

Rete Ferroviaria Italiana SpA

**BILANCIO DI ESERCIZIO
AL 31 DICEMBRE 2012**

RFI – RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA

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

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

Telefono: 06/44101

Capitale Sociale: euro 32.007.632.680,00 interamente versati

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma: R.E.A.: 758300

Codice Fiscale: 01585570581

Partita IVA: 01008081000

MISSIONE DELLA SOCIETA'

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

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

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

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

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale di cui al D. Lgs. N. 188 del 2003 e successiva decretazione applicativa, ivi incluse le stazioni passeggeri e gli impianti merci modali e intermodali, nonché la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, ivi compreso il sistema Alta Velocità/Alta Capacità;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- gli altri compiti attribuiti al Gestore dell'Infrastruttura ai sensi della vigente normativa, quali: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie, nonché ogni ulteriore attività necessaria o utile per il perseguimento dei fini istituzionali indicati dalle competenti Autorità nazionali e comunitarie.

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

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

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Consiglio di Amministrazione:

Presidente: Dario Lo Bosco

Amministratore Delegato: Michele Mario Elia

Consiglieri: Luigi Lenci
Andrea Parrella
Vanda Ternau

Collegio Sindacale:

Presidente: Paolo Marcarelli

Sindaci effettivi: Serafino Gatti
Carabotta Emanuele

Sindaci supplenti: Dinaro Letteria
Marengo Guglielmo

Società di Revisione:

PRICEWATERHOUSECOOPERS S.p.A.

INDICE

Lettera del presidente	Pag. 7
Relazione sulla gestione	Pag. 13
Risultati raggiunti nel 2011	Pag. 14
Principali eventi dell'anno	Pag. 25
Risorse umane	Pag. 34
Politica ambientale	Pag. 37
Quadro macroeconomico	Pag. 38
Andamento dei mercati di riferimento	Pag. 42
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria	Pag. 44
Investimenti	Pag. 49
Attività di ricerca e sviluppo	Pag. 70
Rapporti con parti correlate	Pag. 73
Andamento economico delle società controllate	Pag. 73
Azioni proprie	Pag. 75
Altre informazioni:	pag. 76
Indagini e procedimenti giudiziari in corso	pag. 76
Decreto legislativo 231/2001	pag. 87
Decreto legislativo 196/2003	pag. 88
Informativa relativa all'art. 2497 ter	pag. 89
Evoluzione prevedibile della gestione	Pag. 90
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio	Pag. 96

Prospetti contabili	Pag. 97
Prospetto della situazione patrimoniale/finanziaria	Pag. 98
Conto Economico	Pag. 99
Prospetto di Conto Economico Complessivo	Pag. 100
Prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto	Pag. 100
Rendiconto Finanziario	Pag. 101
Note esplicative al bilancio	Pag. 102
Premessa	Pag. 102
Società	Pag. 102
Criteri di redazione del bilancio	Pag. 103
Principi contabili applicati	Pag. 103
Note sullo Stato Patrimoniale	Pag. 121
Note sul Conto Economico	Pag. 153
Passività potenziali	Pag. 161
Compensi Amministratori e sindaci	Pag. 161
Informativa sull'attività di Direzione e Coordinamento	Pag. 162
Parti correlate	Pag. 163
Garanzie	Pag. 168
Impegni	Pag. 169
Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	Pag. 170

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signor Azionista,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- + 300 milioni di euro, a seguito del DPCM N° 194 del 1 marzo 2012, a valere sul "Fondo Interventi urgenti e indifferibili" (istituito dall'art.33 comma 1 della Legge 183/2011), e destinati in accordo con il MIT alla prosecuzione del "Piano per la sicurezza della circolazione ferroviaria" predisposto da questa Società in osservanza dell'Atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del luglio 2009 e della successiva Direttiva n.1/2010 dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;
- + 3.302 milioni di euro, recati dalla Legge n° 228 del 24 dicembre 2012 (Legge di Stabilità 2013) e dalla Legge n.229 (Legge di Bilancio 2013):
 - 362 milioni di euro sul capitolo MEF 7122, quale quota parte del più ampio stanziamento di 700 milioni di euro annui, reso disponibile agli investimenti, di cui 600 milioni di euro per l'anno 2013 e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015 per il finanziamento degli investimenti relativi alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale, da destinare prioritariamente alle esigenze connesse alla prosecuzione dei lavori relativi a opere in corso di realizzazione ai sensi dell'articolo 2, commi da 232 a 234, della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (art.1 comma 176);
 - 2.940 milioni di euro, a valere sul capitolo MIT 7532, di cui 60 milioni di euro per l'anno 2013, 100 milioni di euro per l'anno 2014, 680 milioni di euro per l'anno 2015 e 150 milioni per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029, per il finanziamento di studi, progetti, attività e lavori preliminari nonché lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (art.1 comma 208).

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

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

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

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

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

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

Infine, per quanto attiene agli investimenti di sicurezza in attuazione della Direttiva n. 1 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del luglio 2009 e della successiva Direttiva n.1/2010 dell'Agenda Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, oltre alla prosecuzione degli interventi per i quali sono stati riallocate le risorse con l'aggiornamento 2010-2011 del Contratto, è necessario non procrastinare ulteriormente l'operatività dei fondi di cui la Società è stata destinataria nella misura di 300 milioni di euro, come già indicato che, per motivi amministrativi, non avevano potuto trovare regolazione all'interno del citato aggiornamento contrattuale.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tale Protocollo, si pone ovviamente in continuità anche con le "misure" già adottate da RFI in ottemperanza agli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari introdotti dalla Legge 136/2010.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2012

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

LEGENDA

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

DF: Debiti finanziari

MOL: Margine operativo lordo

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

MP: Mezzi propri

RIC: Ricavi operativi

RN: Risultato netto

RO: Risultato operativo

I RAPPORTI CON LO STATO

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

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

Con il suddetto aggiornamento del Contratto di Programma sono state contrattualizzate risorse aggiuntive per un valore complessivo di 5.857 milioni di euro, rivenienti da fondi istituiti nello stato di previsione del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da risorse comunitarie e da risorse derivanti da Enti terzi. Di tale importo, 5.017 milioni di euro hanno puntuale destinazione, con vincoli anche territoriali, individuata nella rispettiva fonte di finanziamento, mentre i restanti 840 milioni di euro sono destinati ad interventi di manutenzione straordinaria per il mantenimento in efficienza della rete ferroviaria nazionale.

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

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

Inoltre, per far fronte ai fabbisogni incompressibili che non hanno trovato idonea copertura e che sono relativi alla manutenzione straordinaria e agli interventi per la sicurezza in galleria come da Atto di indirizzo del MIT, si è altresì provveduto ad effettuare una riallocazione di risorse che ha interessato fasi di programmi/progetti che presentavano disponibilità non attivabili nel breve periodo o rinviabili. L'operazione che ha comportato una variazione complessiva a saldo zero pari a 881 milioni di euro, ha riguardato investimenti trasferiti nella parte programmatica del contratto.

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

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

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

- + 300 milioni di euro, a seguito del DPCM N° 194 del 1 marzo 2012, a valere sul "Fondo Interventi urgenti e indifferibili" (istituito dall'art.33 comma 1 della Legge 183/2011), e destinati in accordo con il MIT alla prosecuzione del "Piano per la sicurezza della circolazione ferroviaria" predisposto da questa Società in osservanza dell'Atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del luglio 2009 e della successiva Direttiva n.1/2010 dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;
- + 300 milioni di euro, a seguito della Delibera CIPE n° 33 del 23 marzo 2012, a valere sul Fondo di cui all'art. 32 comma 1 della Legge n. 111/2011 (Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali), e destinati in accordo con il MIT alla copertura di quota parte dei fabbisogni per l'anno 2012 per gli interventi di manutenzione della rete ferroviaria nazionale;
- + 3.940 milioni di euro, recati dalla Legge n° 228 del 24 dicembre 2012 (Legge di Stabilità 2013) e dalla Legge n.229 (Legge di Bilancio 2013) ad essa collegata, ripartiti nel modo seguente:
 - 300 milioni di euro, a valere sul capitolo MEF 7122, per l'anno 2013, al fine di assicurare la continuità dei lavori di manutenzione straordinaria della rete ferroviaria inseriti nel contratto di programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Società Rete Ferroviaria Italiana Spa (art. 1 comma 175);
 - 700 milioni di euro sul capitolo MEF 7122, di cui 600 milioni di euro per l'anno 2013 e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015 per il finanziamento degli investimenti relativi alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale, da destinare prioritariamente alle esigenze connesse alla prosecuzione dei lavori relativi a opere in corso di realizzazione ai sensi dell'articolo 2, commi da 232 a 234, della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (art.1 comma 176);
 - 2.940 milioni di euro, a valere sul capitolo MIT 7532, di cui 60 milioni di euro per l'anno 2013, 100 milioni di euro per l'anno 2014, 680 milioni di euro per l'anno 2015 e 150 milioni per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029, per il finanziamento di studi, progetti, attività e

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

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

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

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

- 1.962 milioni di euro, sul capitolo 7122, quali contributi in conto impianti per la prosecuzione degli investimenti ferroviari;
- 1,6 milioni di euro, sul capitolo 7123, quali contributi in conto impianti per la realizzazione di opere specifiche;
- 100 milioni di euro, sul capitolo 7124, per la rete AV/AC e 100 milioni di euro per la Rete Convenzionale, quale rata dei contributi quindicennali stanziati dalla Legge Finanziaria 2006, a partire rispettivamente dagli anni 2006 e 2007;
- 400 milioni di euro sul capitolo 7124 per la realizzazione del sistema AV/AC Torino – Milano – Napoli quale quota dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007.

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

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

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

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

A completamento del quadro di riferimento di tali risorse, si ricorda che con la delibera CIPE n. 6 del 20 gennaio 2012, che ha provveduto ad una revisione delle assegnazioni di risorse del Fondo di Sviluppo e Coesione, sono stati defianziati i 292 milioni di euro stanziati dalla Delibera CIPE n. 64/2010 per l'anno 2011 a valere sul residuo del Fondo Infrastrutture alla voce "opere manutentive della rete stradale e di quella ferroviaria" di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo

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

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

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

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

Sono stati attualmente sottoscritti i seguenti CIS:

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

La Legge Obiettivo

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

- in data 17 marzo 2012 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 65 la delibera n. 86/2011 con cui il CIPE ha autorizzato la realizzazione del secondo lotto costruttivo non funzionale della Linea AV/AC "Milano–Genova: Terzo Valico dei Giovi" e l'assegnazione di 1.100 milioni di euro;
- in data 3 aprile 2012 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 79 la delibera n. 85/2011 con cui il CIPE ha autorizzato la realizzazione del secondo lotto costruttivo non funzionale della Linea AV/AC Treviglio – Brescia e l'assegnazione di 919,5 milioni di euro.

L'importo complessivo pari a 2.019,5 milioni di euro è a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali di cui all'art. 32, comma 1, del Decreto Legge n. 98/2011, convertito con la Legge n. 111/2011;

- nella seduta del 26 ottobre 2012 sono stati approvati:
 - ✓ il progetto definitivo del sub-lotto funzionale del Lotto 1 "Fortezza-Ponte Gardena" (fluidificazione del traffico e interconnessione con la linea esistente) nell'ambito del quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona;
 - ✓ il progetto preliminare di una variante della tratta Bari Centrale – Bari Torre a Mare (Lotto 2) della parte Sud del Nodo ferroviario di Bari, con un costo di 391 milioni di euro e copertura finanziaria a carico del Contratto di Programma 2007-2011;
- in data 21 dicembre 2012 il CIPE ha espresso parere favorevole sul X Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2012.

RAPPORTO CON I CLIENTI

Generalità

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

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

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

¹ Fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale del Trasporto Ferroviario.
Bilancio di esercizio 2012

- n. 34 imprese che hanno espletato servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.
- n. 42 contratti di utilizzo dell'infrastruttura² così suddivisi:
 - n. 18 per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
 - n. 22 per lo svolgimento del traffico merci;
 - n. 2 per lo svolgimento del traffico di treni tecnici destinati a corse prova di rotabili.

Con specifico riferimento all'orario di servizio 9 dicembre 2012 - 14 dicembre 2013, il mercato presenta:

- n. 40 IF dotate di licenza ferroviaria valida rilasciata dal MIT (di cui n. 2 valide per solo traffico avente origine/destino nel territorio italiano)³;
- n. 30 IF che hanno espletato servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.
- n. 38 contratti di utilizzo dell'infrastruttura⁴, così suddivisi:
 - n. 16 per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
 - n. 20 per lo svolgimento del traffico merci;
 - n. 2 per lo svolgimento del traffico di treni tecnici destinati a corse prova di rotabili.

Relativamente ai soggetti "Richiedenti" al 31 dicembre 2012 si rilevano in corso di validità n. 11 Accordi Quadro/Protocolli d'Intesa così suddivisi:

- n. 6 con soggetti aventi un interesse di pubblico servizio (n. 4 Regioni e n. 2 Province Autonome);
- n. 1 con soggetti aventi un interesse commerciale;
- n. 4 Accordi Quadro sottoscritti con IF di cui n. 2 per servizio trasporto passeggeri e n. 2 per servizio trasporto merci.

RICAVI DA PEDAGGIO

Generalità

L'anno 2012 è stato caratterizzato dal perdurare della crisi economica che ha determinato la diminuzione, rispetto a quanto inizialmente previsto, dei volumi del trasporto regionale e del trasporto merci. Inoltre le perturbazioni atmosferiche tra cui le copiose nevicate dello scorso febbraio hanno determinato la soppressione di svariati servizi di trasporto ferroviario.

Con riferimento ai volumi, nell'anno 2012 si registra una leggera riduzione (-0,32%) rispetto al 2011. I ricavi sono invece aumentati (6,09%) per l'incremento dei volumi di traffico sulla rete Alta Velocità.

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

³ Fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale del Trasporto Ferroviario (www.mit.gov.it/mit/site.php)

⁴ La differenza tra numero di contratti (38) e numero delle Imprese Ferroviarie contraenti (30) è riconducibile al fatto che alcune imprese ferroviarie sono titolari di più di un contratto.

Performance Regime

Nel corso del 2012, in ottemperanza a quanto stabilito nel Prospetto Informativo della Rete (PIR) ed in linea con quanto comunicato dai competenti Uffici del MIT, si è proseguito con la rendicontazione dei dati tecnici ed economici verso le IF con le stesse modalità previste per gli anni precedenti.

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

Nel 2012 il *trend* di utilizzo del GSM-R ed i relativi ricavi registrano una diminuzione del 4,8% rispetto al 2011. Alla rete di telecomunicazione per i collegamenti di servizio hanno accesso, oltre a tutte le IF titolari di Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, anche "altri soggetti" qualificati che, nel rispetto dei principi enunciati nelle Condizioni Generali di accesso al servizio, pur non espletando attività di trasporto, hanno necessità di accedere alla rete per attività legate ad esempio alla certificazione oppure a test di prova sulla rete AV/AC.

Servizi di Traghettonamento

Relativamente alle componenti caratteristiche dei servizi di traghettonamento prestati, si riportano, qui di seguito, i dati statistici più significativi.

Traghettonamento Sardegna

Il servizio si è svolto con le navi traghetto Scilla e Villa che hanno effettuato un totale di 23 corse (inclusi i trasferimenti) per esigenze tecniche legate alle attività manutentive del settore ferroviario.

Traghettonamento Sicilia

Il trasporto del materiale ferroviario si è sviluppato, come da programma, in due configurazioni di esercizio. Fino al mese di giugno sono state utilizzate sia le navi a quattro binari che le navi bidirezionali per trasporto di merci pericolose e nocive. Successivamente, a seguito della entrata in servizio della Nave Logudoro (a quattro binari), trasformata per permettere il trasporto delle merci pericolose e nocive, le navi bidirezionali non sono state più utilizzate e sono state conferite alla società Blufferries costituita a seguito del conferimento di ramo d'Azienda "Navigazione traghettonamento mezzi gommati e passeggeri", come meglio descritto nei principali eventi di giugno della presente Relazione a cui si fa rimando per maggiori dettagli.

Le corse di navi a quattro binari effettuate nel 2012 sono state pari a 11.347 (31 in meno rispetto all'anno 2011) e di navi bidirezionali per trasporto di merci pericolose e nocive sono state pari a 1.007 (1.146 in meno rispetto all'anno 2011).

I ricavi verso le IF passano, quindi, da 22,2 milioni di euro del 2011 a 20,5 milioni di euro del 2012 (-8%).

Come precedentemente detto, dal 1° giugno 2012 è diventata operativa la società Blufferries che opera i servizi a mercato di trasporto passeggeri ed automezzi che in precedenza erano effettuati da RFI. In conseguenza di ciò, per i cinque mesi in cui RFI ha effettuato tali servizi, i ricavi sono stati pari a 6,3 milioni di euro per il trasporto autoveicoli e 1,1 milioni di euro per il trasporto passeggeri su mezzi veloci operato nell'ambito del Consorzio Metromare di cui RFI deteneva una quota del 40% conferita anch'essa a Blufferries.

Nel corso del 2012 sono state dismesse due navi traghetto, Rosalia e Razzoli, in quanto tra le più vetuste delle navi a quattro binari in servizio sullo stretto di Messina.

Servizi di Manovra

Il servizio di manovra nel 2012 registra volumi di ricavo in diminuzione rispetto al 2011 attestandosi a 46.685 milioni di euro.

Questo risultato è determinato dalla progressiva implementazione del progetto che prevede progressivamente l'effettuazione in tutti gli impianti del servizio in autoproduzione da parte delle IF, previa autorizzazione e sotto il coordinamento del GI.

Servizio di assistenza Persone Ridotta Mobilità

A seguito dell'entrata in vigore del Reg. 1371/2007, era stato completato già nel corso del 2011 il trasferimento dell'attività di assistenza alle Persone a Ridotta Mobilità al Gestore dell'Infrastruttura e tale servizio era già stato inserito nel PIR edizione 2011 tra i servizi complementari con il relativo tariffario.

Nel mese di luglio 2012 è entrato in esercizio il nuovo sistema informatico ReteBlu che consente la consultazione in tempo reale a tutte le IF che circolano sulla rete nazionale delle pratiche generate dagli Operatori delle Sale Blu e del relativo stato di avanzamento (pianificato, chiuso, annullato). Le Imprese Ferroviarie attraverso questo sistema possono inoltre pianificare i servizi di assistenza, a seguito di contatti diretti con i viaggiatori disabili e a ridotta mobilità, accedendo direttamente al sistema dalla rete Internet.

I ricavi derivanti da questo servizio nell'esercizio 2012 ammontano a 8.797 milioni di euro: tale dato non è confrontabile con l'esercizio precedente in quanto nel 2011 non era stato ancora completato il periodo di affiancamento tra il personale di Trenitalia e di RFI e le attività volte ad acquisire le risorse e gli *asset* funzionali alla conduzione del servizio stesso.

Altri servizi

Gli ulteriori servizi ex art. 20 D.Lgs. n. 188/2003, previsti nel PIR, hanno registrato nel corso del 2012 un valore economico complessivamente più alto 1.046 milioni di euro (+20%) rispetto al 2011, prevalentemente dovuto a una maggiore richiesta da parte delle IF del servizio fornitura informazioni complementari.

Prospetto Informativo della Rete

L'ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF) con le note del 25 gennaio e 26 gennaio 2012 (rispettivamente prot. 67/3/URSF e prot. 68/3/URSF), ha fissato la nuova tempistica che regola la procedura di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete (PIR) secondo le seguenti date:

- entro il 30 giugno 2012 predisposizione e pubblicazione a cura del Gestore dell'Infrastruttura (GI) della prima bozza del PIR successivo a quello in vigore;
- entro il 31 luglio 2012 invio al GI da parte dei "soggetti interessati" di eventuali osservazioni alle proposte di modifica;
- entro il 30 settembre 2012 predisposizione e invio all'URSF a cura del GI della bozza definitiva del PIR;
- entro il 14 dicembre 2012 pubblicazione del PIR (edizione dicembre 2012).

Il 3 luglio 2012 RFI, in osservanza alla suddetta nuova tempistica, ha dato avvio alla fase di consultazione di cui all'art. 13 del d.lgs. 188/2003, inviando alle parti interessate (IF, Regioni, Province autonome e titolari di Accordo Quadro) e all'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari (URSF) la prima bozza dell'aggiornamento del PIR (edizione dicembre 2012) e la bozza degli allegati tecnici al documento.

Con disposizione AD n° 11 del 7 dicembre 2012 è stato pubblicato il PIR (edizione dicembre 2012) in aderenza alle indicazioni e prescrizioni disposte dall'URSF.

Le principali tematiche oggetto di aggiornamento del PIR riguardano:

➤ Periodo di validità del PIR

In coerenza con quanto previsto dai *Network Statement* di altri Gestori europei, è stato specificato che le informazioni relative all'offerta infrastrutturale, così come le regole concernenti le condizioni di accesso all'infrastruttura e quelle riguardanti l'esecuzione dei contratti con le IF avranno validità con riferimento all'orario di servizio dicembre 2013-dicembre 2014.

➤ Documentazione e adempimenti funzionali alla sottoscrizione del Contratto di Utilizzo

E' stata definita con maggiore chiarezza la tempistica da rispettare ai fini della produzione documentale funzionale alla sottoscrizione del contratto di utilizzo, specificando i casi in cui la mancata/tardiva presentazione della stessa comporta la decadenza dal diritto di fruire della capacità assegnata e il conseguente obbligo di corrispondere le penali per mancata contrattualizzazione.

E' stata inoltre proceduralizzata, con la previsione di specifiche scadenze, la parte concernente la regolarizzazione di eventuali pendenze debitorie prima della sottoscrizione del contratto di utilizzo.

➤ Assicurazione

E' stato aumentato il massimale Responsabilità Civile verso Terzi per le IF da 50 milioni di euro a 100 milioni di euro; ai fini della copertura assicurativa le IF potranno:

- sottoscrivere e produrre singolarmente una polizza assicurativa per l'intero importo del massimale richiesto (100 milioni di euro);

o, alternativamente,

- sottoscrivere e produrre singolarmente (i) una polizza assicurativa (di 1° rischio) per importo corrispondente ad un massimale almeno pari a 50 milioni di euro (e relativi sottolimiti) e (ii) una polizza collettiva di 2° rischio, sottoscritta con altre IF, per un massimale di ulteriori 50 milioni di euro e operante in eccesso rispetto alla polizza di 1° rischio.

➤ Obblighi IF

E' stato previsto l'obbligo per le IF di mettere a disposizione, su richiesta del Gestore dell'Infrastruttura, i dati registrati dai dispositivi ZTE (zone tachigrafiche elettroniche dei registratori cronologici degli eventi di condotta) e JRU (*juridical recorder unit*).

➤ Regole per la gestione della circolazione perturbata sull'infrastruttura AV/AC

Sono state previste specifiche regole per le linee AV/AC, in ragione della peculiarità e della valenza commerciale delle linee in questione, sia per quanto attiene la gestione della circolazione in caso di situazioni perturbanti il normale programma di esercizio, sia per quanto riguarda il coordinamento delle attività di sgombero e soccorso sulle stesse.

-
- Rivisitazione delle penali per soppressione, disdetta, mancata contrattualizzazione/utilizzazione della capacità
 - per il GI: penale pari al diritto di prenotazione (circa il 50% del valore totale) della traccia soppressa per cause imputabili al Gestore stesso.
 - Per le IF:
 - penale per mancata contrattualizzazione delle tracce richieste, rese disponibili e accettate pari
 - al 50% del valore della traccia non contrattualizzata (qualora la stessa “insista” su infrastruttura convenzionale non dichiarata a capacità limitata);
 - al 75% del valore della traccia non contrattualizzata (qualora la stessa “insista” su infrastruttura convenzionale dichiarata a capacità limitata);
 - penale per mancata utilizzazione delle tracce (solo se “insistenti” su infrastruttura dichiarata a capacità limitata) pari all’ 85% del valore della traccia contrattualizzata e non utilizzata.
 - Definizione prezzi di utilizzo degli impianti di manutenzione e delle platee di lavaggio
 - impianti di manutenzione e ogni altra infrastruttura tecnica (fabbricati: 41,95€/mq; aree coperte da tettoia: 17,10€/mq; aree scoperte: 6,41€/mq);
 - platee di lavaggio: 25 €/treno.
 - Servizio di manovra

Su espressa indicazione dell’URSF e in attesa di ulteriore confronto con gli operatori (da svolgere nei primi mesi del 2013) sono state confermate le attuali condizioni economiche e l’attuale reticolo degli impianti (50 impianti) ove il GI presta il servizio di manovra (direttamente o tramite soggetto incaricato). A valle dell’ulteriore confronto cui si è fatto riferimento, il servizio di manovra formerà oggetto di un aggiornamento straordinario del PIR, previsto nel 1° semestre del 2013.

PRINCIPALI EVENTI DELL’ANNO

Febbraio

Appalti ferroviari: Protocollo per la tutela della legalità

In data 23 febbraio 2012 è stato firmato dal Prefetto di Roma e l'Amministratore Delegato di RFI un Protocollo per la tutela della legalità negli appalti pubblici.

Il documento, che avrà validità sul territorio della provincia di Roma, ha come obiettivo la prevenzione e il contrasto delle infiltrazioni della criminalità organizzata nei contratti pubblici di lavori e prestazioni di servizi e forniture, soprattutto nelle attività considerate maggiormente "a rischio", quali quelle normalmente assegnate attraverso subappalti.

Marzo**Scissione parziale di RFI verso FS SpA (Trieste Campo Marzio)**

Nell'ambito delle iniziative previste dal Piano Industriale 2011-2015 del Gruppo FS Italiane in data 22 marzo 2012 l'Assemblea Straordinaria di RFI ha deliberato l'approvazione del progetto di scissione parziale di RFI mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore di FS SpA sulla base delle situazioni patrimoniali delle società al 30 novembre 2011. In data 28 maggio 2012 è stato firmato l'Atto di scissione parziale di RFI.

Con tale operazione è stato assegnato alla Società Beneficiaria un compendio patrimoniale sito nel comune di Trieste, Passeggio S. Andrea costituito da aree della superficie complessiva, tra coperto e scoperto, pari a circa mq 45.000 comprendenti fabbricati ed impianti fissi di proprietà di RFI dichiarati non più strumentali per l'esercizio ferroviario.

La scissione ha comportato, con decorrenza dall'ultima delle iscrizioni dell'Atto nel Registro delle imprese, precisamente dal 19 giugno 2012, la riduzione del capitale di RFI per l'importo di 1.777.628 euro mediante annullamento di n. 1.777.628 azioni dal valore nominale di 1 euro ciascuna. Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla società beneficiaria è stato pari all'importo di 1.777.628 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.

IVA – Territorialità – Novità introdotte dalla Legge Comunitaria 2010

In data 17 marzo 2012 è entrata in vigore la Legge Comunitaria 2010 (L. n. 217 del 15 dicembre 2011), in recepimento delle Direttive 2008/117/CE e 2009/162/UE, che ha introdotto alcune sostanziali novità IVA in materia di territorialità. In particolare la Legge ha recato nuove disposizioni in merito al (i) momento di effettuazione dell'operazione e alla (ii) fatturazione – modificando rispettivamente l'art.6, sesto comma, e l'art. 17, secondo comma, del DPR n. 633 del 26 ottobre 1972, delle prestazioni di servizi c.d. "generiche" che intervengono con soggetti passivi non stabiliti in Italia.

Aumento di capitale tramite compensazione del finanziamento infruttifero in Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.

In data 26 marzo 2012 si è tenuta l'Assemblea Straordinaria della società Quadrante Europa Terminal Gate, in cui è stato deliberato l'aumento di capitale sociale da 16.626.000 euro a 16.876.000 euro mediante utilizzo dell'importo di 250.000 euro a valere sul finanziamento infruttifero dei soci, di cui 125.000 euro di pertinenza RFI.

Emissione del lodo arbitrale relativo alla tratta Verona-Padova

In data 29 marzo 2012 è pervenuto ai legali incaricati dalla Società il Lodo arbitrale emesso dal Collegio in data 26 marzo 2012. Tale pronunciamento ha riconosciuto al *General Contractor* un ammontare comprensivo di rivalutazione ed interessi estremamente contenuto rispetto al *petitum* (meno dello 0,8%). Per maggiori informazioni si rinvia a quanto più ampiamente descritto nelle Altre informazioni.

Maggio**Scissione parziale di RFI verso FS SpA (366 compendi)**

Nell'ambito delle iniziative previste dal Piano Industriale 2011-2015 del Gruppo FS Italiane, in data 28 maggio 2012 è stato firmato l'Atto di scissione parziale di RFI mediante assegnazione di parte del suo patrimonio per una superficie complessiva di circa 5,5 milioni di mq. in favore di Ferrovie dello Stato Italiane sulla base delle situazioni patrimoniali delle società al 30 giugno 2011.

La scissione riguarda quattro tipologie di immobili non strumentali per l'attività del Gestore dell'infrastruttura per una superficie complessiva di circa 5,5 milioni di mq:

- aree di ridotta estensione che possono trovare una collocazione sul mercato e non necessitano di attività di sviluppo urbanistico;
- aree che trovano la loro appetibilità e collocazione sul mercato per le potenzialità urbanistiche di eventuali operazioni di sviluppo immobiliare;
- porzioni di impianti, aree e fabbricati non necessari per le attività industriali e commerciali specifiche di RFI;
- aree inserite nel contesto urbano destinabili a servizi per la città.

La scissione ha comportato, con decorrenza dal 2 luglio 2012, la riduzione del capitale di RFI per l'importo di 165.463.005 euro mediante annullamento di n. 165.463.005 azioni dal valore nominale di 1 euro ciascuna. Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla società beneficiaria è stato pari all'importo di 165.463.005 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.

Giugno**Atto di conferimento del Ramo d'Azienda "Navigazione traghetti mezzi gommati e passeggeri" nella società Blufferries S.r.l.**

In data 7 maggio 2012 l'Assemblea di Blufferries s.r.l. ha deliberato l'aumento di capitale a 20.100.000 euro mediante conferimento del ramo d'azienda, rispondendo, pertanto, in via definitiva alle disposizioni in materia di concorrenza che prevedono la separazione delle attività esercitate in libero mercato. La sottoscrizione e l'integrale liberazione dell'aumento di capitale sociale sono avvenuti il giorno 1 giugno 2012.

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

In data 15 giugno 2012, in coerenza con l'andamento delle attività progettuali del Tunnel, è stato avviato, con il versamento della prima tranches di 10.000.000 euro, il quinto aumento di capitale sociale per complessivi 100.000.000 euro della Società Tunnel Ferroviario del Brennero deliberato dall'assemblea degli azionisti della stessa TFB in data 18 aprile 2012. In data 23 ottobre 2012, è stato richiesto ai Soci il versamento della seconda tranches di aumento di capitale pari a 7.500.000 euro. Avendo RFI esercitato in entrambe le occasioni il diritto di prelazione sulle azioni rimaste inoperte, la percentuale di partecipazione di RFI è passata nel corso dell'anno dagli iniziali 85,29% a 85,50%. A seguito di detti aumenti il capitale sociale di TFB ammonta a 163.290.910,00 euro.

Corridoio Europeo Merci n. 6 Almeria-Lione-Torino-Lublijana-Budapest-Zahony

Il 21 giugno si è riunito per la prima volta a Parigi il *Management Board* del corridoio merci n. 6 Almeria-Lione-Torino-Lublijana-Budapest-Zahony previsto al Regolamento UE 913/2010. In ottemperanza agli impegni assunti nell'ambito del MoU (*Memorandum Of Understanding*) firmato nel mese di aprile 2012, i rappresentanti dei Gestori dell'Infrastruttura (ADIF, TP ferro, RFF, RFI, SZ, MAV) e degli Organismi di allocazione della capacità (AZP, VPE) dei 5 paesi attraversati dal corridoio 6 (Spagna, Francia, Italia, Slovenia ed Ungheria) si sono incontrati per definire le modalità operative di implementazione del corridoio merci, la forma giuridica del *Management Board* ed il processo di *decision-making*. La piena operatività del corridoio deve essere assicurata per il 10 novembre 2013.

Luglio

Sottoscritto il contratto aziendale del Gruppo FS Italiane

In data 20 luglio 2012 è stato firmato dall'Amministratore Delegato del Gruppo FS Italiane, con l'assistenza di Agens (Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi) e dalle Organizzazioni Sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti e Fast il nuovo contratto aziendale.

L'Accordo prevede tra l'altro l'incremento dell'orario da 36 a 38 ore settimanali per tutti i settori lavorativi ed un'articolazione dei regimi dell'orario di lavoro idonei a recepire e soddisfare le diverse esigenze dei segmenti di *business*, cogliendo in tal modo le specificità proprie del trasporto passeggeri (alta velocità, media-lunga percorrenza, regionale) e del trasporto merci, consentendo un ulteriore incremento di produttività del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Le parti hanno inoltre condiviso il nuovo sistema di inquadramento professionale, hanno istituito il salario di produttività e, per la prima volta, un sistema di *welfare* aziendale fondato sull'assistenza sanitaria integrativa per tutti i dipendenti.

I termini dell'accordo sono riportati nel paragrafo delle "Risorse Umane – Il costo del lavoro", al quale si fa rimando per ulteriori informazioni.

Protocollo di legalità tra Prefettura, RFI e Associazione Industriali della Regione Sicilia

Allo scopo di prevenire e contrastare le infiltrazioni della criminalità organizzata in materia di appalti, servizi e forniture pubbliche riguardanti il settore ferroviario nella provincia di Palermo il 31 luglio 2012 è stato firmato un "Protocollo di legalità" tra la Prefettura, RFI e le Associazioni Industriali della Regione Sicilia.

L'accordo, oltre a garantire maggiore trasparenza nel delicato settore degli appalti, è finalizzato anche a promuovere più efficaci misure per la sicurezza nei luoghi di lavoro e per la prevenzione del lavoro nero.

GEIE Trieste- Divača

Nel corso della seduta del Consiglio di Amministrazione del 31 luglio 2012, RFI ha approvato la costituzione del GEIE tra Italia e Slovenia per la progettazione della linea transfrontaliera Trieste-Divača la cui sottoscrizione è in corso di attuazione. Il GEIE, il cui atto di costituzione viene stipulato per dare seguito all'accordo intergovernativo italo-sloveno sottoscritto il 12 ottobre 2010 dal Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti della Repubblica Italiana e dal Segretario di Stato del Ministero dei Trasporti della Repubblica Slovenia, avrà lo scopo di assicurare il necessario livello di coordinamento nelle attività di progettazione della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario tra Trieste e Divača e nelle attività a questa correlate.

Agosto

Contratto Istituzionale di Sviluppo – CIS (direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto)

In data 2 agosto 2012 è stato sottoscritto da Ministro per la Coesione Territoriale, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Basilicata, Regione Campania, Regione Puglia, Ferrovie dello Stato Italiane, RFI il primo Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto (inclusa la linea Potenza-Foggia) strumento introdotto dall'art. 6 del D.lgs. n.88 del 31/5/2011: *"Disposizioni in materia di risorse aggiuntive ed interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, a norma dell'articolo 16 della legge 5 maggio 2009, n. 42"*.

L'intesa per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto inaugura uno schema innovativo ed efficace, che sarà adottato anche per i prossimi CIS in completa discontinuità con il passato.

In particolare:

- ✓ le risorse sono concentrate in un unico grande progetto;
- ✓ è stato fissato un cronoprogramma ben definito fin dall'inizio della procedura;
- ✓ è previsto un sistema sanzionatorio in caso di inadempimenti da parte del Concessionario o delle Amministrazioni centrali o Regionali;
- ✓ per ogni intervento è indicato il risultato atteso.

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

I progetti individuati, il cui costo complessivo ammonta a 7.116 milioni di euro, dei quali 3.532 milioni di euro disponibili, includono sia interventi di natura tecnologica, che consentono di perseguire l'obiettivo della riduzione dei tempi di percorrenza a fronte della richiesta di minore impegno finanziario e tempi di realizzazione più contenuti, sia investimenti infrastrutturali, che richiedono tempi realizzativi più lunghi, ma che assicurano più incisivi benefici in termini di:

- miglioramento della competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali, comparabili con il trasporto su gomma, allo stato più attrattivo, assieme ad un significativo recupero dei tempi di percorrenza;
- miglioramento dell'integrazione della linea ferroviaria con le strutture dedicate all'intermodalità e alla logistica, in coerenza con il sistema di nodi (piattaforme intermodali, porti) previsti nel nuovo assetto della rete TEN-T;
- riduzione delle interferenze tra le linee ferroviarie ed il territorio di riferimento e la realizzazione di un sistema di trasporto integrato;
- recupero, riqualificazione e valorizzazione delle aree ferroviarie da dismettere;
- miglioramento della regolarità dell'esercizio.



- **Nodo di Napoli: ACC Napoli centrale**
- **Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico**
- **Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico- ulteriore fase**
- **Variante Cancello-Napoli**
- **Raddoppio Cancello-Frasso Telesino**
- **Raddoppio Frasso Telesino - Vitulano**
- **Raddoppio Apice-Orsara**
- **Tratta Cervaro-Bovino**
- **Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)**
- **Nodo di Bari: Bari Sud (Bari centrale-Bari Torre a Mare)**
- **Sistemazione Nodo di Bari (ACC Bari P.N.)**
- **Nodo di Bari: PRG e ACC Bari centrale**
- **Completamento attrezzaggio Bari-Taranto**
- **Raddoppio Bari S. Andrea- Bitetto**
- **SCC Bari-Taranto**
- **SCC Bari-Lecce**
- **PRG e ACC Lecce**
- **Velocizzazione Bari-Lecce**
- **Velocizzazione Napoli-Bari**
- **Ammodernamento linea ferroviaria Potenza - Foggia**
- **Completamento SCC Adriatica**
- **Raddoppio Pescara - Bari: tratta Ripalta - Lesina**

Incasso del credito IVA

Con data valuta 14 agosto 2012 la Società ha incassato il credito IVA 2009 pari a 448.400 mila euro.

