009 ed è stato rinnovato in data 5 agosto 2010.

Il Collegio sindacale, titolare dell'attività di verifica e di vigilanza prevista dalla legge, si compone di 3 membri effettivi, di cui 1 con funzioni di Presidente, e 2 supplenti. E' in carica dall'8 aprile 2008 ed ha durata fino all'assemblea di approvazione bilancio 2010.

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

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni.

<b>PERCIPIENTI</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Δ '09/'08</b>
Amministratori (*)	730	540	(190)
Sindaci	93	93	0
<b>TOTALE</b>	<b>823</b>	<b>633</b>	<b>(190)</b>

\* Comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente, di Amministratore Delegato e di Consigliere di Amministrazione.

I compensi spettanti agli Amministratori devono intendersi comprensivi:

- degli emolumenti deliberati dall'Assemblea e/o previsti da norme statutarie;
- della retribuzione eventualmente percepita dagli Amministratori in qualità di dipendenti del Gruppo;
- dei compensi spettanti agli amministratori in virtù di specifici contratti di prestazione di servizi stipulati con Società del Gruppo.

La retribuzione da lavoro dipendente, da inserire tra i compensi agli Amministratori, è considerata al lordo degli oneri previdenziali e fiscali a carico del dipendente, escludendo gli oneri previdenziali obbligatori collettivi a carico della Società e accantonamento TFR; si devono includere anche le quote di retribuzioni variabili che maturano nell'esercizio e le eventuali indennità di fine carica/mandato; ciò vale anche per i casi di contratti di prestazione di servizi.

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

*valori espressi in euro*

Funzioni	Dirigenti Gruppo FS	Emolumenti da delibera C.d.A. 2008/2009	Gettoni di presenza	Rimborsi spese
Presidente	SI	129.100		
Amministratore Delegato	SI	306.000	NO	NO
Amm.ne	SI	36.000	NO	NO
Amm.ne	SI	36.000	NO	NO
Amm.ne	NO	36.000	NO	NO
Pres. Coll. sindaci	NO	37.000	NO	NO
Sindaco	NO	28.000	NO	NO
Sindaco	NO	28.000	NO	NO
Sindaco supp.	NO	-		
Sindaco supp.	NO	-		

La Società 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 388,8 mila euro, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica, di consulenza fiscale (311,8 mila) e per servizi diversi dalla revisione legale (77 mila).

## **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 diffusamente riferito nel referto sull'esercizio 2007 e non si hanno elementi di rilievo da riportare.

Si ricorda che la Società è articolata in funzioni centrali e territoriali e che il *core business* è gestito dalle seguenti direzioni centrali (e dalle strutture territoriali da esse dipendenti): Direzione investimenti, Direzione commerciale ed esercizio rete, Direzione produzione, Direzione tecnica<sup>19</sup>.

Le rimanenti Direzioni centrali svolgono attività di supporto a beneficio di tutte le altre funzioni aziendali.

Dalla Direzione produzione e dalla Direzione commerciale ed esercizio rete dipendono, inoltre, direzioni che operano sul territorio.

L'assetto organizzativo di RFI S.p.A. (organigrammi, titolarità, missioni e aree di responsabilità, sedi) viene definito e formalizzato attraverso Ordini di Servizio Organizzativi (OdSO), emanati a firma dell'Amministratore Delegato.

La distribuzione degli OdSO è di competenza della Direzione Personale e Organizzazione - Struttura Organizzativa (S.O.) Organizzazione, la quale, tra l'altro, cura l'aggiornamento della struttura organizzativa della Società.

Nel precedente referto si è anche evidenziato che il modello organizzativo societario di RFI va considerato nel contesto in cui la Società opera. RFI, infatti, facendo parte del Gruppo Ferrovie dello Stato, ha un modello di funzionamento coerente con le regole di Gruppo, fatta eccezione per quei processi di business specifici della Società (tipicamente relativi alla manutenzione ed all'esercizio in sicurezza dell'infrastruttura), per i quali sono state elaborate apposite procedure operative.

Per le tematiche di interesse generale di Gruppo, le Comunicazioni Organizzative vanno preventivamente sottoposte all'approvazione della Holding.

Sul sistema di corporate governance può farsi rinvio alla relazione della

---

<sup>19</sup> L'assetto è stato così, da ultimo, determinato dalla D.O. n. 56/AD del 7 luglio 2009.

Corte sulla Capogruppo<sup>20</sup>.

### **2.3 – L'Internal auditing**

Sulla base di quanto riferito dalla Società, risulta che, nel biennio in considerazione, 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 di RFI: in particolare si sono concentrate sui processi della gestione amministrativa e fiscale, negoziale e approvvigionamenti, produzione dei servizi, investimenti, manutenzione, sicurezza sul lavoro.

Le attività eseguite sono state articolate in una pluralità di interventi presso le Strutture Organizzative della Società per una visione significativa dell'architettura del sistema dei controlli interni, della loro adeguatezza e del loro funzionamento a presidio del corretto svolgimento dei processi operativi.

Nel 2008 è stato possibile valutare i controlli interni rispetto ai principali rischi attraverso un approccio "risk - based". I rischi maggiormente considerati sono quelli connessi ai processi (conformità a norme esterne e disposizioni interne, efficienza - in termini di costi, tempi e qualità - disponibilità delle risorse umane in termini qualitativi e quantitativi), i rischi di informativa gestionale e direzionale. Sono stati monitorati i Piani di Azione emessi dalle Direzioni centrali in qualità di Process Owner a fronte di aree di miglioramento emerse a seguito delle attività di audit eseguite nel 2008 e in anni precedenti

Sono stati completati n. 22 piani ed altri 22 sono stati prolungati fino all'anno successivo.

I Piani di azione più significativi "non completati" relativi ad anni precedenti risultano in corso o sospesi a causa di una radicale riorganizzazione dei relativi processi (Istituto Sperimentale, nuovo modello di gestione dei cespiti) o di una loro ridefinizione a seguito della costituzione di nuove società (Sistemi Urbani).

Nel 2009 le 28 attività eseguite hanno interessato, in diversa misura, i principali macroprocessi operativi e di supporto di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

I processi sui quali si è maggiormente concentrata l'attività di audit sono stati: sicurezza sul lavoro (n. 7), investimenti (n. 4), gestione amministrativa e

---

<sup>20</sup> Il tema, per il passato, è stato affrontato ampiamente nella relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA per gli esercizi 2005-2006, capit. III (Atti parlamentari, XVI legislatura, doc. XV, n. 8).



fiscale (n. 4).

A fronte delle carenze rilevate in talune aree aziendali, le strutture interessate hanno pianificato le necessarie azioni correttive la cui attuazione è stata oggetto di monitoraggio da parte della Direzione Audit e le cui risultanze sono oggetto di apposita reportistica.

In particolare, nel corso del 2009, sono stati monitorati n. 31 Piani di Azione, di cui n. 30 completati. Le relative azioni di miglioramento sono n. 147 di cui:

- n. 142 attuate (circa il 97%);
- n. 2 in corso (circa 1%);
- n. 3 ritenute non necessarie (circa 2%).

Viene ordinariamente svolta, in ambito RFI, anche la funzione di Risk Management che è esercitata dal Comitato Guida del Progetto Risk Management che si avvale del contributo operativo della Direzione Audit per lo sviluppo del progetto, il coordinamento delle attività di Control Risk Self Assessment (CRSA) ed il supporto alle Direzioni per facilitare le attività di autovalutazione.

Le attività di CRSA sono state pianificate e condotte fino a tutto il primo semestre 2008 con la finalità prevalente di mettere a punto la metodologia prescelta, basata sull'adozione di un glossario dei rischi societari, sulla definizione del modello "processi - rischi - controlli" delle Direzioni Centrali e territoriali della Società, sull'utilizzo di metriche predefinite per orientare le valutazioni soggettive dei Process Owner e sull'utilizzo di un sistema applicativo di supporto alla gestione del processo.

A partire da luglio 2008 è stato definito uno standard di relazione di CRSA con la finalità di individuare indicatori (distribuzione dei rischi per processo/categoria di rischio, esposizione al rischio inerente/controllato/residuo, efficacia dei controlli esistenti) e modalità di aggregazione e rappresentazione per fornire un'efficace informativa direzionale.

Le risultanze delle valutazioni espresse dalle Direzioni coinvolte sui principali macro-processi (Servizi di circolazione, Manutenzione, Investimenti, Risorse umane organizzazione, Amministrazione e fiscale) sono state rappresentate a livello aggregato in apposite relazioni finali di CRSA che hanno evidenziato un livello sostanzialmente basso di esposizione al rischio tenendo conto dei controlli esistenti.

Tuttavia, con riferimento a potenziali aree di miglioramento ancora presenti, i Direttori interessati definiranno in futuro adeguati Piani di azione (di processo) finalizzati a rafforzare ulteriormente l'architettura del sistema dei controlli interni.

Nel 2008, in attuazione degli adempimenti conseguenti alla nomina del

Dirigente Preposto ex Legge 262/2005, è stato avviato un piano di emissione delle procedure amministrativo contabili (PAC) e delle corrispondenti procedure gestionali.

Nel corso del primo semestre 2009 si è ritenuto opportuno rimandare l'avvio delle attività nei confronti di ulteriori Direzioni e processi in considerazione della prevista riorganizzazione societaria (Disposizione Organizzativa n. 56 /AD del 07 luglio 2009), in esito alla quale si è proceduto all'aggiornamento della mappatura dei processi sensibili e al riposizionamento dei rischi e dei controlli.

Il quadro cognitivo della Direzione Audit sul Sistema di Controllo Interno di RFI deriva, principalmente, dalle conoscenze acquisite direttamente mediante l'azione di Internal Auditing sui processi esaminati.

Sulla base delle conoscenze di cui sopra, relativamente ai processi esaminati nel corso dell'anno, emerge una valutazione di sostanziale adeguatezza del Sistema di Controllo Interno (SCI) al perseguimento di una buona Governance e al raggiungimento degli scopi societari.

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

Si è riferito nella precedente relazione<sup>21</sup> sul modello organizzativo e di gestione che RFI ha da tempo adottato<sup>22</sup> in attuazione delle disposizioni del Decreto legislativo n. 231 del 2001 e che adegua con regolarità, recependo le modifiche proposte dall'Organismo di Vigilanza in conseguenza dell'evoluzione della normativa e del contesto organizzativo e procedurale societario.

Nel periodo in considerazione, in particolare, è stato effettuato l'aggiornamento con riferimento ai nuovi reati di omicidio colposo e lesioni gravi o gravissime commessi con violazione della norma antinfortunistica e di igiene sul lavoro (Legge 123/07 e D.Lgs. 81/08) ed alla criminalità informatica (Legge 48/08) introdotti nel D.Lgs. 231/2001.

Inoltre, in attuazione del Piano annuale ex D.Lgs. 231/2001, sono state eseguite attività di audit sui processi aziendali con la finalità di valutare l'adeguatezza ed il funzionamento dei controlli interni per la prevenzione dei reati di cui al citato decreto.

---

<sup>21</sup> Si veda cit. relazione riguardante l'esercizio 2007, punto 2.6 (Atti parlamentari, XVI legislatura, doc. XV, n. 109)

<sup>22</sup> Delibera del Consiglio di Amministrazione del 27 settembre 2004.

Le attività hanno interessato in diversa misura i principali macroprocessi considerati a rischio e hanno consentito di verificare l'adeguatezza e il funzionamento dei controlli interni rispetto ai seguenti potenziali rischi di reato ex D.Lgs. 231/2001:

- la corruzione e la concussione, ravvisate principalmente nell'attività negoziale;

- le false comunicazioni sociali (anche in forma di concorso), in termini di non corretta rappresentazione in bilancio della situazione economico-patrimoniale della Società;

- la malversazione e la truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche e indebita percezione di erogazioni a danno dello Stato, in particolare nella stima dei costi degli investimenti e nella pianificazione finalizzata al finanziamento dei progetti;

- l'omicidio colposo e lesioni personali colpose gravi o gravissime commesse a seguito di violazione delle norme antinfortunistiche, nonché sulla tutela dell'igiene e della salute sul lavoro (mancata adozione/attuazione delle misure di sicurezza).

Il monitoraggio delle azioni correttive e/o migliorative rilevanti nell'ottica dei potenziali rischi di reato di cui D.Lgs. 231/2001, curato dall'Organismo di Vigilanza, evidenzia che nel corso dell'anno 2008 sono stati conclusi n. 12 Piani di Azione e n. 7 sono in corso o da ricevere a fronte di attività eseguite anche in anni precedenti.

Nel corso del 2009, l'Organismo di Vigilanza di RFI ha curato l'aggiornamento delle "schede dei processi a rischio 231", che riportano, per ciascun processo sensibile, il sistema dei protocolli predisposto dalla Società a prevenzione dei reati ipotizzabili costituite da un insieme di procedure utili alla prevenzione degli stessi.

L'Organismo di Vigilanza ha, inoltre, elaborato una proposta di aggiornamento della Parte Generale e della Parte Speciale del Modello Organizzativo e di Gestione ex D.Lgs. n. 231/2001, recependo le nuove fattispecie di reato introdotte nel menzionato decreto ("turbata libertà dell'industria o del commercio", "induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria" e "delitti in materia di violazione del diritto d'autore") ed il nuovo modello organizzativo societario, in esito al quale si è proceduto all'aggiornamento della mappatura dei processi sensibili ex D.Lgs. 231/2001 e al riposizionamento dei rischi e dei controlli. L'aggiornamento del

Modello una volta condiviso con le Strutture societarie responsabili dei processi sensibili sarà successivamente sottoposto all'approvazione del Consiglio di Amministrazione della Società.

La competente struttura preposta di RFI ha eseguito, per conto dell'Organismo di Vigilanza, nell'anno 2009 n.23 attività di audit su processi esposti a rischi di reato di cui al D.Lgs. 231/01.

Le risultanze delle attività svolte hanno evidenziato un quadro di complessiva adeguatezza e funzionamento del Modello di prevenzione adottato dalla Società.

## **2.5 Il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili**

RFI ha provveduto – come già riferito nella precedente relazione - a modificare il proprio statuto in data 11 aprile 2008, introducendo la figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari (DP) ai sensi della L. 262/2005 (legge sul Risparmio), siccome modificata dal D.Lgs. 29 dicembre 2006, n. 303, e dal D.Lgs. 6 novembre 2007, n. 195 – ed ha provveduto alla relativa nomina con delibera del Consiglio di Amministrazione del 26 maggio 2008, pur essendo prevista la nuova funzione per le sole società quotate nella borsa italiana. In ciò si è conformata alle indicazioni in materia del Ministero dell'Economia e delle Finanze, nell'ottica dell'adozione di sistemi di governance sempre più evoluti ed equiparati a quelli delle società quotate.

Com'è noto il DP attesta, con apposita relazione allegata al bilancio di esercizio e al bilancio consolidato, a firma congiunta con l'Amministratore Delegato, quanto segue:

- l'adeguatezza delle procedure amministrativo-contabili per la formazione del bilancio di esercizio e consolidato;
- l'effettiva applicazione delle procedure nel corso del periodo cui si riferiscono i documenti;
- la corrispondenza di questi ultimi alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- la loro idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società e delle società incluse nel consolidamento.

## **2.6 – Le Società partecipate ed il loro andamento**

Si riportano qui di seguito essenziali elementi conoscitivi relativi alle principali Società partecipate di RFI SpA ed al loro andamento economico-gestionale per il periodo in esame.

Si ricorda che RFI non procede alla redazione di un bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, in virtù dell'esonero previsto al comma 3 dell'art. 27 del D.Lgs. 127/1991, in quanto tale bilancio viene redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A.

### **TAV S.P.A**

E' società partecipata al 100%. Ha come scopo la progettazione e costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità. Lo sfruttamento economico delle infrastrutture è trasferito, in forza della Convenzione RFI/TAV del 9 dicembre 2003, a RFI in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale: la modalità individuata per il trasferimento è la scissione.

Sulla medesima si riferisce specificamente in prosieguo, al punto 4.

### **TERMINALI ITALIA S.R.L.**

La società è stata costituita in data 16 maggio 2008 dalla consociata CEMAT con capitale sociale di 10 mila euro.

Il Consiglio di Amministrazione di RFI in data 25 luglio 2008 ha autorizzato l'acquisto dell'85% della partecipazione della società al prezzo di 10.123.500 euro. L'atto di acquisto è stato firmato in data 31 luglio 2008.

L'operazione di conferimento dell'attività terminalistica da parte della Cemat deriva dall'esigenza:

- di dare attuazione a quanto previsto dal Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188 che prevede "il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente sul piano giuridico, organizzativo o decisionale dalle imprese operanti nel settore dei trasporti";
- di adempiere all'impegno di FS Cargo (controllata di Trenitalia SpA) nei confronti dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che FS Cargo-Trenitalia e Cemat avessero cessato le prestazioni dei servizi terminalistici nei terminali intermodali di RFI al massimo entro 12 mesi dalla formalizzazione dell'operazione di acquisizione del controllo di diritto di Cemat.

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.