Ottobre

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

In attuazione delle disposizioni di cui al Decreto Legislativo 10 agosto 2007 n. 162 istitutivo dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, sulla base dell'articolo 2, primo comma, lettere a) e b) della Convenzione tra RFI ed ANSF del 21 maggio 2008, la struttura organizzativa Unità' dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie della Direzione Personale e Organizzazione, con decorrenza 1° ottobre 2012, è stata soppressa ed il relativo personale dipendente, precedentemente in posizione di distacco, è stato definitivamente trasferito alla predetta Agenzia.

Corridoio Europeo Merci n. 3 Stoccolma-Malmo-Copenhagen-Hamburg-Innsbruck-Verona-Palermo

Il 2 ottobre si è costituito a Francoforte il "*Management Board*" del corridoio merci n.3, secondo quanto previsto dal Regolamento UE 913/2010.

Ne fanno parte Rete Ferroviaria Italiana, Jernbaneverket (Norvegia), Trafikverket (Svezia), il Consorzio Öresundsbro (Svezia e Danimarca), Banedanmark (Danimarca), DB Netz AG (Germania), ÖBB Infrastruktur AG (Austria).

La presidenza del *Management Board* è stata affidata alla svedese Trafikverket e la vicepresidenza all'italiana RFI, mentre la tedesca DB Netz AG è incaricata di gestire il lavoro di supporto al MB nell'ambito del cosiddetto "gruppo di coordinamento". Tutte le funzioni di *governance*, comprese quelle dei gruppi di lavoro specialistici, saranno assegnate a rotazione per garantire il migliore equilibrio tra le varie componenti geografiche.

Il lavoro comune dovrà portare entro il novembre 2015 ad attivare il nuovo Corridoio con l'obiettivo di arrivare a ridurre i tempi di percorrenza dei treni merci internazionali lungo il suo percorso e di mettere a disposizione dei clienti (imprese ferroviarie merci e operatori logistici) l'accesso semplificato e coordinato ai servizi dei Gestori dell'Infrastruttura.

GEIE Corridoio ERTMS D Valencia-Budapest

Il 26 ottobre 2012 è stata ufficializzata la Decisione di Concessione di contributi UE TEN-T a favore del GEIE Corridoio D per la realizzazione di studi, strutture gestionali ed attività finalizzate all'implementazione del corridoio europeo merci n. 6 Almeria-Lione-Torino-Lubljana-Budapest-Zahony.

La Decisione prevede un finanziamento comunitario pari a 1,692 milioni di euro, a copertura del 50% dei costi ammissibili stimati dai membri del GEIE per il periodo 13/04/2012-31/12/2014. Le principali attività previste riguardano l'istituzione ed il funzionamento del comitato di gestione del corridoio, l'elaborazione del piano di

attuazione del corridoio, la gestione dei gruppi consultivi, la creazione dello sportello unico di corridoio per la richiesta di tracce internazionali precostruite, lo sviluppo di una piattaforma di comunicazione *web-based*.

Novembre

Legge Anticorruzione – Modifiche al codice penale e al decreto legislativo 231/2001

In data 6 novembre 2012 è stata emanata la Legge 190 recante "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione" (c.d. "Legge anticorruzione", pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 265 del 13 novembre 2012 ed entrata in vigore in data 28 novembre 2012).

Tale provvedimento in parte è dedicato alla materia penale ed introduce riforme significative al codice penale e alle norme allo stesso correlate, estendendo l'ambito di operatività della responsabilità c.d. amministrativa dell'ente. Particolarmente, la legge anticorruzione, da un lato, introduce nuove figure di reato che costituiscono reati-presupposto per l'applicazione del D. Lgs. 231/2001 e, dall'altra, modifica sensibilmente le fattispecie regolate nel codice penale al Titolo II del Libro II intitolato "Delitti contro la Pubblica Amministrazione" che prima dell'approvazione di tale disegno di legge già facevano scattare la responsabilità amministrativa dell'ente.

Tale legge reca, inoltre, ulteriori disposizioni in tema di arbitrato ed introduce, tra l'altro, più stringenti restrizioni per l'accesso all'arbitrato prevedendo che le controversie possono essere deferite ad arbitri previa autorizzazione motivata da parte dell'organo di governo dell'amministrazione. In particolare l'inclusione della clausola compromissoria, senza preventiva autorizzazione, nel bando o nell'avviso in cui è indetta la gara ovvero, per le procedure senza bando, nell'invito, o il ricorso all'arbitrato, senza preventiva autorizzazione, sono nulli. Alla luce di tale novità normative l'Organismo di Vigilanza ha avviato un'analisi circa la concreta possibilità di realizzazione di detti reati e la necessità di adottare eventuali protocolli integrativi al Modello 231.

D.Lgs 192/2012 "Attuazione direttiva 2011/7 UE contro i ritardati pagamenti"

In data 15 novembre 2012 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il Decreto Legislativo n.192 del 9 novembre 2012 "Modifiche al decreto legislativo 9 ottobre 2002, n.231, per l'integrale recepimento della direttiva 2011/7 UE relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali, a norma dell'articolo 10, comma 1, della legge 11 novembre 2011, n.180".

Tale D.L. riguarda i ritardi di pagamento delle transazioni commerciali relative a forniture o prestazioni di servizi tra imprese e pubbliche amministrazioni.

A tale proposito, l'art.3 del D.lgs. 192/2012 prevede che "*Le disposizioni di cui al presente decreto legislativo si applicano alle transazioni commerciali concluse a decorrere dal 1° gennaio 2013*". Pertanto, saranno assoggettati alla disciplina innovativa tutti (e solo) i contratti sottoscritti dopo tale data.

Corridoio Europeo Merci n. 5 Gdynia-Ostrava-Bratislava-Vienna-Ravenna/Koper

Il 16 novembre 2012 ha avuto luogo a Varsavia la prima riunione del Management Board del Corridoio merci n. 5, in ottemperanza agli obblighi previsti dal Regolamento 913/2010.

Il Management Board è composto dai rappresentanti di Rete Ferroviaria Italiana, AZP (Slovenia), SZ (Slovenia), OBB Infrastruktur AG (Austria), ZSR (Repubblica Slovacca), SZDC (Repubblica Ceca), PKP PLK (Polonia).

L'entrata in esercizio del corridoio n.5 è prevista per il 10 novembre 2015.

Direttiva 2012/34/UE del 21 novembre 2012 Istituzione Spazio ferroviario europeo unico (Recast primo pacchetto ferroviario)

La direttiva 2012/34/UE, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, ha provveduto alla rifusione e riunione in unico atto delle direttive 91/440/CEE (sviluppo delle ferrovie comunitarie), 95/18/CE (licenze delle imprese ferroviarie) e 2001/14/CE (ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria).

Tale direttiva ha anche introdotto nuove disposizioni che hanno modificato il quadro normativo previgente, apportando nuove prescrizioni a livello comunitario e modifiche in ambito nazionale.

Il termine per il recepimento della direttiva è fissato per il 16 giugno 2015, ma vi sono alcune misure che interessano il Gruppo FS Italiane, nonché specifiche attività per le quali è previsto un termine finale più breve (pubblicazione da parte dello Stato di una strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, con *deadline* al 16 dicembre 2014).

Di seguito vengono riportate le principali novità introdotte dalla direttiva.

- ✓ Servizi ferroviari
 - distinzione tra diritto di accesso agli impianti di servizio (compreso le aree di manovra), ed ai servizi prestati in tali strutture;
 - l'operatore dell'impianto di servizio dovrà garantire a tutte le imprese ferroviarie l'accesso a detti impianti nonché ai relativi servizi c.d. "servizi obbligatori". Per gli impianti di servizio "obbligatori" l'operatore deve tenere una contabilità separata e se un impianto di servizio "obbligatorio" per due anni consecutivi non è utilizzato, il proprietario deve metterlo a disposizione (locazione, *leasing*) di un terzo interessato, salvo nei casi di progetti di riconversione in corso;
 - per espressa previsione legislativa deve essere garantito l'accesso al servizio di fornitura combustibile negli impianti di approvvigionamento ed ai sistemi di informazione di viaggio nelle stazioni passeggeri;
 - sono previsti requisiti di indipendenza nel caso in cui l'operatore di un impianto di servizio sia controllato da un ente/società attiva sul mercato nazionale dei servizi di trasporto ferroviario, che può essere realizzata anche mediante l'organizzazione in divisioni distinte all'interno della stessa entità giuridica.
- ✓ Organismo di regolamentazione
 - l'Organismo ha il potere di effettuare *audit* presso i gestori dell'infrastruttura, operatori degli impianti di servizio, imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile. Potrà, inoltre, richiedere molteplici dati ed informazioni contabili inerenti, tra l'altro, fonti e utilizzazioni dei fondi pubblici, esame dettagliato dei flussi di cassa, categorie di costi e profitti, pagamenti tra Società.
- ✓ Contratto di programma

- lo Stato dovrà pubblicare entro il 16 dicembre 2014 una strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria relativa ad un periodo di almeno cinque anni;
 - la durata minima del contratto tra autorità e gestore dell'infrastruttura viene fissata in cinque anni e deve contenere degli elementi fondamentali, quali ad esempio misure correttive da adottare in caso di violazione di obblighi contrattuali o circostanze eccezionali che incidono sulla disponibilità dei finanziamenti pubblici.
 - obbligo per il gestore di stabilire un metodo di imputazione dei costi alle diverse categorie dei servizi offerti alle imprese ferroviarie.
- ✓ Pedaggi
- differenziazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura che tenga conto degli effetti acustici, utilizzo dei corridoi europei;
 - prezzo dei servizi correlato al costo della fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.

Dicembre

Corridoi Europei Merci n. 1 Zeebrugge-Anversa/Rotterdam-Duisburg-Basilea-Milano-Genova e n.2 Rotterdam-Anversa-Lussemburgo-Metz-Digione-Lione-Basilea

Il 20 dicembre 2012, a Bruxelles, i Ministri dei trasporti del Regno del Belgio, della Repubblica federale di Germania, della Repubblica francese, della Repubblica italiana, del Granducato di Lussemburgo, del Regno dei Paesi Bassi, in presenza del Vicepresidente della Commissione europea, hanno sottoscritto il quadro di assegnazione della capacità dei corridoi merci ferroviari n. 1 e n. 2, in ottemperanza a quanto previsto dal Regolamento merci UE n. 913/2010.

Tale quadro riguarda solo i processi di assegnazione associati alle tracce ferroviarie prestabilite ed alla capacità di riserva assegnate allo sportello unico del corridoio ("C-OSS") per i treni merci che attraversano almeno una frontiera lungo un corridoio, come previsto all'articolo 14, paragrafo 4 del Regolamento, specificatamente laddove l'assegnazione della capacità da parte del C-OSS è obbligatoria ai sensi dell'articolo 13 del Regolamento.

Il Dipartimento federale dell'ambiente, trasporti, energia e comunicazioni della Confederazione svizzera ha espresso la piena approvazione del quadro sottoscritto ed ha manifestato il proprio impegno ad intraprendere le opportune azioni per modificare l'esistente legislazione nel proprio paese e renderla coerente con il suddetto quadro.

Contratto Istituzionale di Sviluppo – CIS (direttrice ferroviaria Salerno - Reggio Calabria)

Il 18 dicembre 2012 è stato sottoscritto, tra i Ministeri per la Coesione territoriale e delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Calabria, RFI e FS SpA, il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) per il completamento della Direttrice Salerno - Reggio Calabria.

Gli interventi inclusi nel citato contratto, il cui costo complessivo ammonta a 504 milioni di euro, interamente disponibili, contribuiscono:

- ✓ alla modernizzazione della rete ferroviaria calabrese adeguandola agli *standard* prestazionali e di esercizio più avanzati;

- ✓ all'incremento ed omogeneizzazione della velocità di linea sulle relazioni Battipaglia – Reggio Calabria, Sibari – Crotone – Catanzaro Lido e Catanzaro Lido – Lamezia Terme;
- ✓ allo sviluppo del traffico merci da/per il Porto di Gioia Tauro.

Tale CIS prevede, inoltre, che venga sviluppato lo studio di fattibilità dell'intervento di "abbassamento del piano binari e di intubazione del percorso della stazione di Reggio Calabria", con lo scopo di definirne fasi, costi e tempi di realizzazione.



- Velocizzazione Battipaglia-Paola-Reggio Calabria
- Velocizzazione principali linee (upgrading)
- Velocizzazione principali linee (upgrading)-interventi accessori
- Dorsale Ionica - collegamento Lamezia - Catanzaro
- Metaponto - Sibari - Bivio S. Antonello

E' inoltre previsto l'inserimento tramite Addendum dell'intervento Stazione di Reggio Calabria: abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano.

RISORSE UMANE

Nel corso dell'esercizio 2012 è proseguita l'opera di rivisitazione e riordinamento dell'organizzazione centrale e soprattutto territoriale della società volta al contestuale e coerente contenimento degli organici, gestito anche tramite l'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro, rivolta all'incremento della produttività.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1° gennaio 2012 – 31 dicembre 2012:

- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2011: pari a n° 28.120 unità (di cui 269 Dirigenti e 27.851 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2012: pari a n° 27.101 unità (di cui 250 Dirigenti e 26.851 tra Addetti e Quadri).

Il saldo netto deriva da ingressi per 810 unità ed uscite per 1.829.

Il costo del lavoro

In data 20 luglio 2012 Agens, assistita da Federtrasporto, e le Organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Fast Ferrovie hanno sottoscritto il CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie; in data 30 ottobre il contratto è stato poi sottoscritto anche dall'Or.S.A. Ferrovie. Sempre il 20 luglio, contestualmente alla sottoscrizione del CCNL, è stato sottoscritto tra il Gruppo FS Italiane e le stesse

Organizzazioni sindacali anche il Contratto Aziendale del Gruppo FS Italiane; anche questo contratto è stato sottoscritto successivamente dall'Or.S.A. Ferrovie, il 30 ottobre 2012.

I due precedenti contratti erano scaduti il 31 dicembre 2008.

Il nuovo CCNL, che scadrà il 31 dicembre 2014, rappresenta la prima disciplina contrattuale di livello nazionale che realizza la progressiva costruzione del CCNL della Mobilità per il nuovo settore unificato del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico locale, secondo le indicazioni del Protocollo sul CCNL della Mobilità sottoscritto alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il 14 maggio 2009 e della successiva Intesa sottoscritta il 30 settembre 2010 sempre in sede ministeriale.

Le nuove normative sono entrate in vigore il 1° settembre 2012.

Le intese raggiunte consentono, rispetto alla precedente normativa, maggiori flessibilità in materia di relazioni industriali, di orario di lavoro, di regole sull'utilizzazione del personale, di remunerazione del lavoro, favorendo così una significativa e maggiore produttività del lavoro. Per R.F.I in particolare, sull'orario di lavoro, le innovazioni rispetto alla precedente disciplina riguardano:

- per tutti i dipendenti il passaggio da 36 a 38 ore di lavoro settimanale e, per le attività di manovra, da 34 a 38 ore;
- la possibilità di negoziare, a livello di unità produttiva, ulteriori flessibilità di orario legate a specifiche esigenze produttive.

Per quanto riguarda le retribuzioni, le regolazioni economiche hanno riguardato sia la copertura del pregresso periodo 2009-2011, sia gli incrementi a copertura del triennio 2012-2014, in coerenza con quanto previsto dall'Accordo interconfederale 15 aprile 2009 per l'attuazione dell'accordo-quadro sulla riforma degli assetti contrattuali del 22 gennaio 2009.

Il Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane ha inoltre introdotto per la prima volta, a partire dal 1° gennaio 2013, l'Assistenza sanitaria integrativa per tutto il personale.

E' proseguito inoltre l'utilizzo del "Fondo a gestione bilaterale per il perseguimento di politiche attive a sostegno al reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo FS Italiane". Per la Società le azioni sono state rivolte all'accompagnamento alla prima finestra utile a pensione del personale inidoneo, di quello del settore uffici e di quello del settore navigazione, dichiarato in esubero ed a seguito di adesione volontaria, al termine del percorso relazionale con le Organizzazioni Sindacali, in applicazione delle procedure previste dall'accordo in materia del 15 maggio 2009. Dall'attivazione del fondo (1° marzo 2011) sono cessati, con l'accesso alle prestazioni straordinarie del fondo, circa 740 dipendenti.

La formazione

Il piano formativo del 2012 in continuità con il 2011 ha interessato i macro-obiettivi in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario che l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) ha indicato ed in particolare:

- mitigazione dei rischi connessi all'indebitato superamento di un segnale disposto a via impedita da parte di un treno o del supero della velocità massima ammessa, in particolare attraverso il presidio

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

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

Tali obiettivi si sono tradotti nelle seguenti azioni formative:

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

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

La sicurezza sul lavoro

Nel corso del 2012, RFI, in coerenza con i suoi indirizzi strategici, ha proseguito le azioni e le iniziative di diversa natura relative alle tematiche della sicurezza sui luoghi di lavoro e della tutela ambientale, già avviate nel corso degli anni precedenti.

Le attività di rilevanza esterna sono state sviluppate attraverso la prosecuzione della partecipazione, in collaborazione con le competenti strutture della Capogruppo, alla realizzazione del decreto attuativo del D.lgs 81/2008, che andrà a sostituire le norme specifiche, per il settore ferroviario, attualmente contenute nella Legge 191/74.

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

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

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

POLITICA AMBIENTALE

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

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

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

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

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

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

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

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

QUADRO MACROECONOMICO

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

Dati economici mondiali		2011	2012
<i>(variazioni % su anno precedente)</i>			
PIL			
	Mondo	3,9	3,0
	Paesi avanzati		
	USA	1,8	2,3
	Regno Unito	0,9	-0,2
	Area euro	1,5	-0,4
	Paesi emergenti		
	Cina	9,3	7,8
	India	7,3	4,7
	America Latina	4,7	2,4
	Petrolio (Brent \$ per barile)	111,6	112,1
	Commercio mondiale	7,2	2,6
<i>Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2013</i>			

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

⁵ Fonte *International Monetary Fund* (IMF)

⁶ Fonte *International Monetary Fund* (IMF)

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

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

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

Dati economici area euro		2011	2012
		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
PIL			
	Area Euro	1,5	-0,4
	Germania	3,1	0,9
	Francia	1,7	0,1
	Italia	0,6	-2,1
	Spagna	0,4	-1,4
Inflazione (HICP)			
	Area Euro	2,7	2,5
	Germania	2,5	2,2
	Francia	2,3	2,2
	Italia	2,9	3,3
	Spagna	3,1	2,4
Domanda interna			
	Area Euro	0,5	-1,9
	Germania	2,6	-0,2
	Francia	1,7	-0,5
	Italia	-0,9	-4,7
	Spagna	-1,9	-3,8
<i>Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2013</i>			

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

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

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

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

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

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

Dati economici Italia	2012			
	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>			
PIL	-0,8	-0,7	-0,2	-0,6
Domanda interna	-1,6	-1,2	-0,7	-0,6
Spesa delle famiglie	-1,4	-1,2	-1,0	-0,6
Spesa delle AP e ISP	-0,1	0,1	-0,3	-0,4
Investimenti fissi lordi	-4,1	-2,0	-1,4	-1,6
<i>costruzioni</i>	-3,6	-1,2	-1,4	-1,9
<i>altri beni di investimento</i>	-4,7	-3,0	-1,3	-1,3
Importazioni di beni e servizi	-3,5	-0,5	-1,4	0,1
Esportazioni di beni e servizi	-0,5	1,0	0,5	0,0
<i>Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2013</i>				

⁷ Fonte Istat

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale⁸

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

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

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

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

I risultati del traffico delle principali Imprese ferroviarie europee⁹

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

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

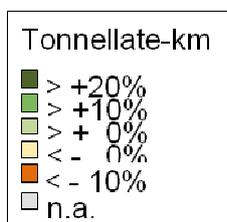
⁹ Fonte: International Union of Railways (UIC), dati al 18 febbraio 2012.

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

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

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

Evolutione del traffico merci in Europa nel 2012



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gli ammortamenti rispetto all'anno precedente restano sostanzialmente invariati.

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

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

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

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

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

Stato patrimoniale riclassificato

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GESTIONE FINANZIARIA

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

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

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

INVESTIMENTI

LO SVILUPPO DELLA RETE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Terzo Valico dei Giovi/Milano - Genova

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Attività progettuale

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

Progettazioni Preliminari

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

Progettazioni Definitive

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

- Apparat Centrali (ACEI) di Passomartino, Lentini e Agnone;
- Opere Civili, Armamento e Trazione Elettrica relative al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria nell'area Portuale di Livorno;
- Sistema Telefonia Integrata (STI) a Firenze Campo Marte, Adeguamento Apparat Centrali Nodo di Firenze e interconnessioni linea Firenze-Roma;
- Apparat Centrali Computerizzato (ACC) e Piano Regolatore Generale (PRG) di Pontassieve;

Rete Convenzionale/AC - avanzamento economico

Nel corso del 2012 gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 2.242 milioni di euro, con un decremento di 251 milioni di euro (circa -10%) rispetto all'esercizio precedente. Si precisa che circa 41 milioni di euro sono stati erogati alle società TFB ed LTF (di cui circa 22,4 milioni di euro a titolo di aumento del capitale sociale delle partecipazioni).

Il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 940 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 67 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.302 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 275 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

AV/AC Torino – Milano – Napoli - avanzamento economico

L'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2012 risulta pari a 498 mln di euro, con una maggiore produzione di 64 mln (+15%) rispetto all'esercizio precedente. La maggiore produzione, in contrasto alla sostanziale conclusione della totalità dei progetti già attivati all'esercizio, è dovuta principalmente alla risoluzione e conseguente pagamenti dei lodi arbitrali sulle tratte AV.

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

Nel corso del 2012 sono proseguite le attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti avviati nei mesi precedenti, in particolare:

Nuove linee elettrificate 38,2 km così suddivise:

- 28,1 km passante di Bologna AV e interconnessioni;
- 7 km Torino Porta Susa – Torino Stura;
- 3,1 km Torino Stura – Bivio Settimo.

Velocizzazioni: sono stati consegnati interventi di velocizzazione sulla linea Borgo Ticino–Oleggio e di velocizzazione di itinerari deviati nelle stazioni di Milano Centrale, Serra San Quirico, Villamassargia, Siliqua, Decimomannu e Villetta Malagnino.

DCO/SCC (Sistema di Comando e Controllo): sono stati attivati 88 km:

- 28,1 km sulla tratta Posto Movimento (PM) Anzola - B.Emilia (Passante Bologna) + Interconnessioni Reno Ovest Est.;
- 41,95 km sulla tratta Taormina – Cannizzaro;
- 2,82 km sulla tratta GS Altichiero – Padova C.M.;
- 2,19 km sulla tratta GS Moltà – Padova C.M.;
- 13 km sulla tratta Padova – Padova C.M.

DCO/CTC (Comando Traffico Centralizzato): sono stati attivati 12,6 km sulla tratta Aragona Caldare – Agrigento Centrale;

DCO/CTC (Accentramento Posti Periferici): nell'ambito del progetto di accentramento dei CTC di bacino sono stati spostati 9 CTC: 2 a Roma Termini, 2 a Firenze Campo di Marte, 2 a Reggio Calabria e 1 a Genova Teglia, Palermo C.le e Verona;

TELECOMANDO: è stato attivato un Posto Comando a Milano Porta Garibaldi che telecomanda il posto satellite di PM Ghisolfa e la stazione di Ponte Albanito è stata inserita nel CTC Caserta – Foggia, con posto centrale a Napoli Centrale;

ZONE DI MANOVRA: San Benedetto del Tronto, Civitanova Marche, Pesaro, San Severo e Sacile;

ERTMS: attivati 27,53 km di linea;

BLOCCO CONTA ASSI: attivati 63,7 km;

BLOCCO AUTOMATICO: attivati 10,7 km;

BANALIZZAZIONE: sono stati consegnati 13 interventi di banalizzazione per un totale di 78,9 km;

SCMT: sono stati consegnati 4 interventi per un totale di 28,4 km;

Codifica: realizzati 6 interventi per 17,4 km;

RTB (Rilevamento temperature boccole): sono stati consegnati 8 nuovi dispositivi RTB;

SOTTOPASSI: sono stati consegnati 2 nuovi sottopassaggi viaggiatori in stazione;

PASSAGGI A LIVELLO: sono stati soppressi 35 passaggi a livello, trasformati 8, automatizzati 7 ed attivati 1;

ACEI: sono stati consegnati 9 nuovi Apparati Centrale Elettrici ad Itinerari;

ACC: sono stati consegnati 3 nuovi Apparati Centrali Computerizzati;

ACC-M: sono stati consegnati 5 Posti Periferici di Apparato Centrale Computerizzato Multistazione e un Posto Centrale.

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

- 3 fermate sono state attivate;
- 14 stazioni sono state modificate in fermate;
- 10 impianti sono stati soppressi.

Inoltre si segnalano le seguenti attivazioni del Nuovo Fabbricato Viaggiatori di Torino Porta Susa e del Passante Sotterraneo AV/AC del Nodo di Bologna.

TECNOLOGIE INTEGRATE

Rete AC/AV

Le attività connesse con la realizzazione della rete AV/AC secondo le esigenze di certificazione europea dei componenti e dei sottosistemi e delle direttive sull'interoperabilità della rete transeuropea ad alta velocità hanno riguardato l'*EUROPEAN RAILWAY TRAFFIC MANAGEMENT SYSTEM/EUROPEAN TRAIN CONTROL SYSTEM* (ERTMS/ETCS).

L'ERTMS è il sistema ATC (*Automatic Train Control*) introdotto per ottenere l'interoperabilità sulla rete ferroviaria europea. Il sistema è composto da ETCS (*European Train Control System*), il nuovo sistema di controllo e comando che utilizza il sistema GSM-R per la trasmissione terra-treno.

Nell'ambito della costruzione della stazione Passante AV di Bologna, è stato predisposto e messo in servizio il sistema "*Change Over*" che consente l'integrazione tra i sistemi ETCS delle tratte Milano-Bologna e Bologna-Firenze.

Per la prima volta, a livello mondiale, sono stati interconnessi funzionalmente e attivati all'esercizio i sistemi ETCS-ERTMS Livello 2 di due imprese diverse (Ansaldo ed Alstom). Al riguardo:

- sono state gestite le attività di post-attivazione del Passante relative agli aggiornamenti, richiesti dall'ANSF, delle certificazioni dei sottosistemi strutturali "Infrastruttura", "Energia" e "Controllo-Comando e Segnalamento" con conseguente emissione dei relativi dossier tecnici finali;
- sono state revisionate e rilasciate le logiche per la fermata Bologna relativamente all'interconnessione Posto Movimento (PM) Reno-S.Viola e BO-FI;
 - sono proseguite le attività relative al rilascio da parte dell'ANSF dell'autorizzazione alla messa in servizio delle opere civili per il sottosistema infrastruttura;
 - sono state effettuate le attività relative alla redazione del Piano di Emergenza e Soccorso delle gallerie.

Sono stati effettuati gli aggiornamenti del SCC/M Milano-Bologna e Bologna-Firenze, rientranti nella terza fase dell'accordo di risoluzione RFI-ASTS-Saturno del 10 febbraio 2011 per l'innalzamento del livello di automazione nel comando e controllo degli impianti di segnalamento.

È stato emesso il Rapporto di *risk assessment/risk management* (Armamento) del "Passante di Bologna" e del "Passante di Torino".

Sono stati effettuati gli aggiornamenti dei certificati dei sottosistemi "Energia" delle tratte AV/AC Roma-Gricignano e Torino-Novara.

Con il treno Y1 sono state condotte:

- le attività per la certificazione di interoperabilità e di conformità al progetto "*as built*" del nuovo tratto di linea AV/AC "Passante di Bologna", per le quali sono state eseguite le misure di qualità della captazione e dell'interazione pantografo – catenaria fino alla redazione del *report* finale;
- le verifiche straordinarie quadrimestrali delle linee AC/AV della direttrice Torino – Salerno, eseguendo le misure di qualità dell'interazione treno – binario.

Rete Convenzionale e Nodi

Sono state avviate le attività per la sperimentazione della sovrapposizione del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) con i sistemi:

- ETCS Livello 1 (sito pilota in Sicilia);
- ERTMS/ETCS Livello 2, (attrezzaggio della linea pilota Milano Lambrate (e) – Treviglio comprensiva della *Pilot Line* del Corridoio D Valencia–Lubjana).

Sono continuate le attività di sperimentazione del *High Density Traffic System* (HDTS), ai fini della sua omologazione, e sono state ultimate la progettazione preliminare e la redazione atti di gara per l'affidamento di tre appalti relativi alla progettazione e realizzazione del HDTS sulle tratte: Roma Ostiense–Roma Tuscolana, Firenze Rifredi – Statuto – Campo Marte – Rovezzano, Roma Tiburtina–Roma Tuscolana.

Sono state seguite le attività di competenza per l'attivazione e/o riconfigurazione di n.23 impianti ACC/ACCM (Apparato Centrale Computerizzato/Apparato Centrale Computerizzato Multistazione): Nodo di Bologna, S. Viola, Orvieto–Orte, Pistoia–Serravalle – Montecatini, Bologna Centrale, Roma Tiburtina, Treviglio, PM Adda, Padova Campo di Marte, Padova Centrale, Bivio Casoria, Conegliano, Milano Martesana, Chieri, Civitavecchia, Venezia Mestre, Rebaudengo (riconfigurazione ACCM esistente linea AC/AV per attivazione ACC linea storica per la gestione della tratta Torino Stura-Torino Susa), Voghera, Felizzano e Direttrice Adriatica.

È stata completata la rivisitazione del progetto ACCM del Nodo Genova, al fine di allinearla alle specifiche in vigore relative alla gestione di impianti eterogenei (segnalamento, ACCM e supervisione, SCC).

Nell'ambito del gruppo di "Pilotaggio" che ha il compito di coordinare le attività di sperimentazione e coordinamento per la messa in servizio della Torino–Padova, è stato delimitato il tratto di linea sperimentale contenente i Posti Periferici Multistazione, ACEI e ACC (PPM, PPACEI e PPACC), da utilizzare per la predisposizione della documentazione per la preventiva autorizzazione alla messa in servizio da parte dell'ANSF.

È stato completato l'attrezzaggio di n. 813 segnali di linea di tipologia innovativa di cui 163 attivati con INFILL ed è stata predisposta la rete dati per il monitoraggio degli INFILL installati sulle linee della DTP di Firenze.

Sono stati emessi gli schemi di principio relativi al segnalamento per l'esercizio della nuova linea Arcisate–Stabio, che consentirà la connessione col tronco ferroviario Stabio-Mendrisio in territorio elvetico.

FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI

Risorse FESR – PON TRASPORTI 2000-2006

Nel corso del 2012 RFI è stata sottoposta ad un *Audit* della Commissione Europea finalizzata alla chiusura del Programma in oggetto. Si è in attesa del relativo esito che a tutto il 2012 non è pervenuto.

Non si registra alcun incasso nel corso del 2012.

Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013

Al 31 dicembre 2012 sono stati incassati 342,74 milioni di euro, con un incremento di 216,10 rispetto al 31 dicembre 2011.

A seguito, tra l'altro, del processo di adesione del PON Reti e Mobilità al Piano di Azione e Coesione e dell'approvazione della scheda Grandi Progetti relativa all'intervento "Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria (galleria Coreca) i progetti di RFI finanziati dal PON Reti e Mobilità hanno subito nel corso del 2012 alcune modifiche. In particolare:

- con Decreto 10920/2012 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono stati de-finanziati i seguenti Progetti di RFI.

DESCRIZIONE	Contributo decurtato
Interporto di Bari. Scalo pubblico Bari Lamasinata	7,00
Porto di Taranto-Collegamento ferroviario del complesso del porto con la rete nazionale	9,50
Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologiche)	1,63
Totale contributi decurtati	18,13

- Con nota del 28 febbraio 2012 ci è stata comunicato che a seguito della rimodulazione del piano finanziario del PON, a seguito dell'adesione dello stesso al Piano di azione e coesione, tre progetti di RFI escono dall'ambito di finanziamento del PON Reti e Mobilità e confluiscono nell'ambito di finanziamento del Piano di azione e coesione.

DESCRIZIONE	Importo
Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Ricostruzione del ponte Petrace, modifica PRG della stazione di Gioia Tauro e inserimento nel CTC	5,00
Intervento Linea veloce Palermo Catania	20,00
ACC Bari Lamasinata	25,00
Totale interventi che confluiscono nel PAC	50,00

Risorse TEN-T

Programmazioni periodi 1986-2000 e 2001-2006

Nel corso del 2012 non sono stati registrati incassi. Inoltre non sono previsti ulteriori incassi nei futuri anni. Le programmazioni 1986-2000 e 2001-2006 possono considerarsi concluse.

Programmazioni periodo 2007-2013

Al 31/12/2012 l'importo totale incassato è pari a 84,40 milioni di euro con un incremento di 6,1 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2011 dovuto all'incasso di prefinanziamenti, pagamenti intermedi e saldi di diverse Decisioni Finanziarie.

Nel corso del 2012 RFI ha partecipato, con esito positivo, a due bandi di finanziamento europei ottenendo il finanziamento dei progetti e per gli importi di seguito indicati.

N. DECISIONE	CODICE TEN	DESCRIZIONE	Contributo Stanziato
C(2012) 6457 del 13/09/2012	IT -60001-P	Installazione di apparecchiature ERTMS di terra corridoio ferroviario B Stoccolma-Napoli/Sottoparte di Fortezza a Verona della parte Italiana del corridoio B (Brennero-Verona-Napoli)	15,00
C(2012) 8663 del 21/11/2012	2011-IT-93095-P	Tratta AV/AC Treviglio-Brescia: opere civili (fase)	5,00
C(2012)6119 del 03/09/2012	EU-60008-S	Studio e attuazione delle parti principali del corridoio per il trasporto merci - Regolamento 913/2010	0,95
C(2012)8081 del 6/11/2012	2011-IT-93096-T	Nodo ferroviario di Genova: razionalizzazione degli impianti per la fluidificazione dei traffici	5,00
C(2012)8357 del 12/11/2012	2011-IT-93098-P	Nodo ferroviario AV/AC di Bologna: realizzazione della linea di connessione fra gli impianti del Nodo e la linea per Venezia per la fluidificazione del traffico	2,23
C(2012)8569 del 19/11/2012	2011-IT-93097-P	Potenziamento tecnologico Torino – Padova, implementazione di tecnologie per l'efficientamento della circolazione nel Nodo ferroviario di Milano	5,00
Totale nuove decisioni			33,18

È stata inoltre disposta dalla Commissione europea una riduzione di finanziamenti per 22 milioni di euro sul progetto RFI "Linea di accesso meridionale al Brennero".

N. DECISIONE	CODICE TEN	DESCRIZIONE	Contributo decurtato
C(2008) 7726 modificata da C(2011) 5663 e da C(2012)7413	IT-01030-M	"Linea di accesso meridionale al Brennero"	(21,87)
Totale definanziamenti			(21,87)

Infine, nel marzo 2013, è stata trasmessa la Decisione della Commissione Europea con cui è stato disposto in de-finanziamento pari a 218 milioni di euro sul progetto Torino-Lione la cui realizzazione è in capo alla collegata LTF.

INFRASTRUTTURA

Generalità

La rete ferroviaria italiana è classificata, sotto il profilo della circolazione, in Fondamentale, Complementare ed AV/AC.

Evoluzione dell'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31 dicembre 2012 è di km 16.741,5.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km 11.931 pari al 71% del totale.

L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è di km 7.535,8 pari al 45% del totale.

Indicatori di produttività

L'evoluzione dell'infrastruttura viene monitorata attraverso gli indicatori di produttività che sono i chilometri di linea/agenti (con e senza manovra) e la percentuale di linee telecomandate; si riportano di seguito i valori di questi indicatori calcolati per l'anno 2012 e confrontati con i dati dell'anno precedente:

Indicatori di produttività	Anno 2011	Anno 2012
a) KM di linea/agenti (manovra inclusa)	1,61	1,77
b) KM di linea/agenti (manovra esclusa)	1,80	1,91
c) % di linee telecomandate (*)	68%	68%

(*) Il dato delle linee telecomandate è relativo alle linee tecniche della manutenzione e non riferito alle linee commerciali.

Gli indicatori a) e b) rapportano i chilometri totali di linea in esercizio con la consistenza degli agenti che operano nel settore movimento di RFI includendo il personale addetto alla manovra in a) ed escludendolo in b).

L'indicatore c) riporta il valore percentuale delle linee telecomandabili (DCO/CTC, DCO/SCC).

Indisponibilità dell'infrastruttura

Come già indicato nel Bilancio 2011, dallo scorso anno RFI ha adottato i nuovi indicatori di indisponibilità concordati con il Ministero dei Trasporti nell'ambito del nuovo Contratto di Servizio in via di definizione.

I nuovi indicatori di *performance* sono correlati a delle soglie il cui superamento comporterà delle penalizzazioni sui finanziamenti previsti dal Contratto di Servizio. A tal fine sono state individuate e concordate le seguenti tipologie di linea suddivise in base all'adeguamento tecnologico ed alla logica commerciale: Linee AV/AC, Gruppo nodi, Linee A, B, C, D.

Le soglie sono state concordate in "numero di avarie che abbiano coinvolto più di 3 treni/km di linea".

Di seguito, per tipologia di linea, è riportato il valore di soglia concordato ed il consuntivo dell'anno 2012 per l'intera rete dell'indicatore.

Indice di qualità di linea anno 2012 (n° guasti con più di 3 treni in linea)		
Tipo di linea	consuntivo rete 2011	consuntivo rete 2012
Linee AC/AV	0,06	0,09
Gruppo Nodi	1,14	1,14
Linee A	0,48	0,61
Linee B	0,40	0,41
Linee C	0,36	0,38
Linee D	0,17	0,22

Linea AV/AC: Linee con tecnologia innovativa a velocità > 250 km/h; Gruppo Nodi: Linee afferenti alle località principali, interessate da traffico prevalentemente metropolitano; Linee A: Linee strategiche per il trasporto viaggiatori e merci di grande intensità e rilevanza commerciale; Linee B: Linee principali interessate al traffico internazionale e nazionale a lunga percorrenza; Linee C: Restanti linee elettriche a minor traffico viaggiatori e merci; Linee D: Restante rete non elettrificata.

Logistica e magazzini

Il valore complessivo delle scorte di RFI al 31 dicembre 2012 si è attestato a 272,9 milioni di euro (valutazione a prezzo standard), in diminuzione di 6,8 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2011. In particolare, il valore delle giacenze del settore infrastrutture (materiali per armamento e tecnologici) al 31 dicembre 2012 è stato pari a 264,2 milioni di euro, di poco inferiore rispetto al saldo (265,6 milioni di euro) del 2011.

Nel corso dell'esercizio 2012 sono state registrate entrate merci da fornitura, a prezzo standard, per un valore complessivo di 213,8 milioni di euro, in diminuzione rispetto a quello del saldo rilevato nel 2011 (242,2 milioni di euro).

Il consuntivo dei consumi è stato pari a 264,1 milioni di euro, in aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (242,7 milioni di euro).

Officine nazionali

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

- a Pontassieve (Armamento) che nel corso del 2012 ha sviluppato n° 150.458 ore di produzione diretta con l'impiego di n° 99 agenti;
- a Bologna (Apparecchiature Elettriche) che nel corso del 2012 ha sviluppato n° 175.900 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n° 123 addetti.

Nel corso dell'esercizio 2012, a cura dell'Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche (impianto di Bologna), sono stati costruiti/revisionati e immessi alle scorte, a seguito di ordini di produzione, materiali per un valore

complessivo di circa 5,6 milioni di euro, mentre a cura dell'Officina Nazionale Armamento (impianto di Pontassieve) sono stati immessi a scorte materiali e apparecchiature per un valore di 41,1 milioni di euro.

Inoltre l'Officina Nazionale Mezzi d'Opera (ONMO) con sede a Catanzaro Lido nel corso dell'esercizio 2012 ha sviluppato complessivamente n. 83.328 ore di produzione ai servizi diretti.

LE STAZIONI

La Carta dei Servizi

La Carta dei Servizi, annuale documento di confronto tra gli impegni assunti dal GI con la clientela delle stazioni, continua nel 2012 a mettere in primo piano l'attenzione di RFI per i servizi di assistenza a terra rivolti alle persone con disabilità e ridotta mobilità (PRM). Con l'obiettivo di migliorare le performance di tali prestazioni, la Società, quale "*Station Manager*", ha realizzato nel corso del 2012 una nuova indagine prototipo, per il monitoraggio dei servizi offerti ai PRM, che ha registrato livelli di soddisfazione più che positivi da parte di questo *target* di utenza.

RFI, sempre impegnata nell'ottica del continuo miglioramento, ha fissato anche per il 2012 obiettivi di *performance* più avanzati rispetto a quelli proposti nell'anno precedente.

L'Osservatorio di Mercato, che analizza il livello di soddisfazione percepita dall'utente delle stazioni, documenta nel confronto con l'anno precedente un maggior apprezzamento da parte dell'utenza dei servizi offerti.

In particolare, giudizi favorevoli sono evidenziati dall'analisi dei risultati relativi all'indicatore "informazioni al pubblico nel complesso" per tutte le categorie di impianti previsti dalla Carta dei Servizi. Tale analisi evidenzia un andamento generalmente positivo, sia a livello nazionale che di singola realtà territoriale, sia per il servizio ferroviario svolto in "condizioni normali" sia "in caso di circolazione perturbata".

Proseguendo, inoltre, nella scelta di pubblicare la Carta dei Servizi su internet per garantirne la più ampia accessibilità, RFI da quest'anno ha riservato all'annuale documento di confronto con il pubblico un'apposita sezione nel sito web societario.

La Carta dei Servizi RFI 2012 si presenta, pertanto, con una formulazione ancora più snella e con contenuti che rimangono sempre attuali grazie a collegamenti ipertestuali alle sezioni tematiche del sito *on-line* che permettono approfondimenti ed aggiornamenti sui diversi argomenti.

Il network Grandi Stazioni

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

La politica di razionalizzazione dei costi imposta da RFI per l'esercizio 2012 ha portato un risultato piuttosto soddisfacente nella gestione dei Complessi di Stazione, raggiungendo un miglioramento della qualità nei servizi offerti al viaggiatore con un impegno economico contenuto.

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Grandi Stazioni, si registra un avanzamento di circa l'83% sull'importo complessivo di Contratto di competenza di RFI.

I cantieri delle stazioni di Torino Porta Nuova, Milano Centrale e Napoli Centrale sono stati completati, mentre i cantieri ancora in corso, afferenti le opere interne, hanno maturato il seguente avanzamento dei lavori:

- Genova P. Principe: 60,06 % dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: Dicembre 2013;
- Genova Brignole: 34,50% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: dicembre 2013;
- Venezia S. Lucia: 62,60% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista delle opere complementari: luglio 2013;
- Venezia Mestre: 24,84% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: dicembre 2013;
- Verona Porta Nuova: 85,85% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: giugno 2013;
- Bologna Centrale: 44,13% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: giugno 2014;
- Firenze S.M.N.: 66,05% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: fine aprile 2013;
- Bari Centrale: 57,60% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: maggio 2013;
- Palermo Centrale: 4,97% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: marzo 2014.

Il network Centostazioni

RFI contribuisce al miglioramento dei livelli di qualità dei servizi di pulizia nelle stazioni gestite da Centostazioni con le stesse modalità utilizzate nell'ambito delle stazioni gestite da Grandi Stazioni.

Nel corso del 2012 eventi di natura straordinaria come le intense nevicate dei primi mesi dell'anno, che hanno creato particolari disagi nell'area centro-nord, ed il sisma del mese di maggio che ha colpito la zona di Reggio Emilia, hanno richiesto un incremento delle risorse finanziarie stanziata a *budget* per intervenire, con attività extra di pulizia e manutenzione ordinaria, al ripristino della normalità nelle stazioni interessate.

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Centostazioni, si registra un avanzamento di circa il 65% sull'importo complessivo di Progetto (CVI).

In particolare, nel corso del 2012 sono stati completati sostanzialmente i lavori, nelle stazioni di: Cremona, Domodossola, Lodi, Perugia, Treviglio, Foggia, Gorizia.

Sono stati avviati i lavori nelle stazioni di Bergamo e Genova Sampierdarena, mentre proseguono i lavori nelle stazioni di Foligno, Forlì, Rapallo e debbono essere completati gli interventi per la riqualificazione delle stazioni di Arezzo e Pistoia i cui contratti di appalto sono stati risolti.

Per quanto riguarda l'analisi dei dati rilevati dall'indagine di *customer* svolta da RFI sul *comfort* percepito dai clienti nelle stazioni del *network* Centostazioni, si conferma il *trend* positivo rilevato nell'ultimo anno che si posiziona al 93,7% del livello di qualità percepita.

Le stazioni in gestione diretta di RFI

Nel corso del 2012 sono continuate nelle stazioni gestite direttamente dalla Società le attività di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria, volte a garantire il decoro delle stesse e il funzionamento degli impianti nonché la fruibilità dei servizi offerti.

In particolare la spesa per manutenzione ordinaria nel 2012 è stata pari a 24,47 milioni di euro.

Gli interventi di Manutenzione Straordinaria ed Obblighi di Legge realizzati nel 2012 hanno raggiunto un importo pari a circa 71 milioni di euro per l'avvio di interventi focalizzati soprattutto alla sicurezza, alle informazioni al pubblico ed all'adeguamento agli Obblighi di Legge nelle aree con maggior impatto sulla clientela (atri, marciapiedi e pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso, etc.) nonché nelle aree di interscambio e di accesso ai fabbricati viaggiatori.

Si è confermato il *trend* positivo della *Customer Satisfaction* che ha registrato nel 2012 un valore di qualità percepita dal cliente pari all'87,9% consolidando la tendenza degli ultimi anni.

Il network PEGASUS (Programma Evoluto per la Gestione di Aree di Stazioni Ubicate nel Sud Italia)

Come già indicato nel Bilancio 2007 il progetto, lanciato nel 2004, è finalizzato alla riqualificazione e valorizzazione di 101 stazioni situate nelle regioni meridionali del nostro paese, significative per posizione, dimensione, pregio architettonico e attrattiva turistica. Le regioni interessate dal progetto sono: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. In particolare il progetto Pegasus si propone di:

- rifunzionalizzare gli impianti riconducendo la parte dedicata alle attività ferroviarie in senso stretto e al servizio del cliente alle giuste dimensioni (*rightsizing* del servizio) e attribuendo nuove destinazioni alle parti della stazione non strettamente necessarie al servizio ferroviario;
- riqualificare in termini anche architettonici l'intero impianto al fine di ripristinarne anche la significatività e la centralità nel tessuto urbano.

Sua specifica finalità è gestire in modo integrato i complessi immobiliari delle stazioni coinvolte attraverso:

- il riconoscimento delle esigenze delle comunità locali;
- il ridimensionamento della parte di stazione destinata strettamente al servizio ferroviario;
- l'aumento delle superfici commerciali;
- il miglioramento dello scambio modale;
- la separazione delle utenze fra le parti destinate alle attività ferroviarie e le parti destinate ai terzi;
- il risparmio energetico e la sostenibilità ambientale;
- la verifica e l'adeguamento relativamente al grado di sismicità della zona in cui è posto l'impianto.

Progetto "500 stazioni"

Con l'obiettivo di aumentare in modo significativo e misurabile il grado di decoro ed il livello di qualità dei servizi offerti è stato lanciato un piano di focalizzazione sulle più grandi 500 stazioni della rete in una logica di attenzione alle esigenze del cliente e di sostenibilità economica della sua gestione.

Il progetto si propone un'azione incisiva e mirata sulle 583 stazioni della rete in gestione diretta di RFI, e una più incisiva azione di monitoraggio in quelle appartenenti ai *network* di Grandi e Centostazioni, nella quali si concentra in massima parte la clientela del treno ma anche i frequentatori per motivi diversi delle stazioni italiane.

Le attività da porre in essere saranno sia di tipo gestionale che infrastrutturale; in particolare quelle gestionali maggiormente incisive possono sintetizzarsi come di seguito indicato:

- incremento delle verifiche ispettive sulle attività del contratto di pulizia e decoro con eventuale ridefinizione dei piani di lavoro;
- ridefinizione delle attività di Manutenzione Ordinaria fra gli impianti appartenenti alle "500 stazioni" e il restante universo delle stazioni – alle quali va comunque garantito un livello di decoro adeguato - fatto comunque salva la spesa relativa alla sicurezza;

- attribuzione di una priorità alle "500 stazioni" nella programmazione degli interventi di messa a norma delle stazioni, sotto il profilo della sicurezza ambientale e del rispetto delle norme per i sistemi di mobilità e per gli impianti soggetti al nuovo "Regolamento di Prevenzione Incendi" (DPR 151/11);
- interventi per aumentare l'accessibilità delle stazioni da parte dei PRM.

Per quanto riguarda le azioni che necessitano di investimenti, le categorie di interventi maggiormente significative sono relative all'adeguamento per obblighi di legge, alla manutenzione straordinaria ed ai miglioramenti infrastrutturali (ad esempio efficientamento delle prestazioni energetiche degli edifici, degli impianti di illuminazione e termici, utilizzo fonti di energia rinnovabile).

Progetto "Le piccole stazioni"

L'avvio del "Progetto 500 stazioni" impone parallelamente l'esigenza di riformulare delle azioni gestionali per le "piccole stazioni" che rappresentano gli impianti minori in diretta gestione RFI classificati come "bronze e silver", "impresenziate" con indice di frequentazione non superiore ai 1.000 viaggiatori/giorno, dove non si effettua servizio PRM e dove si fermano solo treni del trasporto locale.

Tali impianti rappresentano uno spaccato significativo rispetto al quale l'attenzione della clientela non è affatto inferiore alle stazioni più grandi ed il giudizio sulla qualità dei servizi offerti incide comunque sui livelli di *customer* complessivi.

Al fine di coniugare per tali realtà una gestione economicamente sostenibile e un servizio commisurato alle effettive esigenze della clientela, il progetto si prefigura l'obiettivo di sviluppare una strategia gestionale rispetto al patrimonio disponibile capace di massimizzare la redditività dello stesso in termini di differenziale costi-ricavi.

Le stazioni AV/AC

Le nuove stazioni AV/AC in fase di realizzazione, completamento e pianificazione sono: Torino Porta Susa, Reggio Emilia, Bologna, Firenze, Roma Tiburtina, Napoli Afragola e Vesuvio Est. Di seguito una sintesi dello stato di avanzamento delle attività:

Torino Porta Susa – Dal 9 dicembre 2012, a seguito del completamento dei lavori della seconda galleria, i quattro binari del quadruplicamento Torino Porta Susa–Torino Stura sono in esercizio. Sul tratto di linea in questione contestualmente è stata aperta al pubblico la stazione intermedia di Torino Rebaudengo Fossata, a servizio dei binari della Linea "Passante" destinata in particolare al traffico regionale e metropolitano.

Nell'ambito dei lavori relativi al nuovo fabbricato viaggiatori di Torino Porta Susa in data 7 dicembre 2012 è avvenuta l'apertura al pubblico dell'intera estesa del fabbricato al livello -1 (accesso ai sovrappassi della stazione sotterranea) e delle nuove biglietterie, con conseguente chiusura di quelle ubicate nel vecchio fabbricato viaggiatori.

Il completamento di tutte le opere, in parte condizionato dall'ultimazione dei lavori relativi ai binari 1 e 2 sotterranei, avverrà entro settembre 2013.

Reggio Emilia – L'avanzamento dei lavori, avviati a maggio 2010, è pari a circa il 75%. Le banchine sono completate (compresa la predisposizione dell'impiantistica) a meno della pavimentazione. E' in corso il completamento del montaggio dei portali in acciaio e della copertura in vetro. Risultano completati l'atrio ed i

locali commerciali (a meno dei controsoffitti e tratti di pavimentazione). Sono in corso le opere di accessibilità esterna alla stazione.

In relazione alla ancora non soddisfacente fruibilità degli impianti a servizio dei viaggiatori (copertura pensiline/marciapiedi, indicazioni di servizio, servizi di assistenza, accessibilità esterna alla stazione), si è ritenuto di posticipare l'apertura commerciale della stazione stessa al giugno 2013.

In corso di perfezionamento la Convenzione con il Comune di Reggio Emilia per definire modalità esecutive rispetto alla realizzazione del parcheggio.

Le relative opere sono cofinanziate dagli Enti Locali con un contributo pari a circa il 75%, mentre la realizzazione del parcheggio verrà finanziato al 100% dal Comune di Reggio Emilia.

Bologna AV e Centrale – L'avanzamento dei lavori della stazione Alta Velocità è pari a circa l'85%.

Il completamento della stazione AV avverrà per fasi secondo le seguenti scadenze:

- attivazione stazione AV: giugno 2013;
- completamento opere: entro il 2013.

Firenze Belfiore – A seguito dell'affidamento dell'appalto a Contraente Generale, sono terminati i lavori ferroviari e sono in fase conclusiva le opere di completamento del lotto 1 (Scavalco), mentre proseguono le opere per la realizzazione del lotto 2.

L'attivazione della stazione per l'esercizio ferroviario è prevista ad agosto 2015 con il completamento per la parte commerciale entro dicembre 2016.

Si registra una criticità relativa allo smaltimento delle terre da scavo del Passante che potrebbe determinare un allungamento dei tempi contrattuali al momento non quantificabili.

Roma Tiburtina – In data 28 novembre 2011 è stata inaugurata la nuova stazione AV alla presenza delle più alte cariche istituzionali ed è stato, pertanto, aperto al pubblico il servizio viaggiatori.

Entro giugno 2013 sarà attivata una prima parte del parcheggio a raso posto sulla copertura della Nuova Circonvallazione Interna ed entro fine 2013 sarà attivata una prima fase della viabilità locale lato Pietralata, che sarà completata entro il 2013 e consentirà l'accesso all'atrio Pietralata sia da via Tiburtina che da via dei Monti Tiburtini. Il completamento della viabilità consentirà l'apertura del parcheggio interrato P6 costituito da due livelli interrati. Tali lavori sono stati condizionati da ritrovamenti archeologici e dalla presenza di numerosi sottoservizi interferenti che hanno rallentato il programma lavori.

I lavori per la Nuova Circonvallazione Interna e le infrastrutture connesse sono stati completati e la stessa è stata inaugurata ed aperta al pubblico transito il 20 aprile 2012.

Napoli Afragola – La realizzazione del nuovo fabbricato di stazione è ferma da febbraio 2012 a causa dello stato di difficoltà finanziaria (e giudiziaria) in capo all'appaltatore. A seguito del perdurare ingiustificato del fermo totale delle attività contrattuali, RFI ha dato corso alla procedura finalizzata alla risoluzione del contratto in danno conclusosi con Delibera del 18 luglio 2012.

A seguito della risoluzione del contratto, sulla base degli approfondimenti tecnico/legali esperiti sui possibili scenari, per il riavvio dei lavori si procederà mediante una nuova procedura di gara ad evidenza pubblica (appalto di sola costruzione) per l'avvio della quale sarà necessario provvedere prioritariamente all'adeguamento della progettazione esecutiva.

In ragione di quanto sopra esposto, tenuto conto dei tempi necessari al suddetto adeguamento della progettazione esecutiva (ottobre 2013) e di quelli necessari per esperire una nuova procedura negoziale

(aprile 2014), i lavori saranno ultimati entro dicembre 2015, con contestuale attivazione del solo servizio AV nella stazione.

La quota parte della stazione a servizio esclusivamente del traffico regionale sarà invece resa disponibile coerentemente con l'attivazione della tratta "Variante Napoli-Cancello" ad essa funzionale.

Fabbricato viaggiatori Stazione Vesuvio Est – Si conferma il definanziamento dell'intervento dal PON 2007-2013 così come disposto dal decreto n. 10288 del 27 settembre 2010 emanato dall'Autorità di Gestione del PON, nonché la sospensione da parte della Regione Campania della Delibera di stanziamento delle risorse a valere sul Programma Operativo Regionale relative alla successiva fase di progettazione definitiva e realizzazione del Fabbricato di Stazione.

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

LA SICUREZZA D'ESERCIZIO FERROVIARIO

L'andamento della sicurezza nel 2012

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

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

Premesso che esiste omogeneità tra i criteri adottati per la definizione di «incidente» (1 morto/ferito grave¹⁰), 150.000 euro di danni, interruzione della linea maggiore o uguale a 6 ore), in estrema sintesi le statistiche:

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

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

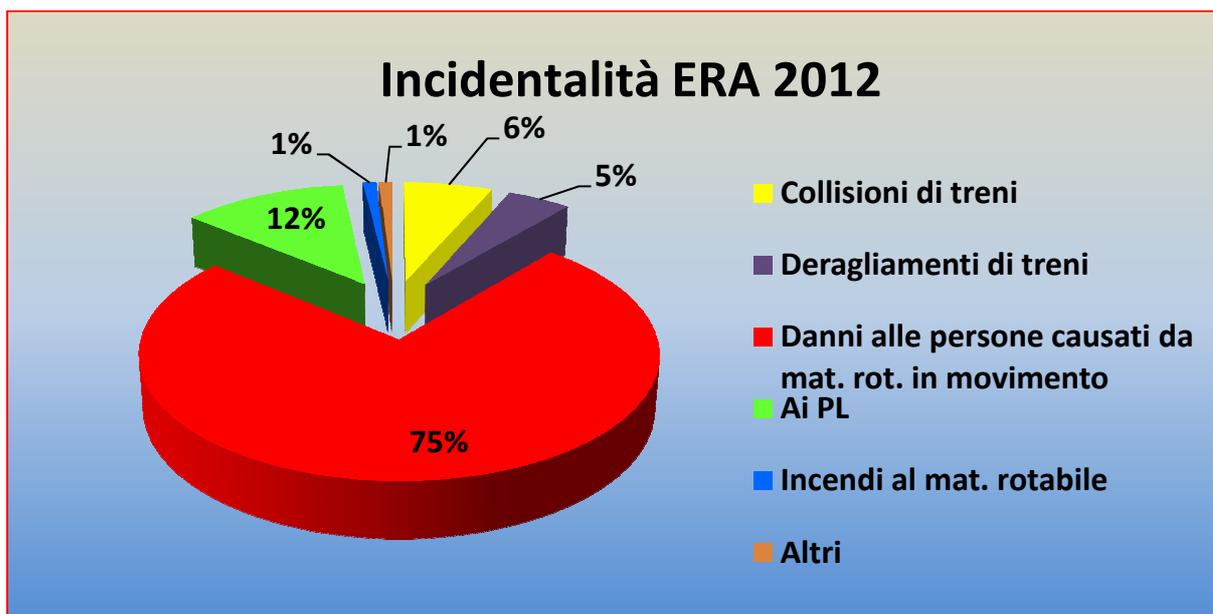
La tipologia incidentale ai passaggi a livello, nel *benchmarking* internazionale (UIC/ERA) comprende sia le collisioni contro ostacoli presenti nell'ambito del passaggi a livello (veicoli, ecc.) sia gli investimenti degli utenti che indebitamente attraversano la sede ferroviaria a passaggio a livello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

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

Quindi, in attuazione degli obblighi di legge, relativamente all'incidentalità ferroviaria secondo i criteri della Direttiva 2004/49 CE e s.m.i., nella BDS sono state registrate nel corso del 2012:

¹⁰ Per ferito grave è da intendere una persona che a seguito dell'evento incidentale ha subito un'ospedalizzazione superiore alle 24 h.

- 7 collisioni di treni¹¹ contro le 6 del 2011;
- 5 deragliamenti di treni contro i 3 del 2011;
- 81 danni alle persone causati da materiale rotabile in movimento contro i 79 del 2011;
- 1 Altri contro 2 del 2011;
- 13 ai Passaggi a livello contro i 18 del 2011;
- 1 incendio al materiale rotabile contro 0 del 2011.



Relativamente alle conseguenze alle persone nel 2012 sono stati registrati:

	2012		2011	
	morti	feriti gravi	morti	feriti gravi
Collisionsi di treni	0	0	0	0
Deragliamenti di treni	0	1	0	0
Danni alle persone causati da mat. rotabili in movimento	56	29	51	31
Altri	0	1	0	0
Ai PL	13	9	15	3
Incendi al mat. rotabile	0	0	0	0

Per quanto attiene invece al monitoraggio sull'incidentalità ferroviaria effettuato secondo i criteri previsti dall'*Union Internationale des Chemins des Fer* (fiche A91 UIC), nel corso del 2012 sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale di RFI sono stati registrati 19 incidenti "Tipici" UIC rispetto ai 16 registrati nel corso 2011; si ricorda che l'incidente "Tipico" è quello che più fedelmente rappresenta la sicurezza del Sistema

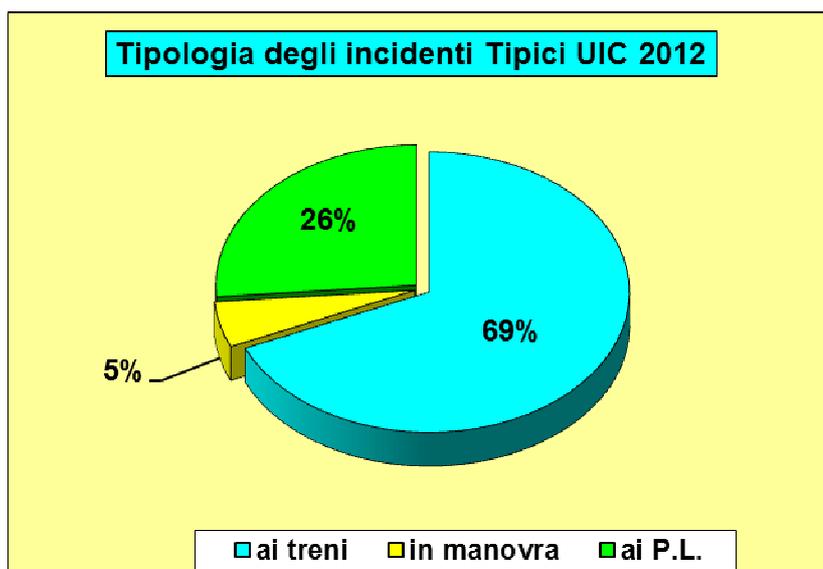
¹¹ L'indicatore "collisioni di treni" è ascrivibile a collisioni di treni contro altri ostacoli (frane/animali/alberi).

Ferroviario in quanto registra eventi come le collisioni, i deragliamenti, gli incendi e gli investimenti di veicoli stradali in corrispondenza dei passaggi a livello.

Gli incidenti "Tipici" UIC dell'anno 2012 con responsabilità esterne al comparto ferroviario sono stati 10 su un totale di 10 eventi (nel corso del 2011 sono stati 10 su un totale di 16).

Più in particolare la Banca Dati Sicurezza (BDS) ha registrato nel corso del 2012:

- 13 incidenti Tipici UIC ai treni contro i 9 del 2011;
- 1 incidente Tipici UIC in manovra contro 2 del 2011;
- 5 incidenti Tipici UIC ai PL come nel 2011.



Relativamente agli incidenti "Atipici" che, sostanzialmente, rilevano il numero di investimenti di persone e la caduta di viaggiatori dai treni in movimento, il 2012 ha registrato 89 incidenti contro i 91 del 2011. Nel computo degli Atipici sono inclusi gli investimenti delle persone utenti dei PL (8 eventi nel 2012 contro i 13 del 2011).

Per le conseguenze alle persone, negli incidenti "Tipici" UIC, il 2012 ha registrato 8 morti e 8 feriti con ospedalizzazione superiore alle 24 ore (contro 2 morti e 3 feriti gravi registrati nel 2011).

Negli incidenti "Atipici", nel 2012, si sono avuti 61 morti e 32 feriti gravi (contro i 63 morti e 31 feriti gravi registrati nel 2011).

QUALITA' E SICUREZZA

Il Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario

Per quanto riguarda le attività relative al Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (SIGS) è stata definita la Relazione Annuale della Sicurezza relativa all'anno 2011 (D.Lgs. 162/2007 – art. 13), è stata completata la definizione dei Piani Integrati della Sicurezza di RFI e relativi monitoraggi per l'anno 2011, ed è stato emesso il Piano Integrato della Sicurezza di RFI 2012 e sono

state formalizzate le Linee Guida per la redazione del Piano Integrato della Sicurezza 2013 (Decreto ANSF 10/2009).

Nell'anno 2012 è stato conseguito il secondo rinnovo triennale della certificazione del Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (SIGS), confermando la conformità del sistema alle norme (ISO 9001, BS OHSAS 18001 ed ISO 14001).

Sono stati seguiti gli *audit* da parte dell'ANSF al fine di valutare l'adeguatezza delle organizzazioni e dei relativi sistemi di controllo della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, con particolare riferimento ai processi di manutenzione dell'infrastruttura.

Autorizzazione di Sicurezza

Con nota del 6 febbraio 2013 l'ANSF ha rilasciato alla Società l'Autorizzazione di Sicurezza provvisoria prevista dal D.Lgs. 162/2007 – art. 15.

SICUREZZA DELL'INFRASTRUTTURA

Sicurezza delle Gallerie

Nel 2012, come previsto, è stata inviata al MIT e all'ANSF la relazione sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie relativa all'anno 2011, provvedendo alla ripianificazione degli interventi di miglioramento, elaborando l'analisi di rischio per ciascuna delle 363 gallerie di lunghezza superiore a 1 km esistenti sulla rete e proseguendo nelle attività finalizzate a rendere disponibili i Piani di Emergenza e Soccorso.

Sono state svolte le attività relative al rilascio da parte dell'ANSF dell'autorizzazione alla messa in servizio per il sottosistema infrastruttura per la Linea Veloce Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura fase Est.

Si sono concluse le attività di verifica in condizioni di incendio ai sensi del requisito 4.2.2.3 della STI (Specifiche Tecniche di Interoperabile) "Sicurezza in galleria", per le sezioni di rivestimento delle gallerie della rete AV, tratte Roma - Napoli, Bologna – Firenze e Milano - Novara.

Vulnerabilità sismica delle infrastrutture civili esistenti

Con riferimento alle verifiche di vulnerabilità sismica delle opere infrastrutturali presenti sulle linee strategiche nazionali, ai sensi dell'articolo 2, comma 3 dell'OPCM, n. 3274 del 2003, sono concluse, con il supporto del Consorzio interuniversitario ReLUIS, le attività propedeutiche alle verifiche di livello successivo a quello "0" già completato. Inoltre, è stata effettuata una campagna di indagini e misure geometriche per tutti i ponti ad arco, in muratura e in calcestruzzo, oggetto di verifica sismica.

E' stato fornito il supporto per le verifiche di campo delle tratte di linea intersecanti aree definite a rischio idrogeologico dalle Autorità di Bacino o aree in frana censite dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) nell'ambito dell'Inventario dei Fenomeni Franosi in Italia (IFFI), risultate dalla mappatura conclusa nel 2011.

PATRIMONIO

Generalità

Nel corso del 2012 è proseguita l'attività per la vendita dei comparti edificatori privati limitrofi alla Stazione Tiburtina di Roma, costituiti dai comparti C5 e C4 – Sud del Piano di Assetto dell'area della Stazione Tiburtina, con capacità edificatoria pari a 43.800 mq di Superficie Utile Lorda e destinazione mista direzionale-commerciale. Sono state concluse le attività di scavi archeologici ed è stato ottenuto lo svincolo dell'area da parte della Soprintendenza. In data 19 settembre 2012 è stato stipulato il preliminare di vendita ed è stata versata la cifra di 22 milioni di euro a garanzia. La stipula del contratto definitivo di vendita, per un valore pari a 73 milioni di euro, è stata concordemente rinviata di sei mesi in attesa che si avverino tutte le condizioni sospensive indicate nel preliminare.

Relativamente alla vendita dei beni minori, nel corso del 2012 sono stati stipulati 55 atti di individuazione e rilasciate altrettante autorizzazioni alla vendita, per un importo complessivo di oltre 14,9 milioni di euro.

In termini di sfruttamento del patrimonio quale veicolo pubblicitario a causa del perdurare della crisi economico finanziaria i relativi ricavi hanno registrato un crollo di oltre il 30% e, a seguito dei risultati negativi ottenuti da parte di CBS già da diversi anni, è stata effettuata una rivisitazione del Contratto per la gestione della pubblicità sulla rete, sottoscrivendo in data 2 aprile 2012 un Atto transattivo che di fatto modifica le caratteristiche del Contratto, sia per quanto attiene alla durata che ai corrispettivi.

In particolare il "minimo garantito", previsto dal Contratto e modificato dall'Atto Integrativo del 23 dicembre 2009, è stato sostituito da un "corrispettivo annuo garantito" per un valore pari 6,4 milioni di euro mentre la conclusione è stata anticipata al 31 dicembre 2013.

Per quanto riguarda gli investimenti in impiantistica pubblicitaria nulla è stato previsto dall'Atto transattivo e, quindi, è lecito ritenere che, anche in virtù della chiusura anticipata del Contratto (definita al 31 dicembre 2013), la CBS interverrà solamente su impianti da verificare ai fini dell'idoneità statica dei manufatti stessi.

Il totale "parco impianti" si è attestato a circa 5.000 unità totali, quindi dimezzato rispetto all'avvio del Contratto. Tale situazione è dovuta sia all'impatto dei "Piani comunali" che hanno imposto la rimozione di molti impianti, sia a "scelte commerciali" da parte di CBS con riferimento alla redditività di impianti ritenuti non più idonei in una fase di recessione.

ENERGIA ELETTRICA

Il 2012 è stato caratterizzato, soprattutto nei primi mesi dell'anno, da un'elevata volatilità del prezzo dell'energia elettrica, che tuttavia è risultato mediamente allineato con il valore preventivato. Rispetto all'anno precedente nel complesso si è registrato un contenuto aumento del prezzo dell'energia a fronte di consumi elettrici sostanzialmente stabili. Con riferimento alle imposizioni fiscali, la Legge n. 44 del 26 aprile 2012 ha confermato la legittimità delle argomentazioni opposte da RFI alle contestazioni avanzate dall'Agenzia delle Dogane in materia di applicabilità dell'addizionale provinciale all'energia acquistata direttamente nella borsa elettrica. Sono pertanto in corso le necessarie azioni intese ad ottenere l'archiviazione dell'accertamento condotto dalla citata Agenzia.

Al fine di razionalizzare l'acquisto e contenere i costi dell'energia in media e bassa tensione per l'alimentazione degli impianti fissi ferroviari, è stata condotta una gara e formalizzato un contratto bilaterale, con decorrenza marzo 2013, per la fornitura di energia elettrica destinata alle utenze attualmente in regime di salvaguardia.

Per ottimizzare il controllo delle utenze elettriche e gas, è stato contrattualizzato l'aggiornamento del sistema informatico (*Energy Retail*) per la gestione tecnico-economica delle utenze. Sono stati già installati i primi moduli applicativi ed avviati i relativi test funzionali in vista della successiva attività di formazione del personale addetto.

RFI, proprietaria della più estesa rete elettrica nazionale in alta tensione dopo quella gestita da Terna SpA, nel corso dell'anno ha valorizzato tale *asset* mediante contratti di affitto e di servizio stipulati con gli operatori elettrici, che hanno usufruito dei servizi offerti dall'infrastruttura elettrica ferroviaria per vettoriamento e trasformazione/conversione di energia (società di distribuzione elettrica, produttori da fonti rinnovabili, ferrovie concesse, ecc.). Sono stati inoltre perfezionati gli accordi con le Ferrovie Federali Svizzere per l'alimentazione delle linee e degli impianti ferroviari di confine.

Per quanto riguarda *l'energy management*, sono continuate le attività di sensibilizzazione del territorio, finalizzate all'uso razionale dell'energia ed alla evidenziazione del ruolo sempre più rilevante della corretta gestione dei consumi elettrici quale leva di miglioramento del conto economico. Rientrano in tale quadro le attività svolte per la definizione dei ruoli per la contabilizzazione dei consumi energetici mediante il sistema SuPM (*Sustainability Performance Management*), relativo alla sostenibilità ambientale del Gruppo FS Italiane. Nell'ambito dei consumi di energia elettrica in media e bassa tensione per usi diversi dalla trazione e delle utenze, sono state emesse le "Linee Guida per la telegestione ed efficientamento energetico degli impianti di LFM e Utenze", onde definire le caratteristiche funzionali e prestazionali dei sistemi atti a garantire la telegestione e l'efficientamento energetico degli impianti di LFM (luce e forza motrice) ed utenze.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Per quanto attiene alla ricerca vengono di seguito indicate le principali attività avviate nel corso del 2012.

Tecnologie GPS per:

- la definizione della Specifica dei requisiti funzionali per l'applicazione di un localizzatore satellitare per il segnalamento ferroviario italiano;
- la protezione cantieri integrata nei sistemi di segnalamento.

Tecnologie Ultra Wide Band per:

- la trasmissione dati in sicurezza, al fine di prevenire i furti dei cavi in rame;
- la codificazione del binario, con codici compatibili con il Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT), al fine di eliminare i giunti meccanici.

Tecnologie innovative a rilevazione quantica Si4 per la rilevazione di:

- principi d'incendio a bordo treno;
- temperature anomale delle boccole dei treni.

Servomeccanismi controreazionati, al fine di migliorare la disponibilità delle manovre dei deviatori.

Tecnologie radar per la protezione dei Passaggi a Livello.

Onde acustiche per riconoscere a distanza la presenza di un treno e relativa velocità.

Per quanto attiene, invece, alle attività di ricerca avviate in periodi precedenti, si segnala la conduzione delle attività di seguito riportate.

Tecnica di sghiacciamento dei conduttori di contatto:

- per le *Linee alimentate a 25 kVca*, sono state avviate le applicazioni sperimentali dei circuiti elettrici di sghiacciamento in varie sub-tratte delle linee ad alta velocità;
- per le *linee alimentate a 3 kVcc*, sono stati approfonditi gli studi di fattibilità ed è stata programmata per luglio la prima applicazione su una sub-tratta della Direttissima Roma - Firenze.

Progetto INESS (INtegrated European Signalling System)

E' stato portato a conclusione il progetto, cofinanziato dalla UE, per la definizione degli *standard* dell'EuroInterlocking (sistema di segnalamento interoperabile da adottarsi, entro il 2020, da tutti i Gestori Infrastruttura europei).

SVILUPPI TECNOLOGICI

Generalità

Nell'anno 2012 il volume di spesa consuntivato per investimenti in sviluppi tecnologici innovativi è stato pari a 7,89 milioni di euro.

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

Settore di intervento	Importi in Milioni di euro	
	Anno 2012	Anno 2011
Tecnologie per la sicurezza	5,88	6,32
Diagnostica innovativa	0,15	0,38
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	1,86	1,05
TOTALE	7,89	7,75

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

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

Inquinamento acustico: è stata eseguita - nel territorio della Provincia di Bolzano sulla linea ferroviaria Verona – Brennero -una campagna di misure nell'ambito della sperimentazione di un sistema di abbattimento del rumore ferroviario alla sorgente costituito dai *rail-dampers*.