La Società ha operato a partire dal secondo semestre 2008 ed ha gestito complessivamente 17 terminali di proprietà RFI ed uno di proprietà privata; nel 2009 ha gestito complessivamente 22 terminali di proprietà RFI ed uno di proprietà privata; inoltre sono cessate di fatto le relazioni sui terminali di Pescara, Palermo e Lamezia Terme mentre sono stati attivati i terminali di Livorno, Parma, Brescia e Bologna precedentemente gestiti da NET oltre a Verona Porta Nuova e Padova FSL. Infatti a giugno 2009 Terminali Italia è subentrata alla Società Nord Est Terminal nella gestione dei terminali merci intermodali di Livorno Guastocce (1° Luglio), Parma Castelguelfo (1° Settembre), Brescia Scalo (1° Ottobre), Bologna Interporto (1° Novembre) e Verona Porta Nuova (1° Dicembre).

Complessivamente nel 2009 si è registrata una perdita di traffico combinato del 21,2% rispetto al 2008. Il traffico nazionale ha sofferto maggiormente registrando una flessione del 33,4% mentre quello internazionale ha conseguito una riduzione del 13,8%.

La Società chiude l'esercizio 2009 con una perdita pari a 2.995 mila euro.

Le voci che compongono la situazione economica della Società sono rappresentate da ricavi pari a 16.530 mila euro (9.331 mila euro nell'esercizio precedente) derivanti sostanzialmente dall'attività terminalistica e da costi operativi e ammortamenti pari a 19.581 mila euro (10.083 mila euro nell'esercizio precedente). Tali costi riguardano in particolare per 9.432 mila euro il costo del lavoro, per 8.615 mila euro servizi, materie prime e di consumo e per 1.534 mila euro gli ammortamenti. Tali componenti determinano un risultato operativo negativo di 3.051 mila euro, a cui vanno aggiunti proventi finanziari netti per 60 mila euro, proventi straordinari netti per 53 mila euro ed imposte pari a 58 mila euro.

**TUNNEL FERROVIARIO DEL BRENNERO – (TFB)**

L'oggetto della Società, partecipata all'84,08%, 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".

Le principali voci del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 evidenziano, una quota di partecipazione (50%) di 76,2 milioni di euro nella Collegata BBT, disponibilità liquide per 6,1 milioni di euro e proventi finanziari per euro 351,4 mila.

In data 28 marzo 2009 l'Assemblea dei Soci ha deliberato un aumento del capitale sociale da effettuarsi in una o più tranches fino ad un massimo di 70.000 mila euro e fino ad un ammontare del capitale sociale di 133.791 mila euro.

Il capitale sociale ammonta a 105.790.910 euro e la composizione azionaria risulta così composta:

- RFI 84,558% del capitale sociale;
- Provincia Autonoma di Bolzano 6,187% del capitale sociale;
- Provincia Autonoma di Trento 6,187% del capitale sociale;
- Provincia di Verona 3,068% del capitale sociale.

Le principali voci del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 evidenziano la quota di partecipazione (50%) di 92,2 milioni di euro nella Collegata BBT, disponibilità liquide per 9 milioni di euro e proventi finanziari per 85 mila euro.

**NORD-EST TERMINAL S.p.A.**

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.

La società opera nel settore del trasporto intermodale e, più in particolare, gestisce sei terminal situati nel centro-nord Italia: Livorno, Parma, Padova, Bologna, Brescia, Verona.

Le aree e le relative strutture sono di proprietà di RFI, salvo il terminal di Padova che, in quota parte, è anche di proprietà del socio Interporto di Padova.

Nel suo complesso la Società, oltre ad effettuare rilevanti investimenti negli impianti caratteristici del settore, opera essenzialmente con quattro grandi clienti (tra cui le società consociate CEMAT., Italcontainer e TX Logistic) e con tre grossi fornitori che, di fatto, effettuano i servizi terminalistici.

L'esercizio 2008 presenta una riduzione in termini assoluti dei ricavi operativi

di 364 mila euro (da euro 11.681 mila a euro 11.317 mila), correlata in parte ai problemi nel traffico dei container nel porto di Genova nel primo periodo dell'esercizio e in parte alla riduzione dei traffici conseguente alla crisi economica in atto a partire da ottobre.

La contrazione dei ricavi è stata accompagnata da una riduzione dei costi correlati, proporzionalmente minore (da euro 9.461 mila a euro 9.455 mila), per il consistente aumento del costo del carburante, che ha influito negativamente sui costi di handling acquistati dalla Società. Inoltre, sono stati effettuati maggiori interventi di manutenzione dei piazzali e degli impianti.

Ciò ha determinato una contrazione del margine operativo lordo di euro 358 mila.

Il risultato operativo risente della mancanza delle plusvalenze realizzate nel 2007 con la vendita di gru, solo in parte sostituite dal contributo in conto investimenti da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e pertanto il risultato operativo si riduce di euro 374 mila.

Migliora tuttavia la gestione finanziaria dell'esercizio 2008, con un saldo netto di proventi finanziari di euro 159 mila principalmente relativi ad interessi attivi da consolidato fiscale (euro 29 mila) ed interessi attivi su conti correnti bancari (euro 124 mila).

Il bilancio chiude con un utile netto di euro 1.256 mila dopo aver scontato imposte per euro 603 mila.

In data 21 luglio 2009 l'Assemblea dei Soci, nel corso della seduta straordinaria, ha approvato lo scioglimento della società con la sua messa in liquidazione.

Nel secondo semestre 2009 la Società Terminali Italia è subentrata alla Società Nord Est Terminal nella gestione dei terminali merci intermodali.

Vi è poi la partecipazione al 100% in **Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA**, passata dai 165 milioni del 2008 ai 213 milioni del 2009<sup>23</sup>, società che si occupa principalmente della realizzazione del progetto di sviluppo inerente la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della stazione Tiburtina di Roma.

Si ricorda infine la partecipazione per 48.928 mila Euro (pari al 13%) in **Stretto di Messina SpA**. Il CIPE, nella seduta del 17 dicembre 2009, ha assegnato 117 milioni di euro a RFI quale quota di competenza per la sottoscrizione dell'aumento di capitale della Società.

---

<sup>23</sup> Nel 2009 vi è stata una svalutazione della partecipazione per 96 mila euro, per ripianamento delle perdite, ed un contestuale aumento del capitale sociale per 48 mila euro.



### **3. RISORSE UMANE**

#### **3.1 – La consistenza del personale ed il relativo costo**

Nel corso degli anni 2008 e 2009, secondo quanto riferito dalla Società, è proseguita l'opera di contenimento della consistenza degli organici, in esito all'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro, rivolta all'incremento della produttività. E' stata anche avviata l'assunzione delle risorse tecniche (operatori specializzati manutenzione e capi tecnici) necessarie all'attivazione della linea A.V. Firenze – Bologna.

Per quanto attiene al recepimento dei principi posti dall'articolo 18, comma 2, del D.L. 112 del 2008, convertito con legge del 6 agosto 2008 n. 133, in materia di reclutamento del personale e per il conferimento degli incarichi nel rispetto dei principi di trasparenza, pubblicità e imparzialità, la Società ha fatto presente che il Gruppo Ferrovie dello Stato, dal 21 febbraio 2008, ha modificato - con la Disposizione di Gruppo n. 110/2008 relativa alle "Linee guida in materia di reclutamento e selezione e relativa procedura organizzativa" - le disposizioni precedenti in materia. Alla data di entrata in vigore della legge 133/2008 ha eseguito un confronto di rispondenza del sistema di regole vigente (e dettate, da ultimo, dalla DdG 110/2008) a quello introdotto dalla nuova normativa e ne ha accertato un grado di "compliance" adeguato, senza necessità di integrazioni e modifiche.

La consistenza del personale di RFI al 31.12.2008 è risultata pari a 32.896 unità (di cui 321 Dirigenti e 32.575 tra Addetti e Quadri), rispetto a 32.980 unità (di cui 351 Dirigenti e 32.629 tra Addetti e Quadri ) dell'anno precedente. Al 31.12.2009 le unità in servizio assommano a 31.595 (di cui 295 Dirigenti e 31.300 tra Addetti e Quadri).

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 31 dicembre 2007 – 31 dicembre 2009:

**Consistenza personale - Periodo 2007/2009**

Livelli		In servizio al 31.12.2007	In servizio al 31.12.2008	In servizio al 31.12.2009
Quadri	A	1.832	1.821	1.678
	B	5.545	5.443	5.219
Direttivi	C	292	529	578
Tecnici	D	8.278	7.708	7.414
	E	5.975	6.551	6.239
Operatori	F	9.391	9.375	8.997
	G	1.133	969	1.005
	H	183	179	170
<b>Totale</b>		<b>32.629</b>	<b>32.575</b>	<b>31.300</b>
Dirigenti		351	321	295
<b>Totale complessivo</b>		<b>32.980</b>	<b>32.896</b>	<b>31.595</b>

In data 24 gennaio 2008 è stato firmato l'accordo con le Organizzazioni Sindacali per il rinnovo contrattuale, che ha prorogato per l'anno 2007 il CCNL scaduto il 31 dicembre 2006, in attesa del successivo rinnovo, con l'obiettivo di pervenire ad un contratto unico del Settore Trasporto.

Ciò ha comportato dal 1° gennaio 2008 un aumento del costo unitario medio mensile del lavoro pari a 57 euro non comprensivi degli oneri sociali.

Anche per il 2009, a partire dal 1° maggio 2009, si è determinato un aumento del costo unitario medio mensile del lavoro dovuto all'incremento medio di 63 euro non comprensivo degli oneri sociali.

Ciò a seguito dell'accordo del 30 aprile 2009 tra AGENS ed Organizzazioni Sindacali che ha prorogato anche per l'anno 2008 il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro scaduto il 31 dicembre 2006. L'accordo ha previsto anche il pagamento di due distinte una tantum:

- 1) per il 2008 di circa 850 euro medi pro capite (oltre oneri sociali);
- 2) per il periodo gennaio- aprile 2009 di circa 245 euro medi pro capite (oltre oneri sociali).

**COSTO DEL LAVORO***migliaia di euro*

ELEMENTI DI COSTO		ANNO 2007			ANNO 2008			ANNO 2009		
		Dirigenti	Altro Personale	Totale	Dirigenti	Altro Personale	Totale	Dirigenti	Altro Personale	Totale
RETRIBUZIONI	Competenze fisse	31.850	907.020	938.871	29.837	932.051	961.887	27.955	905.884	933.839
	Straordinario		50.900	50.900		56.731	56.731		56.365	56.365
	Trasferte	964	19.092	20.055	994	18.861	19.855	836	17.799	18.636
	Competenze accessorie	3.390	162.721	166.111	3.918	152.538	156.456	3.950	159.496	163.446
	Indennità di mancato preavviso	124	655	778	55	445	500	153	570	723
<b>TOTALE RETRIBUZIONI</b>		<b>36.328</b>	<b>1.140.387</b>	<b>1.176.715</b>	<b>34.804</b>	<b>1.160.626</b>	<b>1.195.430</b>	<b>32.894</b>	<b>1.140.114</b>	<b>1.173.008</b>
ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI	Contributi all'INPS e altri Ist. Prev.li e acc.	3.672	56.730	60.403	3.634	55.098	58.733	3.317	64.991	68.308
	Contributi all'INPS Fondo Speciale	5.888	212.094	217.982	6.917	235.759	242.675	7.188	257.597	264.785
	Accantonamento e riv.ne fondo TFR	2.992	96.072	99.064	2.750	95.328	98.079	2.445	88.769	91.214
	Rivalutazione indennità di buonuscita	567	16.576	17.144	474	13.585	14.059	303	8.851	9.154
	Altri costi	1.365	17.382	18.747	56	1.738	1.794	6	1.195	1.201
<b>TOTALE ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI</b>		<b>14.485</b>	<b>398.854</b>	<b>413.339</b>	<b>13.831</b>	<b>401.509</b>	<b>415.340</b>	<b>13.259</b>	<b>421.403</b>	<b>434.663</b>
<b>COSTO TOTALE</b>		<b>50.813</b>	<b>1.539.242</b>	<b>1.590.055</b>	<b>48.636</b>	<b>1.562.134</b>	<b>1.610.770</b>	<b>46.154</b>	<b>1.561.517</b>	<b>1.607.671</b>

**RETRIBUZIONE MEDIA***migliaia di euro*

	ANNO 2007			ANNO 2008			ANNO 2009		
	Dirigenti	Altro personale	Totale	Dirigenti	Altro personale	Totale	Dirigenti	Altro personale	Totale
<b>Retribuzioni</b>	36.328	1.140.387	1.176.715	34.804	1.160.626	1.195.430	32.894	1.140.114	1.173.008
<b>Consistenza media</b>	356	33.298	33.654	337	33.207	33.543	316	31.944	32.260
<b>Retribuzione media</b>	102,1	34,2	35,0	103,4	35,0	35,6	104,2	35,7	36,4
<b>% su anno precedente</b>	8,1%	3,0%	3,2%	1,2%	2,1%	1,9%	0,8%	2,1%	2,0%

Il costo del personale risulta in aumento nel 2008 rispetto al 2007, per un importo pari a € 20.715 mila, per effetto dei seguenti fattori:

- aumento complessivo delle voci "Salari e stipendi" e "Oneri sociali" in forza dell'Accordo già ricordato con le OO.SS. del 24 gennaio 2008 che ha stabilito l'incremento del costo mensile medio unitario di € 57 più oneri sociali dal 1° gennaio 2008;

- aumento della consistenza media dell'organico a seguito della scissione parziale delle attività di manovra, in precedenza effettuate da Trenitalia, avvenuta con decorrenza 1° gennaio 2008 per effetto della quale RFI ha acquisito circa n. 1.570 risorse provenienti dalla citata società;

- incremento delle risorse tecniche (operatori specializzati manutenzione e capi tecnici) necessarie all'attivazione della linea AV Milano - Bologna avvenuta il 14 dicembre 2008.

Nel 2009, registra, invece, complessivamente un decremento pari a 3.099 mila euro, rispetto all'esercizio 2009, determinato dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- diminuzione complessiva delle voci "Salari e stipendi" (22.421 mila euro) e "Trattamento di fine rapporto" (11.770 mila euro) per effetto del 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;

- aumento della voce "Oneri sociali" (31.685 mila euro) in quanto, a partire dal 1° gennaio 2009, tutto il Gruppo FS è assoggettato al pagamento all'INPS degli oneri per l'assicurazione obbligatoria per la disoccupazione involontaria (1,61 % delle retribuzioni), per la maternità (0,46% delle retribuzioni) e per la malattia degli operai (2,22% delle retribuzioni degli operai).

E' da notare che a metà maggio 2009 è stato formalmente sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Protocollo d'intesa, tra Federtrasporto, Asstra. Anav e le Organizzazioni sindacali Filt/Cgil, Fit/Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Fast Ferrovie, Orsa e Faisa/Cisal, per l'avvio del negoziato volto alla definizione di un nuovo CCNL unico della Mobilità, che ha consentito di sbloccare il confronto in corso sulle questioni aziendali aperte, favorendo la sottoscrizione degli accordi del 15 maggio, ritenuti di notevole rilevanza per il rilancio competitivo del Gruppo.

In particolare, con tali accordi, è stata raggiunta l'intesa per innovare e

rendere effettivamente operativo il "Fondo bilaterale per il sostegno al reddito"- di cui alla legge n. 449/97- che costituisce per il Gruppo, in assenza di ammortizzatori sociali tradizionali, uno strumento fondamentale per la gestione dell'ulteriore 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 nel periodo 2010-2013 dovrebbe interessare le Società del Gruppo.

Il Fondo infatti dovrebbe consentire - attraverso la sua componente ordinaria - di attuare i necessari percorsi di riconversione e riqualificazione del personale e - tramite la componente straordinaria - di accompagnare alla pensione, favorendo in via prioritaria la volontarietà, i lavoratori cui manchino fino a 48 mesi per il raggiungimento della finestra pensionistica.

Tale processo - secondo quanto esposto dalla Società - avverrà a valle di una procedura sindacale, originata da specifici progetti aziendali di livello territoriale, il cui esito consente comunque alle aziende - nell'ipotesi di mancato accordo complessivo con il sindacato - di considerare eccedentario il 30% delle risorse dichiarate in esubero nel progetto originario.

A seguito della definizione con le Organizzazioni sindacali della nuova regolamentazione del Fondo, sono stati sviluppati ed implementati con INPS ed i competenti Dicasteri i necessari contatti ed approfondimenti al fine di consentire nei tempi più stretti possibili l'attivazione delle prestazioni.

### **3.2 –La formazione**

Il piano formativo dell'anno 2009 ha interessato i macro obiettivi già definiti nel 2008 in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario già ampiamente descritti nella relazione sulla gestione per l'esercizio 2007.

In particolare le attività di formazione nel 2009 hanno riguardato complessivamente 212.000 giornate uomo che in media equivalgono a 6,7 giornate di formazione uomo medie annue, superando del 34% il target previsto dall'art.43 comma 4 del CCNL e pari a 5 giornate uomo medie annue.

Di particolare rilievo si evidenzia l'attività di coordinamento della formazione dei primi formatori delle strutture territoriali di RFI interessate all'attivazione di tratte AC/AV. In particolare, sono stati erogati i corsi per i Complementi AC/AV alle abilitazioni specialistiche dei settori Armamento, TE, IS e TLC ai primi formatori interessati all'esercizio e alla manutenzione delle nuove tratte AC/AV Novara - Milano e Bologna - Firenze.

### **3.3 – La sicurezza sul lavoro**

Nel corso dell'anno 2009, 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 dell'anno precedente ed ampiamente descritte nelle Informazioni di carattere generale del Bilancio d'esercizio 2008 a cui si fa rinvio.