Linee AV/AC oltre i 300 Km/h: è stato avviato il progetto per la realizzazione di 3 "trial sites" sulla rete AC/AV, da utilizzare per sperimentazione innovativa, nonché per verificare la fattibilità dell'innalzamento della velocità di esercizio delle tratte AC/AV RM-NA e TO-MI e della Direttissima (DD) RM-FI, rispettivamente a 360 e a 300 km/h.

Linee di trazione elettrica: è stata completata la sperimentazione dei sistemi di sghiacciamento dei conduttori di contatto delle linee di trazione elettrica a 25 kV - 50 Hz e proseguono le sperimentazioni di analoghi sistemi da impiegare sulle linee convenzionali alimentate a 3 kV cc, a partire dalla DD Roma – Firenze.

Dispositivi di sicurezza: è stata conclusa la sperimentazione su prototipi di un sensore per la *detection* di avarie meccaniche dei giunti isolanti incollati ed è stata redatta la relativa Specifica Tecnica Funzionale.

Altri dispositivi di linea: è stata realizzata l'installazione pilota della molatura asimmetrica in curva per la riduzione dell'interazione ruota/rotaia in curve strette.

Portali Multifunzione: è stata conclusa la valutazione funzionale per la Qualificazione di un Prototipo ed è stata condotta l'analisi e lo sviluppo delle frequenze delle Microonde per la rilevazione del principio di incendio a bordo dei rotabili e la definizione per l'ingegnerizzazione di un sensore prototipale. Sono in corso di definizione, nell'ambito del Gruppo di lavoro con i Vigili del Fuoco, le procedure di messa in sicurezza del materiale rotabile affetto da principio di incendio a bordo e la specificazione dei test di incendio "full scale", da espletare in galleria dismessa di proprietà RFI.

Pese dinamiche: è stata conclusa l'analisi e la verifica del prototipo di Pesa Dinamica nel sito di Roccasecca, a seguito della quale è stata avviata l'installazione di n. 8 pese da montare sui binari pari e dispari in prossimità di Verona Quadrante Europa (completata), Ventimiglia, San Candido, Villa Opicina.

Componentistica elettromeccanica: proseguono le seguenti sperimentazioni: prototipo del perno diagnostico per casse di manovra P80 e L90, nuova tiranteria RFI, sistema di manovra multi punto, nuovo Fermascambio FS44 con nuovi contatti tipo *micro-switch*, e, presso l'Officina di Pontassieve, movimentazione aghi per scambi di nuova generazione.

Diagnostica sistemi di segnalamento rilievi e allarmi: nell'ambito delle attività del JRC (*Joint Research Center*) è stata curata, in accordo col Politecnico di Milano, l'installazione prototipale a bordo dell'Y1 di un sistema di diagnostica della qualità dell'interazione treno – binario (applicato ad un carrello e ad un pantografo), in grado di collegarsi ad un posto centrale per comunicare in tempo reale i rilievi e gli allarmi per il superamento di determinate soglie, che possono manifestare problemi a bordo del treno stesso o a terra (all'infrastruttura o alla linea di contatto).

Treni diagnostici: prosegue la sperimentazione della scheda treno informatizzata "Aster Navigator", con l'installazione del sistema di comunicazione a bordo del treno Y1, allo scopo di mettere in condizione il personale di macchina di operare nel miglior modo possibile anche nelle zone prive di segnale GPS.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

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

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

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

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

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Blufferies S.r.l. (100%)

La società, costituita in data 4 novembre 2010 da RFI in ottemperanza alla normativa *antitrust* (Legge n. 287/90), a seguito del conferimento del ramo navigazione da RFI con efficacia 1° giugno 2012, ha aumentato il proprio capitale sociale da 100.000 euro a 20.100.000 euro, interamente posseduto da RFI.

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

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

Il conferimento del ramo d'azienda "Traghettamento al mercato" da parte di RFI è stato perfezionato in sede di Assemblea tenutasi il 7 maggio 2012 con efficacia 1° giugno 2012, a conclusione delle attività di perizia e corrispondente relazione di cui all'art. 2465 del codice civile elaborate dalla società PricewaterhouseCoopers Advisory S.p.A.

La Società ha, pertanto, svolto di fatto attività operative a partire dal 1° giugno 2012 conseguendo nel 2012 ricavi da mercato per 11.660 mila euro ed un risultato operativo pari a 2.106 mila euro. Il risultato economico evidenzia un utile netto complessivo di 1.249 mila euro.

Terminali Italia S.r.l. (89%)

La società è stata costituita in data 16 maggio 2008 dalla consociata CEMAT con capitale sociale di 10 mila euro. Al 30 giugno 2012 il capitale sociale di 11.237.565 euro, rimasto invariato a seguito dell'ultimo aumento avvenuto nel 2010, è detenuto da RFI in quota dell'89% e da CEMAT in quota dell'11%.

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

La Società nel 2012 ha gestito complessivamente l'attività in 17 terminali di proprietà RFI, 2 di proprietà FS Logistica e 2 di proprietà di soggetti terzi. Nel corso dell'anno non si sono verificate variazioni del perimetro dei terminali gestiti dalla Società. Il 2012 si è chiuso con un totale di 712.158 unità di carico movimentate considerando unicamente l'attività di trasporto combinato (escluso Brindisi Polimeri e Mortara). Il confronto con l'anno precedente delle unità di carico movimentate evidenzia un peggioramento del 6,4% circa.

I ricavi operativi del 2012 ammontano a 23.810 mila euro con una diminuzione di 1.079 mila euro rispetto al 2011 ed un decremento percentuale pari al 4,33%.

I costi operativi nel 2012 sono stati pari a 23.680 mila euro e risultano in riduzione dello 0,22% rispetto al 2011.

Il bilancio 2012 espone un valore della produzione di 23.834 mila euro ed una perdita d'esercizio di 1.982 mila euro.

Tunnel Ferroviario del Brennero – TFB (85,50%)

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

Dalla riclassificazione del conto economico si evince un risultato operativo negativo di 72 mila euro, in peggioramento rispetto a quello conseguito nell'esercizio precedente, che si compone esclusivamente delle spese di gestione della società.

La Società ha comunque conseguito un utile pari a 327 mila euro grazie al saldo positivo della gestione finanziaria (interessi di conto corrente e conto vincolato) che risulta positivo in misura crescente per la maggior giacenza media nel corso del 2012 rispetto al precedente esercizio.

Non si prevedono particolari rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della società, se non quello costituito dall'eventualità che per problemi connessi al reperimento delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione della galleria di base del Brennero, oggi suddivisa in tre lotti costruttivi, non si possa procedere al completamento dell'opera nei tempi pianificati.

Ad oggi, entrambi gli Stati coinvolti hanno deliberato i finanziamenti per la realizzazione del primo e secondo lotto costruttivo. La delibera CIPE del 18 febbraio 2013 ha autorizzato e finanziato il 2° lotto costruttivo sul territorio italiano.

Per quanto riguarda il capitale sociale, in data 18 aprile 2012 l'Assemblea straordinaria degli azionisti di Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. ha deliberato il quinto aumento del capitale sociale scindibile fino ad un massimo di 100 milioni di euro da eseguirsi entro il 31 dicembre 2013, nonché di dare esecuzione alla prima *tranche* di aumento pari a 10 milioni di euro. Gli azionisti hanno contestualmente conferito mandato al

Consiglio di Amministrazione di chiedere le altre *tranche*, in funzione delle effettive necessità della collegata BBT SE.

A seguito di ciò, in esecuzione della *I tranche*, RFI ha versato una quota pari a 8.529 mila euro in data 15 giugno 2012 ed una ulteriore quota corrispondente alla porzione spettante sull'inoptato, pari a 195 mila euro, in data 18 luglio 2012. Successivamente, in esecuzione della *II tranche*, RFI ha versato in data 23 ottobre 2012 una quota pari a 6.407 mila euro e una ulteriore quota corrispondente alla porzione spettante sull'inoptato, pari a 136 mila euro, in data 30 novembre 2012. Con tali ulteriori sottoscrizioni di capitale, la partecipazione di RFI in TFB è passata dall'85,29% del 2011 all'85,50% del 2012.

Sulla base dei versamenti effettuati al 31 dicembre 2012, includendo i versamenti della quota inoptata dal socio Provincia di Verona, il capitale sociale ammonta a 163.290.910 euro ed è composto da n° 163.290.910 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna.

Nord-Est Terminal S.p.A. in liquidazione (51%)

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

Le attività di liquidazione sono ancora in corso. La Società ha chiuso il bilancio 2011 con una perdita di 31 mila euro. I liquidatori hanno segnalato che, relativamente allo stato di crediti e debiti, permane l'azione legale nei confronti di vecchi crediti di entità apprezzabile, per i quali si ritiene esistere la possibilità di recupero, e che è proseguita l'azione legale per la chiusura stragiudiziale dei contenziosi storici più onerosi, con risultati sostanzialmente positivi.

Si è inoltre proceduto all'estinzione di tutti i debiti riconosciuti da parte della società, ad eccezione di quelli derivanti dalle utenze. Per quanto riguarda la prevedibile evoluzione dello stato di liquidazione della società i liquidatori hanno comunicato che si sarebbe proseguito con le attività volte al completamento del recupero crediti attraverso l'azione del legale, alla gestione del contenzioso per danni, noto e quantificabile o meno all'azienda, e alla gestione dell'eventuale difesa presso il tribunale di Brescia della Società, relativamente ad un incidente sul lavoro avvenuto nel 2009.

AZIONI PROPRIE

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

ALTRE INFORMAZIONI

Indagini e procedimenti giudiziari in corso

Indagini e procedimenti penali

Non si registrano evoluzioni processuali rispetto a quelle esposte nel bilancio 2011 per i seguenti procedimenti:

- ✓ procedimento penale n. 1988/1996 R.G.N.R. pendente innanzi al Tribunale di Perugia;
- ✓ procedimento penale n. 20027/1999 R.G.N.R. riunito al proc. pen. n. 18891/99 R.G.N.R. nei confronti di ex dirigenti FS SpA imputati di omicidio colposo per esposizione ad amianto nelle Officine Grandi Riparazioni di Bologna;
- ✓ procedimento penale n. 7906/2009 R.G.N.R. pendente innanzi alla Procura di Latina;
- ✓ procedimento penale n. 4656/2009 R.G.N.R. pendente innanzi alla Procura di Messina.

Nell'ambito del procedimento penale n. 18772/2008 R.G.N.R. per l'incidente verificatosi presso il cantiere di Firenze Castello del 2 ottobre 2008, nel quale RFI risulta indagata per responsabilità ex D. Lgs. 231/01 pendente innanzi al Tribunale di Firenze, si segnala che all'udienza del 17 dicembre 2012 il giudice dell'udienza preliminare presso il Tribunale di Firenze ha trasmesso gli atti alla Corte Costituzionale, in accoglimento della questione di legittimità costituzionale sollevata dalla difesa di RFI in ordine alla intervenuta costituzione in giudizio delle parti civili nei confronti degli Enti indagati ai sensi del D. Lgs. 231/01. Il processo è quindi sospeso fino al pronunciamento della predetta Corte Costituzionale.

L'udienza dibattimentale del procedimento penale n. 9592/2008 R.G.N.R. pendente presso il Tribunale di Milano con RFI indagata ai sensi del D. Lgs. 231/01, in merito all'investimento di un dipendente dell'ATI CLF mandataria dei lavori, avvenuto sul cantiere di Milano Rho – Certosa è attualmente nella fase dibattimentale con prossima udienza fissata in data 12 giugno 2013.

In relazione al procedimento penale n. 6305/09 R.G.N.R., pendente innanzi alla Procura della Repubblica di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, successivamente all'avviso della conclusione delle indagini preliminari notificato dalla Procura a giugno 2012, il Tribunale di Lucca ha proceduto alla notifica del decreto di fissazione della prossima udienza, fissata per il 3 giugno 2013.

Per quanto attiene alle persone fisiche, la richiesta di rinvio a giudizio è stata formulata nei confronti degli stessi soggetti e per i medesimi reati già indicati nell'avviso della conclusione delle indagini preliminari e, precisamente, nei confronti di 32 indagati (rispetto ai 38 indicati nell'informazione di garanzia del dicembre 2010), di cui 18 appartenenti al Gruppo, fra questi gli Amministratori Delegati di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA e FS Logistica SpA, per i reati di incendio colposo (artt. 423 e 449 c.p.), disastro ferroviario colposo (artt. 430 e 449 c.p.), omicidio colposo e lesioni gravi e gravissime colpose, aggravati dall'aver commesso il fatto con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro (artt. 589 e 590 c.p.).

Il Pubblico Ministero ha formulato, inoltre, richiesta di rinvio a giudizio nei confronti delle Società già indicate nell'avviso di conclusione delle indagini preliminari, ovverosia Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, FS Logistica SpA e, esterne al Gruppo FS Italiane, Cima Riparazioni SpA, GATX Rail Austria GmbH, GATX Rail Germania GmbH e Officina Jungenthal Waggon GmbH, nonché nei confronti della ulteriore Società GATX RAIL Europa GmbH (destinataria di separato avviso di conclusione delle indagini preliminari), confermando per tutte l'imputazione dell'illecito amministrativo previsto dall'art. 25 *septies*, commi 2 e 3 del

D.Lgs. 231/2001, in relazione ai reati di omicidio colposo (art. 589 c.p.) e lesioni gravi e gravissime (art. 590 c.p.) commesse in violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro.

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

In merito al procedimento penale 5643/10 R.G.N.R. pendente innanzi al Tribunale di Sassari instaurato nel primo semestre 2012 a seguito dell'infortunio mortale occorso al macchinista del treno 8921, per impatto con un masso caduto in linea a seguito di evento franoso di eccezionale ed imprevedibile entità sono stati imputati un dipendente e due dirigenti RFI, due dirigenti ed un dipendente di Trenitalia e le persone giuridiche Trenitalia SpA e RFI SpA ex D.Lgs. 231/01, per i reati di disastro ferroviario colposo, omicidio colposo e lesioni colpose): la prossima udienza è fissata per l'8 maggio 2013. Le società sono state citate anche come responsabili civili.

È stato instaurato, in data 16 novembre 2012, il procedimento penale n. 10095/2010 R.G.N.R. Procura di Catania per ipotesi di responsabilità amministrativa attribuite ad RFI in relazione all'infortunio sul lavoro occorso il 1 settembre 2008 a Motta Sant'Anastasia in cui hanno perso la vita due dipendenti di RFI.

Per gli stessi fatti la Procura di Catania aveva già aperto il procedimento penale n. 10659/2008 R.G.N.R. nei confronti di quattro dipendenti di RFI che si è concluso in primo grado con tre condanne impugnate in appello, una assoluzione ed una dichiarazione di non doversi procedere essendosi il reato estinto per morte del reo. La prossima udienza è fissata per 23 maggio 2013. La Società si è costituita – ai sensi di legge – in giudizio tramite legale esterno.

A seguito del sinistro occorso in data 26 aprile 2012 fra due convogli ferroviari all'ingresso della Stazione di Roma Termini, è stato aperto e pende ancora in fase di indagini il proc. pen. 925/2013 R.G.N.R. (già proc. pen. 22054/2012 contro soggetti non identificati). Di recente sono stati iscritti nel registro degli indagati tre funzionari di RFI.

In relazione all'incendio verificatosi presso la Stazione di Roma Tiburtina il 24 luglio 2011 è pendente in fase di indagini preliminari il proc. pen. n. 34838/2011 R.G.N.R., iscritto presso Procura di Roma, rubricato allo stato contro soggetti non identificati.

E' stato di recente notificato avviso di conclusione indagini per i disservizi concernenti il trasporto ferroviario nelle Stazioni di Firenze nelle giornate del 17 e 18 dicembre 2010 con riferimento all'emergenza neve. Nel pendente proc. pen. n. 942/2010 R.G.N.R. presso la Procura della Repubblica di Firenze risultano iscritti 3 dirigenti e 14 dipendenti della Società. Allo stato non sono ipotizzabili danni materiali non coperti da polizze assicurative.

Il proc. pen. n. 2416/2009 R.G.N.R. pendente innanzi al Tribunale di Messina con ipotizzate violazioni di norme in materia di tutela e della sicurezza nei luoghi di lavoro è in fase dibattimentale e la prossima udienza è fissata il 18 settembre 2013.

Il 17 gennaio 2013 il Presidente, l'Amministratore Delegato, alcuni dipendenti di Italferr e un dipendente di RFI, unitamente a personale di altre amministrazioni e delle Imprese esecutrici, sono stati raggiunti da informazioni di garanzia notificate nell'ambito di indagini disposte dalla Procura della Repubblica di Firenze nel

procedimento penale n. 25816/10 R.G.N.R., aventi ad oggetto il contratto di appalto a Contraente Generale per la progettazione ed esecuzione della Stazione e del Passante AV nel nodo di Firenze.

Le ipotesi investigative afferiscono sostanzialmente ai seguenti macro temi:

- difformità esecutive nella gestione dell'appalto;
- qualificazione dei materiali risultanti dalle opere di scavo e gestione dei rifiuti;
- autorizzazione paesaggistica;
- avvio del procedimento di accordo bonario per la risoluzione delle riserve presentate in corso d'opera;
- modalità di contabilizzazione dell'avanzamento dei lavori.

Allo stato sono ancora in corso le indagini preliminari nell'ambito delle quali sono stati disposti accertamenti tecnici.

Al momento le Società coinvolte stanno assicurando la massima collaborazione all'autorità inquirente, fornendo il necessario supporto nell'ambito delle consulenze tecniche disposte dalla Procura, in attesa di conoscere gli esiti degli approfondimenti in corso per valutare le eventuali azioni da intraprendere nei confronti del Contraente Generale.

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

In relazione ai fascicoli di competenza della ex TAV non risultano variazioni rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2011.

Arbitrati

Si segnala la domanda di arbitrato presentata dalla società Strabag (già ADANTI SpA) (Capogruppo raggruppamento imprese composto da: Consorzio Nazionale Cooperative di Produzione e Lavoro CIRO MENOTTI e Impresa di Costruzioni Ing. R. Pellegrini Srl) riguardante n. 54 riserve per complessivi 76.525.438,73 euro di *petitum* relative alla Convenzione 116/2004 del 5 novembre 2004 – Raddoppio della linea ferroviaria Cagliari-Golfo Aranci nel tratto Decimomannu-S.Gavino.

In data 20 settembre 2012 il Collegio, a definizione del procedimento arbitrale in esame, ha così definitivamente pronunciato:

1. accoglie parzialmente le domande di Strabag, condannando RFI a corrispondere in favore della stessa la complessiva somma di 41.722.571,14 euro (di cui 30.293.720,25 euro a titolo di sorte ed 11.428.850,89 euro per interessi legali e/o moratori e/o rivalutazione) oltre interessi legali dalla data della pronuncia sino all'effettivo soddisfo, respingendo ogni altra domanda collegata ad ulteriori riserve;
2. dispone che le spese di funzionamento del Collegio Arbitrale, il compenso dei C.T.U. , gli onorari degli Arbitri ed il compenso per i segretari siano posti definitivamente a carico per 2/3 di RFI e per 1/3 a carico di Strabag.

In data 21 dicembre 2012 RFI ha notificato a Strabag l'atto di impugnazione del Lodo in oggetto avanti la Corte di Appello di Roma: RFI si è costituita in giudizio.

L'udienza di comparizione è attualmente fissata al 30 aprile 2013, data nella quale verrà altresì discusso il ricorso al Presidente della Corte d'Appello parallelamente proposto dalla Società al fine di ottenere in via immediata la sospensione dell'efficacia del Lodo.

In data 4 marzo 2013 è pervenuta ad RFI la notifica dell'istanza avanzata da STRABAG di attribuzione di esecutorietà del lodo, in relazione alla quale in data 26 marzo 2013 si è tenuta l'udienza di trattazione.

La Società si è opposta all'esecutività sia in tale sede che con ulteriore ricorso al Presidente della Corte d'Appello al fine di ottenere la sospensione dell'efficacia del lodo.

Arbitrati con General Contractor

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

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

L'evoluzione del periodo ha evidenziato la risoluzione di una significativa parte degli arbitrati in essere ed il riconoscimento ai *General Contractor* di una percentuale molto ridotta del *petitum* reclamato. I riconoscimenti in questione sono stati in larga prevalenza relativi a componenti che costituiscono un incremento del valore delle opere eseguite nonché degli interessi dovuti per il differito pagamento dei maggiori costi di costruzione.

Linea Torino – Milano – Napoli

Subtratta Novara-Milano

Nel 2008 il *General Contractor* FIAT ha attivato un arbitrato avente ad oggetto la richiesta del riconoscimento di maggiori oneri, nonché dei maggiori tempi di esecuzione della Subtratta AV/AC Novara - Milano.

Si segnalano i seguenti eventi intervenuti nel corso del 2012:

- in data 23 marzo 2012 la Società ha nominato il proprio nuovo arbitro;
- in data 21 giugno 2012 il Presidente del Consiglio di Stato ha designato il terzo arbitro con funzioni di Presidente del Collegio Arbitrale;
- con il Verbale di riunione del 11 settembre 2012 il Collegio Arbitrale ha prorogato il termine di scadenza della pronuncia del lodo al 19 luglio 2013; in data 1 ottobre 2012 il Consulente Tecnico di Parte (CTP) di RFI ed il CTP di FIAT hanno consegnato al CTU le rispettive memorie tecniche di parte ed in data 30 novembre 2012 sono state consegnate le rispettive repliche alle memorie tecniche.

Tratta Milano-Bologna

In relazione all'arbitrato tra il *General Contractor* Cepav Uno ed RFI sono state espletate due fasi:

- 1^ fase di CTU con emissione del Lodo parziale in data 2 agosto 2012 che ha riconosciuto al *General Contractor* Cepav Uno, a fronte di una richiesta complessiva di 613 milioni di euro, l'importo di circa

54 milioni di euro (di cui circa 40,1 milioni di euro per sorte e rivalutazione e 14,1 milioni di euro per interessi);

- 2^ fase di consulenza tecnica, relativamente alla richiesta per *oneri da ritardo e/o* anomalo andamento lavori, in relazione alla quale il Collegio ha trattenuto il giudizio in riserva. e si è altresì riservato di procedere separatamente alla quantificazione dei danni eventualmente derivanti dalle risultanze dell'accertamento.

In data 7 febbraio 2013 RFI ha provveduto al pagamento dell'importo di circa 54 milioni di euro con espressa riserva di impugnazione del Lodo parziale: il termine per l'emissione del Lodo definitivo è attualmente fissato al 31 dicembre 2013.

Nuove Domande di Arbitrato

In data 27 novembre 2012 il Consorzio Cepav Uno ha notificato per importi rilevanti ad RFI tre ulteriori Atti di accesso all'arbitrato ai sensi dell'art. 27 della Convenzione TAV-Cepav Uno/ENI del 15 ottobre 1991,

In merito alle suddette nuove domande arbitrali il Consiglio di Amministrazione di RFI nella seduta del 13 dicembre 2012 ha deliberato affinché le domande arbitrali vengano contrastate adottando tutte le azioni necessarie, conferendo a tal fine il più ampio mandato all'Amministratore Delegato ad operare di conseguenza ed a porre in essere ogni iniziativa volta alla piena tutela degli interessi della Società.

Tratta Bologna-Firenze

Come già descritto nel bilancio 2011, con il Lodo tenutosi in data 31 gennaio 2012, il Collegio Arbitrale ha riconosciuto a favore del *General Contractor* FIAT l'importo totale di 25,4 milioni di euro (pari al 4,8% della somma capitale richiesta). In data 10 aprile 2012 RFI ha provveduto al pagamento dell'importo e non ha proceduto alla relativa impugnazione.

Tratta Roma-Napoli

In data 15 giugno 2012 il Collegio Arbitrale, ha emesso il Lodo Arbitrale definitivo in merito all'arbitrato 2008 con il *General Contractor* Iricav Uno.

In data 13 luglio 2012 il Consorzio Iricav Uno ha intimato, anche ex art. 1219 c.c., di dare esecuzione al Lodo chiedendo l'erogazione di un importo di 86,6 milioni di euro, di cui 76,3 milioni di euro per sorte e rivalutazione e 10,3 milioni di euro per interessi. Di contro le valutazioni del Lodo effettuate dalla Società riconoscerebbero al *General Contractor* 71 milioni di euro per riserve e 10 milioni di euro per interessi.

Si evidenzia infine che la natura dei componenti derivante dalla differente valutazione del Lodo tra Iricav Uno ed RFI, pari a circa 5,5 milioni di euro, risulta tale da essere quasi integralmente capitalizzabile.

In considerazione dei gravi e plurimi vizi del Lodo RFI in data 8 febbraio 2013 ha impugnato il Lodo Parziale e non ha proceduto al relativo pagamento.

Il lodo è stato reso esecutivo ex art. 825 cpc in forza dell'unito Decreto del Presidente del Tribunale di Roma in data 20 marzo 2013 e notificato a RFI in data 28 marzo 2013.

Nuova Domanda di Arbitrato

In data 27 novembre 2012 il Consorzio Iricav Uno ha notificato ad RFI un ulteriore Atto di accesso all'arbitrato ai sensi dell'art. 27 della Convenzione TAV-Iricav Uno/IRI del 15 ottobre 1991.

In merito alla suddetta nuova domanda arbitrale il Consiglio di Amministrazione di RFI nella seduta del 13 dicembre 2012 ha deliberato affinché la stessa venga contrastata adottando tutte le azioni necessarie, conferendo a tal fine il più ampio mandato all'Amministratore Delegato ad operare di conseguenza ed a porre in essere ogni iniziativa volta alla piena tutela degli interessi della Società.

Terzo Valico dei Giovi e Verona-Padova

Terzo Valico dei Giovi

In merito alle richieste avanzate al Collegio Arbitrale nel gennaio 2007 dal Consorzio COCIV nei confronti della ex-TAV, a seguito dell'Atto Integrativo sottoscritto tra COCIV e RFI l'11 novembre 2011, la cui efficacia è intervenuta il 2 aprile 2012, il Consorzio COCIV, anche in nome e/o per conto delle Consorziato, ha rinunciato alla domanda di risoluzione del rapporto contrattuale e a tutte le pretese risarcitorie fatte valere nel giudizio arbitrale.

Per effetto di tale rinuncia, il Procedimento Arbitrale in corso riguarda solo le attività progettuali pregresse espletate dal Consorzio, come già indicato nel bilancio 2011.

Con ordinanza del 19 novembre 2012 il Collegio Arbitrale ha disposto alle parti di provvedere ad assicurare il pagamento, mediante conferimento di mandato irrevocabile ad un istituto bancario, per il pagamento all'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture di quanto dovuto per il deposito del lodo arbitrale ex art. 241 D. Lgs. n. 163/2006 - codice dei contratti pubblici.

Il termine per l'emissione del lodo è fissato al 18 giugno 2013.

Tratta Verona-Padova

Relativamente al procedimento arbitrale avviato in data 1 febbraio 2007 dal Consorzio IRICAV DUE nei confronti della ex TAV, in data 26 marzo 2012 è stato emesso il lodo definitivo che ha accolto le tesi di RFI in relazione alle più rilevanti richieste risarcitorie avanzate dal *General Contractor*, accogliendo parzialmente la domanda subordinata del Consorzio al risarcimento del danno.

Per maggiori dettagli si fa riferimento a quanto già ampiamente descritto nell'apposito paragrafo del Bilancio 2011.

Deve segnalarsi inoltre il fatto che il Lodo non ha dichiarato lo scioglimento della Convenzione richiesto dalla Società ex L.40/2007, anche alla luce della normativa di riferimento frattanto intervenuta (L.133/2008). Al riguardo sono in corso a cura della Società e della Capogruppo le necessarie interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In data 15 giugno 2012, in attuazione a quanto stabilito dal suddetto Lodo e con espressa riserva di impugnazione del Lodo medesimo, la Società ha corrisposto al *General Contractor* un importo pari a 11,2 milioni di euro, comprensivo di interessi legali, fatta salva la quota relativa al 50% delle spese e competenze

per la CTU, per la quale la Società resta in attesa della determinazione dell'Autorità di Vigilanza in merito a specifico quesito richiesto sul compenso spettante al CTU.

Con lettera del 5 novembre 2012 RFI, in riscontro alla nota del Consorzio IRICAV DUE del 16 ottobre 2012, ha comunicato che l'importo che sarà corrisposto al *General Contractor*, tenuto conto delle spese accessorie come per legge e degli interessi legali fino al 9 novembre 2012, ammonta a 23.024,46 euro.

Altre indagini

Con riferimento alle Deliberazione n. 80 del 14 settembre 2011, non si registrano evoluzioni rispetto a quanto già esposto nel Bilancio 2011 a cui si fa rinvio.

In merito alle criticità riscontrate nei precedenti esercizi sulle altre tratte e Nodi, non si segnalano sviluppi significativi intervenuti nel corso del 2012 rispetto a quanto già ampiamente descritto nei precedenti bilanci a cui si fa riferimento.

Sconto K2 ex DM. 44T/2000 – Ricorsi al Consiglio di Stato

Con riferimento ai ricorsi promossi davanti al TAR Lazio dalle Imprese Ferroviarie (IF) operanti nel settore cargo, avverso la disapplicazione dello "Sconto K2", si fa presente che le quattro sentenze, depositate in data 13 aprile 2012, con cui il TAR Lazio ha accolto i ricorsi proposti dalle IF e per l'effetto ha annullato il D.M. 92T e il Provvedimento dell'U.R.S.F. n. 300/URSF/Segr. sono state impugnate, nel luglio 2012, al Consiglio di Stato, con istanza di sospensiva, da RFI e dall'Avvocatura Generale dello Stato (in rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – URSF).

In data 31 luglio 2012, il Consiglio di Stato ha rinviato la decisione al merito, fissando le udienze per la discussione al 9 ottobre 2012, senza pronunciarsi sull'istanza cautelare.

All'esito della pubblica udienza del 9 ottobre 2012, il Consiglio di Stato, con le sentenze nn.1107, 1108, 1109 e 1110 del 22 febbraio 2013, ha respinto i ricorsi presentati da RFI e dall'URSF avverso la sentenza del TAR Lazio che avevano annullato il DM 92T e il provvedimento dell'URFS n. 300 del 15 ottobre 2007 e, quindi, per l'effetto ha confermato l'annullamento dei citati provvedimenti.

Procedimento AGCM A389 (locomotori noleggiati) – Ricorso al Consiglio di Stato

In data 5 aprile 2012 è intervenuta la sentenza n. 3128 con cui il TAR Lazio, con riferimento all'Opzione 2, ha ritenuto errata l'interpretazione ed applicazione del contenuto degli impegni da parte della Società e dell'AGCM che, con il provvedimento impugnato, aveva escluso il riconoscimento, tra i costi rimborsabili, di quelli sostenuti per l'attrezzaggio dei locomotori noleggiati.

La sentenza del TAR Lazio è stata impugnata innanzi al Consiglio di Stato, con altrettanti atti di appello, da RFI, dall'AGCM – con istanza di sospensione della sentenza impugnata – e dalle IF.

Il Consiglio di Stato, in data 1 agosto 2012, ha pronunciato l'Ordinanza n. 3087 sul ricorso in appello presentato dall'AGCM accogliendo l'istanza cautelare e, per l'effetto, sospendendo l'esecutività della sentenza impugnata.

Procedimento A436 – Arenaways SpA/RFI – FS SpA

In data 25 luglio 2012 con provvedimento 23770 notificato a RFI in data 9 agosto 2012, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha deliberato che Ferrovie dello Stato Italiane, attraverso le società

controllate RFI e Trenitalia, ha messo in atto una complessa e unitaria strategia finalizzata a ostacolare e di fatto impedire, l'ingresso della società Arenaways sul mercato del trasporto ferroviario passeggeri.

Nel diffidare il Gruppo FS Italiane dal mettere in atto in futuro comportamenti analoghi, che mettono a rischio ogni tentativo di apertura del mercato, l'AGCM, tenuto conto della gravità dei comportamenti e della novità del quadro, ha inflitto al Gruppo FS Italiane sanzioni per complessivi 300 mila euro, di cui 100 mila euro a carico di RFI per aver adottato comportamenti dilatori rispetto alla richiesta di assegnazione delle tracce avanzata da Arenaways, che hanno portato a un ritardo di oltre 18 mesi nel consentire l'accesso all'infrastruttura.

Nel corso del mese di novembre 2012 RFI - così come FS SpA e Trenitalia - hanno provveduto ad impugnare il provvedimento finale dell'AGCM, presentando apposita istanza di trattazione congiunta dei rispettivi ricorsi e manifestando l'esigenza di una sollecita definizione del merito. Di conseguenza, il TAR ha provveduto a fissare direttamente l'udienza di merito all'8 maggio 2013.

Si riferisce, inoltre, della pendenza di un ulteriore fronte di contenzioso con l'Autorità Garante, avente ad oggetto l'accesso a documenti Arenaways, richiesti da RFI in quanto ritenuti rilevanti ai fini dell'esercizio del diritto di difesa. In particolare, con un primo ricorso al TAR Lazio, RFI ha impugnato i dinieghi di accesso opposti dall'AGCM in date 11 e 21 maggio 2012 e motivati in relazione a supposte esigenze di riservatezza nell'interesse di Arenaways.

Detto ricorso è stato accolto con sentenza n. 9275/12 del 12 novembre 2012, avendo il TAR annullato gli impugnati provvedimenti di diniego e ordinato all'Autorità l'esibizione integrale dei documenti mediante visione degli stessi da parte di RFI. A fronte di tale sentenza, l'Autorità ha proposto appello al Consiglio di Stato il quale l'ha accolto con sentenza dello scorso 15 marzo – pronunciata in riforma della sentenza di primo grado – ritenendo legittimo il diniego di accesso apposto dall'AGCM in relazione alla documentazione prodotta a suo tempo da Arenaways e considerata riservata.

Inoltre, in aperta elusione del giudicato amministrativo, l'AGCM ha reiterato, in date 19 e 27 dicembre 2012, il diniego di accesso sull'istanza rivolta da RFI il 30 novembre 2012 di poter prendere visione dei documenti come da dispositivo di sentenza del TAR.

Avverso tale ultimo provvedimento di diniego RFI ha, pertanto, proposto ricorso al TAR Lazio per ottenere l'ottemperanza al giudicato del TAR di cui si è in attesa di pronunciamento.

Procedimento SP/127 – costituzione di Blufferries S.r.l.

Il procedimento in questione trae origine dalla comunicazione effettuata da RFI all'AGCM in data 19 novembre 2010 relativamente alla costituzione della società Blufferries S.r.l., società destinata ad essere attiva nel mercato del trasporto marittimo di persone, automezzi e merci sullo Stretto di Messina.

Con provvedimento notificato il 13 dicembre 2011 l'AGCM ha deliberato la chiusura del procedimento in questione, accertando definitivamente la violazione dell'obbligo di separazione societaria e della sua mancata comunicazione preventiva e comminando ad RFI due autonome sanzioni pecuniarie per un importo complessivo di 25 mila euro: la Società ha provveduto a regolare finanziariamente l'importo in data in data 9 marzo 2012.

Da ultimo con nota del 25 giugno 2012 si è data evidenza all'AGCM dell'avvenuto pagamento della sanzione e dell'avvio dell'operatività della società Blufferries a partire dal 1 giugno 2012.

Ricorso al TAR del 15 luglio 2010 con riferimento alla Direttiva Presidente Consiglio dei Ministri (DPCM) del 7 luglio 2009

In merito al suddetto ricorso da parte di talune Imprese Ferroviarie si segnala che si è concluso con parere del Consiglio di Stato del 6 aprile 2011 che ha dichiarato il ricorso inammissibile.

Evoluzione del contenzioso fiscale

Nel seguito si riportano gli aggiornamenti intervenuti nel corso del 2012 dei principali contenziosi fiscali.

- Avviso di accertamento n. RCE030201357/2006 del 13 novembre 2006, relativo all'anno d'imposta 2002 notificato dall'Agenzia delle Entrate di Roma 4 (a fronte del Processo Verbale di Constatazione redatto dalla Guardia di Finanza) in materia di IRAP: in data 9 maggio 2012 è stata depositata la sentenza n. 128/21/12 con la quale i giudici della Commissione Tributaria Regionale hanno respinto l'appello proposto dall'Agenzia delle Entrate. Il passaggio in giudicato della sentenza è previsto per il 25 giugno 2013.

- Controversia contro il Comune di Siena per ICI relativa alle annualità dal 1998 al 2000, pendente presso la Corte di Cassazione: in data 28 giugno 2012 si è tenuta l'udienza di trattazione del ricorso.

- Avvisi (sette) di liquidazione in materia di imposta di registro prot. nn. 43082 – 43083 – 43084 – 43085 – 43086 – 43088 e 43287 notificati in data 26 giugno 2007, dall'Agenzia delle Entrate, Ufficio di Prato: in data 25 maggio 2012, l'Amministrazione finanziaria ha proposto ricorso per la Cassazione della sentenza n. 12/16/11, del 7 aprile 2011, con la quale i giudici della Commissione Tributaria Regionale di Firenze avevano accolto l'appello proposto dalla Società. RFI ha tempestivamente presentato le proprie controdeduzioni.

- Accertamenti d'ufficio (sei) in materia di canone occupazione aree pubbliche (Cosap), nn. 13 – 14 -15 – 16 – 17 e 18 notificati, in data 24 settembre 2007, dalla Provincia di Genova: la Società ha istaurato il giudizio davanti al Giudice Ordinario (Tribunale di Genova): il 7 dicembre 2012 il Tribunale di Genova ha concesso i termini per il deposito di comparse conclusionali e repliche rispettivamente al 5 e 25 febbraio 2013.

- Avvisi (tre) di accertamento di ufficio e irrogazione delle sanzioni, in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI), prot. nn. 653/09 – 654/09 – 655/09 notificati, in data 28 dicembre 2009, dal Comune di Villadassola; in data 30 giugno 2012 si è tenuta l'udienza di trattazione dei ricorsi.

- Atto di accertamento in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari e radiomobili per l'anno 2007, prot. n. RCE20097200049221, notificato in data 20 marzo 2010 dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4: in data 13 giugno 2012 si è tenuta l'udienza di trattazione del ricorso e in data 15 ottobre 2012 è stata depositata la sentenza 368/10/12 con la quale il giudice di prime cure ha accolto il ricorso presentato dalla Società.

- Avviso di pagamento n. 15541 in materia di accisa su oli minerali per l'anno 2005 notificato, in data 4 ottobre 2010, dall'Agenzia delle Dogane – Ufficio di Arezzo: in data 13 aprile 2012, è stato notificato l'appello che l'Agenzia delle Dogane – Ufficio di Arezzo ha proposto avverso la sentenza n. 276/03/11 con la quale la Commissione Tributaria Provinciale di Arezzo aveva accolto il ricorso presentato dalla Società. RFI ha tempestivamente presentato le proprie controdeduzioni.

- Avvisi di accertamento (due), n. TK3080300180 e TK3030300165, in materia di IRAP ed IVA relativi all'anno d'imposta 2005 notificati, in data 30 luglio 2010 alla società TAV (incorporata) dall'Agenzia delle Entrate –

Direzione Provinciale I di Roma, (Processo Verbale di Costatazione redatto in data 19 dicembre 2008 a fronte di una specifica verifica fiscale): l'udienza di trattazione fissata per il giorno 6 febbraio 2012 è stata rinviata a data da destinare. In data 11 maggio 2012, si è provveduto al versamento del 50% delle imposte liquidate, oltre agli interessi e spese di notifica.

- Avvisi (tre) di accertamento e irrogazione delle sanzioni, in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI), per gli anni 2005, 2006 e 2007 notificati, in data 27 marzo e 7 aprile 2011, dal Comune di Bologna: in data 2 ottobre 2012 è stata depositata la sentenza n. 129/10/12, con riferimento all'udienza tenutasi per l'annualità 2005, con la quale il giudice di prime cure ha accolto il ricorso presentato dalla Società.

- Avvisi (cinque) di accertamento e irrogazione delle sanzioni, in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI), per gli anni dal 2005 al 2009 notificati, in data 8 aprile 2011, dal Comune di Novara: in data 7 febbraio 2012 è stata depositata la sentenza n. 18/03/12 con la quale il giudice della Commissione Tributaria Provinciale di Novara ha respinto i ricorsi – riuniti – presentati dalla Società. RFI ha ritenuto opportuno non proseguire il giudizio in Commissione Tributaria Regionale.

- Avvisi (due) di accertamento in materia di tassa sull'occupazione suolo pubblico (TOSAP), n. 50 e 70 notificati, in data 12 maggio 2011, dalla Società ICA Srl – società concessionaria per l'accertamento del Comune di Novi Ligure (AL): in data 6 giugno 2012 è stata notificata la sentenza n. 71/01/12 con la quale i giudici della Commissione Tributaria Provinciale di Alessandria hanno accolto i ricorsi – riuniti – presentati dalla Società. Il passaggio in giudicato della sentenza è previsto per il 4 dicembre 2012.

- Con riferimento al contenzioso fiscale di TAV in materia di imposta di registro la Società, in data 18 maggio 2012, ha pagato la cartella n. 097 2012 01481936 17 con la quale l'Agenzia delle Entrate, Ufficio di Borgosesia, ha inteso riscuotere le somme accertate con gli avvisi di liquidazione.

- Avviso di accertamento in materia di imposta sul valore aggiunto (IVA), per l'anno 2006, n. TJB060300346, notificato in data 1 dicembre 2011, dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale Lazio: in data 30 gennaio 2012 è stato presentato ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale competente. In data 21 settembre 2012 è stata pagata la cartella n. 097 2012 02207362 43 notificata alla Società in data 26 luglio 2012 concernente l'iscrizione a ruolo di un terzo dell'imposta accertata (oltre agli interessi maturati).

- E' stato presentato ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale competente avverso un avviso di accertamento e irrogazione delle sanzioni, in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI), per l'anno 2006, n. 12413, notificato dal Comune di Avio (TN) in data 21 febbraio 2012.

- E' stato presentato ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale competente avverso un avviso di accertamento in materia di Imposta sul Valore Aggiunto per l'anno 2007, n.TJB060100061, notificato dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale Lazio in data 20 marzo 2012. Nei termini di legge la Società ha provveduto al versamento di un terzo delle imposte liquidate.

- E' stato presentato ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale competente avverso un atto di accertamento in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari e radiomobili per l'anno 2009, n. 9003007, notificato dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Roma 3 in data 6 marzo 2012. In considerazione dell'esito favorevole dei giudizi instaurati dalla Società in relazione ad analoghe fattispecie, si considera remoto il rischio di soccombenza.

- E' stato presentato ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale competente avverso due atti di accertamento in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari e radiomobili per l'anno 2010, nn. 10001520 e 10001069 notificati dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Roma 3 in data 20 luglio 2012. Nei termini di legge la Società ha provveduto al versamento delle imposte accertate.

- E' stato presentato ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale competente avverso quattro avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria e catastale per l'anno 2010, nn. 004860, 002501, 002657 e 002663 notificati dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Firenze in data 6 novembre 2012. Nei termini di legge la Società ha provveduto al versamento delle imposte liquidate.

- E' stato presentato ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale competente avverso un avviso di accertamento in materia di imposta regionale sulle concessioni per l'occupazione e l'uso del demanio marittimo, n. 733605 euro notificato dalla Regione Marche in data 6 novembre 2012. Nei termini di legge la Società ha provveduto al versamento delle imposte accertate.

FATTORI DI RISCHIO

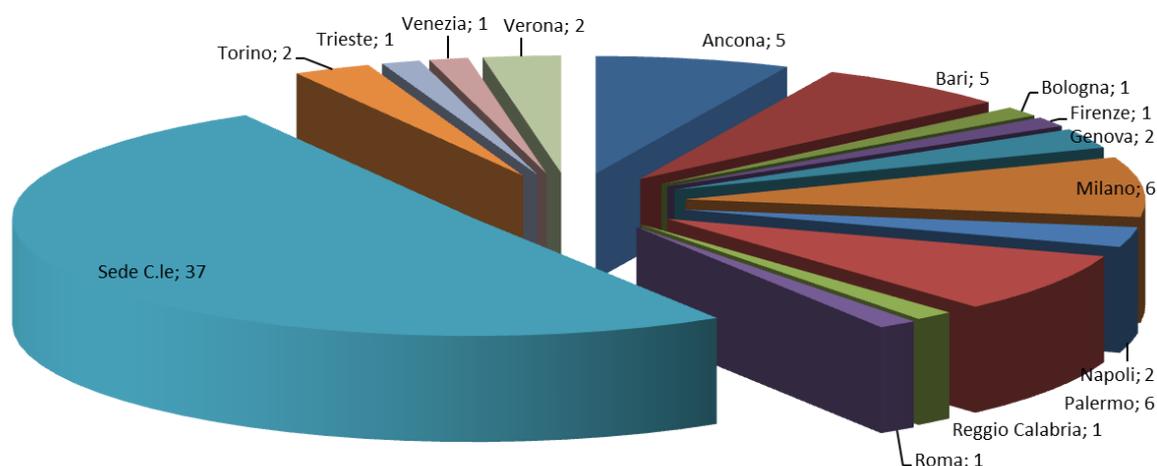
Non si prevedono, alla data di predisposizione della relazione sulla gestione corrente, particolari rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della società, oltre quelli menzionati nelle note al bilancio 2012, cui si rimanda.

Attività di *Audit* e Progetto di *Risk Management*

Le attività di *audit*, eseguite in attuazione dello specifico piano della Direzione Centrale *Audit* che recepisce le indicazioni del Vertice societario e dell'Organismo di Vigilanza della Società, hanno interessato, in diversa misura, i principali macroprocessi della società con particolare riferimento ai processi della sicurezza sul lavoro e della tutela ambientale, della gestione amministrativa e fiscale.

Le attività eseguite nel corso dell'anno si sono articolate in n. 47 interventi presso le Strutture Organizzative della Società centrali e territoriali ed hanno permesso di verificare l'adeguatezza e il funzionamento dei sistemi di controllo a presidio del corretto svolgimento dei processi operativi.

La copertura territoriale degli interventi di *audit* svolti nel corso del 2012 è rappresentata nel seguente grafico.



Nel corso del 2012 sono stati monitorati n. 37 Piani di Azione, di cui n. 18 attuati, n. 15 in corso e n. 4 da ricevere.

Le azioni di miglioramento relative ai Piani esaminati sono n. 125 di cui ad oggi:

- n. 58 risultano attuate (circa il 46%);
- n. 67 risultano in corso (circa 54%).

Le azioni più significative intraprese in esito alle attività di *audit* sono avvenute in materia di sicurezza sul lavoro, gestione appalti e sub-appalti lavori, gestione del servizio di informazioni al pubblico (IAP), attività negoziale e approvvigionamento, gestione dei contratti di pulizia delle stazioni e gestione delle attività affidate in *outsourcing* a Società del Gruppo.

Progetto di Risk Management

Con CO n. 285/AD del 2 luglio 2012 è stato formalizzato l'assetto dei processi aziendali della Società e delle procedure direzionali che li regolamentano, sulla base del quale è stato avviato l'adeguamento dei dati del *Risk Management*. Per dare concreta attuazione al Progetto, in esito alla presentazione del "Sistema di *Risk Management*" del 31 luglio 2012 ai Vertici e ai Direttori Centrali di tutte le Società del Gruppo, sono stati individuati i Referenti di ciascuna Direzione di RFI per le periodiche attività di *risk management*. Tali risorse sono state inoltre coinvolte nel percorso formativo finalizzato all'introduzione della metodologia e del *Framework* di Gruppo.

D.Lgs. 231/2001

Nel corso del 2012 i programmi di lavoro di *audit* hanno incluso le attività che l'Organismo di Vigilanza di Rete Ferroviaria Italiana ha valutato necessarie in relazione alle modifiche normative, ai cambiamenti organizzativi societari, propedeutiche alla predisposizione all'approvazione dell'aggiornamento n. 4 del Modello Organizzativo e di Gestione ex D.Lgs. 231/2001: rispetto alle n. 51 attività di *audit* complessivamente svolte nel corso dell'anno, n. 47 attività, pari a circa il 92%, hanno interessato processi societari esposti ai rischi di reato ex D.Lgs. 231/2001.

In particolare in data 31 luglio 2012 il Consiglio di Amministrazione ha approvato l'aggiornamento del "Modello organizzativo e di gestione di Rete Ferroviaria Italiana" (Modello 231), con il quale sono state recepite formalmente la rappresentazione dell'organizzazione e del sistema dei protocolli in essere con riferimento al processo di tutela ambientale, le più recenti modifiche organizzative e l'assetto dei processi aziendali formalizzato con la CO n. 285 del 2 maggio 2012.

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

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

D. Lgs. 196/2003

Con Comunicazione Organizzativa AD n. 275 del 16 dicembre 2011 è stata definita la variata articolazione organizzativa, nonché l'assetto delle responsabilità individuate nella Società in relazione al rispetto del Codice in materia di protezione dei dati personali, e del Provvedimento del garante riguardanti le attribuzioni delle funzioni di amministratore di sistema e in tema di videosorveglianza.

La suddetta Comunicazione Organizzativa è attualmente in via di revisione, considerate le rilevanti novità normative introdotte dai Decreti Legislativi n. 201/2011 art. 40 e 5/2012 art. 45, comma 1 lett. c) e d).

A tal riguardo si segnala che la manovra economica dell'attuale Governo ha introdotto importanti novità in materia di *privacy* disciplinate con D.L. del 6 dicembre n. 201/2011 e con D.L. del 9 febbraio n. 5/2012, in ottemperanza ai quali la Società si è attivata al fine di adeguare la Comunicazione Organizzativa. Le maggiori novità riguardano l'eliminazione, a partire dal 28 dicembre 2011, delle persone giuridiche, degli enti o delle associazioni tra i soggetti interessati all'applicazione del Decreto Legislativo 196/2003 (modifiche riguardanti gli artt. 4, 5, 9 e 43 del Dlgs. 196/2003) e alla soppressione dell'obbligo di redazione ed aggiornamento del Documento Programmatico sulla Sicurezza a partire dal 10 febbraio 2012 (modifiche riguardanti l'art. 34 del Dlgs. 196/2003).

Si evidenzia, inoltre, l'Autorizzazione generale per il trattamento dei dati sensibili del Garante n. 1/2012 che concede un'autorizzazione ex ante di carattere generale, a favore dei datori di lavoro, per il trattamento di dati sensibili che siano indispensabili, tra l'altro, ad adempiere ad obblighi inerenti l'instaurazione, gestione ed estinzione del rapporto di lavoro, per l'esercizio del diritto di accesso ai documenti amministrativi, per garantire le pari opportunità nel lavoro, e per adempiere ad obblighi derivanti da contratti di assicurazione per la copertura dei rischi connessi alle responsabilità del datore di lavoro in materia di igiene e sicurezza sul lavoro.

Informativa relativa all'articolo 2497 *ter*

La Società, nel corso dell'esercizio 2012, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 *ter* del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il contesto economico generale dell'anno 2012, e quello previsto per il 2013, evidenziano un ambito di riferimento macroeconomico radicalmente mutato rispetto a quello posto a base del piano d'impresa 2011-2015 a suo tempo elaborato dalla Società, in particolare con riferimento ai tassi di crescita del PIL (rispettivamente da 1,4% -2,1%) ed ai livelli di inflazione (rispettivamente da 0,4% a 0,6%).

Lo scenario di ritorno alla crescita nella seconda metà dell'anno, sia pure su ritmi modesti e con ampi margini di incertezza, si ipotizza possibile grazie alla graduale ripresa degli investimenti, a seguito della normalizzazione delle condizioni di finanziamento e del recupero della domanda nell'area dell'euro, nonché del parziale miglioramento del clima di fiducia.

In tal senso, la recente approvazione, in data 8 aprile 2013 da parte del Consiglio dei Ministri del Decreto legge recante "Disposizioni urgenti per il pagamento dei debiti scaduti della pubblica amministrazione, per il riequilibrio finanziario degli enti territoriali, nonché in materia di versamento dei tributi degli enti locali" che prevede misure in materia di pagamenti dei debiti della pubblica amministrazione maturati alla data del 31 dicembre 2012, consentirà una parziale ripresa degli investimenti e dei consumi con benefici previsti, in termini di maggior PIL per il 2013, stimati prudenzialmente in circa lo 0,1/0,2 per cento.

Nonostante tale contesto macroeconomico, la Società ha registrato nel 2012 un risultato netto d'esercizio positivo pari a 160 milioni di euro con un incremento di circa l'86% rispetto al 2011, confermando gli effetti positivi sulla gestione delle azioni di miglioramento ed efficientamento intraprese negli ultimi anni, i cui benefici erano stati evidenziati già a partire dallo scorso esercizio.

Il quadro della finanza pubblica pur informato nel corso del 2012 a forti politiche di contenimento della spesa pubblica ha consentito dopo un lungo e prolungato sforzo di confronto avviato sin dal 2007 di raggiungere un obiettivo di stabilità dei rapporti contrattuali della Società con lo Stato attraverso la definizione del Contratto di Programma – parte servizi, che regolerà le attività di manutenzione ordinaria e manutenzione straordinaria negli anni 2012-2014, sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole nella seduta del 18 marzo 2013.

Il Contratto è finalizzato a disciplinare in maniera unitaria le attività manutentive della rete (sia ordinarie che straordinarie) all'interno di un quadro contrattuale triennale e con garanzia del finanziamento per l'intera durata, quale condizione necessaria per effettuare un'efficace ed efficiente programmazione degli interventi manutentivi.

La modifica del modello contrattuale e gestionale della Manutenzione dell'infrastruttura è basata su modelli organizzativi alternativi a quello attuale che consentano, a fronte della certezza della copertura da parte dello Stato delle necessarie risorse finanziarie almeno per un triennio e garantendo i migliori livelli di sicurezza dell'infrastruttura, una maggiore sinergia tra i diversi tipi di manutenzione. Tale sinergia è accompagnata da una diversificazione del livello di disponibilità delle linee sulla base delle esigenze del mercato, misurata sulla base del numero di treni giorno che transitano sui diversi segmenti di infrastruttura.

Tipo linea secondo il mercato	Livello di disponibilità
Linea chiusa	Tempo di riapertura (1 mese ogni 50 km)
Linea con <40 treni/giorno	Tempo di primo intervento <=3 h
Linea con >40 e < 100 treni/giorno	Tempo di primo intervento <=2 h
Linea /Nodi con > 100 treni/giorno	Tempo di primo intervento <=1 h
Linea AC/AV	Tempo di primo intervento <=0,30 h

Tale modello organizzativo consente:

- ✓ il miglioramento dell'affidabilità e disponibilità delle linee a mercato;
- ✓ l'efficientamento organizzativo delle linee a servizio universale;
- ✓ la riduzione del costo del lavoro (minori consistenze di personale d'esercizio e personale indiretto);
- ✓ la riduzione dei costi operativi (materiali, appalti, costi di funzionamento).

La struttura contrattuale definita ha consentito, senza minimamente ridurre il livello di sicurezza della circolazione ferroviaria, un risparmio di risorse pubbliche nel triennio 2012-2014 pari a 500 milioni di euro ed a regime un risparmio annuo di 250 milioni di euro rispetto ai livelli degli anni precedenti

La garanzia di un'efficiente ed efficace programmazione degli interventi manutentivi trova rinnovata enfasi anche alla luce della recente evoluzione della normativa europea di settore (cd. Recast del primo pacchetto ferroviario - Direttiva 2012/34/UE) che evidenzia, quale punto cardine, le necessità di arrivare a un mercato unico ferroviario dell'UE, con regolatori nazionali indipendenti, in un quadro omogeneo per gli investimenti e accesso equo alle infrastrutture e ai servizi ferroviari.

Il regolatore nazionale, infatti, responsabile di garantire un paritetico e non discriminatorio accesso al mercato, è individuato quale principale garante riguardo un adeguato livello di investimenti manutentivi della rete.

In continuità con il Recast del primo pacchetto ferroviario, la Commissione Europea in data 30 gennaio 2013, ha approvato il testo del IV pacchetto ferroviario, che, pertanto comincia l'*iter* legislativo per la definizione della Direttiva che ne dovrà recepire i contenuti. In particolare, viene rafforzato il nuovo ruolo del Gestore dell'Infrastruttura che, in ottica di una massimizzazione dell'efficienza operativa della rete dovrà possedere il controllo di tutte le funzioni centrali della rete ferroviaria – compresa la pianificazione degli investimenti nell'infrastruttura, la gestione quotidiana e la manutenzione e la pianificazione degli orari.

Nel confronto con lo Stato al Contratto di Programma – parte servizi, i primi mesi dell'anno 2013 hanno registrato un intenso e costante confronto con lo Stato per la messa a punto del nuovo Contratto per la gestione degli investimenti, giunto alla sua naturale scadenza (anno 2011), ancorché prorogato fino al 30 giugno 2013.

A conclusione delle interlocuzioni, è stato recentemente siglato da RFI e dal MIT il testo del nuovo Atto relativo al quinquennio 2012-2016 cui dovrà far seguito il consueto iter autorizzativo e procedurale da concludersi necessariamente entro il 30 giugno 2013.

A partire da tale data, se non intervenuto il nuovo Contratto di programma, le erogazioni di cassa da parte dello Stato saranno interrotte. La Società, assieme alla Capogruppo, sta individuando anche in interlocuzione con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, possibili soluzioni che consentano di non generare momenti di importante discontinuità nei flussi finanziari.

Il nuovo Contratto di Programma 2012 – 2016 - parte investimenti, a partire dall'anno 2012 disciplina i rapporti tra Stato e Gestore esclusivamente per la realizzazione dei progetti di investimento di sviluppo e per l'*upgrading* dei livelli di sicurezza, in quanto le attività strettamente connesse agli interventi di manutenzione straordinaria sono confluite nel Contratto di programma – parte servizi che regola, come già detto, sia le attività di manutenzione ordinaria che straordinaria e i relativi stanziamenti; è stata prevista una clausola di proroga contrattuale, per cui alla data di scadenza, al fine di evitare periodi di *vacatio* nei rapporti tra Stato e Gestore dell'infrastruttura e consentire la continuità nella realizzazione delle opere, la sua validità è da intendersi comunque prorogata di un anno fino al 31 dicembre 2017.

In tale quadro, in coerenza con le evoluzioni normative e tenendo in debito conto gli atti di indirizzo formulati dal MIT, si è data la massima priorità principalmente alla realizzazione delle misure di sicurezza della circolazione ferroviaria che prevede, in questa fase, l'estensione dei sistemi SSC ed SCMT, ERTMS, GSM-R, il completamento del programma nazionale RTB, l'installazione di Portali Multifunzione per la riduzione dei rischi in galleria.

In concomitanza, è stata data priorità anche agli altri diversi profili connessi alla sicurezza dell'infrastruttura quali la vulnerabilità sismica e idrogeologica che hanno posto a carico della Società notevoli investimenti derivanti da obblighi di legge .

Al fine di ottimizzare le risorse disponibili, si è poi sostenuto lo sviluppo della capacità infrastrutturale, privilegiando interventi infrastrutturali " leggeri " di tipo tecnologico, pianificati per utilizzare al meglio gli asset ferroviari disponibili e realizzare interventi mirati per eliminare i "colli di bottiglia", quali gli investimenti per l'aumento della capacità dei nodi (sistemi HDT, interventi infrastrutturali mirati, potenziamento tecnologico Nodi AV); per incrementare la capacità nelle maggiori aree metropolitane a servizio dei grandi volumi di domanda con la velocizzazione di alcuni dei principali itinerari (potenziamenti principali Diretrici); per efficientare le interconnessioni tra la rete ferroviaria ed i distretti produttivi, con particolare attenzione ai traffici merci sui principali corridoi internazionali (adeguamenti sagome e moduli, superamento del deficit infrastrutturale dei porti, interporti e retro porti).

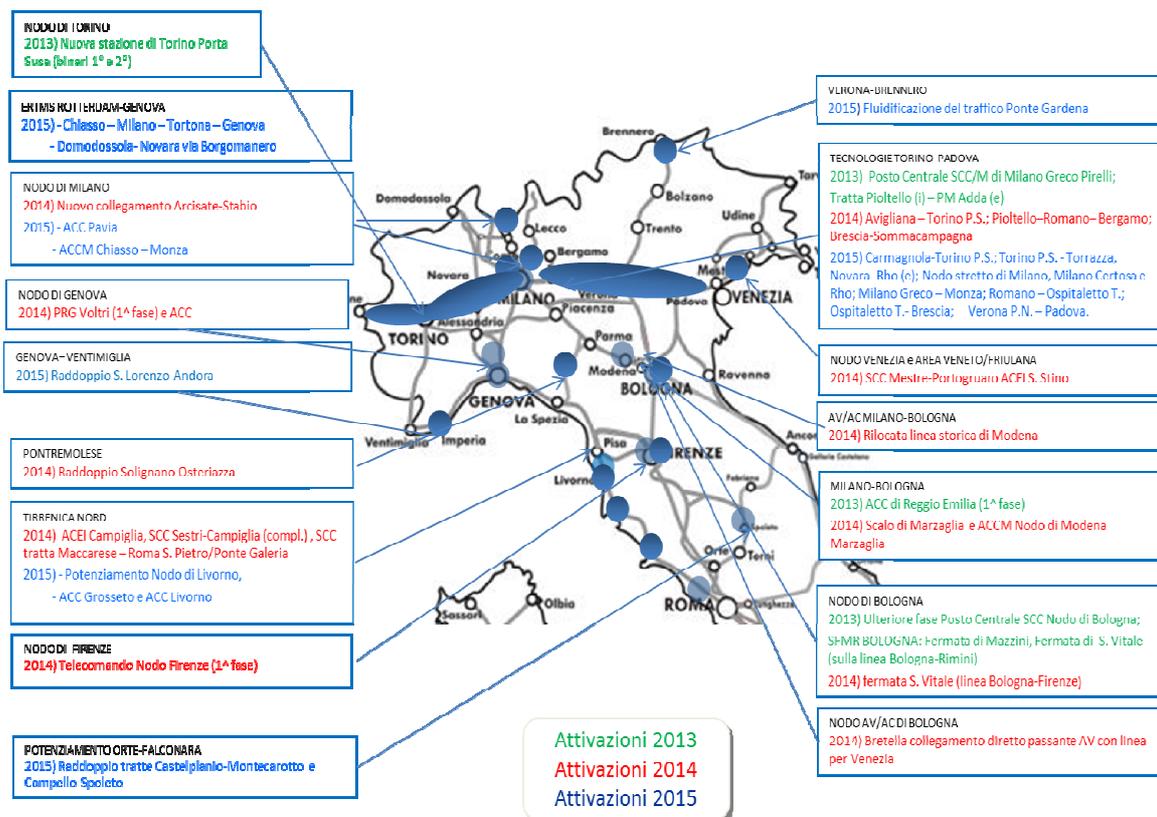
È stata data infine particolare attenzione alla selezione degli interventi di sviluppo infrastrutturale più "pesanti" in coerenza con il quadro strategico e finanziario; si evidenziano quelle opere ferroviarie per le quali sono state già avviate nel 2012 importanti attività realizzative e segnatamente:

- ✓ il raddoppio della Treviglio – Brescia;
- ✓ il 3° Valico dei Giovi;
- ✓ il Tunnel di Base del Brennero;
- ✓ il collegamento ferroviario Torino – Lione.

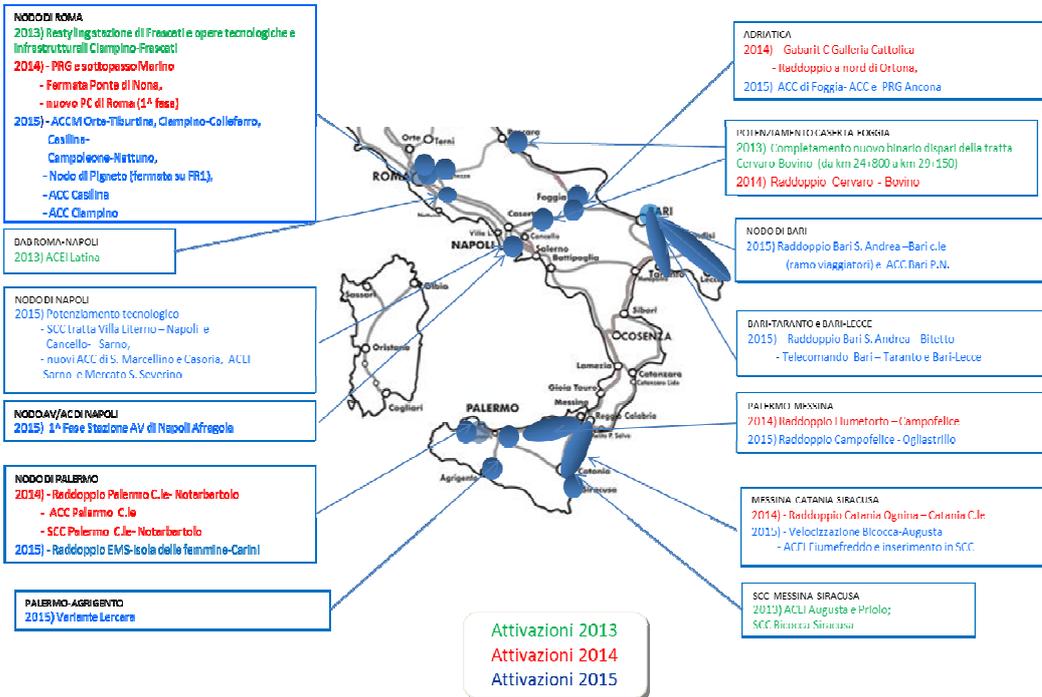
Parallelamente verrà mantenuta elevata attenzione sugli investimenti del Sud, tanto in termini organizzativi della Società che in termini di focalizzazione di interventi aggiuntivi per il Mezzogiorno, c.d. "Piano per il Sud", prevalentemente focalizzati sugli itinerari Napoli-Bari-Lecce/Taranto, Salerno-Reggio Calabria e Messina-Catania-Palermo, oggetto dei Contratti Istituzionali di Sviluppo stipulati nel 2012 ed all'inizio del 2013; gli interventi sono pianificati sia in termini di sviluppo infrastrutturale di medio lungo periodo che a prevalente natura tecnologica al fine di consentire in tempi decisamente brevi di raggiungere significativi incrementi del livello di offerta del trasporto ferroviario.

Relativamente ai principali investimenti pianificati sono previste le seguenti attivazioni traguardate al prossimo triennio:

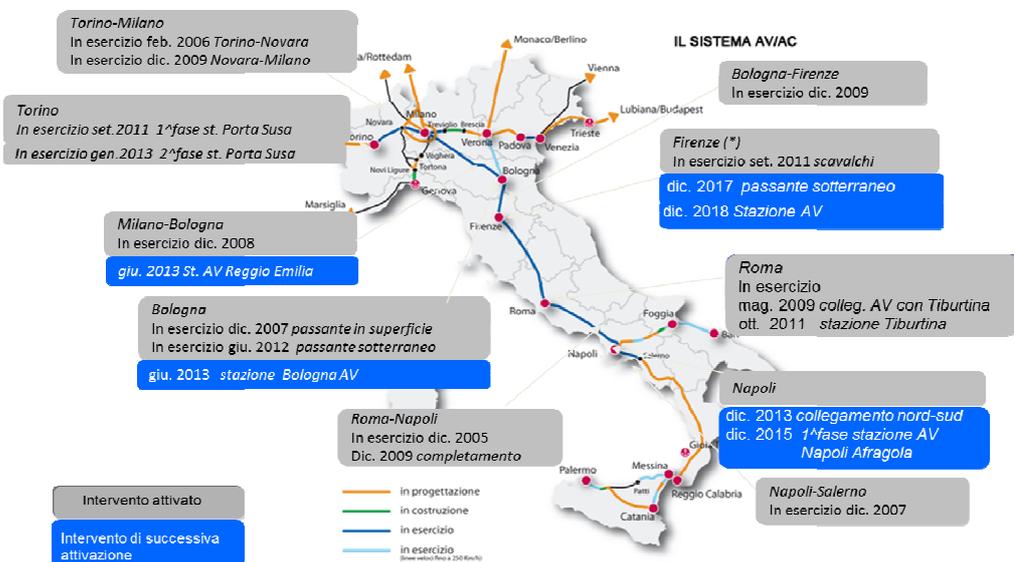
Principali attivazioni 2013-2015 Centro/Nord



Principali attivazioni 2013-2015 Centro/Sud



Linea AV/AC Torino-Milano-Napoli - attivazioni significative



In termini economico-finanziari le principali variazioni introdotte dallo schema di Contratto di Programma 2012-2016 rispetto all'Aggiornamento 2010-2011 sono rappresentate dall'allocazione sui progetti/programmi d'investimento di un definanziamento per un valore complessivo di circa 1.250 milioni di euro (in considerazione della rilevante valenza strategica sono state salvaguardate dal definanziamento le risorse allocate sulle opere del Piano Azione e Coesione e sui valichi alpini) e dalla contrattualizzazione di risorse

finanziarie aggiuntive per un valore complessivo di circa 4.110 milioni di euro destinate principalmente agli interventi urgenti e indifferibili relativi al Piano della sicurezza e agli interventi per i valichi alpini.

La gestione della Società si pone in continuità con le linee di indirizzo del ciclo di pianificazione 2011-2015 proseguendo nel percorso di conseguimento degli obiettivi industriali dei diversi processi aziendali e con la tenuta degli attesi risultati economici, patrimoniali e finanziari.

Restano quindi confermate le linee guida di progressivo orientamento al mercato, attraverso azioni di miglioramento sia della qualità attesa che della soddisfazione percepita dal cliente.

In tale senso la società è protesa al miglioramento continuo delle performance della rete prefiggendosi obiettivi di puntualità migliorativi rispetto a quelli conseguiti nel 2012 per i servizi a mercato e per i servizi universali e di tenuta di quelli conseguiti sul servizio merci e regionale attraverso la combinazioni di azioni organizzative diffuse sull'orario vigente e grazie al rilascio all'esercizio ferroviario di una importante serie di investimenti tecnologici ed infrastrutturali.

Per quanto concerne il pedaggio oltre alla proposta di "rimodulazione" già presentata al competente Ministero che prevede la possibilità di far pagare le Imprese ferroviarie in base alle prestazioni dell'infrastruttura ed alla *willingness to pay* (disponibilità al pagamento), è attualmente allo studio un'ulteriore proposta che tenga conto di nuove esigenze tra le quali si evidenzia la rimodulazione del pedaggio rispetto al tipo di servizio ed al tipo di rete e la differenziazione dei pedaggi in base al rumore (obiettivo incentivare *retrofitting* dei carri merci).

La revisione dell'attuale sistema di pedaggio rappresenta uno dei temi che vedrà impegnata la società nel confronto con i propri clienti e con i competenti ambiti istituzionali nell'alveo delle linee di riferimento tracciate dal IV pacchetto ferroviario già citato.

Elevata permane l'attenzione che la Società concretamente ed operativamente mantiene nel perseguire le azioni di efficientamento gestionale già avviate negli scorsi anni finalizzate a garantire un sempre maggiore livello di affidabilità dell'infrastruttura soprattutto sulle linee ad alta densità di traffico attraverso la razionalizzare degli impianti già avviata a partire dal 2011.

Inoltre prosegue il percorso di internalizzazione di attività manutentive in particolare relative allo sviluppo di *know how* interno a presidio delle nuove tecnologie nonché della progettazione e realizzazione di modifiche in esercizio.

Parimenti procede e dovrà trovare rapida e definitiva conclusione il processo attuativo del nuovo modello industriale connesso al servizio di manovra destinato ad essere gestito in maniera diretta da RFI su un numero molto limitato di impianti (non oltre 6 a regime) ed a favorire lo sviluppo dell'autoproduzione del servizio da parte delle imprese ferroviarie.

Dal punto di vista della gestione del personale il nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della Mobilità/Area Contrattuale Attività Ferroviarie e il Contratto Aziendale di Gruppo FS entrati in vigore il 1 settembre 2012 dispiega totalmente i propri effetti nel corso dell'anno 2013.

La società è impegnata a capitalizzare la maggiore disponibilità di ore per addetto che tale contratto consente attraverso recuperi di produttività nei principali processi aziendali e la riduzione del costo medio unitario delle competenze aggiuntive.

Per quanto concerne l'autorizzazione di sicurezza, rilasciata ai sensi del D.Lgs 10 agosto 2007, n. 162, dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria si evidenzia che con soddisfazione, la lunga e complessa dialettica con l'ANSF, durata quasi tre anni, ha consentito di acquisire, nel mese di febbraio 2013, l'autorizzazione che, ancorché provvisoria, necessita di ulteriori adeguamenti di carattere formale.

L'azione della Società sarà evidentemente centrata nell'integrare tutta la documentazione già presentata all'ANSF relativa agli aspetti organizzativi e alle relative procedure al fine del conseguimento dell'Autorizzazione di sicurezza di durata quinquennale come previsto dal D.lgs 162/2007.

Sotto il profilo dell'andamento finanziario, in linea con l'avanzamento economico della residua parte degli investimenti ancora in corso sull'Asse Torino-Milano-Napoli a partire dalla seconda parte dell'anno 2013 sarà necessario avviare il piano di reperimento delle risorse finanziarie che dovrà consentire già nel 2013 di disporre di una prima *tranches* di risorse valutata intorno a 700 milioni di euro.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il Bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2012, evidenzia un utile netto di euro 159.986.594,06

Si propone di destinare:

- il 5% dell'utile alla riserva legale e pari a euro 7.999.329,70
- euro 78.987.264,36 a utili da riportare a nuovo;
- euro 73.000.000 all'Azionista mediante pagamento del dividendo.