In materia di Sicurezza su Lavoro la Società 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. Inoltre, sempre in tale ambito di competenza, la S.O. Sicurezza del Lavoro e Ambientale ha stipulato un accordo con due società del Gruppo Ferrovie dello Stato, TAV S.p.A. e Fercredit S.p.A., per cui fornisce, a tali società, proprie risorse per lo svolgimento del ruolo di Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione.

Infine, è proseguita la realizzazione delle attività, stabilite nell'accordo quadro stipulato nel 2008 con l'ISPESL.

### **3.4 – Le consulenze**

Il sistema autorizzativo per il ricorso ad apporti di consulenze esterne è stato già ampiamente illustrato nel precedente referto.

Si è evidenziato come – sulla base delle disposizioni di Gruppo - il ricorso a consulenze possa avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità agli obiettivi aziendali e attraverso forme di contrattazione definite (gara a procedura ristretta).

Il processo autorizzativo prevede una verifica di merito da parte di una struttura funzionalmente responsabile della Capogruppo, competente per la materia trattata nella prestazione consulenziale (dalla quale può derivare un nulla osta a procedere o un percorso alternativo qualora l'esito sia negativo) ed una verifica di congruità economica, da parte delle strutture della Direzione Generale di Gruppo, Finanza Controllo e Partecipazioni; l'utente della prestazione deve, invece, monitorare la prestazione e dare un resoconto a tutte le strutture interessate con il piano di adozione delle risultanze e la valutazione delle prestazioni rese.

In materia RFI ha emesso la Procedura Amministrativo Contabile n.7 del 12/12/2008 "L'attivazione e monitoraggio delle consulenze" in conformità alla Comunicazione Organizzativa RFI n.16 del 5/5/2003 e quindi tutti gli incarichi affidati nel 2008 e nel 2009 sono stati espletati nel rispetto delle suddette disposizioni.

La pubblicazione/comunicazione degli incarichi conferiti nel 2008/2009, ai sensi dell'art.3, commi 44 e ss. della L. 244/2007 (Emolumenti a carico di pubbliche amministrazioni, società partecipate e loro controllate e collegate), non è avvenuta non essendo ancora in vigore per il periodo che rileva, il DPR 5 ottobre 2010, n. 195 normativamente previsto recentemente pubblicato sulla G.U. n. 276 del 25 novembre 2010.

Merita segnalazione la circostanza che nel biennio in esame si riscontra un trend decrementale rispetto al 2007 (esercizio nel quale le consulenze e gli incarichi consuntivati risultarono pari a 516 mila Euro).

Si riportano qui di seguito gli elementi relativi alle consulenze affidate nel 2008 e 2009.

	Oggetto di Consulenza	Data conferimento incarico	Importo
<b>ANNO DI RIFERIMENTO - 2008</b>	Assistenza in materia legale relativamente a problematiche concernenti la gestione e redazione di dispositivi contrattuali	22/05/08	€ 75.000,0
	Consulenza economico finanziaria inerente la valutazione del capitale economico della Società Terminali Italia Srl finalizzata all'acquisto della partecipazione di maggioranza	07/07/08	€ 15.000,0
	Certificazione per rimborso spese Commissione Europea "New Opera"	12/02/08	€ 2.974,0
	Assistenza legale per il progetto di valorizzazione di alcune aree edificatorie circostanti la stazione di Roma Tiburtina	28/11/08	€ 150.000,0
	Potenziamento dei servizi per il collegamento con aeroporto di Fiumicino e valutazioni degli effetti sulla circolazione ferroviaria per il nodo di Roma	12/12/08	€ 60.000,0
	<b>Totale costo consulenze dell'anno</b>		<b>€ 302.974,0</b>
<b>ANNO DI RIFERIMENTO - 2009</b>	Previsione di scenario a breve e lungo periodo - Analisi di domanda e offerta di trasporto ferroviario a livello della rete nazionale	11/02/09	€ 70.800,0
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€ 18.000,0
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€ 18.000,0
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€ 18.000,0
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€ 18.000,0
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€ 18.000,0
	Supporto specialistico per l'aggiornamento di normative ferroviarie	26/02/09	€ 18.000,0
	<b>Totale costo consulenze dell'anno</b>		<b>€ 178.800,0</b>



### 3.5 – Il contenzioso

Nelle relazioni al bilancio di esercizio della Società per il 2008 ed il 2009 è riportato analiticamente e diffusamente lo stato del contenzioso, delle indagini e dei procedimenti giudiziari in corso.

In questa sede ci si limita a dare atto di alcuni procedimenti che meritano attenzione.

In materia di contenzioso per il personale si prende atto degli utilizzi del fondo relativo al contenzioso che sono stati pari a 36,2 milioni per il 2008 ed a 71,5 milioni per il 2009.

Relativamente al contenzioso instaurato con l'Agazia delle Entrate Ufficio di Roma 4 per il presunto omesso versamento di ritenute IRPEF, la Società segnala che, dopo che la Commissione Tributaria Regionale di Roma ha accolto l'appello presentato dalla Società avverso la sentenza n. 373/05/04 della CTP di Roma, l'Ufficio non ha proposto ricorso alla Suprema Corte di Cassazione e, pertanto, la controversia deve considerarsi definita.

Per il rilevante e potenzialmente rischioso contenzioso arbitrale si rinvia a quanto riferito in precedenza al punto 1.5 ed all'analisi contenuta nella relazione al bilancio di esercizio 2009 di RFI SpA<sup>24</sup>.

Si evidenzia che la Direzione Generale - Vigilanza Contratti Pubblici dell'Autorità per la Vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture ha comunicato, con nota del 28 dicembre 2007 pervenuta in data 4 gennaio 2008 a RFI S.p.A., TAV S.p.A. ed ai General Contractor FIAT e Consorzio Iricav Uno, che il Consiglio dell'Autorità ha approvato un atto di risoluzione in ordine agli interventi gestiti da TAV - relativamente alle tratte Roma-Napoli e Bologna-Firenze. Tale risoluzione giunge all'esito di un'attività istruttoria avviata nel 1999 che ha rilevato alcune criticità in particolare in relazione all'aumento dei tempi e dei costi di esecuzione delle opere.

In relazione a ciò ha disposto l'avvio di uno specifico monitoraggio sugli aspetti del contenzioso con i General Contractor e sulle modalità di affidamento dei lavori, da parte dei General Contractor, dell'asse orizzontale.

Con lettera datata 1 agosto 2008, la Direzione Generale della Vigilanza Lavori ha trasmesso a RFI, TAV ed ai General Contractor FIAT e Consorzio IRICAV UNO la

---

<sup>24</sup> Parte relativa all'andamento economico di TAV SpA.

Deliberazione n° 26 assunta dal Consiglio dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici in data 15 luglio 2008 "preso atto del riscontro fornito dai soggetti interessati ai rilievi formulati con risoluzione del 19.12.2007" relativa agli interventi sulle tratte Roma-Napoli e Bologna-Firenze- ed ha disposto la segnalazione alla Procura Generale della Corte dei conti dell'asserito uso distorto dell'accordo conciliativo relativamente a tre accordi relativi alla Tratta Roma-Napoli e nonchè deliberato l'avvio di una procedura di monitoraggio sia degli interventi in fase di avanzata esecuzione, sia degli interventi relativi all'asse orizzontale, con particolare riferimento, per quanto di competenza TAV, alla definizione dei contenziosi in corso.

Tale monitoraggio è stato attivato dall'Autorità di Vigilanza con nota in data 3 febbraio 2009 della Direzione Generale Vigilanza Lavori, indirizzata a RFI e TAV, con la quale è stato chiesto alle medesime Società di fornire, per quanto di rispettiva competenza, informazioni di carattere generale ed eventuali particolari specifiche problematiche relative ai seguenti interventi AV/AC: Tratta Roma-Napoli (I° e II° Lotto Funzionale), Tratta Bologna-Firenze, Tratta Torino-Novara, Tratta Novara-Milano, Tratta Milano-Genova/Terzo Valico dei Giovi, Tratta Milano-Verona, Subtratta Verona-Padova e Nodi urbani di Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli, unitamente alla richiesta di fornire comunque un quadro generale dello stato di attuazione della rete AV/AC che comprenda la totalità delle tratte ferroviarie componenti la stessa.

Con la suddetta nota, sono stati altresì richiesti specifici chiarimenti in ordine alle problematiche emerse relativamente alla subtratta Torino-Novara ed oggetto della Delibera n. 66/08 assunta dal Consiglio dell'Autorità in data 23 dicembre 2008.

In considerazione della mole e della complessità delle informazioni richieste e dell'esiguo termine all'uopo assegnato dall'Autorità, in data 17 febbraio 2009 RFI e TAV hanno inoltrato all'Autorità istanza congiunta di proroga per il riscontro, ciascuna per quanto di propria competenza, delle informazioni richieste.

Con delibera del 2 ottobre 2008 l'Autorità garante per la concorrenza ed il mercato ha avviato un procedimento ex art. 82 del Trattato CE, finalizzato all'accertamento di un possibile abuso di posizione dominante da parte di FS e di RFI consistente in un presunto comportamento dilatorio delle società alla richiesta della Società NTV di accesso ed utilizzo del Centro di manutenzione e delle infrastrutture tecniche costituenti l'Impianto Dinamico Polifunzionale (IDP) del Nodo di Napoli, nonché degli spazi nei fabbricati viaggiatori.

L'AGCM ha notificato ad RFI il 3 novembre 2009 i due provvedimenti che hanno chiuso per Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria Italiana il procedimento

aperto nei loro confronti per abuso di posizione dominante.

Con il primo dei due provvedimenti l'Autorità, accettando gli impegni presentati da RFI sull'IDP di Napoli, ha chiuso il procedimento nei confronti di FS e RFI, senza accertare infrazioni, ai sensi dell'art. 14-ter della legge 287/90. Gli impegni prevedono la messa a disposizione di NTV da parte di RFI dell'area alternativa e limitrofa all'IDP di Napoli denominata "Fascia Traccia Alto" sulla base di condizioni economiche improntate a criteri oggettivi e tali da assicurare un'effettiva e sostanziale parità di trattamento ad eventuali soggetti interessati.

Con il secondo provvedimento l'Autorità, accertando che FS e RFI non hanno allo stato posto in essere alcuna violazione delle norme antitrust, ha chiuso l'istruttoria relativa alla richiesta di accesso agli spazi nelle stazioni ferroviarie passeggeri.

#### 4. GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA

##### 4.1 – Notazioni di sintesi sulla gestione

I principali elementi della gestione risultanti dai bilanci di esercizio 2008 e 2009 sono riportati nel prospetto che segue e posti in raffronto con i dati del bilancio 2007.

<i>Valori in euro</i>			
<b>DATI DI SINTESI</b>			
<b>Rete Ferroviaria Italiana (RFI)</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Valore della produzione	3.838.147.583	3.949.345.391	3.598.172.633
Costi della produzione prima degli amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed altri	3.142.151.035	3.290.750.795	3.120.055.662
Margine del valore della produzione prima degli amm.ti svalutazioni, accant.ti ed altri	695.996.548	658.594.596	478.116.971
Amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed oneri diversi di gestione	871.213.809	777.832.724	557.343.989
Margine del valore della produzione	(175.217.261)	(119.238.128)	(79.227.018)
Proventi ed oneri finanziari	(8.199.072,0)	711.350	12.561.775
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(150.904)	(2.275.135)	(109.930)
Proventi ed oneri straordinari	232.414.619	186.708.641	95.055.864
Risultato prima delle imposte	48.847.382	65.906.728	28.280.691
Imposte sul reddito d'esercizio	31.964.124	26.980.000	20.185.000
<b>Utile (Perdita) di esercizio</b>	<b>16.883.258</b>	<b>38.926.728</b>	<b>8.095.691</b>
Immobilizzazioni	64.590.417.082	64.520.131.254	64.873.352.686
Attivo circolante	7.034.945.293	6.214.366.061	6.638.183.059
Capitale sociale	32.853.697.107	32.341.275.131	32.088.184.379
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>33.564.878.708</b>	<b>33.075.344.365</b>	<b>32.830.349.304</b>
Fondo per rischi ed oneri	27.078.272.221	26.438.187.491	25.893.776.057
T.F.R.	1.117.508.043	1.078.017.165	976.465.834
Debiti	9.732.382.713	10.005.949.944	11.671.273.933

Il raffronto comparativo delle componenti economiche e patrimoniali consente talune notazioni sugli andamenti gestori nel periodo.

Il valore della produzione, dopo l'incremento di circa 111 milioni di Euro del 2008, è in calo nel 2009 e si attesta sui **3,6 miliardi** di Euro.

Il margine del valore medesimo prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed altri, dopo la ripresa dell'esercizio 2007, pur restando positivo, risulta in flessione, passando dai **658,6 milioni** di Euro del 2008 ai **478,1 milioni** di Euro del 2009.

L'andamento dei costi (esclusi gli ammortamenti, le svalutazioni, gli accantonamenti ed altri), migliora nel 2009, dopo l'incremento del 2008, e si attesta sui **3,1 miliardi** (valore di poco inferiore a quello del 2007).

In diminuzione notevole, invece, le voci ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione, che passano dagli 871,2 milioni del 2007 ai 777,8 milioni del 2008 ed ai **557,3 milioni** del 2009.

Sempre negativo, per **79,2 milioni** nel 2009, il margine lordo del valore della produzione, ma con miglioramento rispetto ai valori del 2007 e del 2008.

Positiva per **12,5 milioni** la gestione finanziaria, di contro, però, ad un aumento dei debiti pari a **1,6 miliardi di Euro** nel 2009.

Entrambi gli esercizi in esame chiudono in utile, ma con una notevole flessione nel 2009 (**8,1 milioni** di contro ai 38,9 milioni del 2008 ed ai 16,9 del 2007).

In diminuzione il capitale sociale (pari a **32,08 miliardi** di Euro nel 2009) ed il patrimonio netto (che scende a **32,8 miliardi** di Euro).

Dal conto economico e dallo stato patrimoniale riclassificati ed analizzati da RFI e dalla Capogruppo sono tratti i seguenti, significativi indicatori:

<b>RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA</b>				<i>Valori in mln di euro *</i>
<b>Principali indicatori</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Δ '09/'08</b>
Ricavi operativi	2.548,8	2.507,4	2.322,1	<b>(185,3)</b>
Costi operativi al netto di capitalizzazioni e variazioni di rimanenze	2.426,6	2.453,7	2.405,8	<b>(47,9)</b>
Margine operativo lordo	122,2	53,7	(83,7)	<b>(137,4)</b>
Risultato netto di esercizio	16,9	38,9	8,0	<b>(30,9)</b>
Flusso di cassa da attività di esercizio	(51,7)	(624,2)	557,4	<b>1.181,6</b>
Investimenti tecnici	3.616,4	3.483,1	3.227,3	<b>(255,8)</b>
<b>Situazione al</b>	<b>31/12/'07</b>	<b>31/12/'08</b>	<b>31/12/'09</b>	
Capitale investito netto	32.473,8	33.452,4	33.746,9	<b>294,5</b>
Posizione finanziaria netta	(1.091,1)	377,0	916,5	<b>539,5</b>
Consistenza di personale finale	32.980	32.896	31.595	<b>(1.301)</b>

L'esame dei dati riclassificati consente ulteriori, specifiche notazioni.

Per l'esercizio 2008, il margine operativo lordo, pur positivo per 53,7 milioni di euro, presenta una riduzione di 68,5 milioni di euro rispetto al 2007 (122,2 milioni di euro).

Le cause sono da rinvenire in minori ricavi per 41,4 milioni di euro ed in costi operativi che, al netto delle capitalizzazioni e variazione delle rimanenze, presentano un aumento di 27,1 milioni di euro.

Sul fronte dei ricavi operativi la variazione negativa è da attribuire sostanzialmente al decremento dei proventi percepiti dallo Stato in esecuzione del

Contratto di Programma per 113,5 milioni di euro, mentre un miglioramento di 69,2 milioni di euro si registra nei ricavi da pedaggio e prestazioni infrastrutturali.

L'incremento dei costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, è dovuto essenzialmente all'effetto combinato dell'incremento del costo del lavoro e degli altri costi operativi (quali quelli per acquisti di materie prime e servizi, in gran parte dovuto all'effetto di cause esogene alla gestione societaria), nonché delle maggiori capitalizzazioni per materiali e per la voce relativa ai costi interni.

Nell'esercizio 2009 si registra un ulteriore calo del margine operativo lordo che, negativo per 83,6 milioni di euro, si riduce di 137,3 milioni di euro.

Quanto sopra per effetto di minori ricavi per 185,3 milioni di euro pur in presenza di costi operativi che, al netto delle capitalizzazioni e variazione delle rimanenze, evidenziano una diminuzione di 47,9 milioni di euro.

La variazione negativa dei ricavi operativi è essenzialmente da attribuire al decremento dei proventi percepiti dallo Stato in esecuzione del Contratto di Programma per 191,3 milioni di euro, e dei ricavi da traffico per 33,4 milioni di euro, mentre un miglioramento di 39,4 milioni di euro si registra negli altri ricavi da pedaggio e prestazioni infrastrutturali dovuto in prevalenza alle maggiori attività di affidamento e realizzazione di progetti commissionati alla società da parte dei Comuni di Roma, Torino e Palermo.