Roma, 17 aprile 2013

Il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente

**Bilancio di esercizio: prospetti contabili
e note esplicative**

Prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria

(Euro)	Note	31.12.2012	31.12.2011
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	(7)	34.886.965.794	34.226.938.834
Investimenti immobiliari	(8)	1.196.688.107	1.207.862.422
Attività immateriali	(9)	280.478.172	268.332.521
Attività per imposte anticipate	(10)	189.477.175	190.469.410
Partecipazioni	(11)	229.294.823	210.775.959
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(12)	1.294.271.259	1.427.812.279
Crediti commerciali non correnti	(15)	2.715.616	7.559.250
Altre attività non correnti	(13)	4.532.081.066	4.117.541.221
Totale attività non correnti		42.611.972.012	41.657.291.895
Rimanenze	(14)	269.649.459	257.310.114
Contratti di costruzione	(14)	5.853.812	0
Crediti commerciali correnti	(15)	1.003.538.880	997.171.015
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(12)	751.857.577	1.001.000.917
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(16)	810.358.862	1.052.284.489
Crediti tributari	(17)	1.422.165	6.071.463
Altre attività correnti	(13)	3.737.159.461	2.123.713.836
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	(6)	24.205.375	165.532.789
Totale attività correnti		6.604.045.591	5.603.084.623
Totale attività		49.216.017.603	47.260.376.518
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(18)	32.007.632.680	32.174.873.313
Altre riserve	(18)	(304.558.218)	(162.467.130)
Utili (perdite) portati a nuovo (accumulate)	(18)	1.141.673.474	1.073.473.780
Risultato d'esercizio	(18)	159.986.594	98.104.941
Totale Patrimonio Netto		33.004.734.530	33.183.984.904
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(19)	4.442.048.680	5.153.530.909
TFR e altri benefici ai dipendenti	(20)	839.298.321	758.902.564
Fondi rischi e oneri	(21)	882.720.908	885.713.842
Passività per imposte differite	(10)	6.062.963	6.062.963
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(22)	28.361.889	174.298.700
Debiti commerciali non correnti	(24)	35.435.749	50.243.211
Altre passività non correnti	(23)	81.604.479	109.465.063
Totale passività non correnti		6.315.532.989	7.138.217.252
Finanziamenti a breve termine	(19)	219.050.136	210.284.793
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	(19)	505.561.553	171.755.791
Debiti commerciali correnti	(24)	2.811.476.345	2.834.925.893
Debiti per imposte sul reddito	(25)	15.219.086	0
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(22)	1.118.066	3.874.369
Altre passività correnti	(23)	6.343.324.898	3.717.333.516
Totale passività correnti		9.895.750.084	6.938.174.362
Totale passività		16.211.283.073	14.076.391.614
Totale patrimonio netto e passività		49.216.017.603	47.260.376.518

Conto economico

(Euro)	Note	31.12.2012	31.12.2011
Ricavi delle vendite e prestazioni	▼ (26)	2.304.665.719	2.142.586.589
Altri proventi	▼ (27)	358.681.173	394.920.296
Totale ricavi operativi		2.663.346.892	2.537.506.885
Costo del personale	▼ (28)	(1.451.910.051)	(1.501.589.418)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	▼ (29)	(389.461.549)	(385.928.203)
Costi per servizi	▼ (30)	(682.161.330)	(604.279.005)
Costi per godimento beni di terzi	▼ (31)	(39.040.871)	(39.431.706)
Altri costi operativi	▼ (32)	(114.248.153)	(98.139.690)
Costi per lavori interni capitalizzati	▼ (33)	390.234.623	331.703.715
Totale costi operativi		(2.286.587.331)	(2.297.664.307)
Ammortamenti	▼ (34)	(61.565.542)	(63.989.175)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	▼ (35)	(19.940.553)	(11.284.280)
Accantonamenti	(36)	(49.000.000)	(51.728.908)
Risultato operativo (EBIT)		246.253.466	112.840.215
Proventi e oneri finanziari		(62.209.682)	2.346.008
Proventi finanziari	▼ (37)	11.159.219	61.049.514
Oneri finanziari	▼ (38)	(73.368.901)	(58.703.506)
Risultato prima delle imposte		184.043.784	115.186.223
Imposte sul reddito	▼ (40)	(24.057.190)	(17.081.281)
Risultato del periodo delle attività continuative		159.986.594	98.104.942
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali			
Risultato netto di esercizio		159.986.594	98.104.942

Prospetto di conto economico complessivo

(Euro)	Note	31.12.2012	31.12.2011
Risultato netto del periodo		159.986.594	98.104.941
Altre componenti di conto economico complessivo			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(18)	(28.887.324)	(30.817.715)
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(18)	(118.109.011)	(6.791.199)
Effetto fiscale			
Altre componenti di conto economico complessivo di periodo, al netto degli effetti fiscali	(18)	(146.996.335)	(37.608.914)
Totale conto economico complessivo del periodo		12.990.259	60.496.027

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

(Euro)	Patrimonio netto								
	Capitale sociale	Riserve				Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserva legale	Riserve diverse	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti				
Saldo al 1 gennaio 2011	32.088.184.379	3.392.444	250.000.000	(144.950.044)	12.119.774	120.562.174	1.073.473.780	91.592.193	33.373.812.527
Aumento di capitale	250.000.000		(250.000.000)			(250.000.000)			-
Distribuzione dividendi						-		(87.012.583)	(87.012.583)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		4.579.610				4.579.610		(4.579.610)	-
Variazioni da scissione	(163.311.066)					-			(163.311.066)
Utile/(Perdite) complessivo rilevato						-			-
di cui:						-			-
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari				(30.817.715)		(30.817.715)			(30.817.715)
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali					(6.791.199)	(6.791.199)			(6.791.199)
Utile/(Perdita) d'esercizio						-	98.104.941	98.104.941	98.104.941
Saldo al 31 dicembre 2011	32.174.873.313	7.972.054	-	(175.767.759)	5.328.575	(162.467.130)	1.073.473.780	98.104.941	33.183.984.905
Aumento di capitale						-			0
Distribuzione dividendi						-		(25.000.000)	(25.000.000)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		4.905.247				4.905.247	68.199.694	(73.104.941)	0
Altri movimenti						-			0
Variazioni da scissione	(167.240.633)					-			(167.240.633)
Utile/(Perdite) complessivo rilevato						-			0
di cui:						-			0
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari				(28.887.324)		(28.887.324)			(28.887.324)
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali					(118.109.011)	(118.109.011)			(118.109.011)
Utile/(Perdita) d'esercizio						-	159.986.594	159.986.594	159.986.594
Saldo al 31 dicembre 2012	32.007.632.680	12.877.301	-	(204.655.083)	(112.780.436)	(304.558.218)	1.141.673.474	159.986.594	33.004.734.530

Rendiconto finanziario

(Euro)	2012	2011
Utile/(perdita) di esercizio	159.986.594	98.104.941
Ammortamenti	61.565.542	63.989.175
Svalutazioni	23.832.506	3.127.649
Accantonamento fondi per rischi	181.827.000	51.331.744
Acc F. di per benefici ai dipendenti	29.978.749	41.191.459
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	29.978.749	41.191.459
Accantonamenti e svalutazioni	235.638.255	95.650.852
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(4.458.475)	(806.418)
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(4.458.475)	(806.418)
Variazione delle rimanenze	(18.924.882)	(49.873.875)
Variazione delle rimanenze	(18.924.882)	(49.873.875)
Variazione dei crediti commerciali	(2.440.878)	60.977.528
Variazione dei crediti commerciali	(2.440.878)	60.977.528
Variazione dei debiti commerciali	(38.257.006)	285.585.791
Variazione dei debiti commerciali	(38.257.006)	285.585.791
Variazione delle imposte differite attive e passive	513.000	3.410.292
Variazione dei debiti e crediti per imposte	19.868.384	(7.860.431)
Variazione delle altre passività	2.592.016.798	555.245.985
Variazione delle altre passività	2.592.016.798	555.245.985
Variazione delle altre attività	(2.028.275.202)	985.312.225
Variazione delle altre attività	(2.028.275.202)	985.312.225
Variazione delle altre attività e passività	584.122.980	1.536.108.071
Utilizzi fondi rischi e oneri	(173.405.048)	(87.712.470)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(173.405.048)	(87.712.470)
Pagamento benefici ai dipendenti	(67.692.003)	(128.047.201)
Pagamento benefici ai dipendenti	(67.692.003)	(128.047.201)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	736.135.079	1.873.976.394
Investimenti-Immobilizzazioni materiali	(2.779.924.000)	(2.947.709.000)
Investimenti-Immobilizzazioni materiali	(2.779.924.000)	(2.947.709.000)
Investimenti - Investimenti immobiliari	(2.317.000)	(1.203.940)
Investimenti-Investimenti immobiliari	(2.317.000)	(1.203.940)
Investimenti-Immobilizzazioni immateriali	(52.829.000)	(73.685.191)
Investimenti-Immobilizzazioni immateriali	(52.829.000)	(73.685.191)
Investimenti -Partecipazioni	(165.000)	(15.976.000)
Investimenti -Partecipazioni	(165.000)	(15.976.000)
Investimenti al lordo dei contributi	(2.835.235.000)	(3.038.574.131)
Contributi-Immobilizzazioni materiali	2.011.518.000	2.393.020.783
Contributi-Immobilizzazioni materiali	2.011.518.000	2.393.020.783
Contributi-Investimenti immobiliari	2.387.000	1.203.940
Contributi-Immobilizzazioni immateriali	19.345.000	743.013
Contributi-Immobilizzazioni immateriali	19.345.000	743.013
Contributi	2.033.250.000	2.394.967.736
Disinvestimenti-Immobilizzazioni materiali	12.498.063	802.000
Disinvestimenti-Immobilizzazioni materiali	12.498.063	802.000
Disinvestimenti-Immobilizzazioni immateriali	12.000	0
Disinvestimenti-Immobilizzazioni immateriali	12.000	0
Disinvestimenti-Partecipazioni	222.000	160.000
Disinvestimenti-Partecipazioni	222.000	160.000
Disinvestimenti	12.732.063	962.000
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento	(789.252.937)	(642.644.395)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(377.676.465)	(25.956.564)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	8.765.343	8.405.007
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	8.765.343	8.405.007
Variazione delle attività/passività finanziarie	(49.541.438)	133.851.904
Dividendi	(25.000.000)	(87.012.583)
Variazioni patrimonio netto	(25.000.000)	(87.012.583)
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria	(443.452.560)	29.287.764
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nel periodo	(496.570.418)	1.260.619.763
Disponibilità liquide a inizio periodo	1.914.800.370	654.180.607
Disponibilità liquide a fine periodo	1.418.229.952	1.914.800.370

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO**1 Premessa**

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012 (di seguito anche il "Bilancio d'esercizio") è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall'*International Accounting Standards Board*, adottati dall'Unione Europea ("EU-IFRS"). Occorre in particolare segnalare che RFI S.p.A. si è avvalsa della facoltà prevista dal Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto decreto legislativo, la Società ha applicato gli EU-IFRS per la redazione del bilancio a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010. Fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 la Società ha predisposto i propri bilanci d'esercizio in accordo con quanto disciplinato in materia dal Decreto Legislativo n. 127 del 9 aprile 1991, così come interpretato dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i "Principi Contabili Italiani").

2 Società

RFI S.p.A. (nel seguito anche la "Società" ovvero "RFI") è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma.

RFI è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato preposta alla gestione dell'infrastruttura. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni. RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita con mezzi propri. La Società rappresenta, quindi, a tutti gli effetti in via esclusiva il Gestore dell'infrastruttura nazionale.

Gli Amministratori in data 17 aprile 2013 hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2012 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 Codice Civile. Il presente bilancio sarà sottoposto per l'approvazione all'Assemblea entro i termini previsti dall'art. 2364 Codice civile e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 Codice Civile. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del bilancio è il 17 aprile 2013, che corrisponde alla data di approvazione del presente bilancio da parte del Consiglio di Amministrazione.

RFI S.p.A., optando per l'esenzione dal consolidamento prevista dal paragrafo 10 dello IAS 27, ha redatto il bilancio separato. Il bilancio consolidato ad uso pubblico viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, da cui RFI S.p.A. è controllata. La controllante ha sede in Roma, in Piazza della Croce Rossa, 1, indirizzo presso il quale è possibile ottenere tale documento nei termini e con le modalità previste dalla vigente normativa.

La società PricewaterhouseCoopers SpA è incaricata della revisione legale dei conti, ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 39/2010 e degli articoli 2409-bis e seguenti del Codice Civile.

3 Criteri di redazione del bilancio d'esercizio

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del bilancio d'esercizio.

Come precedentemente indicato, il bilancio d'esercizio è stato predisposto in conformità agli EU-IFRS, intendendosi per tali tutti gli "International Financial Reporting Standards", tutti gli *International Accounting Standards* (IAS), tutte le interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC), precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee* (SIC) adottati dall'Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti U.E. pubblicati sino al 17 aprile 2013, data in cui il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il presente documento. In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento. Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

Il bilancio d'esercizio è redatto e presentato in Euro, che rappresenta la valuta funzionale della Società e cioè la moneta corrente dei paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di Euro.

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dalla Società, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio":

- il Prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria è stato predisposto classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni riferite a componenti reddituali non realizzate alla data di bilancio;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il "metodo indiretto".

Il presente bilancio d'esercizio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva nota 5 - Gestione dei rischi finanziari e operativi.

Il bilancio d'esercizio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

4 Principi contabili applicati

Di seguito sono brevemente riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del bilancio d'esercizio.

Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'attivo patrimoniale nella categoria dei beni a cui afferiscono.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a conto economico quando sostenuti. I costi sostenuti successivamente all'acquisto o produzione, per migliorare, sostituire una parte ovvero effettuare la manutenzione di natura straordinaria di un bene sono capitalizzati a diretto incremento dello stesso. Qualora siano presenti beni ove siano previste verifiche o sostituzione di pezzi ad intervalli regolari, questi oneri vengono capitalizzati nel valore del bene.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso e viene calcolato sulla base del costo del bene sopra definito al netto del valore residuo, stimato come valore dell'infrastruttura recuperabile al termine della Concessione.

Gli ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni*km. Il treno*km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressa in milioni/anno. In particolare:

- per quanto riguarda la Rete Convenzionale, gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e la quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nel merito, si tiene conto della circostanza in base alla quale gli investimenti futuri (idonei a garantire un livello di efficienza e di sicurezza tali da consentire di stimare una vita utile della Rete corrispondente alla durata residua della concessione), in quanto integralmente coperti da contributi, risultano economicamente a carico dello Stato; conseguentemente, tali investimenti futuri concorrono alla determinazione della complessiva capacità produttiva dell'infrastruttura, e quindi della vita utile, con impatto sul computo del coefficiente di ammortamento;
- anche per quanto riguarda la Rete AV/AC, gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione applicato al costo ammortizzabile della rete AV/AC alla data di bilancio.

Il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti compresi eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni e non ancora ammortizzati al netto dei contributi in conto impianti, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

Gli immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria sono articolati in 7 direttrici separando la Rete AV/AC e la Rete Convenzionale (fondamentale e complementare) secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva.

Per ogni direttrice la Società utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, cui il Bilancio d'esercizio è riferito, il numero dei treni*km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della Società.

Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio 2012 e nell'esercizio 2011 sono riportate nella tabella che segue:

	Indicatori di produzione	
	2012	2011
Rete AV/AC	1,57%	1,71%
Rete Convenzionale		
Traversale padana e transiti internazionali	1,85%	1,79%
Tirrenica Nord e affluenze	1,90%	1,84%
Dorsale ed affluenze	1,69%	1,63%
Tirrenico Sud	1,95%	1,93%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,89%	1,85%
Rete complementare	2,33%	1,88%

La vita utile delle immobilizzazioni materiali e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati solo per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati.

Gli immobili, impianti e macchinari non sono più esposti in bilancio a seguito della loro cessione o quando non sono più attesi benefici economici futuri attraverso l'uso o la dismissione; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita e il valore contabile) è rilevata a conto economico nell'esercizio in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Investimenti immobiliari

Gli investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. La società valuta gli investimenti immobiliari al costo.

I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari".

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore accumulate. Gli eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali sono capitalizzabili sul valore dell'attività.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è determinato secondo le modalità descritte per la voce "Immobili, Impianti e Macchinari".

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore contabile dell'attività e sono rilevati a conto economico al momento in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Le immobilizzazioni immateriali si distinguono in: *Concessioni, licenze e marchi; Costi di sviluppo; Immobilizzazioni in corso e Acconti.*

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le immobilizzazioni immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere o utilizzare i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'immobilizzazione immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

i) Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita

A ciascuna data di riferimento del bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che le gli immobili, impianti e macchinari, le attività immateriali e gli investimenti immobiliari possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore contabile a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto al lordo delle imposte che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene.

Una perdita di valore è riconosciuta a conto economico qualora il valore di iscrizione dell'attività, o della relativa *cash generating unit* a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di valore di *cash generating unit* sono imputate a riduzione delle attività in proporzione al loro valore contabile e nei limiti del relativo valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione al conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

ii) Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

Il valore recuperabile delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore.

Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto sono valutate al costo rettificato per le perdite durevoli di valore.

Le altre partecipazioni detenute dall'impresa, non di controllo né di collegamento rientrano nell'ambito di applicazione dello IAS 39 nella categoria degli strumenti finanziari *Available For Sale (AFS)*. Il criterio di valutazione è il *Fair Value*, che in sede iniziale è rappresentato dal corrispettivo pagato più i costi di transizione. Le successive variazioni di *Fair Value* vengono iscritte in contropartita del Patrimonio Netto.

Qualora la partecipazione detenuta dall'impresa, non di controllo né di collegamento, non sia quotata in un mercato attivo e l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulti attendibile, l'investimento si valuta, comunque, al costo.

Nel caso di partecipazioni valutate al costo, si procede ad una svalutazione con impatto al conto economico per perdite durevoli di valore. Qualora vengano meno le cause che hanno indotto la svalutazione è necessario ripristinare il valore fino a concorrenza, al massimo, del costo originario. Tale ripristino viene iscritto a conto economico.

Strumenti Finanziari**Crediti e finanziamenti attivi**

Le attività finanziarie e i crediti sono rilevate nell'attivo quando la società diviene parte nelle clausole contrattuali dello strumento e viene eliminata quando i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dalle attività finanziarie scadono o sono trasferiti insieme ai rischi e benefici derivanti dall'attività.

Per crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari non derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. Nella presente categoria sono classificate le seguenti voci: "Attività finanziarie non correnti", "Attività finanziarie correnti", "Crediti commerciali correnti", "Crediti commerciali non correnti", "Altre attività correnti" e "Altre attività non correnti".

I crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzati inizialmente al *Fair Value* e successivamente valutati con il metodo del costo ammortizzato in base al criterio del tasso di interesse effettivo, al netto del fondo svalutazione. I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell'attivo corrente, ad eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente.

Le perdite su crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzate in bilancio quando si riscontra un'evidenza oggettiva che la Società non sarà in grado di recuperare il credito dovuto dalla controparte sulla base dei termini contrattuali. L'evidenza oggettiva include eventi quali:

- significative difficoltà finanziarie dell'emittente o debitore;
- contenziosi legali aperti con il debitore relativamente a crediti;
- probabilità che il debitore dichiari bancarotta o che si aprano altre procedure di ristrutturazione finanziaria.

L'importo della svalutazione viene misurato come differenza tra il valore contabile dell'attività e il valore attuale degli attesi futuri flussi finanziari e rilevato nel conto economico nella voce "Rettifiche e riprese di valore su crediti". I crediti e finanziamenti attivi non recuperabili sono rappresentati nella situazione patrimoniale e finanziaria al netto del fondo svalutazione. Se nei periodi successivi vengono meno le motivazioni delle svalutazioni precedentemente effettuate, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del metodo costo ammortizzato.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale – finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value* e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti

commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione o quando la corrispondente obbligazione specificata nel contratto è adempiuta o cancellata oppure scaduta.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati stipulati dalla società sono volti a fronteggiare l'esposizione al rischio di cambio e di tasso di interesse e ad una diversificazione dei parametri di indebitamento che ne permetta una riduzione del costo e della volatilità. Alla data di stipula del contratto gli strumenti derivati sono inizialmente contabilizzati al *fair value* e, se gli strumenti derivati non sono contabilizzati quali strumenti di copertura, le successive variazioni del *fair value* sono trattate quali componenti del conto economico.

Gli strumenti finanziari derivati di copertura sono contabilizzati secondo le modalità stabilite per l'*hedge accounting* solo quando:

- all'inizio della copertura, esistono la designazione formale e la documentazione della relazione di copertura stessa;
- si prevede che la copertura sarà altamente efficace;
- l'efficacia può essere attendibilmente misurata;
- la copertura stessa è altamente efficace durante i diversi periodi contabili per i quali è designata.

Cash flow hedge

Se uno strumento finanziario derivato è designato come copertura dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari (*cash flow*) di un'attività o di una passività iscritta in bilancio o di un'operazione prevista altamente probabile, la porzione efficace degli utili o delle perdite derivanti dall'adeguamento al *fair value* dello strumento derivato è rilevata in una specifica riserva di patrimonio netto. L'utile o la perdita cumulati sono stornati dalla riserva di patrimonio netto e contabilizzati a conto economico negli stessi esercizi in cui gli effetti dell'operazione oggetto di copertura vengono rilevati a conto economico. L'utile o la perdita associati a quella parte della copertura inefficace sono iscritti a conto economico immediatamente. Se l'operazione oggetto di copertura non è più ritenuta probabile, gli utili o le perdite non ancora realizzati, contabilizzati nella riserva di patrimonio netto, sono rilevati immediatamente a conto economico.

Gli strumenti finanziari derivati sono contabilizzati con data di negoziazione.

Stima del *fair value*

Il *fair value* degli strumenti finanziari quotati in un mercato attivo è basato sui prezzi di mercato alla data di bilancio. Il *fair value* degli strumenti finanziari non quotati in un mercato attivo è invece determinato

utilizzando tecniche di valutazione basate su una serie di metodi e assunzioni legate a condizioni di mercato alla data di bilancio.

Di seguito si riporta la classificazione dei *Fair Value* degli strumenti finanziari sulla base dei seguenti livelli gerarchici:

Livello 1: *Fair Value* determinato con riferimento a prezzi quotati (non rettificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici;

Livello 2: *Fair Value* determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili osservabili su mercati attivi;

Livello 3: *Fair Value* determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili di mercato non osservabili.

Date le caratteristiche di breve termine dei crediti e dei debiti commerciali, si ritiene che i valori di carico rappresentino una buona approssimazione del *Fair Value*.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minore valore tra il costo di acquisto e/o il costo di produzione, determinato secondo il metodo del costo medio ponderato, ed il valore netto di realizzo..

Il valore netto di realizzo corrisponde, per i prodotti finiti, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati per il completamento, nonché della stima dei costi necessari per realizzare la vendita. Per le materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori; il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.

Le rimanenze sono iscritte al netto di un apposito fondo rettificativo. In particolare il fondo viene utilizzato per la svalutazione delle rimanenze obsolete e/o di lento rigiro in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Contratti di Costruzione

I contratti di costruzione (di seguito anche "commesse") sono iscritti al valore dei corrispettivi contrattuali pattuiti, ragionevolmente maturati, secondo il metodo della percentuale di completamento, tenuto conto dello stato di avanzamento raggiunto e dei rischi contrattuali attesi. Lo stato di avanzamento lavori è misurato con riferimento ai costi di commessa sostenuti alla data di bilancio in rapporto al totale dei costi stimati per ogni singola commessa.

Quando il risultato di una commessa non può essere stimato correttamente, il ricavo di commessa è riconosciuto solo nella misura in cui i costi sostenuti siano verosimilmente recuperabili. Quando il risultato di una commessa può essere stimato correttamente ed è probabile che il contratto genererà un profitto, il ricavo di commessa è riconosciuto lungo la durata del contratto. Quando è probabile che il totale dei costi di commessa superi il totale dei ricavi di commessa, la perdita potenziale è rilevata a conto economico immediatamente.

La società presenta come attività l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali i costi sostenuti, più i margini rilevati (meno le perdite rilevate), eccedono la fatturazione di avanzamento lavori. La società presenta come passività l'ammontare lordo dovuto ai clienti, per tutte le commesse in corso per le quali gli importi fatturati eccedono i costi sostenuti, inclusi dei margini rilevati (meno le perdite rilevate).

Benefici ai dipendenti

I) Benefici a breve termine

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di bonus liquidabili nei dodici mesi dalla fine dell'esercizio nel quale i dipendenti hanno prestato l'attività lavorativa. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

II) Altri benefici ai dipendenti successivi al rapporto di lavoro (TFR e CLC)

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, la Società versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il "projected unit credit method". Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al patrimonio netto nell'esercizio di riferimento.

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art 2120 del Codice Civile, ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n.296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 Benefici per i dipendenti, la natura di piani a contribuzione definite, mentre le quote iscritte al fondo TFR fino alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

La Società ha inoltre in essere un ulteriore piano a benefici definiti (Carta di Libera Circolazione -CLC). La CLC garantisce ai dipendenti, dipendenti in pensione e ai loro familiari il diritto di viaggiare gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione, sui treni gestiti dal gruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

Pertanto viene rilevato in bilancio, sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro.

Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.

Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo e il rischio specifico legato all'obbligazione.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'Euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'Euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico.

Ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è probabile che alla società affluiranno dei benefici economici e il loro ammontare può essere determinato in modo attendibile, tenendo conto del valore di eventuali resi, abbuoni, sconti commerciali, e premi attinenti la quantità.

I ricavi per prestazioni di servizi sono rilevati a conto economico con riferimento allo stadio di completamento del servizio e solo quando il risultato della prestazione può essere attendibilmente stimato.

I ricavi da lavori in corso su ordinazione sono rilevati, coerentemente a quanto descritto in precedenza per tale ultima posta, con riferimento allo stato di avanzamento (metodo della percentuale di completamento).

I ricavi delle vendite di beni sono valutati al *fair value* del corrispettivo ricevuto o spettante. I ricavi delle vendite di beni sono rilevati quando i rischi significativi e i benefici connessi alla proprietà dei beni sono trasferiti all'acquirente e i relativi costi possono essere stimati attendibilmente.

Gli interessi attivi sono registrati nel conto economico sulla base del tasso effettivo di rendimento.

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che la società rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza.

I) Contributi in conto impianti

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

II) Contributi in conto esercizio

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

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della Società e in conformità alla vigente normativa fiscale delle imprese del Gruppo FS.

Le imposte anticipate e differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze temporanee che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, ad eccezione di quelle relative a differenze rivenienti dalle partecipazioni in società controllate, quando la tempistica di rigiro di tali differenze è soggetta al controllo della Società e risulta probabile che non si riverseranno in un lasso di tempo ragionevolmente prevedibile. Le imposte anticipate, incluse quelle relative alle perdite fiscali pregresse, per la

quota non compensata dalle imposte differite, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di conto economico "Altri costi operativi".

Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate

Le attività non correnti (o gruppi in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle altre attività e passività correnti del prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata rappresenta una parte dell'entità che è stata dismessa o classificata come posseduta per la vendita, e:

- rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è parte di un piano coordinato di dismissione di un importante ramo di attività o area geografica di attività; o
- è una controllata acquisita esclusivamente allo scopo di essere rivenduta.

I risultati delle attività operative cessate – siano esse dismesse oppure classificate come possedute per la vendita e in corso di dismissione – sono esposti separatamente nel conto economico, al netto degli effetti fiscali. I corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, ove presenti, sono riclassificati ed esposti separatamente nel conto economico separato, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi. Le attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita, sono dapprima rilevate in conformità allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e, successivamente, sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo *fair value*, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita con contropartita a conto economico.

Viene invece rilevato un ripristino di valore per ogni incremento successivo del *fair value* di un'attività al netto dei costi di vendita, ma solo fino a concorrenza della perdita per riduzione di valore complessiva precedentemente rilevata.

Principi contabili di recente emissione

Principi contabili omologati da parte dell'Unione Europea e non rilevanti per la Società

Il legislatore comunitario ha adottato alcuni principi contabili e interpretazioni, obbligatori a partire dal 1° Gennaio 2012, che disciplinano fattispecie e casistiche non presenti all'interno della Società alla data della presente relazione finanziaria annuale, ma che potrebbero avere effetti contabili su transazioni ed accordi futuri:

- in data 7 ottobre 2010 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti al principio **IFRS 7 – Strumenti finanziari: Informazioni aggiuntive**. Gli emendamenti sono stati emessi con l'intento di migliorare l'informativa delle operazioni di trasferimento (*derecognition*) delle attività finanziarie. In particolare, gli emendamenti richiedono maggior trasparenza sull'esposizione a rischi in caso di transazioni in cui un'attività finanziaria è stata trasferita, ma il cedente mantiene una qualche forma di *continuing involvement* in tale attività. Gli emendamenti inoltre richiedono maggiori informazioni nel caso in cui un ammontare sproporzionato di tali transazioni sia posto in essere in prossimità della fine di un periodo contabile. L'adozione di tale modifica non ha prodotto alcun effetto sull'informativa di bilancio;
- in data 20 dicembre 2010 lo IASB ha emesso un emendamento minore allo IAS 12 – Imposte sul reddito che richiede all'impresa di misurare le imposte differite derivanti da investimenti immobiliari valutati al *fair value* in funzione del modo in cui il valore contabile di tale attività sarà recuperato (attraverso l'uso continuativo oppure attraverso la vendita). Specificatamente, l'emendamento stabilisce una presunzione relativa che il valore di carico di un investimento immobiliare valutato al *fair value* secondo lo IAS 40 sia realizzato interamente attraverso la vendita e che la misurazione delle imposte differite, nelle giurisdizioni in cui le aliquote fiscali sono differenti, rifletta l'aliquota relativa alla vendita. L'adozione di tale modifica non ha prodotto alcun effetto sulla valutazione delle imposte differite al 31 dicembre 2012.

Principi contabili omologati da parte dell'Unione Europea e non applicati in via anticipata dalla Società

In data 12 maggio 2011 il IASB ha emesso il principio IFRS 10 – Bilancio Consolidato che sostituirà il SIC-12 Consolidamento – Società a destinazione specifica (società veicolo) e parti dello IAS 27 – Bilancio consolidato e separato, il quale sarà ridenominato Bilancio separato e disciplinerà il trattamento contabile delle partecipazioni nel bilancio separato, definendo la rilevazione dei dividendi, certe riorganizzazioni all'interno di un gruppo e i requisiti di *disclosure*. Le principali variazioni stabilite dal nuovo principio IFRS 10, che hanno impatto prevalente sul concetto di controllo, sono le seguenti:

- secondo IFRS 10 vi è un unico principio base per consolidare tutte le tipologie di entità, e tale principio è basato sul controllo. Tale variazione rimuove l'incoerenza percepita tra il precedente IAS 27 (basato sul controllo) e il SIC 12 (basato sul passaggio dei rischi e dei benefici);
- è stata introdotta una definizione di controllo più solida rispetto al passato, basata su tre elementi: (a) potere sull'impresa acquisita; (b) esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa; (c) capacità di utilizzare il potere per influenzare l'ammontare di tali rendimenti;

- I'IFRS 10 richiede che un investitore, per valutare se ha il controllo sull'impresa acquisita, si focalizzi sulle attività che influenzano in modo sensibile i rendimenti della stessa;
- I'IFRS 10 richiede che, nel valutare l'esistenza del controllo, si considerino solamente i diritti sostanziali, ossia quelli che sono esercitabili in pratica quando devono essere prese le decisioni rilevanti sull'impresa acquisita;
- I'IFRS 10 prevede guide pratiche di ausilio nella valutazione se esiste il controllo in situazioni complesse, quali il controllo di fatto, i diritti di voto potenziali, le situazioni in cui occorre stabilire se colui che ha il potere decisorio sta agendo come agente o principale, ecc.

In termini generali, l'applicazione dell'IFRS 10 richiede un significativo grado di giudizio su un certo numero di aspetti applicativi. Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2013.

- In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 11 – Accordi di compartecipazione** che sostituirà lo IAS 31 – *Partecipazioni in Joint Venture* ed il SIC-13 – *Imprese a controllo congiunto – Conferimenti in natura da parte dei partecipanti al controllo congiunto*. Il nuovo principio, fermi restando i criteri per l'individuazione della presenza di un controllo congiunto, fornisce dei criteri per il trattamento contabile degli accordi di compartecipazione basati sui diritti e sugli obblighi derivanti dagli accordi piuttosto che sulla forma legale degli stessi e stabilisce come unico metodo di contabilizzazione delle partecipazioni in imprese a controllo congiunto nel bilancio consolidato il metodo del patrimonio netto. Secondo I'IFRS 11, l'esistenza di un veicolo separato non è una condizione sufficiente per classificare un accordo di compartecipazione come una joint venture. Il nuovo principio è applicabile a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2013. A seguito dell'emanazione del principio, lo IAS 28 – *Partecipazioni in imprese collegate* è stato emendato per comprendere nel suo ambito di applicazione, dalla data di efficacia del principio, anche le partecipazioni in imprese a controllo congiunto.
- In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 12 – Informazioni aggiuntive su partecipazioni in altre imprese** che è un nuovo e completo principio sulle informazioni aggiuntive da fornire nel bilancio per ogni tipologia di partecipazione, ivi incluse quelle in imprese controllate, gli accordi di compartecipazione, collegate, società a destinazione specifica ed altre società veicolo non consolidate. Il principio è applicabile dal 1° gennaio 2013.
- In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 13 – Misurazione del fair value** che illustra come deve essere determinato il *fair value* ai fini del bilancio e si applica a tutte le fattispecie in cui i principi che richiedono o permettono la valutazione al *fair value* o la presentazione di informazioni basate sul *fair value*, con alcune limitate esclusioni. Inoltre, il principio richiede un'informativa sulla misurazione del *fair value* (gerarchia del *fair value*) più estesa di quella attualmente richiesta dall'IFRS 7. Il principio è applicabile in modo prospettico dal 1° gennaio 2013.
- In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo **IAS 32 – Strumenti Finanziari**: esposizione nel bilancio, per chiarire l'applicazione di alcuni criteri per la compensazione delle attività e delle passività finanziarie presenti nello IAS 32, rendendola di fatto più difficile. Gli emendamenti sono applicabili per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2014.

- In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti **all'IFRS 7 – Strumenti finanziari: informazioni integrative**. L'emendamento richiede informazioni sugli effetti o potenziali effetti delle compensazione delle attività e passività finanziarie sulla situazione patrimoniale-finanziaria di un'impresa. Gli emendamenti sono applicabili per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2013.
- In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo **IAS 1 – Presentazione del bilancio** per richiedere alle imprese di raggruppare tutti i componenti presentati nel Prospetto degli "Altri utili/(perdite) complessivi" ("*Other comprehensive income*") a seconda che essi possano o meno essere riclassificati successivamente a conto economico. L'emendamento è applicabile dagli esercizi aventi inizio dal 1° luglio 2012 in modo retrospettivo.
- In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo **IAS 19 – Benefici ai dipendenti** che elimina l'opzione di differire il riconoscimento degli utili e delle perdite attuariali con il metodo del corridoio, richiedendo che tutti gli utili o perdite attuariali siano iscritti immediatamente nel Prospetto degli Altri utili o perdite complessivi ("*Other comprehensive income*") in modo che l'intero ammontare netto dei fondi per benefici definiti (al netto delle attività al servizio del piano) sia iscritto nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata. Gli emendamenti prevedono inoltre che le variazioni tra un esercizio e il successivo del fondo per benefici definiti e delle attività al servizio del piano devono essere suddivise in tre componenti: le componenti di costo legate alla prestazione lavorativa dell'esercizio devono essere iscritte a conto economico come "*service costs*"; gli oneri finanziari netti calcolati applicando l'appropriato tasso di sconto al saldo netto del fondo per benefici definiti al netto delle attività risultante all'inizio dell'esercizio devono essere iscritti a conto economico come tali, gli utili e perdite attuariali che derivano dalla rimisurazione della passività e attività devono essere iscritti nel Prospetto degli "Altri utili/(perdite) complessivi". Inoltre, il rendimento delle attività incluso tra gli oneri finanziari netti come sopra indicato dovrà essere calcolato sulla base del tasso di sconto della passività e non più del rendimento atteso delle attività. L'emendamento infine, introduce nuove informazioni addizionali da fornire nelle note al bilancio. L'emendamento è applicabile in modo retrospettivo dall'esercizio avente inizio dopo o dal 1° gennaio 2013.

Principi contabili non omologati da parte dell'Unione Europea

Alla data del presente Bilancio gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti.

- In data 12 novembre 2009 lo IASB ha pubblicato il principio **IFRS 9 – Strumenti finanziari**: lo stesso principio è poi stato emendato in data 28 ottobre 2010. Il principio, applicabile dal 1° gennaio 2015 in modo retrospettivo, rappresenta la prima parte di un processo per fasi che ha lo scopo di sostituire interamente lo IAS 39 e introduce dei nuovi criteri per la classificazione e valutazione delle attività e passività finanziarie. In particolare, per le attività finanziarie il nuovo principio utilizza un unico approccio basato sulle modalità di gestione degli strumenti finanziari e sulle caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali delle attività finanziarie stesse al fine di determinarne il criterio di valutazione, sostituendo le diverse regole previste dallo IAS 39. Per le passività finanziarie, invece, la principale modifica avvenuta riguarda il trattamento contabile delle variazioni di *fair value* di una passività finanziaria designata come passività finanziaria valutata al *fair value* attraverso il conto

economico, nel caso in cui queste siano dovute alla variazione del merito creditizio della passività stessa. Secondo il nuovo principio tali variazioni devono essere rilevate nel Prospetto degli "Altri utili e perdite complessive" e non transiteranno più nel conto economico. Le fasi due e tre del progetto sugli strumenti finanziari, relativi rispettivamente agli *impairment* delle attività finanziarie e all' *hedge accounting*, sono ancora in corso. Lo IASB sta inoltre valutando limitati miglioramenti all'IFRS 9 per la parte relativa alla Classificazione e valutazione delle attività finanziarie.

- Il 17 maggio 2012 lo IASB ha pubblicato il documento ***Annual Improvements to IFRSs: 2009-2011 Cycle***, che recepisce le modifiche ai principi nell'ambito del processo annuale di miglioramento degli stessi, concentrandosi su modifiche valutate necessarie, ma non urgenti. Di seguito vengono citate quelle che comporteranno un cambiamento nella presentazione, iscrizione e valutazione delle poste di bilancio, tralasciando invece quelle che determineranno solo variazioni terminologiche o cambiamenti editoriali con effetti minimi in termini contabili, o quelle che hanno effetto su principi o interpretazioni non applicabili dal Gruppo:
 - IAS 1 Presentazione del bilancio – Informazioni comparative: si chiarisce che nel caso vengano fornite informazioni comparative addizionali, queste devono essere presentate in accordo con gli IAS/IFRS. Inoltre, si chiarisce che nel caso in cui un' entità modifichi un principio contabile o effettui una rettifica/riclassifica retrospettica, la stessa entità dovrà presentare uno stato patrimoniale anche all'inizio del periodo comparativo ("terzo stato patrimoniale" negli schemi di bilancio), mentre nella nota integrativa non sono richieste *disclosures* comparative anche per tale "terzo stato patrimoniale", a parte le voci interessate;
 - IAS 16 Immobili, impianti e macchinari – Classificazione dei *servicing equipment*: si chiarisce che i *servicing equipment* dovranno essere classificati nella voce Immobili, impianti e macchinari se utilizzati per più di un esercizio, nelle rimanenze di magazzino in caso contrario;
 - IAS 32 Strumenti finanziari: esposizione nel bilancio – Imposte dirette sulle distribuzioni ai possessori di strumenti di capitale e sui costi di transazione sugli strumenti di capitale: si chiarisce che le imposte dirette relative a queste fattispecie seguono le regole dello IAS 12.

La data di efficacia delle modifiche proposte è prevista per gli esercizi che decorrono dal 1° gennaio 2013 o in data successiva, con applicazione anticipata consentita.

Uso di stime e valutazioni

La redazione del bilancio d'esercizio richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per le quali sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora

la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

I risultati che si consuntiveranno potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione di tali stime.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari.

i) Riduzione di valore delle attività

In accordo con i principi contabili applicati dalla Società, le attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno della Società e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e le stime effettuate dagli amministratori.

ii) Valore Residuo di Immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali

Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il valore ammortizzabile di un elemento di immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali è determinato detraendo al costo il suo valore residuo. Il valore residuo è determinato come il valore stimato che l'entità potrebbe ricevere in quel momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati per la dismissione stessa. Il valore residuo dell'infrastruttura e degli investimenti immobiliari è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere in quel momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati di dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione. La società periodicamente rivede il valore residuo e ne valuta la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

iii) Ammortamenti

Il costo delle immobilizzazioni materiali, immateriali e degli investimenti immobiliari è ammortizzato secondo i volumi di produzione così come più ampiamente descritto al paragrafo relativo agli Immobili, impianti e macchinari. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici, di uso e di settore per aggiornare tali volumi. Tali aggiornamenti periodico potrebbero comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

iv) Fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del bilancio d'esercizio della Società.

v) Imposte

La contabilizzazione delle imposte differite attive è effettuata sulla base delle aspettative di reddito attese negli esercizi futuri. La valutazione dei redditi attesi ai fini della contabilizzazione delle imposte differite dipende da fattori che possono variare nel tempo e determinare effetti significativi sulla valutazione delle imposte differite attive.

vi) Fair value di strumenti finanziari derivati

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati che non sono quotati in mercati attivi è determinato usando tecniche di valutazione. La Società usa tecniche di valutazione che utilizzano *input* direttamente o indirettamente osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività o alle passività oggetto di valutazione. Pur ritenendo le stime dei suddetti *fair value* ragionevoli, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo dei predetti valori potrebbero produrre valutazioni diverse.

vii) Benefici ai dipendenti successivi al rapporto di lavoro

Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il "*projected unit credit method*". Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico.

Pertanto, la valutazione si basa su fattori i quali sono influenzati di variabili di natura temporale, macroeconomica, demografica, che possono avere effetti sulla stessa.

5 Gestione dei rischi finanziari ed operativi

Le attività svolte dalla Società la espongono a varie tipologie di rischi, che includono il rischio di mercato (rischi di tasso d'interesse, di prezzo e di cambio), rischio di liquidità e rischio di credito.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente bilancio include inoltre ulteriori informazioni quantitative. La gestione dei rischi della Società si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla *performance* finanziaria ed economica della Società.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo ad un'obbligazione e deriva principalmente dai crediti commerciali, dai crediti finanziari verso la Pubblica Amministrazione e dai crediti relativi a strumenti finanziari derivati e dalle disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

La seguente tabella riporta la esposizione al rischio credito della Società:

	31.12.2012	31.12.2011
Crediti commerciali correnti	1.123.287	1.123.908
Fondo svalutazione	(119.749)	(125.356)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	1.003.538	998.552
Altre attività correnti	3.740.461	2.127.016
Fondo svalutazione	(3.302)	(3.302)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	3.737.159	2.123.714
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.294.271	1.427.812
Attività finanziarie non correnti al netto del fondo svalutazione	1.294.271	1.427.812
Altre attività non correnti	4.532.081	4.117.541
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	4.532.081	4.117.541
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	810.359	1.052.284
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	751.858	1.001.001
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	751.858	1.001.001
Crediti commerciali non correnti	2.716	7.559
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	2.716	7.559
Contratti di costruzione	5.854	-
Crediti di costruzione al netto del fondo svalutazione	5.854	-
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	12.137.836	10.728.463

Si evidenzia che una parte significativa dei crediti commerciali e finanziari è riconducibile a enti governativi e pubblici, tra cui le Regioni Italiane e il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito per controparte.

(Gli importi sono al netto delle disponibilità liquide)

	31.12.2012	31.12.2011
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	8.466.537	6.213.433
Clienti ordinari	320.171	264.270
Istituti finanziari	751.858	1.001.001
Altri debitori	1.788.911	2.197.475
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	11.327.477	9.676.179

	31.12.2012	31.12.2011
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	75%	64%
Clienti ordinari	3%	3%
Istituti finanziari	7%	10%
Altri debitori	16%	23%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100%	100%

L'ammontare delle attività finanziarie ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo è coperto da opportuni stanziamenti al fondo svalutazione crediti.

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2012 e 2011 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti.

31.12.2012						
	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	8.441.866	13.642	3.588	17.506	-	8.476.602
Fondo Svalutazione				(10.065)		(10.065)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	8.441.866	13.642	3.588	7.441	-	8.466.537
Clienti ordinari (lordo)	231.030	47.103	14.780	102.881	-	395.794
Fondo Svalutazione				(75.623)		(75.623)
Clienti ordinari (netto)	231.030	47.103	14.780	27.258	-	320.171
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	8.672.896	60.745	18.368	34.699	-	8.786.708

31.12.2011						
	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	6.185.286	10.697	11.859	13.868	-	6.221.710
Fondo Svalutazione				(8.277)		(8.277)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	6.185.286	10.697	11.859	5.591	-	6.213.433
Clienti ordinari (lordo)	193.077	55.760	14.920	76.602	-	340.359
Fondo Svalutazione				(76.089)		(76.089)
Clienti ordinari (netto)	193.077	55.760	14.920	513	-	264.270
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	6.378.363	66.457	26.779	6.104	-	6.477.703

I crediti verso i Clienti Ordinari scaduti da oltre 360 giorni derivano da contenziosi di varia natura (penali su collaudi e pedaggi). Per il loro recupero sono state poste in essere azioni legali che risultano ancora in corso di definizione.

In alcuni casi, per agevolare il recupero del credito, è stata anche proposta una compensazione fra crediti e debiti.

Per quanto riguarda i crediti nei confronti della Pubblica Amministrazione scaduti da oltre 360 giorni, si è provveduto ad effettuare una svalutazione prudenziale del 5%.

I ritardi nei pagamenti sono dovuti alla nota congiuntura economica che ha allungato i tempi di pagamento da parte di Province, Regioni e Comuni.

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finanza della Direzione Centrale Finanza, Controllo e Patrimonio della Capogruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace e efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività della stessa. Questo obiettivo implica il mantenimento di adeguate disponibilità liquide, titoli a breve termine, nonché linee di credito *committed* e *uncommitted*. La Capogruppo si rivolge, infatti, a primari istituti finanziari del sistema bancario, dai quali ha ricevuto linee di credito *uncommitted* concesse per far fronte a esigenze di liquidità dettate principalmente dai ritardi nei trasferimenti dello Stato. Al 31 dicembre 2012 la società aveva linee di credito pari a 400 milioni di euro, di cui 0 milioni di euro utilizzate.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, sono espone nella tabella seguente:

31/12/2012	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari							
Finanziamenti da banche	2.654.571	3.374.017	96.030	445.205	190.829	684.268	1.957.686
Debiti verso altri finanziatori	273.101	320.755	16.123	16.121	32.318	98.313	157.880
Debiti verso società del Gruppo	2.225.860	2.697.469	100.000	210.830	310.830	932.490	1.143.319
Debiti commerciali	2.088.534		581.672	1.506.862			
Passività finanziarie (escluso derivati)							
Totale	7.242.066	6.392.241	793.824	2.179.018	533.976	1.715.070	3.258.886
Passività finanziarie derivate	29.478	27.453	5.951	6.294	11.250	15.076	(11.118)
<hr/>							
31/12/2011	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari							
Finanziamenti da banche	2.785.186	3.302.264	100.775	98.583	545.819	594.147	1.962.940
Debiti verso altri finanziatori	314.241	380.663	34.479	16.772	33.416	101.753	194.243
Debiti verso società del Gruppo	2.436.145	3.008.299	100.000	210.830	310.830	932.490	1.454.149
Debiti commerciali	2.061.574		576.159	1.485.415			
Passività finanziarie (escluso derivati)							
Totale	7.597.146	6.691.226	811.413	1.811.600	890.065	1.628.390	3.611.332
Passività finanziarie derivate	174.299	191.225	20.034	18.639	39.924	69.446	48.182

Passività finanziarie derivate e non derivate

31/12/2012	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari				
Finanziamenti da banche	2.654.571	469.583	611.340	1.573.648
Debiti verso altri finanziatori	273.101	24.509	105.116	143.475
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.225.860	217.387	966.566	1.041.908
Totale	5.153.532	711.479	1.683.022	2.759.031

31/12/2011	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari				
Finanziamenti da banche	2.785.139	130.568	897.772	1.756.799
Debiti verso altri finanziatori	314.241	41.140	102.206	170.895
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.436.145	210.285	926.925	1.298.935
Totale	5.535.525	381.993	1.926.902	3.226.629

I flussi contrattuali delle passività finanziarie a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura del bilancio.

Si evidenzia che, con riferimento alle passività finanziarie non derivate in scadenza entro 6 mesi o meno, la parte principale è rappresentata dai debiti commerciali per appalti e lavori il cui rimborso avviene principalmente tramite i contributi dello Stato ed in parte residua tramite i flussi di cassa della gestione.

Rischio di mercato

La Società nello svolgimento della sua attività operativa è esposta a diversi rischi di mercato e, principalmente, è esposta al rischio dell'oscillazione dei tassi di interesse e in modo minore a quella dei tassi di cambio. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione delle società del Gruppo a tali rischi, entro livelli accettabili, ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio di interesse è associato alla intrinseca variabilità dei tassi di interesse di mercato, che rende incerti i tassi che in futuro verranno applicati sulle operazioni attive o passive.

A propria garanzia RFI utilizza strumenti finanziari derivati di copertura e in particolare *interest rate swap* e *interest rate collar*.

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.

Sui prestiti contratti per il finanziamento del sistema AV/AC sono presenti *Interest Rate Swap* che replicano il nozionale, il piano di ammortamento e la durata dell'operazione coperta ed hanno la finalità di trasformare i

debiti originariamente accessi a tasso variabile in debiti a tasso fisso azzerando così il rischio di tasso di interesse. La stipula dei contratti derivati in essere al 31.12.2012 è avvenuta al fine di predefinire e stabilizzare in un'ottica di lungo periodo, l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto AC/AV e facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative.

Nel corso dell'anno 2011 la Società, in aggiunta agli strumenti derivati già presenti, aveva deciso di adottare, con il supporto dei servizi di *financial risk management* della struttura Finanza di Capogruppo, una *Policy* di gestione del rischio di tasso di interesse associato all'indebitamento attuale e prospettico che abbia come obiettivo (i) il contenimento degli oneri finanziari complessivi (anche in presenza di scenari avversi) ad un livello complessivamente non superiore alle ipotesi previste in Piano di impresa e che al contempo offra (ii) la possibilità di liberare risorse aggiuntive rispetto al costo del debito ipotizzato.

La strategia di gestione del rischio (i.e. percentuale del debito coperta dal rischio, durata delle copertura, tetto massimo di tasso, limiti di concentrazione per controparte, requisiti minimi di merito di credito per la controparte, etc) sarà decisa anche in funzione delle condizioni di mercato esistenti al momento della sua attuazione ed verrà realizzata attraverso il supporto strategico e operativo specialistico della Capogruppo.

In attuazione di tale *Policy* nella prima parte dell'anno e dopo la stipula nel 2011 di quattro Isda Master Agreement e relativi Schedule all'Isda Master sono stati stipulati ulteriori *tre Isda Master Agreement* e relativi *Schedule all'Isda Master con Credit Agricole, Santander e Royal Bank of Scotland*, necessari ad avviare l'operatività in derivati. Sono state successivamente concluse tre operazioni di *collar* a 5 anni dell'importo di 50 milioni di euro ciascuna, relative alla copertura del rischio di tasso connesso al 50% del finanziamento da 300 milioni di euro sottoscritto con la BEI. Per la restante quota di 150 milioni di euro analoghe operazioni erano state attivate nel 2011.

Si segnala infine che nel 2012 sono stati anticipatamente estinti, in accordo con le previsioni contrattuali, tre contratti derivati in essere; si è contestualmente provveduto ad attivare, sugli stessi finanziamenti, otto analoghe operazioni in derivati.

La seguente tabella riporta i finanziamenti a medio/lungo termine (incluso la quota a breve) a tasso variabile e a tasso fisso.

Finanziamenti a medio/lungo termine (incluso quota a breve)

	Valore contabile	Flussi Contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
- tasso variabile	1.664.697	1.664.697	430.850	80.536	354.742	798.569
- tasso fisso	4.727.544	4.727.544	453.458	453.440	1.360.328	2.460.318
Saldo al 31 dicembre 2012	6.392.241	6.392.241	884.308	533.976	1.715.070	3.258.887
- tasso variabile	1.855.719	1.855.719	104.840	441.172	337.805	971.902
- tasso fisso	5.190.656	5.190.656	463.112	453.458	1.360.337	2.913.749
Saldo al 31 dicembre 2011	7.046.375	7.046.375	567.952	894.630	1.698.142	3.885.651

La seguente tabella riporta l'incidenza dei finanziamenti a medio/lungo termine (incluso la quota a breve) a tasso variabile e a tasso fisso prima e dopo la considerazione dei strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi.

	31.12.2012	31.12.2011
Prima della copertura con strumenti derivati		
- tasso variabile	30,3%	29,8%
- tasso fisso	69,7%	70,2%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
- tasso variabile	9,0%	13,9%
- tasso variabile protetto	5,8%	
- tasso fisso	85,2%	86,1%

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis points* dei tassi di interessi Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2012.

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	5.066	(4.444)
Interessi attivi da operazioni di finanziamento		
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(4.144)	4.098
Totale	922	(346)

Se i tassi di interesse negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2012 fossero stati di 50 punti base più alti, a parità di ogni altra variabile, l'utile dell'esercizio al netto dell'effetto fiscale sarebbe stato più basso di 922 mila euro. Alla stessa data, se i tassi di interesse fossero stati di 50 punti base più bassi, a parità di ogni altra variabile, l'utile dell'esercizio sarebbe stato più alto di 346 mila euro.

Infine, si riporta la tabella della "Sensitivity Fair Value Derivati di copertura", che evidenzia gli effetti patrimoniali che si registrerebbero sul valore dei derivati se si verificasse una variazione in aumento o in diminuzione di 50 *basis point* dei tassi di interesse *Euribor*.

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Fair value derivati di copertura	28.044	(30.195)
Totale	28.044	(30.195)

Rischio di cambio

RFI è principalmente attiva nel mercato Italiano, e comunque in paesi dell'area euro ed è pertanto esposta solo molto limitatamente al rischio cambio derivante dalle diverse valute in cui opera.

Gestione del capitale proprio

L'obiettivo della società, nell'ambito della gestione del rischio di capitale, è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale, a beneficio dei diversi portatori di interesse e di garantire il tendenziale equilibrio di gestione economica e finanziaria, come previsto dal D. Lgs. n. 188 del 2003, nonché quello di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

Attività e passività finanziarie per categoria

A complemento dell'informativa sui rischi finanziari, la tabella di seguito riporta una riconciliazione tra attività e passività finanziarie come riportate nella situazione patrimoniale - finanziaria consolidata e categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7:

31 dicembre 2012	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti	Derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.294.271		
Crediti commerciali non correnti	2.716		
Altre attività non correnti	4.532.081		
Crediti commerciali correnti	1.003.539		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	751.858		
Altre attività correnti	3.737.159		
Finanziamenti a medio/lungo termine		4.442.049	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		28.362	28.362
Debiti commerciali non correnti		35.436	
Altre passività non correnti		81.604	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente medio/lungo termine		724.612	
Debiti commerciali correnti		2.811.476	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		1.118	
Altre passività correnti		6.343.325	

31 dicembre 2011	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti	Derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.427.812		
Crediti commerciali non correnti	7.559		
Altre attività non correnti	4.117.541		
Crediti commerciali correnti	997.171		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.001.001		
Altre attività correnti	2.123.714		
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.153.531	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		174.299	174.299
Debiti commerciali non correnti		50.243	
Altre passività non correnti		109.465	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente medio/lungo termine		382.041	
Debiti commerciali correnti		2.834.926	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		3.874	
Altre passività correnti		3.717.334	

6 Attività correnti possedute per la vendita

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

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

7 Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine periodo, con le relative movimentazioni intercorse.

Nella tabella di seguito sono riportate, le analisi delle variazioni del "Costo storico", degli "Ammortamenti e perdite di valore" e dei " Contributi ".

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Migliorie su attività imm. di terzi	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	75.337.649	206.046	435.987	582.249	366.374	19.628.349	96.556.654
Ammortamenti e perdite di valore	(23.610.843)	(101.905)	(293.962)	(348.931)	(231.192)	(1.553.231)	(26.140.064)
Ammortamenti	(18.700.997)	(88.764)	(267.238)	(318.994)	(210.984)		(19.586.977)
Perdite di valore	(4.909.846)	(13.141)	(26.724)	(29.937)	(20.208)	(1.553.231)	(6.553.087)
Contributi	(20.451.591)	(27.315)	(15.165)	(88.556)	(37.038)	(12.537.773)	(33.157.438)
Consistenza al 01.01.2011	31.275.215	76.826	126.860	144.762	98.144	5.537.345	37.259.152
Investimenti						2.947.709	2.947.709
Passaggi in esercizio	620.676	3	4.865	16.816	3.215	(645.199)	376
Ammortamenti	(52.640)	(9)	(2.115)	(3.012)	(3.264)		(61.039)
Incrementi/decrementi da rivalutazione/svalutazione	(89)			15	(244)		(317)
Operazioni straordinarie (1)	(94.345)					(9.732)	(104.077)
Differenze di cambio							0
Altri movimenti							0
Ridassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	(135.458)						(135.458)
Variazione contributi	(3.302.110)	(3)	(1.421)	(16.924)	(3.120)	(2.356.652)	(5.680.230)
Alienazioni e dismissioni	(526)			(89)	(11)		(627)
Altre ridassifiche	391			1	1.060	0	1.452
Totale variazioni	(2.964.101)	(9)	1.330	(3.194)	(2.364)	(63.874)	(3.032.212)
Costo storico	75.582.190	206.049	440.852	598.646	370.764	21.921.127	99.119.627
Ammortamenti e perdite di valore	(23.527.815)	(101.914)	(296.077)	(351.613)	(234.784)	(1.553.231)	(26.065.432)
Contributi	(23.743.261)	(27.318)	(16.586)	(105.465)	(40.200)	(14.894.425)	(38.827.255)
Consistenza al 31.12.2011	28.311.114	76.817	128.190	141.568	95.780	5.473.471	34.226.940
Costo storico	75.582.190	206.049	440.852	598.646	370.763	21.921.127	99.119.626
Ammortamenti e perdite di valore	(23.527.815)	(101.914)	(296.077)	(351.613)	(234.784)	(1.553.231)	(26.065.432)
Contributi	(23.743.261)	(27.318)	(16.586)	(105.465)	(40.200)	(14.894.425)	(38.827.255)
Consistenza al 01.01.2012	28.311.114	76.818	128.190	141.568	95.779	5.473.471	34.226.939
Investimenti	249				105	2.779.570	2.779.924
Passaggi in esercizio	562.097	781	12.823	16.248	5.408	(599.822)	(2.465)
Ammortamenti	(50.469)	(9)	(2.273)	(2.740)	(1.940)		(57.431)
Perdite di valore	0						0
Incrementi/decrementi da rivalutazione/svalutazione	0						0
Operazioni straordinarie (1)	(527)	0	(15.969)	0	0	(1.532)	(18.028)
Differenze di cambio	0						0
Altri movimenti	0						0
Ridassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	(24.200)	0	(5)	0	0	0	(24.205)
Variazione contributi	(552.022)	(781)	(7.369)	(16.349)	(5.400)	(1.429.597)	(2.011.518)
Alienazioni e dismissioni	(20.587)	0	(6.550)	(423)	(1.029)	0	(28.589)
Altre ridassifiche	6.765	(1.244)	0	(8)	(492)	17.316	22.337
Totale variazioni	(78.694)	(1.253)	(19.343)	(3.272)	(3.348)	765.935	660.025
Costo storico	76.072.024	197.790	362.911	613.212	355.850	24.116.659	101.718.445
Ammortamenti e perdite di valore	(23.541.809)	(99.231)	(235.201)	(353.125)	(218.106)	(1.553.231)	(26.000.702)
Contributi	(24.297.794)	(22.995)	(18.864)	(121.791)	(45.313)	(16.324.022)	(40.830.779)
Consistenza al 31.12.2012	28.232.421	75.565	108.847	138.296	92.431	6.239.406	34.886.965

Nel corso del 2012 tra le operazioni straordinarie è stata indicato il conferimento del ramo di azienda alla controllata *Blufferies* come riferito nel paragrafo "Principali eventi dell'anno" della Relazione sulla gestione nonché i conguagli relativi alle scissioni parziali verso Ferrovie dello Stato Italiane SpA di n. 366 compendi immobiliari e di Trieste Campo Marzio.

Contributi governativi

Nel corso del 2012, in linea con lo stato avanzamento lavori, sono stati allocati contributi in conto impianti per un totale di 2.033.250 mila euro:

- ✓ per 95.407 mila euro a valere sugli acconti per contributi da Ministero dell'Economia e delle Finanze destinati agli investimenti infrastrutturali relativi al Sistema AV/AC;
- ✓ 1.693.540 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da Ministero dell'Economia e delle Finanze destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale, di cui 18.312 mila euro sulle Immobilizzazioni Immateriali;

- ✓ 244.304 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e altri Enti destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale, di cui 302 mila euro sulle Immobilizzazioni Immateriali.

8 Investimenti immobiliari

	2012			2011		
	Terreni	Fabbricati	TOTALE	Terreni	Fabbricati	TOTALE
Saldo al 1 Gennaio						
Costo	916.868	290.994	1.207.863	945.775	352.527	1.298.302
<i>di cui:</i>						
<i>Costo Storico</i>	1.991.827	837.356	2.829.183	2.027.138	1.039.165	3.066.303
<i>Fondo Ammortamento</i>	0	(354.559)	(354.559)		(436.252)	(436.252)
<i>Contributi</i>	(1.689)	(36.061)	(37.750)	(1.694)	(37.017)	(38.711)
<i>Rivalutazioni - Svalutazioni</i>	(1.073.270)	(155.742)	(1.229.012)	0	0	0
<i>Svalutazione da impairment</i>			0	(1.079.669)	(213.369)	(1.293.038)
Valore a bilancio	916.868	290.994	1.207.863	945.775	352.527	1.298.302
Variazioni dell'esercizio						
Acquisizioni (passaggio in esercizio)	0	2.317	2.317		1.204	1.204
Riclassifiche	(5.068)	(5)	(5.073)	481	(1.933)	(1.452)
Alienazioni e dismissioni	(159)	(762)	(921)	(53)	(122)	(175)
Operazioni straordinarie	(4.555)	(526)	(5.081)	(1.868)	(57.277)	(59.145)
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	0	0	0	(27.460)	(2.615)	(30.074)
Incrementi/decrementi da rivalutazione/svalutazione	0	0	0	(7)	452	445
Variazione contributi	0	(2.387)	(2.387)		(1.204)	(1.204)
Ammortamenti (dell'esercizio)		(29)	(29)	0	(37)	(37)
Totale Variazioni	(9.782)	(1.392)	(11.174)	(28.907)	(61.532)	(90.439)
Saldo al 31 Dicembre						
Costo	907.086	289.602	1.196.689	916.868	290.994	1.207.863
<i>di cui:</i>						
<i>Costo Storico</i>	1.985.622	848.925	2.833.422	1.991.827	837.356	2.829.183
<i>Fondo Ammortamento</i>	0	(356.244)	(356.244)	0	(354.559)	(354.559)
<i>Contributi</i>	(1.715)	(38.419)	(40.134)	(1.689)	(36.061)	(37.750)
<i>Rivalutazioni - Svalutazioni</i>	(1.076.821)	(164.660)	(1.241.481)	(1.073.270)	(155.742)	(1.229.012)
Valore a bilancio	907.086	289.602	1.196.688	916.868	290.994	1.207.862

9 Attività immateriali

	Costi di sviluppo	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	102.135	302.323	18.400	422.858
Ammortamenti e perdite di valore	(76.763)	(109.533)		(186.296)
Contributi	(2.288)	(30.716)		(33.004)
Consistenza al 01.01.2011	23.084	162.074	18.400	203.558
Investimenti			73.685	73.685
Passaggi in esercizio	136	493	(628)	0
Ammortamenti	(383)	(2.530)		(2.913)
Variazione contributi	(136)	(507)	(100)	(743)
Alienazioni e dismissioni				
Altre ridassifiche	0		(1.687)	(1.687)
Totale variazioni	(383)	(2.544)	71.270	68.343
Costo storico	102.271	302.816	86.202	491.289
Ammortamenti e perdite di valore	(77.146)	(112.063)		(189.209)
Contributi	(2.424)	(31.223)	(100)	(33.747)
Consistenza al 01.01.2012	22.701	159.530	86.102	268.332
Investimenti			52.828	52.828
Passaggi in esercizio	147	587	(587)	147
Ammortamenti	(450)	(3.655)		(4.105)
Variazione contributi	(147)	(584)	(18.614)	(19.345)
Alienazioni e dismissioni	0	(12)	0	(12)
Altre ridassifiche	0	(52)	(17.316)	(17.368)
Totale variazioni	(450)	(3.716)	16.311	12.145
Costo storico	102.397	303.257	121.127	526.781
Ammortamenti e perdite di valore	(77.575)	(115.636)	0	(193.211)
Contributi	(2.571)	(31.807)	(18.714)	(53.092)
Consistenza al 31.12.2012	22.251	155.814	102.413	280.478

10 Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nei prospetti di seguito sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nell'esercizio 2012 della fiscalità differita iscritta, per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

	31.12.2011	Incr.(decr.) con imp. a CE	Altri movimenti	31.12.2012
Attività per imposte anticipate:				
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	159.970	(3.254)	(480)	156.236
Accantonamenti per rischi ed oneri e perdite di valore con deducibilità fiscale differita	30.500	2.741		33.241
Totale	190.470	(513)	(480)	189.477
Passività per imposte differite:				
Differenze su immobilizzazioni attività finanziarie	6.063			6.063
Totale	6.063	-	-	6.063

Le attività per imposte anticipate sono relative al disallineamento tra valore contabile e valore fiscale della quota parte di svalutazione operata direttamente sul costo dei beni costituenti la rete tradizionale e dei fondi rischi.

Le passività per imposte differite sono, invece, relative al disallineamento tra valore contabile e valore fiscale del fondo ammortamento relativo ai beni costituenti l'infrastruttura ferroviaria.

Sia le attività per imposte anticipate che le passività per imposte differite sono state calcolate avendo a riferimento l'aliquota fiscale IRAP che si prevede sarà applicabile negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Un ulteriore adeguamento è stato effettuato per tenere conto del minor credito per imposte anticipate:

- ✓ per 144 mila euro a seguito dell'operazione straordinaria di conferimento di ramo d'azienda in Blufferies S.r.l.;
- ✓ per 336 mila euro a seguito dell'operazione straordinaria di scissione nei confronti di Ferrovie dello Stato Italiane.

11 Partecipazioni

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2012 e 2011.

	Valore netto 31.12.2011	Valore netto 31.12.2012	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	58.263	77.259	0
Imprese collegate	103.429	102.985	0
Altre imprese	49.084	49.052	(45)
	210.776	229.295	(45)

Valore Netto 31.12.2010	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2011	Fondo svalutazione cumulato
	Acquisizioni/ sottocrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristin di valore	Riclassifiche	Altri movimenti		
Partecipazioni in imprese controllate							
Nord Est Terminal SpA in liquidazione	1.407	-	-	-	-	1.407	
Tunnel Ferroviario del Brennero	48.455	-	-	-	-	48.455	
Terminal Italia Srl	10.783	-	-	(2.481)	-	8.302	
Blufferies	100	-	-	-	-	100	
Partecipazioni in imprese collegate							
Italcenifer ScpA	160	-	(160)	-	-	-	
LTF Sas	95.121	-	-	-	-	95.121	
Quadrante Europa SpA	8.235,00	-	-	(294)	-	7.941	
Network Terminali Siciliani SpA in liquidazione	33	-	-	(20)	-	13	
Terminal Tremestieri Srl	150	-	-	-	-	150	
FS Formazione SpA in liquidazione	204	-	-	-	-	204	
Altre Imprese							
Isfort SpA	48	-	-	-	-	48	
Stretto di Messina	32.951	15.977	-	(45)	-	48.882	(45)
Consorzio Metromare dello Stretto	72	-	-	-	-	72	
Interporto Marche	82	-	-	-	-	82	
	197.799	15.977	(160)	(2.840)	0	210.776	

Valore Netto 31.12.2011	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2012	Fondo svalutazione cumulato
	Acquisizioni/ sottocrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristin di valore	Riclassifiche	Altri movimenti		
Partecipazioni in imprese controllate							
Nord Est Terminal SpA in liquidazione	1.407	-	-	(370)	-	1.037	
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di parteci	48.455	-	-	-	-	48.455	
Terminal Italia Srl	8.302	-	-	(1.764)	-	6.538	
Blufferies Srl	100	21.129	-	-	-	21.229	
Partecipazioni in imprese collegate							
LTF Sas	95.121	-	-	-	-	95.121	
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	7.941	125	-	(202)	-	7.864	
Network Terminali Siciliani SpA in liquidazione	13	-	-	(13)	-	0	
Terminal Tremestieri Srl	150	-	(150)	-	-	0	
FS Formazione SpA in liquidazione	204	-	-	(204)	-	0	
Altre Imprese							
Isfort SpA	48	-	-	-	-	48	
Stretto di Messina Spa	48.882	-	-	-	-	48.882	(45)
Consorzio Metromare dello Stretto	72	-	(72)	-	-	0	
Interporto Marche Spa	82	-	-	-	-	82	
Consorzio Osservatorio	0	40	-	-	-	40	
	210.776	21.294	(222)	(2.553)	0	229.295	

Le partecipazioni ammontano a 229.295 mila euro con un incremento netto di 18.519 mila euro rispetto al 31 dicembre 2011. Tale differenza è essenzialmente riconducibile all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- incremento della partecipazione in *Blufferies* Srl a seguito del conferimento del ramo d'azienda "traghettoni mezzi gommati e passeggeri" con efficacia 1° giugno 2012 che ha determinato un corrispondente aumento del capitale sociale per 20.000 mila euro oltre 1.129 mila euro per riserva sovrapprezzo azioni;
- decremento netto della partecipazione in Quadrante Europa Terminal *Gate* SpA pari a 77 mila euro generato dall'incremento di 125 mila euro relativo alla quota di pertinenza RFI (aumento di capitale sociale per 250 mila euro deliberato nel primo semestre 2012 in compensazione del finanziamento infruttifero) e dalla svalutazione pari a 202 mila euro per le perdite rilevate nell'esercizio 2012;
- acquisizione con atto registrato in data 16 aprile 2012 di una quota del 10% del fondo di "Consorzio Osservatorio" corrispondente a 40 mila euro;
- decremento con conseguente azzeramento delle partecipazioni in Terminal Tremestieri Srl per 150 mila euro e della quota consortile in Consorzio Metromare dello Stretto per 72 mila euro, a seguito

del conferimento del ramo d'azienda effettuato con efficacia 1° giugno 2012 verso la società Blufferries Srl, con il quale sono stati conferiti i diritti di piena proprietà delle partecipazioni possedute da RFI nel Consorzio Metromare dello Stretto, pari al 40% del fondo consortile, nonché nella Società "Terminal Tremestieri S.r.l.", pari a nominali euro 300.000 corrispondenti ad un terzo del capitale sociale;

- svalutazione con conseguente azzeramento della partecipazione in Network Terminali Siciliani in liquidazione SpA per 13 mila euro per la chiusura definitiva della società avvenuta a seguito dell'approvazione del bilancio finale di liquidazione e relativo piano di riparto nel corso dell'assemblea tenutasi in data 12 dicembre 2012;
- svalutazione con conseguente azzeramento della partecipazione in FS Formazione in liquidazione SpA per 204 mila euro per la chiusura definitiva della società avvenuta a seguito dell'approvazione del bilancio finale di liquidazione e relativo piano di riparto nel corso dell'assemblea tenutasi in data 28 settembre 2012;
- svalutazione della partecipazione in Nord Est Terminal in liquidazione pari a 370 mila euro per le perdite rilevate nell'esercizio 2011;
- svalutazione della partecipazione in Terminali Italia Srl pari a 1.764 mila euro per le perdite rilevate nell'esercizio 2012.

Si segnala inoltre che:

- la partecipazione in Tunnel Ferroviario del Brennero ha registrato un incremento per 15.266 mila euro che è stato interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7122;
- la partecipazione in LTF Sas ha registrato un incremento pari a 7.110 mila euro a seguito del versamento della quota parte del fabbisogno di competenza relativo alle sovvenzioni erogate per studi, ricognizioni e lavori preliminari della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino, che è stato interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari capitolo 7122.

Si riporta, di seguito, l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate, collegate e altre imprese e il raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

	Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2012	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2012 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni Spa	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	163.291	327	164.246	85,50%	140.430	48.455	(91.976)
Terminal Italia Srl	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	11.238	1.982	7.346	89,004%	6.538	6.538	(0)
Blufferries Srl	Messina, Via Calabria 1	20.100	1.249	22.461	100,00%	22.461	21.229	(1.232)
Nord Est Terminal Spa in liquidazione*	Padova, Galleria Spagna 35	1.560	(31)	2.033	51,00%	1.037	1.037	(0)
Partecipazioni in imprese collegate								
LTF Sas	France, 1091 Avenue de la Boisse	1.000	0	616.754	50,00%	308.377	95.121	(213.256)
Quadrante Europa Terminal Gate Spa	Verona, Via Sommacampagna 61	16.876	(404)	15.728	50,00%	7.864	7.864	0

Si riporta infine di seguito il prospetto riassuntivo delle principali voci patrimoniali ed economiche delle società controllate e collegate.

	% di possesso	Totale attività	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni Spa	85,29%	146.473	146.473	259	120	138
Terminal Italia Srl	89,00%	20.915	20.915	25.369	25.763	(394)
Blueferries Srl	100,00%	94	94	7	24	(17)
Nord Est Terminal Spa in liquidazione	51,00%	2.684	2.684	274	305	(31)
LTF Sas	50,00%	630.475	630.475	20.822	20.822	0
Quadrante Europa Terminal Gate Spa	50,00%	22.293	22.293	1.120	1.388	(268)
Network Terminali Siciliani SpA in liquidazione	50,00%	207	207	24	136	(112)
FS Formazione SpA in liquidazione	24,80%	2.971	2.971	3.548	3.502	46
Terminal Tremestieri Srl	33,33%	3.280	3.280	2.889	2.876	13
31.12.2011						
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni Spa	85,50%	164.300	164.300	522	195	327
Terminal Italia Srl	89,00%	21.649	21.649	23.929	25.911	(1.982)
Blueferries Srl	100,00%	31.394	31.394	12.245	10.995	1.249
Nord Est Terminal Spa in liquidazione	51,00%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
LTF Sas	50,00%	685.799	685.799	42.051	42.051	0
Quadrante Europa Terminal Gate Spa	50,00%	21.543	21.543	1.131	1.536	(404)
31.12.2012						

12 Attività finanziarie (inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto.

	Valore contabile								
	31.12.2012			31.12.2011			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie									
- Crediti verso il Ministero dell'economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	1.282.947	143.987	1.426.934	1.426.932	138.360	1.565.292	(143.985)	5.627	(138.358)
- Crediti per finanziamenti	11.324	-	11.324	880	125	1.005	10.444	(125)	10.319
- Altri crediti finanziari		607.871	607.871		862.516	862.516	-	(254.645)	(254.645)
	1.294.271	751.858	2.046.129	1.427.812	1.001.001	2.428.813	(133.541)	(249.143)	(382.684)

La posta "Crediti verso il MEF" è relativa ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 anticipati dalla Capogruppo mediante operazione di attualizzazione e ribaltati a RFI per via della sottoscrizione di un contratto *intercompany*. La riduzione della quota non corrente per 143.987 mila euro è dovuta alla riduzione dell'orizzonte temporale di riferimento e della conseguente riduzione delle annualità ancora da incassare fino al 2021.

L'aumento del credito verso il MEF "quota corrente" pari a 5.627 mila euro è determinato dall'incremento netto del credito in scadenza entro il 31.12.2013 rispetto all'analogo credito in scadenza al 31.12.2012.

Tra i crediti per finanziamenti non correnti al 31.12.2012 sono compresi Crediti immobilizzati verso Collegate (391 mila euro), relativi al finanziamento concesso alla società Quadrante Europa *Terminal Gate*, Mutui ex OPFS relativi ai crediti nei confronti del personale FS per mutui e prestiti ancora da riscuotere (107 mila euro), crediti verso banche per somme pignorate (9.088 mila euro), ed un conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso la Banca Intesa san Paolo (179 mila euro) destinato alla realizzazione di opere infrastrutturali finanziate dalla ex Cassa per il Mezzogiorno.