Il decremento dei costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, deriva essenzialmente dal decremento del costo del lavoro, dalla diminuzione degli altri costi operativi (prevalentemente dei costi per acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci) e dalle minori capitalizzazioni dovute alla voce materiali ed alla voce relativa ai costi interni.

Merita attenzione anche la posizione finanziaria netta che, dai -1.091,1 milioni di Euro del 2007 passa a +916,5 milioni del 2009.

#### Strumenti finanziari derivati

Il Gruppo FS fa uso di strumenti derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate alla gestione del rischio di tasso di interesse; in particolare, l'obiettivo è la limitazione delle variazioni di flussi di cassa relativi ad operazioni di finanziamento in essere (cd. *Cash Flow Hedge*).

#### *Interest Rate Swap*

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 parzialmente ceduti a RFI in virtù della scissione societaria della tratta Roma - Gricignano. Le caratteristiche di tali contratti derivati sono evidenziate tra le "Altre Informazioni" della Nota Integrativa.

Sui prestiti contratti per il finanziamento del sistema AC/AV di seguito dettagliati, sono presenti tre Interest Rate Swap che replicano il nozionale (euro 1.009 milioni e riconducibili alle suddette operazioni di finanziamento dell'Alta Velocità) il piano di ammortamento e la durata dell'operazione coperta ed hanno la finalità di trasformare sinteticamente debiti originariamente accesi a tasso variabile in debiti a tasso fisso. Il Valore di mercato al 31 dicembre 2009 è negativo e pari a euro 141,67 milioni.

#### **4.2 Il bilancio in generale**

Il bilancio di esercizio di RFI è costituito dallo Stato patrimoniale, dal Conto economico e dalla Nota integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto finanziario.

RFI non ha proceduto alla redazione di un bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto dall'art. 27, 3° comma, del D. Lgs. 127/1991, in quanto tale bilancio è redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A.

I bilanci di esercizio per il 2008 e 2009 sono stati deliberati dal Consiglio di amministrazione rispettivamente in data 31 marzo 2009 e 31 marzo 2010; sono stati approvati dall'Assemblea dei soci il 6 maggio 2009 ed il 29 aprile 2010<sup>25</sup>.

Il Collegio sindacale<sup>26</sup> ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio di esercizio per il 2008 con relazione in data 8 aprile 2009 e di quello per il 2009, con relazione in data 9 aprile 2010,

Il Collegio ha, altresì, dato atto:

- di aver svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge e di aver formulato, nelle adunanze dell'Assemblea dei soci e nelle sedute del Consiglio di Amministrazione, le proprie considerazioni con riferimento ai principi di corretta amministrazione e di economicità della gestione.

- di non aver rilevato, nel corso degli incontri, diretti allo scambio di informazioni, con la Società di revisione, fatti censurabili e di aver ottenuto dalla

---

<sup>25</sup> Nel periodo si sono tenute complessivamente 10 assemblee (5 nel 2008 e 5 nel 2009) e 17 Consigli di Amministrazione (9 nel 2008 e 8 nel 2009)

<sup>26</sup> Nel periodo in considerazione si è riunito 14 volte (8 riunioni nel 2008 e 6 nel 2009).

Società assicurazioni circa il costante monitoraggio della consistenza raggiunta dagli accantonamenti per rischi ed oneri, che è tale da influenzare in misura considerevole il risultato di esercizio.

- di avere acquisito le opportune informazioni dai responsabili delle funzioni, nello svolgimento della vigilanza sull'assetto organizzativo e sul sistema di controllo interno, e di aver monitorato le attività di auditing.

- di aver verificato la generale conformità del bilancio alle norme di legge che ne disciplinano la formazione;

- di aver altresì verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e la completezza delle informazioni in essa contenute.

Il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 bis Codice civile – ora revisione legale ai sensi del d.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39<sup>27</sup> - è stato esercitato dalla Società di revisione, che ha riferito, ai sensi dell'art. 2409-ter cc, con relazione in data 21 aprile 2009 sull'esercizio 2008 e con relazione in data 15 aprile 2010 per l'esercizio 2009, esprimendo il giudizio previsto in ordine alla conformità del bilancio alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; ha anche dato atto della circostanza che il bilancio medesimo è redatto con chiarezza e che rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società.

Il bilancio di esercizio è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali ed, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IFRS), senza adottare alcuna deroga.

I criteri di redazione ed i criteri di valutazione sono analiticamente indicati nella Sezione 2 della Nota integrativa; questi ultimi sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio 2007 ed a quelli adottati dalla Capogruppo, con eccezione, con riferimento ai criteri adottati dalla Capogruppo, dei criteri di valutazione applicati per le immobilizzazioni materiali ed immateriali dei quali, nella medesima relazione, viene data specifica illustrazione<sup>28</sup>, che qui di seguito si ritiene utile in parte riprendere.

---

<sup>27</sup> Entrato in vigore dal 7 aprile 2010.

<sup>28</sup> Esposti diffusamente nella precedente relazione.



Le immobilizzazioni materiali ed immateriali al 31 dicembre di ciascun anno dei due in considerazione sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e sono esposte in bilancio al netto del fondo ammortamento al 31 dicembre 2009 calcolato fino al 31 dicembre 2005 sulla base di ammortamento a quote costanti in funzione della residua possibilità di utilizzo del bene ed a partire dal 31 dicembre 2006 sulla base di un ammortamento a quote variabili in base ai volumi di produzione sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione.

Nelle immobilizzazioni finanziarie le Partecipazioni sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato ove necessario per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi ed oneri.

Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

In tale ambito è opportuno soffermarsi sul Fondo di ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n. 448 e relativo fondo integrativo sul quale la Corte ha diffusamente riferito nelle precedenti relazioni sulla Capogruppo e su RFI. Il Fondo di ristrutturazione fu costituito, per la rete Convenzionale in applicazione dell'art. 43, comma 5, della Legge 448/1998 e, fino al 31 dicembre 2001, è stato utilizzato, previa autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura Convenzionale e di altri oneri di ristrutturazione.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI nell'ambito del conferimento della stessa dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a FS. Lo stesso è stato utilizzato dall'esercizio 2002 al 2009 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti relativi alla rete Convenzionale.

Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art.5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art.15 del D.Lgs 8/7/03 n.188 che dispone: "i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro";

- all'attuale definizione tariffaria concepita "ex lege" come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di recuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, tali fondi sono destinati e sufficienti anche in un'ottica di lungo periodo, 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.

Altro fondo di rilievo è il Fondo oneri per manutenzione ordinaria ed interessi intercalari costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali.

In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, 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 (cosiddetti intercalari) da erogare a TAV nel periodo di costruzione dell'AV/AC.

In proposito, RFI evidenzia che:

- per l'esercizio 2003, la Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge finanziaria 2003) ha previsto che non venissero erogati contributi in conto esercizio;

- con Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 "interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" (convertito in data 29 luglio 2004) all'art. 1, comma 6, è stata disposta la riduzione dell'autorizzazione di spesa per 75 milioni di euro relativa al cap. 1541 "somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato

S.p.A. o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'Infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via nave tra terminali ferroviari" (tab. 1);

- con legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005), l'art. 1, comma 299, ha disposto un'ulteriore riduzione di 90 milioni di euro relativamente al cap. 1541 per l'esercizio 2005;

- l'evoluzione del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC unitamente al disposto dell'articolo 1 comma 87 della citata legge 266/2005 nella parte in cui stabilisce che gli oneri finanziari connessi a prestiti contratti per realizzare l'infrastruttura ferroviaria sono compresi nel costo dell'investimento e pertanto capitalizzabili a diretto incremento dell'investimento ammortizzabile determinando il cessare di possibili impatti sul Conto Economico della Società degli oneri finanziari hanno comportato già dall'anno 2006 la riclassifica della quota del fondo relativa agli interessi intercalari pari a 1.920.192 mila euro nel fondo Integrativo ex Legge 448/98;

- l'evoluzione continua del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC non può far escludere - sempre nella prospettiva della Società - che in futuro potranno essere sostenuti altri oneri comunque connessi all'avvio delle linee AV/AC (quali ad esempio gli oneri manutentivi) e pertanto non si può escludere l'utilizzo del fondo anche a tale titolo.

Per i Contributi può segnalarsi che i "contributi in conto esercizio" sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

I "contributi in conto impianti" ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici e dalla UE vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con ragionevole certezza il diritto di erogazione con contropartita degli Acconti. Coerentemente all'avanzamento dei lavori gli Acconti vengono ridotti in contropartita alla voce dell'attivo Contributi in conto impianti, portato in riduzione del valore dell'immobilizzazione in corso. Al momento del passaggio in esercizio del cespite i contributi suddetti sono portati in riduzione del valore del cespite.

### **4.3 Lo stato patrimoniale**

Nelle pagine che seguono si riporta lo stato patrimoniale quale risulta dai bilanci di esercizio di RFI SpA per gli esercizi 2008 e 2009, con raffronto con il

2007.

Le varie voci che lo compongono sono analiticamente descritte nella nota integrativa e dalla stessa risulta una completa rappresentazione.

In questa sede ci si sofferma sull'andamento di talune componenti di particolare rilievo per la gestione.

<i>(importi in euro)</i>				
<b>STATO PATRIMONIALE RFI SpA - ATTIVO</b>				
	<b>31.12.2007</b>	<b>31.12.2008</b>	<b>31.12.2009</b>	<b>D - '09/'08</b>
<b>A) CREDITI VERSO SOCI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>B) IMMOBILIZZAZIONI</b>				
<b>I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI</b>				
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità delle opere dell'ingegno	27.546.296	27.562.497	27.205.292	(357.205)
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	197.313.144	197.739.687	201.074.434	3.334.747
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	729.254.806	822.176.380	801.955.222	(20.221.158)
7) Altre	89.897.130	88.663.544	88.046.333	(617.211)
Totale I	<b>1.044.011.376</b>	<b>1.136.142.108</b>	<b>1.118.281.281</b>	<b>(17.860.827)</b>
<b>II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI</b>				
1) Terreni e fabbricati	52.771.895.791	51.543.855.907	52.660.425.139	1.116.569.232
2) Impianti e macchinario	124.102.965	136.116.793	132.745.276	(3.371.517)
3) Attrezzature industriali e commerciali	157.883.357	172.362.596	172.226.050	(136.546)
4) Altri beni	97.236.906	115.714.491	116.946.277	1.231.786
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	4.465.664.004	4.903.176.525	5.139.094.343	235.917.818
Totale II	<b>57.616.783.023</b>	<b>56.871.226.312</b>	<b>58.221.437.085</b>	<b>1.350.210.773</b>
<b>III. FINANZIARIE</b>				
1) Partecipazioni	3.334.781.176	3.160.650.465	2.004.329.314	(1.156.321.151)
2) Crediti	2.594.841.507	3.352.112.369	3.529.305.005	177.192.636
Totale III	<b>5.929.622.683</b>	<b>6.512.762.834</b>	<b>5.533.634.319</b>	<b>(979.128.515)</b>
<b>Totale B) Immobilizzazioni</b>	<b>64.590.417.082</b>	<b>64.520.131.254</b>	<b>64.873.352.685</b>	<b>353.221.431</b>
<b>C) ATTIVO CIRCOLANTE</b>				
<b>I. RIMANENZE</b>				
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	143.147.096	140.344.695	183.357.548	43.012.853
3) Lavori in corso su ordinazione	0	33.975.951	0	(33.975.951)
5) Acconti	169.214	169.214	169.214	0
6) Cespiti radiati da alienare	24.761	628	0	(628)
Totale I	<b>143.341.071</b>	<b>174.490.488</b>	<b>183.526.762</b>	<b>9.036.274</b>
<b>II. CREDITI</b>				
1) Verso clienti	283.547.698	273.608.136	281.775.512	8.167.376
2) Verso imprese controllate	532.208.108	541.509.828	467.466.252	(74.043.576)
3) Verso imprese collegate	2.508.710	2.517.179	1.312.310	(1.204.869)
4) Verso controllanti	1.572.599.250	1.711.216.393	2.179.056.433	467.840.040
4bis) Crediti tributari	2.142.229	2.029.885	3.151.711	1.121.826
5) Verso altri	2.329.482.570	2.290.866.828	2.848.242.792	557.375.964
Totale II	<b>4.722.488.565</b>	<b>4.821.748.249</b>	<b>5.781.005.010</b>	<b>959.256.761</b>
<b>IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE</b>				
1) Depositi bancari e postali	2.054.869	2.116.110	5.337.602	3.221.492
2) Assegni	10.349	34.631	50	(34.581)
3) Denaro e valori in cassa	1.082.605	628.765	154.877	(473.888)
4) Conti correnti di tesoreria	2.165.967.834	1.215.347.818	668.158.758	(547.189.060)
Totale IV	<b>2.169.115.657</b>	<b>1.218.127.324</b>	<b>673.651.287</b>	<b>(544.476.037)</b>
<b>Totale C) Attivo circolante</b>	<b>7.034.945.293</b>	<b>6.214.366.061</b>	<b>6.638.183.059</b>	<b>423.816.998</b>
<b>D) RATEI E RISCONTI</b>				
II. Altri ratei e risconti	19.269.467	18.080.282	19.041.749	961.467
<b>Totale D) Ratei e risconti</b>	<b>19.269.467</b>	<b>18.080.282</b>	<b>19.041.749</b>	<b>961.467</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>71.644.631.842</b>	<b>70.752.577.597</b>	<b>71.530.577.493</b>	<b>777.999.896</b>

*(importi in euro)*

<b>STATO PATRIMONIALE RFI SpA - PASSIVO</b>				
	<b>31.12.2007</b>	<b>31.12.2008</b>	<b>31.12.2009</b>	<b>D - '09/'08</b>
<b>A) PATRIMONIO NETTO</b>				
I. CAPITALE	32.853.697.107	32.341.275.131	32.088.184.379	(253.090.752)
II. RISERVA DA SOPRAPPREZZO DELLE AZIONI	0	0	0	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE	887.352.096	887.352.096	887.352.096	0
IV. RISERVA LEGALE	197.160	1.041.323	2.987.660	1.946.337
V. RISERVE STATUTARIE	0	0	0	0
VI. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	0	0	0	0
VII. ALTRE RISERVE	0	0	139.223	139.223
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	(193.250.913)	(193.250.913)	(156.409.744)	36.841.169
IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	16.883.258	38.926.728	8.095.691	(30.831.037)
<b>Totale A) Patrimonio netto</b>	<b>33.564.878.708</b>	<b>33.075.344.365</b>	<b>32.830.349.305</b>	<b>(244.995.060)</b>
<b>B) FONDI PER RISCHI E ONERI</b>				
2) Per imposte, anche differite	20.546.040	20.381.396	21.071.382	689.986
4) Fondo ristrutturazione ex Lege n.448/1998	19.277.049.012	19.277.049.012	19.277.049.012	0
5) Integrazione fondo di ristrutturazione ex Lege n.448/1998	4.195.847.744	3.700.488.854	3.260.147.056	(440.341.798)
6) Fondo per manutenzione ordinaria	2.323.000.000	2.323.000.000	2.323.000.000	0
7) Altri	1.261.829.425	1.117.268.229	1.012.508.607	(104.759.622)
<b>Totale B) Fondi per rischi e oneri</b>	<b>27.078.272.221</b>	<b>26.438.187.491</b>	<b>25.893.776.057</b>	<b>(544.411.434)</b>
<b>C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO</b>	<b>1.117.508.043</b>	<b>1.078.017.165</b>	<b>976.465.834</b>	<b>(101.551.331)</b>
<b>D) DEBITI</b>				
3) Debiti verso soci per finanziamenti	1.234.637.944	1.632.820.102	1.784.333.506	151.513.404
4) Debiti verso banche	1.318.179.265	1.215.931.194	1.666.799.263	450.868.069
6) Acconti	4.158.823.337	4.095.683.535	5.419.527.029	1.323.843.494
7) Debiti verso fornitori	1.881.478.151	1.964.879.087	1.918.693.457	(46.185.630)
9) Debiti verso imprese controllate	142.270.757	139.033.764	48.838.142	(90.195.622)
10) Debiti verso imprese collegate	1.170.455	13.022.290	17.615.849	4.593.559
11) Debiti verso controllanti	18.615.909	13.856.110	16.065.116	2.209.006
12) Debiti tributari	55.247.244	46.250.485	41.086.431	(5.164.054)
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	241.295.783	234.080.318	208.380.035	(25.700.283)
14) Altri debiti	680.663.868	650.393.059	549.935.104	(100.457.955)
<b>Totale D) Debiti</b>	<b>9.732.382.713</b>	<b>10.005.949.944</b>	<b>11.671.273.932</b>	<b>1.665.323.988</b>
<b>E) RATEI E RISCONTI</b>				
I. Aggi su prestiti	0	0	0	
II. Altri ratei e risconti	151.590.157	155.078.632	158.712.365	3.633.733
<b>Totale E) Ratei e risconti</b>	<b>151.590.157</b>	<b>155.078.632</b>	<b>158.712.365</b>	<b>3.633.733</b>
<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>71.644.631.842</b>	<b>70.752.577.597</b>	<b>71.530.577.493</b>	<b>777.999.896</b>

Risalta, anzitutto, il trend decrementale del patrimonio netto, ridottosi di 244,9 milioni nel 2009 e di 489,5 milioni nel 2008, pervenendo, così, ad un valore di 32,8 miliardi alla fine del periodo in considerazione.

Le diminuzioni – come può rilevarsi più minutamente dall'analisi della

movimentazione del patrimonio netto contenuta nella nota integrativa - conseguono principalmente a variazioni da scissioni societarie (negative per 503 milioni di Euro nel 2009 e per 762 milioni nel 2008) parzialmente compensate dagli aumenti del capitale sociale<sup>29</sup> (di 250 milioni di Euro versato in data 31 gennaio 2008 e di 250 milioni Euro versato in data 30 gennaio 2009) e dall'utile di ciascuno dei due esercizi.

Nelle immobilizzazioni gli investimenti<sup>30</sup> per il 2008, relativi principalmente alla ristrutturazione della infrastruttura ferroviaria, ammontano a € 3,5 miliardi, costituiti prevalentemente dai contributi in conto impianti (€ 84,1 milioni per le immobilizzazioni materiali e 2,7 miliardi per le immobilizzazioni in corso materiali).

Gli investimenti per il 2009, relativi principalmente allo sviluppo ed alla manutenzione straordinaria della infrastruttura ferroviaria, ammontano a 3 miliardi 46 milioni di Euro, di cui:

- 48 milioni pari all'incremento delle immobilizzazioni immateriali in corso;
- 3 miliardi 179 milioni pari all'incremento delle immobilizzazioni materiali ed in corso per 224.970 mila euro al netto dei contributi in conto impianti per 99.545 mila euro relativi alle immobilizzazioni materiali e 2.854.859 mila euro alle immobilizzazioni in corso materiali;
- decremento di 180,5 milioni degli acconti versati nell'esercizio.

Le immobilizzazioni materiali raggiungono nel 2009 i 58,2 miliardi con una variazione in aumento di 1,3 miliardi rispetto al 31 dicembre 2008.

Nelle nota integrativa sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario", del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" e dei "Valori netti".

La voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale", aumentata nel 2008 rispetto al 2009 di 1 miliardo 116,6 milioni, comprende gli effetti derivanti dalle seguenti scissioni:

- scissione TAV con acquisizione della tratta Milano-Bologna lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° lotto per un importo netto di 1,7 miliardi (di cui costo storico per 4.597.172 mila euro e contributi conto impianti per 2.890.696 mila euro);
- scissione TAV con acquisizione della tratta Milano-Bologna 1° e 3° lotto funzionale e oneri economici accessori per un importo di costo storico pari a 559,5

---

<sup>29</sup> Deliberati dall'Assemblea del 23 giugno 2006 e da sottoscrivere in 4 tranches.

<sup>30</sup> Non costituiscono posta specifica nella tabella dello stato patrimoniale attivo e sono rilevati e quantificati dalla Società in sede di analisi della voce "immobilizzazioni".

milioni di euro;

- scissione di FS Logistica con acquisizione delle aree strumentali per un importo di costo storico di 118 milioni;

- scissione parziale verso Trenitalia con assegnazione a quest'ultima di impianti di manutenzione e aree di proprietà complementari di proprietà di RFI, per un importo di costo storico pari a 612,5 milioni di euro.

Secondo quanto specificato dalla Società nell'analisi della voce, nelle "Immobilizzazioni in corso e acconti" sono ricompresi gli incrementi dei contributi in conto impianti pari ad 645.012 mila (di cui 630.280 mila euro riclassificati alla voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale") a seguito della restituzione delle anticipazioni finanziarie concesse a TAV che risultano trasferite ad RFI in qualità di committente delle opere per effetto delle scissioni tratta "Milano-Bologna lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° lotto" (571.527 mila euro), della tratta "Milano-Bologna 1° e 3° lotto funzionale e oneri economici accessori" (58.753 mila euro), delle tratte ferroviarie AV/AC "Milano-Verona", "Verona-Padova" e "Milano-Genova", Terzo Valico dei Giovi, costituenti il cosiddetto "Asse Orizzontale" (14.732 mila euro).

Tali anticipazioni, secondo le procedure contabili emanate dalla Capogruppo, vengono riclassificate dagli acconti per contributi in conto impianti opere TAV a contributi in conto impianti.

Le immobilizzazioni finanziarie sono pari, a fine 2009, a 5 miliardi 533,6 milioni di Euro, con una riduzione di 979,1 milioni rispetto al 2008, che aveva invece registrato una crescita di 583,1 milioni sul 2007.

Da notare il decremento delle "partecipazioni", per 1 miliardo 156,3 milioni nel 2009, rispetto al 2008.

Le "partecipazioni in imprese controllate" sono pari a 1 miliardo 858,4 milioni per il 2009, con una riduzione pari a 1,1 miliardi rispetto al 2008, dovuta all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- alla riduzione della partecipazione in TAV per effetto delle seguenti scissioni:
  - tratta ferroviaria AV/AC Milano Bologna, lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2° lotto pari a 673.780 euro;
  - immobili della tratta Milano-Bologna, 1° e 3° lotto funzionale e oneri economici accessori pari a 480.947 euro
  - tratte Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova, terzo valico di Giovi pari a 1.652 euro;
- all'incremento della partecipazione in TFB pari a 20.937 mila euro (di cui



20.175 mila euro relativi alla sottoscrizione di aumento del capitale sociale e 761 mila euro relativi all'esercizio del diritto di prelazione per il valore delle azioni inoptate del socio Provincia di Verona), interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari - di cui 14.437 mila euro relativi al cap. 7122 ed 6.500 mila euro relativi ad altra fonte nazionale: tale ultimo importo deriva dalla riclassifica dei suddetti contributi per una più corretta allocazione in bilancio precedentemente contabilizzati a riduzione delle Immobilizzazioni materiali, come anche commentato nella specifica voce delle Nota Integrativa a cui si fa rimando;

- alla svalutazione della partecipazione nella società Tiburtina Sviluppo Immobiliare per 96 mila euro ed al contestuale aumento del capitale sociale per 48 mila euro.

I "crediti verso gli altri", sempre nelle immobilizzazioni finanziarie, risultano pari nel 2009 a 1 miliardo 829 mila euro, con un decremento rispetto all'esercizio 2008 pari a 122,8 milioni di Euro dovuto principalmente alla riduzione netta del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) che complessivamente è pari a 122,7 milioni, a seguito dell'erogazione delle due tranches di contributo per l'anno 2009, relative ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84, della Legge Finanziaria 2006.

Anche nell'attivo circolante, risultano in aumento i "crediti verso gli altri" che, al netto del fondo di svalutazione, ammontano a 2 miliardi 848,2 milioni, in incremento per 557,3 milioni rispetto al 2008.

Nelle "disponibilità liquide" la diminuzione complessiva registrata per il 2009, pari a 544,5 milioni è dovuta essenzialmente al decremento del conto corrente di Tesoreria (547,1 milioni) 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.

Il patrimonio netto, come già accennato in precedenza, è pari, nel 2009, a 32 miliardi 830 milioni 349 mila euro, con una variazione in diminuzione di 244,9 milioni rispetto al 31 dicembre 2008.

Il capitale sociale è composto da 32.088.184.379 azioni del valore nominale

di 1 euro ciascuna, detenute per il 100% da Ferrovie dello Stato S.p.A.

L'analisi della movimentazione del Patrimonio Netto nell'esercizio 2009 risulta essere la seguente:

- aumento del capitale sociale pari a 250 milioni di euro, deliberato dall'Assemblea del 23 giugno 2006, sottoscritto e versato in data 30 gennaio 2009 ed iscritto al Registro delle Imprese in C.C.I.A.A. di Roma in data 24 febbraio 2009;
- incremento del capitale sociale per 118 milioni 15 mila euro a seguito della scissione parziale da FS Logistica S.p.A., in data 9 dicembre 2009 con effetto 10 dicembre 2009;
- decremento del capitale sociale per 621 milioni 106 mila euro a seguito della scissione parziale a favore di Trenitalia S.p.A., in data 10 dicembre 2009 con effetto 31 dicembre 2009;
- utile dell'esercizio.

Inoltre l'Assemblea ordinaria della Società del 6 maggio 2009 ha deliberato di destinare l'utile dell'esercizio 2008, pari a 38 milioni 926 mila 729 euro come segue:

- il 5% a riserva legale pari a 1 milione 946 mila 336,43 euro;
- un importo di 139 milioni 223 mila euro, derivante dall'adeguamento delle partite monetarie in valuta estera al cambio al 31 dicembre 2008 e non realizzate alla suddetta data, alla riserva di allineamento cambi;
- il residuo importo pari a 36 milioni 841 mila 169 euro a utili da riportare a nuovo.

Può evidenziarsi che nel triennio 2006-2008 ci sono stati utilizzi del patrimonio netto, relativi a riduzione del capitale per effetto di scissioni societarie, per 832 milioni 470 mila, rispetto ad una quota massima utilizzabile pari a 887 milioni 491 mila.

La posta "fondi per rischi ed oneri" ammonta a 25 miliardi 893 milioni 776 mila euro con una variazione in diminuzione di 544,4 milioni rispetto al 31 dicembre 2008.

In tale ambito meritano segnalazione – come per il passato - il "fondo di ristrutturazione", costituito in attuazione dell'art. 43 della Legge 448/98 ed il relativo "fondo integrativo", costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002, delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI.

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di recuperabilità

attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, tali fondi sono destinati e sufficienti anche in un'ottica di lungo periodo, 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.

Sulle problematiche connesse alla costituzione ed all'utilizzo dei fondi la Corte ha più volte riferito<sup>31</sup>.

Il Fondo di ristrutturazione fu costituito nel 1999 per 26 miliardi 38 milioni 86 mila euro, di cui 9 miliardi 188 milioni 941 mila euro, già riflessi nel bilancio al 31 dicembre 1998, nei limiti delle riserve esistenti e 16 miliardi 849 milioni 145 mila euro stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere rispettivamente sugli esercizi dal 1998 al 2001 il Fondo di ristrutturazione è stato utilizzato, come consentito dal DPR 277/98, per complessivi 3 miliardi 909 milioni 14 mila euro, a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda infrastruttura.

È stato inoltre utilizzato nel 2000 per la copertura della minusvalenza di 2 miliardi 742 milioni 386 mila euro derivanti dalla cessione del compendio aziendale costituente l'Azienda "trasporto" alla Società Trenitalia.

Nel 2001 è stato altresì utilizzato per la copertura di costi per esodi incentivati non coperti dal fondo di ristrutturazione industriale ora azzerato.

Tali utilizzi del fondo sono stati effettuati in conformità alle modalità di utilizzo stabilite dall'Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e successive e previa specifica autorizzazione dell'azionista in sede assembleare.

Al 31 dicembre 2009, il fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 è pari a 19 miliardi 277 milioni 49 mila euro, con diminuzione di 6 miliardi 761 milioni 37 mila Euro, nel periodo 1999-2009.

La consistenza del Fondo integrativo al 31 dicembre 2002 era pari a 8 miliardi 853 milioni 719 mila<sup>32</sup>.

Il fondo integrativo è stato utilizzato, a partire dal 2002, a fronte degli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni e minusvalenze dei cespiti.

---

<sup>31</sup> Si veda in particolare il punto 10 della "Relazione sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato S.p.A. per gli esercizi 2003-2004", Atti parlamentari - XV Legislatura, Doc. XV, n. 18.

<sup>32</sup> La consistenza al 31 dicembre 2002 del Fondo di ristrutturazione e del relativo Fondo integrativo era pari a 28.130.768 mila euro.

Il fondo è stato ridotto di € 35 milioni a seguito della seconda fase della scissione a favore di FS Logistica S.p.A. che ha avuto effetto dal 30 dicembre 2008.

Il fondo, inoltre, nell'anno 2008 è stato utilizzato per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi come di seguito riportato:

- 3 milioni 828 mila Euro per gli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali della Rete Tradizionale;
- 443 milioni 304 mila Euro per gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali della Rete Tradizionale;
- 13 milioni 227 mila Euro per la copertura delle minusvalenze ordinarie (€ 1.065 mila) e straordinarie (€ 12.162 mila).

Gli ammortamenti sulla rete AV/AC nell'anno 2008 pari ad € 19 milioni 738 mila non sono stati neutralizzati dall'utilizzo dell'Integrazione Fondo ristrutturazione.

Il fondo nel 2009 è stato utilizzato per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti della Rete Tradizionale e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi come di seguito riportato:

- 3 milioni 927 mila Euro per gli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali;
- 431 milioni 156 mila Euro per gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali;
- 5 milioni 259 mila Euro per la copertura delle minusvalenze ordinarie (3.412 mila euro) e straordinarie (1.847 mila euro).

Gli ammortamenti sulla rete AV/AC nell'anno 2009 pari a 54.604 mila Euro non sono stati neutralizzati dall'utilizzo dell'Integrazione Fondo ristrutturazione.

La posta Debiti è pari nel 2008 a 10 miliardi 5 milioni 949 mila e nel 2009 a 11 miliardi 671 milioni 274 mila euro con una variazione in aumento di 1 miliardo 665 milioni 324 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

I "debiti verso le banche" ammontano ad 1 miliardo 666 milioni 799 mila nel 2009, con una variazione in aumento rispetto al 2008 di 450 milioni 868 mila.

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni ammonta a 987 milioni 183 mila euro ed è riferito a debiti verso banche in scadenza oltre l'anno 2014.

I debiti verso banche al 31 dicembre 2009 si riferiscono per 1 miliardo 316 milioni 799 mila euro ai debiti verso la Banca Europea degli Investimenti (BEI)

contratti da TAV S.p.A. e trasferiti a RFI con la scissione delle tratte Roma - Gricignano dell'anno 2006 e Milano - Bologna (500 milioni) con efficacia 31 dicembre 2009 e per 350 milioni alle erogazioni ricevute a dicembre 2006 e a marzo 2007 a valere sul debito con Banca di Roma stipulato il 3 agosto 2006.

Nel corso del 2009 sono state rimborsate quote capitali per un importo complessivo di 49 milioni 132 mila euro, relativamente ai primi tre prestiti con BEI.

Il prestito complessivo di 1 miliardo di euro stipulato con BEI ed acquisito da RFI con la scissione della Roma - Gricignano per un importo di 574 milioni 747 mila euro è coperto da un contratto di Interest Rate Swap finalizzato a trasformare il debito originariamente a tasso variabile in debito a tasso fisso.

#### **4.4 Il conto economico**

Anche per il conto economico per il 2008 e 2009, che si riporta nelle pagine che seguono, in raffronto con il 2007, ci si sofferma sulle componenti più significative, tra quelle illustrate e commentate nella relazione al bilancio di esercizio e nella nota integrativa.

(importi in euro)

<b>CONTO ECONOMICO RFI SpA</b>				
	2007	2008	2009	D - '08/'09
<b>A) VALORE DELLA PRODUZIONE</b>				
<b>1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI</b>				
a) prodotti del traffico viaggiatori - marittimo	19.855.513	20.676.709	19.330.199	(1.346.510)
b) pedaggio e prestazioni infrastrutturali	1.050.311.167	1.119.556.126	1.087.481.039	(32.075.087)
c) altri ricavi delle vendite e prestazioni	147.108.120	139.363.741	166.413.582	27.049.841
Totale 1)	1.217.274.800	1.279.596.576	1.273.224.820	(6.371.756)
<b>4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI</b>	<b>396.987.182</b>	<b>431.716.717</b>	<b>388.403.696</b>	<b>(43.313.021)</b>
<b>5) ALTRI RICAVI E PROVENTI</b>				
a) contributi in conto esercizio	1.154.093.124	1.086.474.649	923.897.215	(162.577.434)
- Contratto di Programma	1.154.093.124	1.086.348.427	923.682.099	(162.666.328)
- Altri	0	126.222	215.116	88.894
b) utilizzo integrazione fondo di ristrutturazione	464.201.731	448.197.268	438.494.625	(9.702.643)
c) altri	605.590.746	703.360.181	574.152.277	(129.207.904)
Totale 5)	2.223.885.601	2.238.032.098	1.936.544.117	(301.487.981)
<b>Totale A) Valore della produzione</b>	<b>3.838.147.583</b>	<b>3.949.345.391</b>	<b>3.598.172.633</b>	<b>(351.172.758)</b>
<b>B) COSTI DELLA PRODUZIONE</b>				
<b>6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E DI MERCI</b>	<b>801.807.569</b>	<b>936.673.582</b>	<b>759.859.627</b>	<b>(176.813.955)</b>
<b>7) PER SERVIZI</b>	<b>710.483.755</b>	<b>705.085.002</b>	<b>714.402.839</b>	<b>9.317.837</b>
<b>8) PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI</b>	<b>39.805.096</b>	<b>38.222.364</b>	<b>38.122.070</b>	<b>(100.294)</b>
<b>9) PER IL PERSONALE</b>				
a) salari e stipendi	1.176.715.338	1.195.429.695	1.173.008.427	(22.421.268)
b) oneri sociali	278.385.043	301.407.988	333.093.267	31.685.279
c) trattamento di fine rapporto	116.207.324	112.137.791	100.368.140	(11.769.651)
e) altri costi	18.746.910	1.794.373	1.201.292	(593.081)
Totale 9)	1.590.054.615	1.610.769.847	1.607.671.126	(3.098.721)
<b>10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>				
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	4.019.895	3.828.569	3.927.163	98.594
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali e delle disponibilità liquide	482.258.364	463.041.889	485.760.038	22.718.149
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	10.735.096	11.819.873	5.409.772	(6.410.101)
Totale 10)	497.013.355	478.690.331	495.096.973	16.406.642
<b>VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI</b>				
<b>11) MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI</b>	<b>(2.270.661)</b>	<b>(1.558.291)</b>	<b>(46.830.492)</b>	<b>(45.272.201)</b>
<b>12) ACCANTONAMENTI PER RISCHI</b>	<b>284.732.663</b>	<b>238.335.770</b>	<b>44.251.054</b>	<b>(194.084.716)</b>
<b>13) ALTRI ACCANTONAMENTI</b>	<b>16.358.460</b>	<b>1.999.884</b>	<b>512.091</b>	<b>(1.487.793)</b>
<b>14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>	<b>75.379.992</b>	<b>60.365.030</b>	<b>64.314.363</b>	<b>3.949.333</b>
<b>Totale B) Costi della produzione</b>	<b>4.013.364.844</b>	<b>4.068.583.519</b>	<b>3.677.399.651</b>	<b>(391.183.868)</b>
<b>Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)</b>	<b>(175.217.261)</b>	<b>(119.238.128)</b>	<b>(79.227.018)</b>	<b>40.011.110</b>
<b>C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>				
<b>15) PROVENTI DA PARTECIPAZIONI</b>				
in imprese controllate	0	0	1.265.083	1.265.083
Totale 15)	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.265.083</b>	<b>1.265.083</b>
<b>16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI</b>				
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:				
da altri	179.154	306.924	0	(306.924)
totale a)	179.154	306.924	0	(306.924)
d) proventi diversi dai precedenti:				
da imprese controllate	7.710	0	0	0
da controllanti	10.597.838	22.016.117	23.384.414	1.368.297
da altri	7.447.217	5.988.287	705.955	(5.282.332)
totale d)	18.052.765	28.004.404	24.090.369	(3.914.035)
Totale 16)	<b>18.231.919</b>	<b>28.311.328</b>	<b>24.090.369</b>	<b>(4.220.959)</b>

<b>Segue CONTO ECONOMICO RFI SpA</b>				
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>D - '08/'09</b>
<b>17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI</b>				
verso imprese controllate	14	0	0	0
verso imprese collegate	0	0	92	92
verso controllanti	3.017.960	964.022	401.365	(562.657)
verso altri	23.383.038	26.782.090	12.402.193	(14.379.897)
Totale 17)	<b>26.401.012</b>	<b>27.746.112</b>	<b>12.803.650</b>	<b>(14.942.462)</b>
<b>17 bis) UTILI E (PERDITE) SU CAMBI</b>	<b>(29.979)</b>	<b>146.134</b>	<b>9.973</b>	<b>(136.161)</b>
<b>Totale C) Proventi e oneri finanziari</b>	<b>(8.199.072)</b>	<b>711.350</b>	<b>12.561.775</b>	<b>11.850.425</b>
<b>D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE</b>				
<b>18) RIVALUTAZIONI</b>				
a) di partecipazioni	0	0	82.117	82.117
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	0	0	0
c) di titoli iscritti all'attivo corcolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0	0
Totale 18)	0	0	82.117	82.117
<b>19) SVALUTAZIONI</b>				
a) di partecipazioni	150.904	2.275.135	192.047	(2.083.088)
Totale 19)	<b>150.904</b>	<b>2.275.135</b>	<b>192.047</b>	<b>(2.083.088)</b>
<b>Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie</b>	<b>(150.904)</b>	<b>(2.275.135)</b>	<b>(109.930)</b>	<b>2.165.205</b>
<b>E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>				
<b>20) PROVENTI STRAORDINARI</b>				
a) plusvalenze da alienazioni	1.351.702	700.239	91.309	(608.930)
b) contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)	0	0	0	0
c) sopravvenienze attive	270.536.984	222.838.295	129.231.390	(93.606.905)
d) utilizzo fondo integrazione ex Lege n.448/1998	3.497.419	12.161.621	1.847.174	(10.314.447)
e) altri proventi	23.563.942	9.467.220	11.198.910	1.731.690
Totale 20)	<b>298.950.047</b>	<b>245.167.375</b>	<b>142.368.783</b>	<b>(102.798.592)</b>
<b>21) ONERI STRAORDINARI</b>				
a) minusvalenze da alienazioni	3.511.446	12.161.621	1.847.174	(10.314.447)
b) imposte relative ad esercizi precedenti	4.262.550	4.308.401	4.778.647	470.246
c) oneri per esodi anticipati	0	0	0	0
d) sopravvenienze passive	57.439.905	37.160.277	39.864.807	2.704.530
e) altri oneri	1.321.527	4.828.435	822.291	<b>(4.006.144)</b>
Totale 21)	<b>66.535.428</b>	<b>58.458.734</b>	<b>47.312.919</b>	<b>(11.145.815)</b>
<b>Totale E) Proventi e oneri straordinari</b>	<b>232.414.619</b>	<b>186.708.641</b>	<b>95.055.864</b>	<b>(91.652.777)</b>
<b>Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)</b>	<b>48.847.382</b>	<b>65.906.728</b>	<b>28.280.691</b>	<b>(37.626.037)</b>
<b>22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE</b>				
a) imposte correnti	31.964.124	26.980.000	20.185.000	(6.795.000)
Totale 22)	<b>31.964.124</b>	<b>26.980.000</b>	<b>20.185.000</b>	<b>(6.795.000)</b>
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>16.883.258</b>	<b>38.926.728</b>	<b>8.095.691</b>	<b>(30.831.037)</b>

Come già riferito in precedenza, nelle notazioni di sintesi, entrambi gli esercizi si chiudono in utile, il 2008 per 38,9 milioni ed il 2009 per 8,1 milioni.

La notevole variazione in diminuzione è da porre in relazione, come risulta dall'analisi delle singole voci, con il calo del valore della produzione – anche se la differenza tra valore e costi della produzione, pur negativa, è migliore per il 2009 (79,2 milioni di contro a 119,2 milioni del 2008) – e con il minor saldo positivo della gestione straordinaria determinatosi per il 2009 (95 milioni rispetto a 186,7 milioni del 2008).

Il valore della produzione, pari a 3 miliardi 598 milioni 172 mila per il 2009, è in diminuzione di 351 milioni 173 mila rispetto al 2008, che invece si era chiuso in aumento rispetto all'anno precedente.

Esso risulta così composto:

<i>Valori in migliaia di euro</i>			
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>			
<i>Descrizione</i>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.217.275	1.279.596	1.273.225
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	396.987	431.717	388.404
Altri ricavi e proventi	2.223.886	2.238.032	1.936.543
<b>Totale</b>	<b>3.838.148</b>	<b>3.949.345</b>	<b>3.598.172</b>

Nella posta "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" assumono rilevanza determinante i ricavi delle attività proprie del ramo d'azienda infrastruttura, quali il pedaggio. Questi ultimi riguardano principalmente i rapporti con Trenitalia che, nel 2009, rappresentano l'85% circa del totale dei ricavi della gestione caratteristica.

In tale ambito la posta "Pedaggio e prestazioni infrastrutturali" presenta un trend decrementale risultando pari a 1 miliardo 87 milioni 481, con una variazione in diminuzione di 32 milioni 74 mila rispetto al 2008.

Tale variazione non è riferibile al "pedaggio" in senso stretto, in incremento rispetto al 2008, ma al decremento della voce "Servizi di traghettamento" per 11,5 milioni, ai "servizi di manovra" per 22,5 milioni ed alla "vendita della trazione elettrica" per 22 milioni 84 mila.

La voce "Pedaggio", pari a 903 milioni 77 mila per il 2009, registra, come già detto, un incremento di 24 milioni 75 mila euro rispetto al 2008, dovuto all'effetto combinato della riduzione dei volumi totali di traffico di circa il 6% più che compensata dall'aumento dell'introito complessivo da pedaggio dell'A/AC (tracce



orarie con più alto valore economico)<sup>33</sup>.

La posta "Servizi di traghettamento" accoglie i ricavi verso Trenitalia per i servizi di traghettamento di carrozze e carri al fine di assicurare il collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole maggiori: in particolare tali ricavi, pari a 31,8 milioni per il 2009 (14,2 relativi al trasporto passeggeri e 17,6 al trasporto merci) sono in diminuzione per 11,5 milioni rispetto al 2008, per la forte riduzione della domanda di traghettamento:

- verso la Sardegna (4,8 milioni), dovuta al drastico ridimensionamento delle richieste di servizio da parte di Trenitalia che ha portato al solo mantenimento di un livello di corse minimo (24 coppie di corse per l'intero anno esercizio 2009);

- verso lo Stretto di Messina (6,7 milioni), dovuta alla minore richiesta di corse da parte di Trenitalia, che ha portato ad una razionalizzazione del servizio con la riduzione delle corse in eccesso.

I ricavi per i servizi di manovra (che rientrano tra i servizi complementari di cui all'art. 20 comma 5 del D.Lgs. 188/2003 che il Gestore dell'Infrastruttura fornisce negli impianti inseriti a PIR (Prospetto Informativo della Rete) a fronte del pagamento di uno specifico corrispettivo) registrano un decremento di 22,5 milioni riconducibile, secondo quanto esposto dalla Società) ad una nuova fase di ristrutturazione che, tenendo conto della riduzione dei volumi di traffico e basandosi sulle effettive necessità scaturite anche dal ridimensionamento dell'offerta ha l'obiettivo, attraverso la riorganizzazione dei turni e la razionalizzazione dell'impiego delle locomotive per ogni singolo impianto, di ridefinire il perimetro delle esigenze.

Il già segnalato decremento nel 2009 della posta "vendita energia elettrica" pari a 22 milioni 84 mila rispetto al 2008, è dovuto all'effetto dell'applicazione della legge n. 99 del 23 luglio 2009 con cui sono stati definiti chiarimenti interpretativi ed applicativi circa l'entità e la modalità degli addebiti alle Imprese Ferroviarie del costo di approvvigionamento dell'energia elettrica destinata alla trazione, sostenuto dal Gestore dell'Infrastruttura.

La voce "Altri ricavi e proventi" ammonta a 1 miliardo 936 milioni 543 mila nel 2009 ed è in diminuzione per 301,5 milioni rispetto al 2008 (che, invece, registra un incremento di 14,1 milioni rispetto al 2007).

Pur prendendo atto di un progressivo limitato allargamento al mercato

---

<sup>33</sup> In particolare, rispetto al 2008, Trenitalia registra una flessione dei volumi di circa il 7% mentre per effetto delle attivazioni delle tratte dell'AV/AC il valore economico del pedaggio è aumentato del 2%. I ricavi da pedaggio verso le imprese terze fanno registrare invece un incremento percentuale del 26% circa rispetto al 2008.

esterno, per tale voce emergono soprattutto i rapporti con lo Stato ed in particolare i contributi in conto esercizio e l'utilizzo del fondo di ristrutturazione, dei quali si è parlato nei precedenti paragrafi.

Ci si limita a riportare che i contributi in conto esercizio da Contratto di Programma (CdP) sono legati ai volumi di produzione che condizionano direttamente i programmi di manutenzione sia della rete infrastrutturale sia degli impianti industriali.

In particolare, secondo gli schemi di contabilità regolatoria<sup>34</sup>, si riferiscono:

- alle attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura sia della rete convenzionale sia della rete AV/AC;
- alle attività svolte dall'istituto di sanità per il presidio sanitario, dall'istituto sperimentale, nonché per le attività di ricerca e sperimentazione;
- alle attività relative alla Polizia ferroviaria ed alla protezione e sicurezza fisica aziendale (*business security*);
- al servizio di traghettamento ferroviario con la Sardegna e la Sicilia.

I contributi in conto esercizio sono stati iscritti per un importo complessivo di competenza al 31 dicembre 2009 pari a 849.274 mila euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2009 n. 203 del 22 dicembre 2008 "*Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Stato*", ridotto delle quote rese indisponibili dalla Legge Finanziaria 2007 (art. 1 comma 758 – quota C pari a 13.546 mila euro). Sono stati, inoltre, iscritti anche i residui passivi dell'anno 2008 per 74.408 mila euro, relativi alla quota C comma 904 art. 1 Legge finanziaria 2007.

Per la voce "utilizzo dell'Integrazione Fondo Ristrutturazione" ex lege 448/98 si evidenzia che nel 2009 si registra un utilizzo – inferiore a quello di 448,1 milioni del 2008 - pari ad 438,4 milioni relativo alla copertura degli oneri di ammortamento immateriali (3,9 milioni) e materiali (431,1 milioni) della Rete Tradizionale e delle minusvalenze ordinarie pari a 3,4 milioni.

Il decremento che si registra nell'esercizio 2009 rispetto all'esercizio 2008, pari a 9,7 milioni è strettamente correlato all'effetto della diminuzione degli ammortamenti della Rete Tradizionale correlata al minor traffico sulla rete storica che è stato assorbito da quello sulla rete AC/AV.

---

<sup>34</sup> Si ricorda per tali rapporti che secondo quanto previsto dall'art. 17 del Contratto di Programma 2001-2005, la Società era tenuta a presentare entro il 30 giugno 2007 al Ministero delle Infrastrutture, al Ministero dei Trasporti ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze apposita rendicontazione per l'esercizio 2006. Tale rendicontazione è stata effettuata per la prima volta sulla base delle risultanze del sistema di contabilità regolatoria adottato in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 15 del D. Lgs. n. 188/2003. La rendicontazione per l'anno 2006 non ha evidenziato alcun conguaglio.

I costi della produzione ammontano a 3 miliardi 677 milioni 399 mila Euro per il 2009, con una flessione di 391,1 milioni sul 2008 e di 336 milioni sul 2007.

Essi risultano così composti:

*Valori in migliaia di euro*

<b>COSTI DELLA PRODUZIONE</b>			
<i>Descrizione</i>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	801.808	936.673	759.860
Servizi	710.484	705.085	714.403
Godimento beni di terzi	39.805	38.222	38.122
Personale	1.590.055	1.610.770	1.607.671
Ammortamenti e svalutazioni	486.278	466.870	489.686
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	10.735	11.820	5.410
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(2.271)	(1.558)	(46.830)
Accantonamenti per rischi	284.733	238.336	44.251
Altri accantonamenti	16.358	2.000	512
Oneri diversi di gestione	75.380	60.365	64.314
<b>Totale</b>	<b>4.013.365</b>	<b>4.068.583</b>	<b>3.677.399</b>

La diminuzione complessiva è dovuta principalmente all'effetto del decremento delle voci "accantonamenti per rischi ed altri accantonamenti" (per 195,5 milioni nel 2009), "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" (per 176,8 milioni nel 2009), "variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" (per 45,2 milioni nel 2009), personale (per 3,1 milioni nel 2009).

In incremento i costi per gli "ammortamenti e svalutazioni" (per 22,8 milioni nel 2009) per "servizi" (per 9,3 milioni nel 2009) e gli "oneri diversi di gestione" (per 3,9 milioni nel 2009).

Per le voci segnalate in diminuzione si aggiunge quanto segue.

Il decremento di 41,9 milioni degli accantonamenti per contenziosi nei confronti del personale e terzi è dovuto all'effetto combinato della chiusura di alcuni contenziosi civili che hanno determinato minori accantonamenti rispetto al 2008 ed all'accantonamento per contenzioso del lavoro (39,9 milioni) conseguente ad una più puntuale riquantificazione delle singole cause di lavoro.

Il decremento della voce "Altri rischi" pari a 152,5 milioni registrato nel 2009 rispetto all'esercizio precedente è determinato principalmente da minori

accantonamenti degli oneri connessi alla restituzione nel 2009 alle Imprese Ferroviarie dei costi per l'energia per la trazione dei treni AT (102,4 milioni), minore accantonamento per la valorizzazione delle opere da dismettere (41 milioni), per le penali Iricav (5 milioni 629 mila) ed infine per Performance Regime (2,5 milioni).

La voce "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci", che è pari a 759,8 milioni nel 2009, registra - come cennato, un decremento di 176,8 milioni derivante da:

- decremento netto di 21,6 milioni dei costi di acquisto dei materiali<sup>35</sup>;
- decremento di costi complessivi per energia elettrica, illuminazione e forza motrice per 155,1 milioni, legato al cambio della modalità di acquisto avvenuto in data 1° maggio 2008.

La diminuzione per 45,3 milioni registrata nel 2009 nella voce "Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" (pari a 46,8 milioni nel medesimo esercizio) è determinata dall'incremento del materiale per impianti elettrici, armamento, destinato agli investimenti e navigazione, parzialmente compensato dalla riduzione dei lavori in corso presso le officine in conto scorte e dalle giacenze di materiale di uso comune. In generale il suddetto incremento è attribuibile alla fornitura di nuovi materiali dedicati alle linee AV/AC attivate nel corso del 2009 con conseguente creazione delle relative scorte di emergenza ed alla riduzione degli impieghi di materiali per investimenti, pianificati ma non utilizzati nel 2009 a causa della flessione del volume dei lavori effettivamente eseguiti.

Per gli "ammortamenti e svalutazioni" (489,6 milioni nel 2009), il già ricordato aumento di 22,8 milioni - dopo la riduzione per 19,4 milioni registrata nel 2008 - è dovuto al maggiore utilizzo dell'infrastruttura a seguito dell'aumento della domanda del traffico in particolare sulla rete AV/AC.

La Società precisa che gli ammortamenti dell'Alta Capacità/Alta Velocità, pari a 54,6 milioni, hanno impatto sul risultato d'esercizio in quanto non vengono neutralizzati con l'utilizzo dell'integrazione fondo di ristrutturazione, come commentato nell'apposito paragrafo della Nota Integrativa.

---

<sup>35</sup> Dovuto all'effetto dei seguenti fattori: minori acquisti di materie prime, pari a 10,1 milioni, dovuto al calo delle richieste di nuove forniture, per effetto di una generale contrazione degli impieghi di materiali per investimenti per la flessione del volume dei lavori effettivamente eseguiti; minori acquisti su piazza, pari a 7,8 milioni riferibili a materiale di utilizzo; minori acquisti per combustibili e lubrificanti per la trazione pari a 6,3 milioni principalmente imputabili alla riduzione della domanda di traghettamento ed alla razionalizzazione dell'impiego delle locomotive da manovra per singolo impianto; maggiori acquisti per vestiario e uniformi pari a 2,7 milioni a seguito del rinnovo delle divise del personale di esercizio.

L'ammortamento dei cespiti ha dato luogo ad utilizzi del fondo integrazione fondo ristrutturazione appostato nella posta A.5 a) dei Ricavi della produzione per un importo di 435 milioni 83 mila euro, pari al totale degli ammortamenti registrati nel corso dell'esercizio 2009 sulla Rete Tradizionale ad esclusione di quelli relativi all'AV/AC.

Nel corso dell'esercizio 2009 RFI ha ritenuto necessario procedere ad accantonamenti per svalutazione dei crediti per 5,4 milioni di euro, principalmente verso i clienti ordinari, al fine di tenere conto di crediti ritenuti inesigibili.

Sempre tra le voci in incremento per il 2009, nell'ambito dei costi della produzione, si sono dianzi indicati i "costi per servizi", che assommano a 714,4 milioni di Euro, rispetto ai 705 milioni del 2008.

Sull'incremento pesa principalmente la variazione in aumento della posta "Pulizia, autoservizi sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri" pari a 19.282 mila euro ed attribuibile essenzialmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- aumento di lavori per conto di terzi per 20,6 milioni di Euro per effetto delle attività svolte sui progetti di affidamento e realizzazione per conto del Comune di Roma (Batteria Nomentana e Stazione Tiburtina) e di Torino; tale aumento è correlato a quello della voce Lavori e forniture ricompreso nelle Prestazioni di terzi;
- diminuzione dei costi di manovra per 756 mila Euro principalmente riferibile alla più corretta ricollocazione avvenuta nel corso dell'esercizio 2009 delle mansioni svolte dal personale transitato da Trenitalia con la scissione denominata "Servizi di Manovra" su attività diverse connesse alla circolazione;
- diminuzione dei costi sostenuti per stampe orari e prodotti grafici per 818 mila euro con l'obiettivo di contenimento della spesa.

In decremento risulta la voce "Manutenzioni e riparazioni" nel 2009 rispetto al 2008, per 10,9 milioni di Euro, per la diminuzione delle attività di manutenzione dei beni immobili per 7,9 milioni di Euro relative essenzialmente ad operazioni di efficientamento effettuate per tutto l'esercizio 2009.

In particolare il decremento della manutenzione della linea infrastrutturale è dovuto all'effetto combinato della diminuzione di costi di manutenzione della rete tradizionale per 8,9 milioni di Euro parzialmente compensato dall'aumento costi degli stessi per la linea AV/AC pari a 3,2 milioni.

Anche l'attività di manutenzione di beni mobili subisce nel 2009 un decremento pari a 3 milioni 34 mila Euro rispetto al 2008 riferibile principalmente alle minori prestazioni di manutenzione svolte sulle navi traghetto a cause della forte riduzione della domanda di traghettamento verso la Sardegna e verso lo

Stretto di Messina.

Gli "Oneri diversi di gestione" sono pari a 64,3 milioni di Euro nel 2009 ed a 60,3 milioni nel 2008 (esercizio nel quale si registra una diminuzione di 55,2 milioni di Euro, sul 2007). Sull'incremento ha effetto rilevante il contributo trasporto gratuito titolari CLC (pari a 7,8 milioni di Euro) a seguito dall'aumento del costo unitario definito dalla Capogruppo data la scadenza contrattuale avvenuta nel corso dell'esercizio 2009.

I "proventi e oneri finanziari"<sup>36</sup> ammontano complessivamente a 12 milioni 562 mila con una variazione in aumento di 11,8 milioni di Euro rispetto al 2008, derivante dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- aumento dei proventi da partecipazioni per 1,2 milioni di Euro interamente attribuibili alla distribuzione dei dividendi dell'esercizio 2007 e 2008 della società controllata Nord Est Terminal;

- aumento dei proventi verso la Controllante di 1,3 milioni di Euro determinato dall'effetto combinato del decremento degli interessi attivi sul conto corrente intersocietario conseguente alle minori giacenze ed all'incremento degli interessi sul credito IVA richiesta a rimborso che al 31 dicembre 2009 ammontano a 21,2 milioni di Euro:

- riduzione degli interessi di mora per 4,9 milioni a seguito della quantificazione più puntuale degli Interessi per ritardato pagamento sia verso i clienti ordinari sia verso le Pubbliche Amministrazioni;

- riduzione complessiva degli oneri finanziari su debiti verso istituti finanziari di 14,9 milioni di Euro.

I "proventi e oneri straordinari" ammontano complessivamente nel 2009 a 95 milioni 56 mila Euro con una variazione in diminuzione di 91,6 milioni rispetto al 2008.

Comparando i due esercizi emergono:

- minori sopravvenienze attive per 93,6 milioni di Euro (nell'ambito delle quali rilevano 62,3 milioni relativi al rilascio del fondo contenzioso civile a seguito della risoluzione di soccombenze in contestazione con i terzi);

- minor utilizzo del fondo integrazione ex Lege n.448/1998 (1,8 milioni di Euro nel 2009, rispetto ai 12,1 milioni di Euro del 2008).

Le minusvalenze da alienazione relative ai cespiti ammontano a 12,1 milioni

---

<sup>36</sup> E' segnalato nella nota integrativa che a seguito del contratto Interest Rate Swap con UBS, RFI ha sostenuto oneri per 26.621 mila euro derivanti dalla componente negativa (fixed leg) e ricevuto proventi per 8.054 mila euro derivanti dalla componente positiva (floating leg). Il differenziale negativo, pari a 18.568 mila euro è stato capitalizzato, con un effetto netto a conto economico pari a zero.

di Euro per il 2008 ed a 1,8 milioni di Euro per il 2009 e sono state neutralizzate dall'utilizzo del Fondo "Integrazione Fondo ristrutturazione ex Legge 448/98" per i medesimi importi (12.162 mila Euro per il 2008 e 1.847 mila Euro per il 2009).

#### 4.5 L'andamento della gestione di TAV SpA

Come già riferito in precedenza, TAV SpA è società partecipata di RFI SpA al 100% ed ha come scopo la progettazione e costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

Dalle relazioni della Capogruppo per il 2008 e 2009 possono trarsi i seguenti principali indicatori, elaborati sulla base del conto economico e dello stato patrimoniale riclassificati:

<b>TAV - Treno Alta Velocità' SpA</b>				Valori in mln di euro *
<b>Principali indicatori</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Δ '09/'08</b>
Contributi in conto esercizio	171,8	0	4,0	<b>4,0</b>
Altri ricavi	105,3	54,5	23,3	<b>(31,2)</b>
Costi	2.088,9	1.421,8	710,7	<b>(711,1)</b>
Saldo della gestione finanziaria	(154,5)	(165,1)	(149,2)	<b>15,9</b>
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	1.977,6	1.541,8	851,8	<b>(690,0)</b>
Risultato netto di esercizio	0	0	0	<b>0</b>
Flusso di cassa da attività di esercizio	(1.658,2)	(1.693,3)	(562,1)	<b>1.131,2</b>
Investimenti tecnici	0,2	(0,1)	0	<b>0,1</b>
<b>Situazione al</b>	<b>31/12/'07</b>	<b>31/12/'08</b>	<b>31/12/'09</b>	
Capitale investito netto	6.911,6	8.237,80	6.165,7	<b>(2.072)</b>
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	3.641,0	5.153,60	4.368,3	<b>(785,3)</b>
Consistenza di personale finale	85	59	46	<b>(13,0)</b>

\* Escluso la consistenza del personale

Dal raffronto tra gli andamenti dei due esercizi, emergono le variazioni intervenute nella voce "altri ricavi", nei costi, nella variazione dei lavori in corso su ordinazione e nel saldo della gestione finanziaria.

Il decremento dei costi e degli altri ricavi, così come la variazione dei lavori in corso su ordinazione, sono da ricollegarsi alla minore attività svolta nel periodo dalla società relativamente alle opere per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità a seguito dell'ormai sostanziale completamento delle linee.

In particolare la voce variazione dei lavori in corso su ordinazione è relativa all'incremento del valore delle rimanenze che, tenuto conto di quanto stabilito nella Convenzione del 9 dicembre 2003 con la controllante RFI SpA, è commisurato ai



costi e oneri sostenuti, inclusi quelli di struttura e quelli finanziari, riferibili alla realizzazione delle opere, al netto dei proventi. Non essendosi registrate partite non imputabili alla realizzazione dell'opera, la voce riflette tutti i costi e oneri sostenuti nell'esercizio, al netto dei proventi. Il decremento rispetto all'anno precedente (- 690 milioni di euro) è da ricollegarsi alla già citata minore attività svolta dalla società relativamente alle opere in corso di esecuzione per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità che ha comportato minori costi e, di conseguenza, minori capitalizzazioni. Si precisa che in tale voce sono inclusi gli oneri relativi alla difesa nei contenziosi in essere con i General Contractors.

A tale riguardo, la Società evidenzia che, stante l'estrema complessità delle vicende e l'elevato valore delle controversie, d'intesa con la Controllante, per il contenzioso sono stati selezionati quali professionisti di fiducia - in linea con l'impostazione seguita al riguardo anche a livello di Gruppo - legali dotati di particolare competenza ed esperienza nelle fattispecie specifiche. Gli oneri maturati relativi a tale attività di difesa, con corrispettivi - ancorché significativi - ridotti rispetto ai minimi tariffari, sono stati inseriti nel bilancio 2009 unitamente alle spese derivanti dal funzionamento dei Collegi Arbitrali.

Nel corso del 2009 è stata inoltre effettuata una attività di audit per l'analisi e verifica della contabilità di commessa e dell'entità delle spese e dei costi incorsi negli anni passati da uno dei General Contractor affidatario di appalti nell'ambito delle opere di realizzazione della rete Alta Velocità/Alta Capacità.

Il saldo della gestione finanziaria, negativo per 149,2 milioni di euro nel 2009, migliora rispetto all'esercizio precedente per 15,9 milioni di euro. La variazione è da riferire ai minori interessi passivi registrati verso il mercato per i finanziamenti in essere a seguito del rimborso di alcune quote capitale ed ai minori interessi passivi verso la Controllante a seguito del trasferimento a RFI SpA, in conseguenza della scissione del ramo d'azienda "tratta Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna lotti funzionali 1°,3° e ulteriore porzione del 2°" di parte dell'indebitamento finanziario relativo al contratto di mutuo con Cassa Depositi e Prestiti e al contratto di finanziamento con la BEI.

Tale riduzione degli interessi passivi ha più che compensato la riduzione registrata negli interessi attivi maturati sul conto corrente di corrispondenza intrattenuto con la Capogruppo a seguito della riduzione della giacenza media.

Il flusso di cassa generato dall'attività di esercizio passa da un valore negativo di 1.693,3 milioni di euro a un saldo sempre negativo di 562,1 milioni di euro; tale miglioramento deriva sostanzialmente dalla riduzione della variazione dei

lavori in corso su ordinazione precedentemente citata, e dalla variazione positiva nei crediti commerciali e diversi, dovuta essenzialmente all'incasso dei crediti Iva chiesti a rimborso e dalla liquidazione da parte di RFI SpA di alcuni crediti per riaddebito costi relativi a esercizi precedenti.

Il capitale investito netto si riduce rispetto all'esercizio precedente per circa 2.072 milioni di euro; ciò deriva sostanzialmente dalla riduzione del capitale circolante netto a seguito del trasferimento ad RFI SpA del valore delle rimanenze a seguito delle scissioni della tratta Milano-Bologna e delle tratte del cosiddetto Asse Orizzontale, nonché alla riduzione dei debiti commerciali dovuta alla minore attività della società.

L'indebitamento finanziario netto passa da un valore di 5.153,6 milioni di euro a un valore di 4.368,3 milioni di euro. La variazione è dovuta sostanzialmente all'effetto combinato, da un lato, del trasferimento ad RFI SpA di parte dell'indebitamento finanziario a seguito delle scissioni operate nel corso dell'esercizio 2009 e del rimborso di quote capitale in scadenza, e, dall'altro, dell'incremento dei debiti verso RFI SpA per gli anticipi ricevuti, dell'incremento dei debiti verso la Capogruppo per la linea di credito intercompany e dell'incremento delle disponibilità liquide sul conto corrente intersocietario. In particolare nel corso dell'esercizio sono stati rimborsati prestiti per 707,6 milioni di euro e, con l'operazione di scissione, sono stati trasferiti a RFI SpA debiti per 500 milioni di euro, riducendo nel contempo debiti verso la Controllante per 371 milioni di euro. Il saldo positivo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo si è infine incrementato di 23,8 milioni di euro.

Si riportano, nelle pagine che seguono, il conto economico e lo stato patrimoniale di TAV S.p.A., i cui elementi sono, peraltro, considerati nel bilancio consolidato della Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., sul quale questa Sezione predisporrà apposito referto.

(importi in euro)

<b>CONTO ECONOMICO TAV SpA</b>				
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Δ - '08/'09</b>
<b>A) VALORE DELLA PRODUZIONE</b>				
<b>3) VARIAZIONE DEI LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE</b>	<b>1.977.620.100</b>	<b>1.541.806.419</b>	<b>851.810.033</b>	<b>(689.996.386)</b>
<b>5) ALTRI RICAVI E PROVENTI</b>				
a) contributi in conto esercizio	171.755.789	0	3.990.000	3.990.000
b) altri ricavi e proventi	105.297.847	54.485.867	23.281.794	(31.204.073)
Totale 5)	<b>277.053.636</b>	<b>54.485.867</b>	<b>27.271.794</b>	<b>(27.214.073)</b>
<b>Totale A) Valore della produzione</b>	<b>2254673736</b>	<b>1596292286</b>	<b>879081827</b>	<b>(717.210.459)</b>
<b>B) COSTI DELLA PRODUZIONE</b>				
<b>6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI</b>	<b>1.576</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>7) PER SERVIZI</b>	<b>2.079.485.767</b>	<b>1.415.467.796</b>	<b>705.806.969</b>	<b>(709.660.827)</b>
<b>8) PER GODIMENTO BENI DI TERZI</b>	<b>1.518.239</b>	<b>1.280.983</b>	<b>1.303.525</b>	<b>22.542</b>
<b>9) PER IL PERSONALE</b>				
a) salari e stipendi	5.265.904	3.100.744	2.566.681	(534.063)
b) oneri sociali	1.797.666	1.044.302	835.952	(208.350)
c) trattamento di fine rapporto	442.939	282.287	227.211	(55.076)
e) altri costi	288.600	583.000	0	(583.000)
Totale 9)	<b>7.795.109</b>	<b>5.010.333</b>	<b>3.629.844</b>	<b>(1.380.489)</b>
<b>10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>653.499</b>	<b>536.982</b>	<b>372.190</b>	<b>(164.792)</b>
<b>14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>	<b>214.024</b>	<b>1.009.185</b>	<b>418.229</b>	<b>(590.956)</b>
<b>Totale B) Costi della produzione</b>	<b>2.089.668.214</b>	<b>1.423.305.279</b>	<b>711.530.757</b>	<b>(711.774.522)</b>
<b>DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)</b>	<b>165.005.522</b>	<b>172.987.007</b>	<b>167.551.070</b>	<b>(5.435.937)</b>
<b>C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>				
<b>16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI</b>				
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	119.589	101	0	(101)
d) proventi diversi dai precedenti	21.456.052	23.169.873	15.702.495	(7.467.378)
Totale 16)	<b>21.575.641</b>	<b>23.169.974</b>	<b>15.702.495</b>	<b>(7.467.479)</b>
<b>17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI</b>				
verso controllanti	54.373.293	77.534.165	65.280.533	(12.253.632)
verso altri	121.653.372	110.773.410	99.652.780	(11.120.630)
Totale 17)	<b>176.026.665</b>	<b>188.307.575</b>	<b>164.933.313</b>	<b>(23.374.262)</b>
<b>Totale C) Proventi e oneri finanziari</b>	<b>(154.451.024)</b>	<b>(165.137.601)</b>	<b>(149.230.818)</b>	<b>15.906.783</b>
<b>E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>				
<b>20) PROVENTI STRAORDINARI</b>	<b>236.346</b>	<b>68.029</b>	<b>3.662</b>	<b>(64.367)</b>
<b>21) ONERI STRAORDINARI</b>	<b>2.586.114</b>	<b>755.377</b>	<b>1.227.693</b>	<b>472.316</b>
<b>Totale E) Proventi e oneri straordinari</b>	<b>(2.349.768)</b>	<b>(687.348)</b>	<b>(1.224.031)</b>	<b>(536.683)</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)</b>	<b>8.204.730</b>	<b>7.162.058</b>	<b>17.096.221</b>	<b>9.934.163</b>
<b>22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO</b>				
<b>CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE</b>	<b>8.204.730</b>	<b>7.162.058</b>	<b>17.096.221</b>	<b>9.934.163</b>
<b>UTILE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

(importi in euro)

<b>STATO PATRIMONIALE TAV SPA - ATTIVO</b>				
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>D - '08/'09</b>
<b>B) IMMOBILIZZAZIONI</b>				
<b>I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI</b>				
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	410.657	252.516	118.388	(134.128)
7) Altre	50.542	37.706	25.137	(12.569)
<b>Totale I</b>	<b>461.199</b>	<b>290.222</b>	<b>143.525</b>	<b>(146.697)</b>
<b>II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI</b>				
4) Altri beni	733.361	410.121	190.538	(219.583)
<b>Totale II</b>	<b>733.361</b>	<b>410.121</b>	<b>190.538</b>	<b>(219.583)</b>
<b>III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE</b>				
2) Crediti:				
c) verso controllanti	531	531	531	0
d) verso altri	143.275	6.886	1.446	(5.440)
<b>Totale 2)</b>	<b>143.806</b>	<b>7.417</b>	<b>1.977</b>	<b>(5.440)</b>
<b>Totale III</b>	<b>143.806</b>	<b>7.417</b>	<b>1.977</b>	<b>(5.440)</b>
<b>Totale B) Immobilizzazioni</b>	<b>1.338.366</b>	<b>707.760</b>	<b>336.040</b>	<b>(371.720)</b>
<b>C) ATTIVO CIRCOLANTE</b>				
<b>I. RIMANENZE</b>				
3) Lavori in corso su ordinazione	6.755.125.265	7.803.819.350	6.005.285.499	(1.798.533.851)
5) Acconti	407.563.864	293.039.635	48.470.437	(244.569.198)
<b>Totale I</b>	<b>7.162.689.129</b>	<b>8.096.858.985</b>	<b>6.053.755.936</b>	<b>(2.043.103.049)</b>
<b>II. CREDITI</b>				
4) Verso controllanti				
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.239.054.755	771.543.392	255.887.066	(515.656.326)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	287.891.872	459.777.448	641.758.394	181.980.946
	<b>1.526.946.627</b>	<b>1.231.320.840</b>	<b>897.645.460</b>	<b>(333.675.380)</b>
4) bis Crediti tributari				
- esigibili entro l'esercizio successivo	82.887.858	844.999	1.223.584	378.585
- esigibili oltre l'esercizio successivo	4.392.825	3.628.285	0	(3.628.285)
	<b>87.280.683</b>	<b>4.473.284</b>	<b>1.223.584</b>	<b>(3.249.700)</b>
5) Verso altri				
b) altri	2.018.169			
- esigibili entro l'esercizio successivo		2.398.142	3.365.952	967.810
<b>Totale 5)</b>	<b>2.018.169</b>	<b>2.398.142</b>	<b>3.365.952</b>	<b>967.810</b>
<b>Totale II</b>	<b>1.616.245.479</b>	<b>1.238.192.266</b>	<b>902.234.996</b>	<b>(335.957.270)</b>
<b>IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE</b>				
1) Depositi bancari e postali	118.598	202.386	158.308	(44.078)
3) Denaro e valori in cassa	24.290	15.611	10.672	(4.939)
<b>Totale IV</b>	<b>142.888</b>	<b>217.997</b>	<b>168.980</b>	<b>(49.017)</b>
<b>Totale C) Attivo circolante</b>	<b>8.779.077.496</b>	<b>9.335.269.248</b>	<b>6.956.159.912</b>	<b>(2.379.109.336)</b>
<b>D) RATEI E RISCONTI</b>				
<b>II RISCONTI</b>	<b>146.144</b>	<b>110.011</b>	<b>864.048</b>	<b>754.037</b>
<b>Totale D) Ratei e risconti</b>	<b>146.144</b>	<b>110.011</b>	<b>864.048</b>	<b>754.037</b>
<b>TOTALE ATTIVO (B+C+D)</b>	<b>8.780.562.006</b>	<b>9.336.087.019</b>	<b>6.957.360.000</b>	<b>(2.378.727.019)</b>

(importi in euro)

<b>STATO PATRIMONIALE TAV SPA - PASSIVO</b>				
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Δ - '08/'09</b>
<b>A) PATRIMONIO NETTO</b>				
<b>I CAPITALE SOCIALE</b>	<b>3.125.921.274</b>	<b>2.945.212.218</b>	<b>1.788.833.384</b>	<b>(1.156.378.834)</b>
<b>IV RISERVA LEGALE</b>	<b>529.427</b>	<b>529.427</b>	<b>529.427</b>	<b>0</b>
<b>VII ALTRE RISERVE</b>				
1. Riserva straordinaria	8.070.553	8.070.553	8.070.553	0
2. Versamento futuro aumento Capitale Sociale	136.127.392	130.385.930	0	(130.385.930)
Totale VII	<b>144.197.945</b>	<b>138.456.483</b>	<b>8.070.553</b>	<b>(130.385.930)</b>
<b>IX UTILI (PERDITE) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totale A) Patrimonio Netto</b>	<b>3.270.648.646</b>	<b>3.084.198.128</b>	<b>1.797.433.364</b>	<b>(1.286.764.764)</b>
<b>B) FONDI PER RISCHI E ONERI</b>				
2) Per imposte, anche differite	10.428.817	9.046.899	4.054.667	(4.992.232)
<b>Totale B) Fondi per rischi e oneri</b>	<b>10.428.817</b>	<b>9.046.899</b>	<b>4.054.667</b>	<b>(4.992.232)</b>
<b>C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO</b>				
	<b>1.803.140</b>	<b>1.215.873</b>	<b>1.035.467</b>	<b>(180.406)</b>
<b>D) DEBITI</b>				
3) Debiti verso soci per finanziamenti	387.775.042	1.269.780.794	1.699.804.664	430.023.870
4) Debiti verso banche	1.850.160.578	1.563.757.435	1.018.686.015	(545.071.420)
5) Debiti verso altri finanziatori	386.879.052	365.158.380	342.955.217	(22.203.163)
6) Acconti	14.066.293	1.808.820	8.730.161	6.921.341
7) Debiti verso fornitori	758.030.294	487.722.865	160.705.160	(327.017.705)
11) Debiti verso controllanti	1.950.130.385	2.507.404.544	1.809.667.153	(697.737.391)
12) Debiti tributari	649.186	532.752	345.443	(187.309)
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	464.754	327.439	273.323	(54.116)
14) Altri debiti	132.238.741	31.006.589	108.459.651	77.453.062
<b>Totale D) Debiti</b>	<b>5.480.394.325</b>	<b>6.227.499.618</b>	<b>5.149.626.787</b>	<b>(1.077.872.831)</b>
<b>E) RATEI E RISCOINTI</b>				
<b>I RATEI</b>	<b>17.287.078</b>	<b>14.107.069</b>	<b>5.190.585</b>	<b>(8.916.484)</b>
<b>II RISCOINTI</b>	<b>0</b>	<b>19.432</b>	<b>19.130</b>	<b>(302)</b>
<b>Totale E) Ratei e risconti</b>	<b>17.287.078</b>	<b>14.126.501</b>	<b>5.209.715</b>	<b>(8.916.786)</b>
<b>TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)</b>	<b>8.780.562.006</b>	<b>9.336.087.019</b>	<b>6.957.360.000</b>	<b>(2.378.727.019)</b>

## 5. Considerazioni conclusive

**5.1** Nel periodo in considerazione, si è completato il nuovo assetto del sistema della sicurezza ferroviaria con il trasferimento all'Agenzia Nazionale per la sicurezza – di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 - di quasi tutte le funzioni essenziali di cui era titolare, per tale materia, RFI SpA, quale Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale.

L'Agenzia, che è chiamata a stabilire - in conformità alle disposizioni comunitarie ed a quelle assunte dall'Agenzia europea per la sicurezza delle ferrovie di cui al regolamento CE/881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 - i principi ed i criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria, subentra nei seguenti principali compiti, che potevano costituire motivo di criticità in capo a RFI: emanazione di Norme e Standard di sicurezza della circolazione; validazione dei sistemi di gestione della sicurezza e dei sistemi di mantenimento delle competenze delle Imprese Ferroviarie; rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie; attività di ispezione ed audit nonché di monitoraggio sull'attività delle imprese ferroviarie. A ciò va aggiunto che l'Agenzia è istituzionalmente titolare di attività ispettiva sul Gestore dell'Infrastruttura.

Per quanto riguarda l'assetto complessivo del sistema ferroviario, è da rilevare che il ruolo di organismo di regolazione del settore ferroviario, che è soggetto istituzionale con carattere di unicità e di estraneità alle decisioni relative agli aspetti finanziari delle società operanti nel settore ferroviario,<sup>37</sup> resta ancora affidato, ai sensi dell'art. 37 del decreto legislativo n. 188/2003, "al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o a sue articolazioni". E' quindi detta amministrazione che svolge i compiti di regolazione del mercato del trasporto ferroviario e di regolamentazione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie (vigilanza sulla concorrenza nei mercati, risoluzione di controversie, controllo sull'attività del gestore dell'infrastruttura).

Non si è ancora provveduto a definire, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il quadro per l'accesso all'infrastruttura, i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità infrastrutturale, per la computazione dei canoni di accesso e per la determinazione dei corrispettivi dovuti dalle imprese

---

<sup>37</sup> Art. 30 della direttiva 2001/14/CE.

ferroviarie per i servizi fruiti dalle stesse, nonché le regole in materia di fornitura di detti servizi, ai sensi del comma 11 dell'art. 17 del D.lgs. n. 188/2003 in esame.

Resta ferma la necessità che RFI SpA mantenga, nello svolgimento della sua attività istituzionale, piena ed effettiva autonomia. Quest'ultima è postulata dall'art. 11 del ricordato Decreto legislativo n. 188 del 2003 che ha previsto espressamente che "il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente sul piano giuridico, organizzativo o decisionale dalle imprese operanti nel settore dei trasporti".

**5.2** Nel 2009 – come dato atto nella relazione al bilancio di esercizio della Società - il progetto Alta Velocità/Alta Capacità – in coerenza con quanto a suo tempo stabilito dalla Convenzione del 9 dicembre 2003 tra RFI e TAV (e successive modifiche) – ha registrato il suo sostanziale completamento, per le linee nazionali, e TAV (partecipata di RFI SpA) ha conseguito, quindi, il suo obiettivo istituzionale concernente l'attivazione delle linee Alta Velocità/Alta Capacità ad essa affidate.

La Corte – che nella precedente relazione sulla gestione finanziaria di RFI SpA per l'esercizio 2007, ha proceduto ad una analisi dettagliata dello stato e dei costi del progetto - nel prendere atto della realizzazione delle opere programmate (sia pure con il ridimensionamento di taluno dei progetti originari e con il permanere di talune disfunzioni), richiama l'attenzione sul fatto che sono ben lungi dall'essere definiti i procedimenti contenziosi e le problematiche legali connesse alla esecuzione delle opere ed all'applicazione delle normative succedutesi in tema di scelta del contraente.

Merita attenta considerazione, pertanto, il conseguente rischio di possibili, sfavorevoli effetti economico-finanziari, di rilevante impatto.

**5.3** Permangono punti di criticità nel rapporto tra RFI e Stato, a cagione della non soddisfacente certezza delle condizioni e dei termini posti dal contratto di programma, oggetto di ripetuti aggiustamenti sia per gli stanziamenti che per i finanziamenti. E siffatta problematica continua a costituire un nodo centrale ai fini della gestione societaria.

In tale ambito di considerazioni meritano attenzione talune affermazioni che si ritrovano nella relazione al bilancio di esercizio 2009 laddove viene riferito che "per quanto attiene al piano degli investimenti, il significativo taglio di risorse finanziarie nel triennio ha portato la Società ad assumere un approccio prudente con riferimento all'avanzamento economico delle relative attività dei prossimi anni rispetto a quanto previsto dall'aggiornamento 2008 del Contratto di Programma

2007-2011. La dinamica delle attività di investimento della Società, caratterizzata dall'assunzione di impegni pluriennali nei confronti dei terzi fornitori, rende infatti necessario che lo Stato assicuri non solo la certezza delle risorse finanziarie contrattualizzate per mezzo del Contratto di Programma (stanziamenti di competenza), ma anche la sincronia finanziaria tra lo stanziamento e l'erogazione dei contributi necessari per il pagamento degli investimenti."

E' indubbia, in definitiva, l'esigenza di un quadro certo dei contributi fruibili nel tempo e degli impieghi delle risorse assegnate, da realizzare sempre nel rispetto dei principi affermati dal D.lgs. 11 novembre 2003, n. 333 (di attuazione della normativa europea relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche, nonché alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese).

**5.4** L'impegno finanziario statale, per le risorse destinate a vario titolo a RFI per il 2008 e 2009 raggiunge, rispettivamente, in termini di cassa, i 4,2 miliardi ed i 5,2 miliardi.

L'importo totale dei contributi statali destinati agli investimenti ed iscritti in conto impianti nei bilanci 2008 e 2009 verso il MEF è stato pari, rispettivamente a 2,4 miliardi ed a 3,9 miliardi di Euro.

L'importo totale dei contributi in conto impianti erogati a RFI dal MEF per il 2008 ed il 2009 si è attestato rispettivamente sui 2,9 miliardi e sui 4,1 miliardi di Euro.

Gli investimenti della Società per il 2008 ammontano a € 3,4 miliardi, sostanzialmente in linea con i valori dell'esercizio precedente pari a 3,3 miliardi. In particolare gli investimenti infrastrutturali per la Rete Convenzionale/AC, nell'articolazione del nuovo Contratto di Programma 2007-2011, sono stati pari a 3.068 milioni di euro.

Gli investimenti per il 2009, relativi principalmente allo sviluppo ed alla manutenzione straordinaria della infrastruttura ferroviaria, si attestano sui 3 miliardi.

Il volume di spesa consuntivato per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2008 e nel 2009 è stato rispettivamente pari a circa 28,97 ed a 25,38 milioni di euro, con una notevole riduzione delle risorse destinate alle "tecnologie per la sicurezza" (cui si sono destinati nel 2009 circa 16 milioni di euro, di contro agli 85,6 milioni del 2006).

**5.5** Nel corso degli anni 2008 e 2009, secondo quanto riferito dalla Società,



è proseguita l'opera di contenimento della consistenza degli organici, in esito all'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro, rivolta all'incremento della produttività.

La consistenza del personale di RFI al 31.12.2008 è risultata pari a 32.896 unità (di cui 321 Dirigenti e 32.575 tra Addetti e Quadri), rispetto a 32.980 unità (di cui 351 Dirigenti e 32.629 tra Addetti e Quadri ) dell'anno precedente. Al 31.12.2009 le unità in servizio assommano a 31.595 (di cui 295 Dirigenti e 31.300 tra Addetti e Quadri).

Il costo del personale - per i fattori esposti nella specifica parte del presente referto - risulta in aumento nel 2008, per un importo pari a 20,7 milioni, ed in decremento nel 2009 per un importo pari a 3 milioni di Euro.

Merita rilievo la circostanza che, in sede di sottoscrizione del Protocollo d'intesa per l'avvio del negoziato volto alla definizione di un nuovo CCNL unico della Mobilità, sia stata raggiunta l'intesa per innovare e rendere effettivamente operativo il "Fondo bilaterale per il sostegno al reddito" ex lege 449/97 che costituisce per il Gruppo Ferrovie - in assenza di ammortizzatori sociali tradizionali - uno strumento fondamentale per la gestione dell'ulteriore fase di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale.

**5.6** Entrambi gli esercizi in esame chiudono in utile, ma con una notevole flessione nel 2009 (8,1 milioni di contro ai 38,9 milioni del 2008 ed ai 16,9 del 2007).

In diminuzione il capitale sociale (pari a 32,08 miliardi di Euro nel 2009) ed il patrimonio netto (che scende a 32,8 miliardi di Euro).

Il valore della produzione, pari a 3,9 miliardi per il 2008 con un incremento di circa 111 milioni sull'esercizio precedente, è in calo nel 2009, attestandosi sui 3,6 miliardi.

Anche il margine del valore della produzione - prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed altri - pur restando positivo, risulta in flessione, passando dai 658,6 milioni del 2008 ai 478,1 milioni del 2009.

L'andamento dei costi (esclusi gli ammortamenti, le svalutazioni, gli accantonamenti ed altri), migliora nel 2009, dopo l'incremento del 2008, e si attesta sui 3,1 miliardi (valore di poco inferiore a quello del 2007).

In diminuzione notevole, invece, le voci ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione, che passano dagli 871,2 milioni del 2007 ai 777,8 milioni del 2008 ed ai 557,3 milioni del 2009.

Sempre negativo, per 79,2 milioni nel 2009, il margine lordo del valore della

produzione, ma con miglioramento rispetto ai valori del 2007 e del 2008.

Positiva per 12,5 milioni la gestione finanziaria, di contro, però, ad un aumento dei debiti pari a 1,6 miliardi di Euro nel 2009.