Il decremento della posta corrente è da imputare principalmente alla voce "Altri crediti finanziari correnti", derivante dalla riduzione rispetto al 31 dicembre 2011 del credito verso la Capogruppo per il conto corrente intersocietario, pari a 254.645 mila euro.

13 Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	31.12.2012			31.12.2011			Variazioni		
	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	794.291	147.619	941.910	758.233	457.599	1.215.832	36.058	(309.980)	(273.922)
Crediti per IVA	719	9	728	698		698	21	9	30
Ministero dell'Economia e delle Finanze	2.690.804	4.381.925	7.072.729	1.026.156	3.657.054	4.683.210	1.664.648	724.871	2.389.519
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	49.351		49.351	44.898		44.898	4.453	0	4.453
Altre Amministrazioni dello Stato	262		262	247		247	15	0	15
Debitori diversi	190.514	2.528	193.042	280.514	2.888	283.402	(90.000)	(360)	(90.360)
Ratei e Risconti attivi	14.520		14.520	16.268		16.268	(1.748)	0	(1.748)
Totale	3.740.461	4.532.081	8.272.542	2.127.014	4.117.541	6.244.555	1.613.447	414.540	2.027.987
Fondo svalutazione	(3.302)		(3.302)	(3.302)		(3.302)	0	0	0
Totale netto fondo svalutazione	3.737.159	4.532.081	8.269.240	2.123.712	4.117.541	6.241.253	1.613.447	414.540	2.027.987

Il decremento netto degli "Altri crediti verso società del Gruppo" pari a 273.922 mila euro è imputabile quasi esclusivamente a minori crediti verso la Controllante per 269.024 mila euro principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ aumento di 34.926 mila euro della quota di credito IVA entro l'esercizio;
- ✓ riduzione di 309.980 mila euro della quota di credito IVA oltre l'esercizio;
- ✓ aumento di 6.030 mila euro degli Altri crediti non commerciali.

I Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze e verso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al 31 dicembre 2012 sono di seguito analizzati:

	31.12.2011	Incrementi	Decrementi	31.12.2012
Contributi in c/esercizio:				
- Somme dovute in forza del CdP	580.455	1.211.447	(1.260.000)	531.902
Contributi in c/impianti e investimenti:				
- capp. 7120-7122-7123-7242 MEF	815.391	2.471.027	(1.213.273)	2.073.145
- cap. 7124 Decreto MEF 47339/2011	3.287.209	147.676	(400.000)	3.034.885
- capp. 7060-7514 MIT	-	1.756.610	(324.000)	1.432.610
Legge 87/94	155	32		187
Totale	4.683.210	5.586.792	(3.197.273)	7.072.729

Nel corso del 2012 la posta ha subito un incremento netto di 2.389.519 mila euro dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto esercizio, conto impianti e investimenti per 5.586.759 mila euro così suddivisi:
 - 1.211.447 mila euro (capitolo 1541 MEF – contributi in conto esercizio) secondo quanto stabilito dalla Legge 12 novembre 2011, n. 183 (Legge di stabilità 2012);
 - 2.097.716 mila euro (capitolo 7122 MEF – contributi in conto impianti) di cui 1.600.716 mila euro secondo quanto stabilito dalla già citata Legge di stabilità 2012 in relazione alle somme dovute in forza del Contratto di Programma - parte investimenti destinate agli investimenti infrastrutturali relativi alla Rete Convenzionale e 497.000 mila euro come rimodulazione delle

risorse relative all'anno 2010: tale stanziamento ha subito successivamente una riduzione pari a 68.559 mila euro a seguito di decreti di variazione della RGS;

- 357 mila euro (capitolo 7122 MEF – contributi in conto impianti) come rimodulazione di un residuo 2010;
- 140.000 mila euro assegnati con delibera CIPE n. 83/2011 a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione – ex FAS, per interventi di manutenzione straordinaria della rete ferroviaria di cui al Contratto di programma 2007-2011- aggiornamento 2009, trasferiti dal capitolo 8425 del MISE al capitolo 7122 del MEF con decreto di variazione della RGS n. 54521 del 2012;
- 300.000 mila euro assegnati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 1° marzo 2012, registrato alla Corte dei Conti il 20 aprile 2012, a valere sul Fondo da ripartire per il finanziamento di interventi urgenti e indifferibili iscritto sul capitolo n. 3071 del MEF. Attraverso il decreto di variazione n. 21910/2012 della RGS è stata attuata la ripartizione del suddetto fondo trasferendo le risorse di cui sopra sul capitolo 7122 del MEF;
- 1.573 mila euro (capitolo 7123 MEF - contributi in conto impianti) stanziati dalla già citata Legge di stabilità 2012 in relazione alle somme dovute in forza del Contratto di Programma - parte investimenti destinate alla realizzazione di opere specifiche e successivamente ridotti di 59 mila euro con decreti di variazione della RGS;
- 147.676 mila euro (capitolo 7124 MEF) pari agli interessi maturati nel corso del 2012 a valere sullo stanziamento di contributi quindicennali di cui alla legge finanziaria 2007;
- 140.000 mila euro (capitolo 7518 MIT) annualità 2012 delle risorse stanziati dalla Delibera CIPE 86/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art 32 del decreto legge n. 98/2011 (Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali) assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Genova; Terzo Valico dei Giovi - II Lotto costruttivo;
- 184.000 mila euro (capitolo 7515 MIT) annualità 2012 delle risorse stanziati dalla Delibera CIPE 85/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art 32 del decreto legge n. 98/2011 (Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali) assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Verona; tratta Treviglio Brescia - II Lotto costruttivo;
- 832.610 mila euro (capitolo 7060 MIT) iscrizione dei contributi pluriennali stanziati dalla Legge 443/2001 (cd. Legge Obiettivo) per la quota destinata alla realizzazione degli investimenti relativamente ai progetti per i quali è stato emesso il decreto interministeriale MIT/MEF di autorizzazione all'utilizzo dei contributi (Nodo di Catania: Interramento stazione centrale, Raddoppio Bari S. Andrea – Bitetto, Linea AV/AC Milano-Verona, Lotto funzionale Treviglio – Brescia, Linea Milano-Genova, Terzo valico dei Giovi);
- 600.000 mila euro (capitolo 7514 MIT) a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art 32 del decreto legge n. 98/2011 (Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali) assegnati con Delibera CIPE 4/2012 per la manutenzione straordinaria (completamento annualità 2011) dell'aggiornamento 2010-2011 del contratto di programma 2007-2011;

- incassi per 3.197.373 mila euro così suddivisi:
 - capitolo 1541 MEF – contributi in conto esercizio per un totale di 1.260.000 mila euro di cui 150.000 mila euro relativi a crediti residui di anni precedenti e 1.110.000 mila euro relativi ai crediti iscritti nel 2012;
 - capitolo 7122 MEF - contributi conto impianti per un totale di 1.211.760 di cui 365.960 mila euro relativi ai crediti residui dell'anno 2010, 705.800 mila euro relativi ai crediti residui dell'anno 2011 e 140.000 relativi al capitolo 8425 del MISE trasferiti sul capitolo 7122 del MEF con decreto di variazione della RGS n. 54521 del 2012 di cui sopra;
 - capitolo 7123 MEF - contributi conto impianti per 1.513 mila euro relativi allo stanziamento 2012;
 - cap. 7124 MEF - contributi conto impianti per 400.000 mila euro relativi al contributo stanziato per il 2012 dalla Legge finanziaria 2007;
 - capitolo 7518 MIT - contributi conto impianti per 140.000 mila euro relativi all'annualità 2012 delle risorse stanziare dalla Delibera CIPE 86/2011 (Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali) - linea AV/AC Milano-Genova; Terzo Valico dei Giovi - II Lotto costruttivo;
 - capitolo 7515 MIT - contributi conto impianti per 184.000 mila euro relativi all'annualità 2012 delle risorse stanziare dalla Delibera CIPE 85/2011 (Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali) - linea AV/AC Milano-Verona; tratta Treviglio Brescia - II Lotto costruttivo;
 - cap. 8123 MIT Spese per il finanziamento degli interventi a favore di FSI nelle aree depresse, pari a 11.332 mila euro.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze Legge 87/1994 al 31 dicembre 2012 sono pari a 187 mila euro e riguardano le somme anticipate dalla Società per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita ai dipendenti in quiescenza dal 1984 al 1994.

I tempi di incasso dei suddetti crediti sono influenzati dalla disponibilità dei Ministeri. Nell'anno 2012 sono stati incassati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze 2.873.273 mila euro, dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti 324.000 mila euro e per il residuo ammontare sono in corso gli opportuni contatti con le strutture competenti per definire la tempistica dei successivi pagamenti.

I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altre società.

I "Debitori diversi e ratei/risconti" sono di seguito dettagliati:

Debitori diversi e Ratei e Risconti Attivi	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	5.229	113.685	(108.456)
Personale	9.443	10.019	(576)
Istituti previdenziali	3.445	6.036	(2.591)
Crediti in corso di recupero	191	191	0
Compagnie di Ass.ni per ind. Assicurativi	1.676	858	818
Altri crediti non commerciali	173.058	152.613	20.445
	193.042	283.402	(90.360)
Ratei e risconti	14.520	16.268	(1.748)
Totale	207.562	299.670	(92.108)

Il decremento della voce "Debitori diversi" pari a 92.108 mila euro è principalmente imputabile all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ minori acconti a fornitori per prestazioni correnti per 108.456 mila euro a seguito della regolazione delle partite contabili (fatture/note credito), relative ai flussi EDI degli anni 2008-2010, condivisa con il fornitore Enel Distribuzione;
- ✓ maggiori crediti non commerciali per 20.445 mila euro derivanti principalmente dall'aumento dei contributi verso la CCSE.

In tale ultima voce è anche contabilizzata la maggiorazione dell'1% sui canoni di accesso alla rete ferroviaria (1.099 mila euro) che RFI già a partire dal 23 ottobre 2007 ha applicato alle Imprese Ferroviarie e che riverserà all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

14 Rimanzene e contratti di costruzione

Le rimanenze risultano così composte:

	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e di consumo	275.400	264.099	11.301
Fondo svalutazione	(5.920)	(6.958)	1.038
Valore netto	269.480	257.141	12.339
Acconti	169	169	-
Contratti in costruzione	5.854	-	5.854
Valore netto	5.854	-	5.854
Totale Rimanzene e contratti di costruzione	275.503	257.310	18.193

L'incremento delle materie prime sussidiarie e di consumo al 31 dicembre 2012 pari a 12.339 mila euro è relativo principalmente ai seguenti fattori:

- incremento di 235.196 mila euro per acquisti di materiali;
- decremento di 270.735 mila euro per impiego di materiali;

- incremento di 47.572 mila euro per la produzione delle Officine Nazionali Armamento e Apparecchiature Elettriche (Pontassieve e Bologna);
- decremento di 732 mila euro inerente i materiali conferiti nella società *Blufferries* avente efficacia 1° giugno 2012.

Il fondo svalutazione rimanenze accoglie gli accantonamenti ritenuti congrui per far fronte alle svalutazioni delle rimanenze a lenta movimentazione rispetto al valore di mercato.

L'importo relativo ai Contratti in Costruzione (5.854 mila euro) rappresenta l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali i costi sostenuti, al netto dei margini rilevati, eccedono la fatturazione di avanzamento lavori. La voce va, comunque, correlata con la voce del passivo Debiti per Contratti in Costruzione che rappresenta l'ammontare lordo dovuto ai clienti, per tutte le commesse in corso per le quali gli importi fatturati eccedono i costi sostenuti, comprensivi dei margini rilevati al netto delle perdite rilevate.

15 Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2012			31.12.2011			Variazioni		
	Correnti	Non Correnti	Totale	Correnti	Non Correnti	Totale	Correnti	Non Correnti	Totale
Clienti ordinari	423.906	1.107	425.013	373.168	4.332	377.500	50.738	(3.225)	47.513
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	68.268	1.609	69.877	73.402	3.227	76.629	(5.134)	(1.618)	(6.752)
Ferrovie Estere	1.362	-	1.362	1.068	-	1.068	294	-	294
Ferrovie in concessione	1	-	1	1	-	1	-	-	-
Crediti verso società del Gruppo	629.751	-	629.751	674.888	-	674.888	(45.137)	-	(45.137)
Totale	1.123.288	2.716	1.126.004	1.122.527	7.559	1.130.086	761	(4.843)	(4.082)
Fondo svalutazione	(119.749)	-	(119.749)	(125.356)	-	(125.356)	5.607	-	5.607
Totale netto fondo svalutazione	1.003.539	2.716	1.006.255	997.171	7.559	1.004.730	6.368	(4.843)	1.525

L'incremento dei crediti verso Clienti Ordinari (correnti) di 50.738 mila euro rispetto all'esercizio precedente, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato principalmente dai seguenti fattori:

- ✓ incremento dei crediti per fatture emesse per 38.809 mila euro derivante principalmente dall'effetto combinato tra maggiori crediti verso l'Impresa Ferroviaria "Nuovo Trasporto Veloce SpA" (30.400 mila euro), maggiori crediti verso Telecom (11.200 mila euro) di cui all'Accordo Quadro RFI-TIM del 20.09.2004 e minori crediti verso Vodafone Omnitel (8.500 mila euro) di cui all'*Addendum* del 30/3/2011 al contratto Quadro del 16/02/2004 GSM-Re relativo all'accesso alle gallerie per le tratte AV;
- ✓ incremento del credito per fatture da emettere di 10.776 mila euro.

Il decremento della posta Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche (correnti) di 6.752 mila euro, rispetto al 2011 e al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato dall'effetto combinato tra:

- maggiori crediti per fatture emesse per 5.199 mila euro, derivante essenzialmente dall'aumento del credito verso il Comune di Torino - per lavori in c/terzi (come da applicazione trattamento contabile IAS 11) relativi alle Convenzioni del 2007 e 2009 per la realizzazione di opere civili per il passante di Torino nell'ambito del potenziamento del Nodo di Torino - e dall'aumento dei crediti verso il Comune di Firenze per Accordo Quadro dell'8/1/2007 per lavori di adeguamento idraulico Torrente Mugnone;
- minori crediti per fatture da emettere per 10.333 mila euro.

I crediti verso le società del Gruppo subiscono un decremento netto di 45.137 mila euro principalmente dovuto all'effetto combinato tra l'aumento delle fatturazioni per pedaggio sulla rete Alta Velocità (87.539 mila euro), come meglio descritto nell'apposito paragrafo dedicato ai Clienti nella Relazione sulla gestione a cui si fa rimando per maggiori informazioni, ed i maggiori incassi ricevuti nel corso dell'esercizio 2012 (48.181 mila euro).

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per area geografica, è la seguente:

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Nazionali	1.117.639	1.123.262	(5.623)
Paesi dell'area euro	4.528	3.735	793
Regno Unito	8	10	(2)
Stati Uniti	2	2	-
Altri paesi	3.827	3.077	750
	1.126.004	1.130.086	(4.082)

16 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Depositi bancari e postali	2.988	27.162	(24.174)
Denaro e valori in cassa	221	584	(363)
Conti correnti di tesoreria	807.040	1.024.428	(217.388)
Altro	110	110	-
Totale	810.359	1.052.284	(241.925)

La gestione della finanza e della tesoreria è affidata alla Capogruppo tramite conti correnti intersocietari ad eccezione di alcuni conti correnti bancari intestati ad RFI.

Nei depositi bancari e postali sono compresi pignoramenti notificati a banche e poste che non hanno generato vincoli di indisponibilità per contenziosi di natura giuslavoristica ed altri, rispettivamente per 21.313 mila euro e per 9.644 mila euro.

Il decremento complessivo della voce è dovuto essenzialmente al decremento del conto corrente di Tesoreria che rappresenta nel complesso il valore dei versamenti effettuati 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.

La voce "Altro" è relativa a Fondi presso la Cassa Depositi e Prestiti.

17 Crediti tributari

I crediti tributari al 31.12.2012 ammontano a 1.422 mila euro attribuibili al credito d'imposta IRES per ritenute d'acconto subite (nel periodo precedente all'adesione al regime di consolidato fiscale di Gruppo).

Il credito per IRAP, pari a 14.139 mila euro, è stato interamente compensato.

18 Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2012 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto che segue gli schemi di bilancio.

Capitale sociale

Il capitale sociale della Società al 31 dicembre 2012, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 32.007.632.680 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 32.007.632.680,00 euro.

Riserva Legale

Al 31 dicembre 2012 ammonta a 12.877 mila euro, a seguito dell'attribuzione della quota dell'utile 2011 per un importo pari a 4.905 mila euro.

Riserva per variazione *fair value* su derivati (*Cash Flow Hedge*)

La riserva di copertura dei flussi finanziari (*Cash Flow Hedge*), include la quota efficace della variazione netta accumulata dal *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relative a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e la quota di riserva accumulata con precedenti strumenti finanziari per i quali, nel corso dell'esercizio 2012, è stata esercitata dalle controparti l'opzione di *early termination* prevista nei contratti. Al 31 dicembre 2012 il saldo è negativo e pari a 204.655 mila euro, in ulteriore aumento rispetto al 31 dicembre del 2011 per 28.887 mila euro, in virtù del combinato effetto legato alla valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura alla data e al rilascio della quota dell'anno legato alla chiusura anticipata di alcuni contratti derivati.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2012 il valore della riserva utili e perdite attuariali è negativo e pari a 112.780 mila euro in diminuzione rispetto al 2011 per effetto della movimentazione avvenuta nel corso del 2012, che presenta una perdita attuariale complessiva pari a 118.109 mila euro determinata da una perdita per il fondo TFR e un utile per il fondo CLC.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2012 ammontano a 1.141.673 mila euro e presentano un incremento rispetto all'esercizio precedente pari a 68.200 mila euro, derivante dalla destinazione dell'utile del Bilancio 2011 deliberato dall'Assemblea del 28 maggio 2012.

Risultato dell'esercizio

L'esercizio chiuso al 31.12.2012 presenta un utile pari a 159.986.594 euro.

Si riporta qui di seguito il dettaglio della disponibilità delle riserve di Patrimonio Netto al 31.12.2012:

Origine	Importi al 31.12.2012 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti**			
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro (Scissioni)
Capitale	32.007.633	32.007.633			500.000			(833.642)
Riserve di utili:								
Riserva legale	12.877	12.877						
Utili portati a nuovo *	1.141.673	257.501	884.172					
Altre Riserve:								
Riserva di copertura flussi finanziari	(204.655)	(204.655)						
Riserva da utili e perdite attuariali	(112.780)	(112.780)						
TOTALE	32.844.748	31.960.576	884.172	0	500.000	0	0	(833.642)

Note:

* Il patrimonio netto totale è al netto del risultato d'esercizio 2012 (pari ad Euro 159.987 mila)

** 2009-2010-2011

Altre componenti del conto economico complessivo

Nella sezione dei prospetti contabili è presentato il Conto economico complessivo che evidenzia le altre componenti del risultato economico complessivo al netto dell'effetto fiscale.

Tali componenti di conto economico complessivo riassumono gli effetti della riserva per la variazione di *fair value* degli strumenti derivati per la copertura dei flussi finanziari (*Cash Flow Hedge*) e della riserva riferita agli utili e le perdite derivanti dalla valutazione attuariale dei benefici ai dipendenti (TFR e CLC).

Nella seguente tabella si rappresenta la loro movimentazione:

	31/12/2012			31/12/2011		
	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto
Quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari	(28.887)	0	(28.887)	(30.818)	-	(30.818)
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(118.109)	0	(118.109)	(6.791)	-	(6.791)
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio	(146.996)	0	(146.996)	(37.609)	0	(37.609)

19 Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

Finanziamenti a medio/lungo termine	Valore Contabile		Variazioni
	31.12.2012	31.12.2011	
Finanziamenti da banche	2.184.984	2.654.570	(469.586)
Debiti verso altri finanziatori	248.592	273.101	(24.509)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.008.473	2.225.860	(217.387)
Totale medio/lungo termine	4.442.049	5.153.531	(711.482)
Finanziamenti a breve termine	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Finanziamenti da banche (breve termine)	480.983	130.615	350.368
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	24.577	41.140	(16.563)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	219.051	210.285	8.765
Totale breve termine	724.611	382.041	342.570
Finanziamenti	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Finanziamenti da banche	2.665.967	2.785.186	(119.218)
Debiti verso altri finanziatori	273.169	314.241	(41.072)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.227.524	2.436.145	(208.621)
Totale Finanziamenti	5.166.660	5.535.572	(368.912)

I "Finanziamenti da Banche" a medio/lungo termine e a breve termine (compresa quota non corrente e quota corrente) per 2.665.967 mila euro sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 11.397 mila euro e fanno riferimento per 2.315.963 mila euro ai debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e per 350.004 mila euro al debito con Banca di Roma stipulato il 3 agosto 2006.

Il decremento dei "Finanziamenti da Banche" pari a 119.218 mila euro rispetto al 31 dicembre 2011 è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento per 116.620 mila euro per effetto dei rimborsi di quote capitali effettuati nel corso del 2012;
- decremento per 2.598 mila euro dei ratei, esposti nella quota a breve termine.

I "Debiti verso altri finanziatori" per 273.101 mila euro a medio/lungo termine e a breve termine (compresa quota non corrente e quota corrente) fanno riferimento ai debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti.

Il decremento dei "Debiti verso altri finanziatori" pari a 41.140 mila euro rispetto al 31 dicembre 2011 è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento per 5.555 mila euro dei ratei esposti nella quota a breve termine;
- decremento dovuto ai rimborsi di quote capitali effettuati nel corso del 2012 per 35.585 mila euro.

I "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" a medio/lungo termine e a breve termine (compresa quota non corrente e quota corrente) per 2.227.524 mila euro sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 1.664 mila euro. In particolare essi si riferiscono ai debiti verso la Capogruppo a valere sui due contratti intercompany siglati per il ribaltamento dei contratti sottoscritti a sua volta dalla Capogruppo rispettivamente con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDP) e la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per il finanziamento di investimenti.

Il decremento dei "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" pari a 208.621 mila euro rispetto al 31 dicembre 2011 è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento per 146 mila euro dei ratei, esposti nella quota a breve termine;
- decremento dovuto ai rimborsi di quote capitali effettuati nel corso del 2012 per 208.475 mila euro.

I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere sono i seguenti:

Debitore	Creditore	Valuta	Note	Tasso di interesse	Anno di Scadenza	31.12.2012		31.12.2011	
						Valore Nom.	Valore Cont.	Valore Nom.	Valore Cont.
RFI	BEI 1	euro		Fisso	2023	251.439	251.439	268.798	268.798
RFI	BEI 2	euro		Fisso	2023	182.012	182.012	193.968	193.968
RFI	BEI 3	euro	(1)	Variabile	2024	638.889	638.889	694.445	694.445
RFI	BEI 4	euro	(2)	Fisso	2030	444.559	444.559	458.675	458.675
RFI	BEI 5	euro	(1)	Variabile	2025	23.111	23.111	24.889	24.889
RFI	BEI 6	euro	(2)	Fisso	2032	185.349	185.349	190.698	190.698
RFI	BEI 7	euro	(3)	Fisso/Variabile	2032	279.210	279.210	289.718	289.718
RFI	BEI 300	euro	(5)	Variabile	2021	300.000	300.000	300.000	300.000
RFI	CAPITALIA	euro		Variabile	2013	350.000	350.000	350.000	350.000
RFI	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 1	euro	(4)	Fisso	2021	135.601	135.601	152.436	152.436
RFI	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2	euro	(1) (4)	Variabile	2023	137.500	137.500	156.250	156.250
RFI	INTERCOMPANY CDDPP/FS RT	euro		Fisso	2021	748.745	748.745	816.547	816.547
RFI	INTERCOMPANY CDDPP/FS AV	euro		Fisso	2021	678.187	678.187	748.745	748.745
RFI	INTERCOMPANY BEI/FS	euro		Fisso	2021	798.928	798.928	869.043	869.043

(1) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso.
(2) Fisso per ognuna delle tranches utilizzate.
(3) Fisso per le prime tre tranches, variabile per le successive.
(4) Finanziamento ceduto dalla Cassa DDPP alla CPG Società di cartolarizzazione a.r.l., con un'operazione di cartolarizzazione in accordo alla Legge n. 130/1999
(5) Finanziamento oggetto di operazioni di copertura del rischio di tasso (collar)

20 TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

	31.12.2012	31.12.2011
Valore attuale obbligazioni TFR	807.796	731.922
Valore attuale obbligazioni CLC	31.538	26.949
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(36)	31
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)		
Totale valore attuale obbligazioni	839.298	758.902

La seguente tabella illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

TFR e CLC	31.12.2012	31.12.2011
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	758.871	840.789
Service Costs	96	118
Interest cost (*)	29.882	35.689
Benefits paid	(71.840)	(124.176)
Transfers in (out)	6.638	2.191
Estimated benefits payments	(2.422)	(2.482)
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	118.109	6.742
Defined Benefit Obligation	839.334	758.871
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAVS)	(36)	31
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)		
TFR e altri benefici ai dipendenti	839.298	758.902

(*) con rilevazione a Conto Economico

Nel rispetto di quanto previsto dai principi contabili internazionali e delle indicazioni fornite dallo IASB, il TFR e le CLC sono stati considerati come post *employment-benefit* a prestazione definita per i quali è previsto, a fini contabili, che il valore venga determinato mediante metodologie di tipo attuariale.

L'utilizzo complessivo del TFR e della CLC nell'esercizio 2012, pari ad 67.625 mila euro (*Benefits paid, Transfers in/out, Estimated benefits payments*) è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso del 2012, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da e verso altre società del Gruppo.

Sia per il TFR che per le CLC questa voce ha generato, nel 2012, perdite attuariali complessivamente pari a 118.109 mila euro che si confrontano con la perdita attuariale del 2011, più contenuta, pari a 6.742 mila euro. L'ammontare della perdita attuariale è, essenzialmente, imputabile alla variazione del tasso di attualizzazione che è diminuito, passando, per il TFR dal 4,05% del 2011 al 2,05 % del 2012 e per la CLC dal 4,60% del 2011 al 2,70% del 2012, ed ha generato maggiori perdite attuariali rispetto alle previsioni iniziali. In particolare, le relazioni attuariali del TFR e della CLC evidenziano una perdita complessiva legata alla variazione di tasso pari a circa 111.139 mila euro ed una perdita relativa alle ipotesi attuariali residue pari a 6.970 mila euro, la cui somma determina appunto la perdita di 118.109 mila euro.

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

	31.12.2012	31.12.2011
Tasso di attualizzazione TFR	2,05%	4,05%
Tasso di attualizzazione CLC	2,70%	4,60%
Incrementi futuri delle pensioni	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	4,00%	4,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato

Le ipotesi relative alla mortalità attesa si basano su statistiche pubblicate e tabelle di mortalità.

La voce "Altri fondi" accoglie fondi di entità modesta che non sono stati oggetto di valutazione attuariale poiché non presentano le caratteristiche delle obbligazioni a benefici definiti richieste dallo IAS 19 e che per tale ragione sono stati esposti separatamente.

21 Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2012 dei fondi per rischi ed oneri.

Descrizione	31.12.2011	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	31.12.2012
Fondo imposte	22.355	101	(779)	(5.402)		16.275
Altri	863.358	182.593	(172.625)	(766)	(6.114)	866.446
TOTALE	885.713	182.694	(173.404)	(6.168)	(6.114)	882.721

Fondo imposte

Accoglie stanziamenti appostati per oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Al 31.12.2012 il fondo è stato complessivamente decrementato rispetto all'anno 2011 per 6.080 mila euro per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento di 101 mila euro per IVA anno 2006 e 2007 (40 mila euro) e ICI (61 mila euro);
- utilizzi per 779 mila euro relativi al fondo acquisito con la fusione TAV (611 mila euro) e 168 mila euro a titolo di imposte IRES, IRAP e IVA 2005;
- decremento per 5.402 mila euro per rilascio di fondi eccedenti.

Altri Fondi

Tale posta si riferisce alle seguenti fattispecie la cui movimentazione è riportata nella tabella sottoindicata:

Descrizione	01.01.2012	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2012
Oneri nei confronti						
- del personale	89.500	8.252	(31.457)			66.295
- dei terzi	295.913	74.216	(23.595)		5.629	352.163
Bonifica	97.360		(13.322)			84.038
Altri rischi	380.585	100.125	(104.251)	(766)	(11.743)	363.950
TOTALE NON CORRENTE E CORRENTE	863.358	182.593	(172.625)	(766)	(6.114)	866.446

Fondi relativi ad oneri nei confronti del personale e dei terzi

Il fondo è costituito dall'ammontare dei probabili oneri ed è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti preture del lavoro riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali.

A tale titolo infatti, nel corso dell'esercizio 2012, il fondo è stato utilizzato per 31.457 mila euro a copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze nei confronti del personale.

Per quanto riguarda i terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso stragiudiziale relativo a riserve avanzate da fornitori.

Nel corso dell'esercizio 2012 il fondo è stato utilizzato per 23.595 mila euro a seguito della risoluzione di cause concluse con giudizio sfavorevole per la Società ed è stato incrementato per 74.216 mila euro per l'ingresso di nuovi contenziosi instaurati nei confronti di RFI.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti: per maggiori dettagli si rinvia a quanto riportato nel paragrafo relativo alle "Indagini e procedimenti penali" della Relazione sulla Gestione.

Bonifica

E' stato istituito a copertura di oneri connessi alla valorizzazione delle opere da dismettere al fine di consentirne la proficua collocazione sul mercato e di oneri connessi alla bonifica di siti inquinati. Nella determinazione di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale.

Altri Rischi

Trattasi di fondi per altri rischi ed oneri principalmente relativi a:

- ✓ fondo costituito nel corso dell'esercizio per rischi connessi al finanziamento di interventi di manutenzione dell'infrastruttura da eseguirsi per i quali non è prevista ad oggi la copertura nel bilancio previsionale dello Stato (111.174 mila euro);
- ✓ *performance regime*, a fronte di crediti per penali attive nei confronti delle Imprese Ferroviarie a titolo di sistema incentivante in applicazione a quanto previsto dal Prospetto Informativo della Rete (PIR), oggetto di condivisione da parte dei competenti uffici del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti (3.712 mila euro);
- ✓ altri rischi collegati a oneri stimati di competenza di periodi precedenti, fondo bilaterale parte straordinaria, oneri per premi assicurativi INAIL, ecc.

22 Passività finanziare non correnti e correnti (inclusi i derivati)

La tabella seguente analizza, per le passività finanziarie rilevare al *fair value*, la gerarchia in cui le misurazioni di *fair value* ricadono:

	Valore contabile								
	31.12.2012			31.12.2011			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	28.362	1.118	29.480	174.299	3.874	178.173	(145.937)	(2.756)	(148.693)
Altre passività finanziarie									
	28.362	1.118	29.480	174.299	3.874	178.173	(145.937)	(2.756)	(148.693)

Il decremento di 145.937 mila euro della parte non corrente degli "Strumenti finanziari derivati di copertura" è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ incremento di 47.498 mila euro della valutazione al 31.12.2012 degli strumenti derivati (delta FV 2011- 2012) a fronte di analogo incremento della Riserva di copertura dei flussi finanziari su derivati (*Cash Flow Hedge*);
- ✓ decremento di 193.435 mila euro per effetto dell'estinzione anticipata di tre contratti derivati in accordo con le previsioni contrattuali.

La parte corrente esprime il valore netto dei ratei connessi agli strumenti derivati.

Le passività finanziarie valutate al *fair value* sono principalmente i derivati di copertura e sono valutati al livello 2, come descritto nei criteri di redazione del bilancio a cui si fa rimando per maggiori dettagli.

Per la definizione dei livelli gerarchici previsti nella stima del *fair value* si fa rimando a quanto già indicato nei criteri.

23 Altre passività non correnti e correnti

	31.12.2012			31.12.2011			Variazioni		
	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale
Acconti per contributi	5.863.536	0	5.863.536	3.227.369	0	3.227.369	2.636.167	0	2.636.167
Debiti vs Ist. Di Prev. e di Sic.Soc.	119.780	66.278	186.058	109.647	78.329	187.976	10.133	(12.051)	(1.918)
Altri debiti verso società del Gruppo	5.287	572	5.859	24.802	617	25.419	(19.515)	(45)	(19.560)
Altri debiti	237.000	13.114	250.114	229.029	28.439	257.468	7.971	(15.325)	(7.354)
	6.225.603	79.964	6.305.567	3.590.847	107.385	3.698.232	2.634.756	(27.421)	2.607.335
Ratei e Risconti passivi	117.722	1.640	119.362	126.487	2.080	128.567	(8.765)	(440)	(9.205)
Totale	6.343.325	81.604	6.424.929	3.717.334	109.465	3.826.799	2.625.991	(27.861)	2.598.130

Gli acconti per contributi in conto impianti al 31.12.2012 ammontano a 5.863.536 mila euro e sono così dettagliati:

	31.12.2011	Incrementi	Decrementi a contributi	31.12.2012
Acconti per contributi:				
<i>Ministero dell'Economia e delle Finanze</i>	2.028.495	2.781.383	(1.959.832)	2.850.046
<i>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</i>	-	1.767.632	(243.217)	1.524.415
<i>FESR</i>	610.665	216.095		826.760
<i>TEN</i>	98.750	6.088		104.838
<i>ALTRI PA</i>	489.458	44.960		534.418
<i>ALTRI TERZI</i>		24.145	(1.087)	23.059
Totale	3.227.368	4.840.303	(2.204.135)	5.863.536

L'incremento degli acconti deriva principalmente dall'iscrizione di nuovi crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze e verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come riferito nella nota relativa alle Altre attività non correnti e correnti a cui si fa rimando.

Gli altri debiti correnti verso Società del Gruppo, pari a 5.287 mila euro, subiscono un decremento di 19.515 mila euro derivante principalmente dall'effetto combinato tra:

- ✓ minori debiti verso la società collegata LTF (15.630 mila euro) relativi alla liquidazione dei contributi ricevuti dalla Commissione Europea per il finanziamento del progetto relativo al nuovo collegamento ferroviario transalpino Lione-Torino quale soggetto realizzatore delle opere;
- ✓ minori altri debiti verso la società Trenitalia (4.411 mila euro) inerenti le prestazioni ferroviarie dell'European Performance Regime (EPR);
- ✓ maggiori debiti verso la nuova società controllata *Blufferries* (316 mila euro) a seguito del conferimento del ramo d'azienda sottoscritto in data 1° giugno 2012, come meglio descritto nei Principali eventi del semestre della Relazione sulla gestione;
- ✓ maggiori debiti verso la Controllante (210 mila euro).

Gli altri debiti sono relativi principalmente a debiti verso il personale (100.411 mila euro), depositi cauzionali (31.486 mila euro), debiti verso il personale per ferie maturate e non godute (30.406 mila euro), debiti verso il fondo gestione bilaterale (17.905 mila euro), altri debiti tributari per ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi (38.337 mila euro) e imposte per rivalutazione TFR (394 mila euro), debiti verso Pubbliche Amministrazioni (6.547 mila euro).

I risconti passivi al 31.12.2012 complessivamente pari a 119.362 mila euro sono relativi principalmente a:

- ✓ quote dei ricavi differiti derivanti dalle cessioni alla Società Basicel (74.547 mila euro) dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche di competenza dei futuri esercizi, il cui contratto ha durata di 30 anni;
- ✓ canoni Vodafone per accesso e manutenzione gallerie (25.365 mila euro);

- ✓ cessione alla Società Infostrada (5.681 mila euro) del diritto d'uso delle fibre inerti RFI, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altre parti della rete IS (Impianti di Segnalamento e Sicurezza della circolazione Treni);
- ✓ canoni diversi per la parte residuale.

24 Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2012			31.12.2011			Variazioni		
	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale
Debiti verso fornitori	2.205.349	34.487	2.239.836	2.173.398	49.294	2.222.692	31.951	(14.807)	17.144
Acconti commerciali	47.786		47.786	70.722		70.722	(22.936)	-	(22.936)
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	534.476	949	535.425	590.806	949	591.755	(56.330)	-	(56.330)
Debiti per contratti in costruzione	23.866		23.866			-	23.866	-	23.866
Totale	2.811.477	35.436	2.846.913	2.834.926	50.243	2.885.169	(23.449)	(14.807)	(38.256)

I debiti verso fornitori ordinari riguardano principalmente attività di investimento ed esprimono le rilevazioni contabili relative a fatture ricevute e da ricevere e ritenute a garanzia: queste ultime ammontano a 54.934 mila euro e sono pari al 5% del valore dei contratti in corso verso fornitori ordinari e verso Pubbliche Amministrazioni.

L'incremento netto al 31.12.2012 dei debiti correnti e non correnti verso fornitori rispetto all'anno precedente complessivamente pari a 17.144 mila euro è conseguente ad un rallentamento del piano dei pagamenti.

Gli acconti commerciali sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti ordinari (45.180 mila euro) e da clienti Gruppo (2.606 mila euro): subiscono una variazione negativa per a 22.936 mila euro per minori anticipi ricevuti dai clienti ordinari (7.502 mila euro) e da Pubbliche Amministrazioni (13.621 mila euro).

I debiti commerciali correnti verso le società del Gruppo subiscono un decremento netto pari a 56.330 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ minori debiti verso la società Fercredit per 14.164 mila euro per le minori cessioni dei crediti da parte dei fornitori di RFI, parzialmente compensati da maggiori disposizioni di pagamento effettuate nel 2012 (29.443 mila euro);
- ✓ minori debiti verso la società Italferr per 81.800 mila euro a seguito del completamento degli interventi di progettazione del quadruplicamento Fortezza-Verona e del raddoppio della linea Parma-La Spezia avvenuti nel 2011;
- ✓ maggiori debiti verso la società Trenitalia (16.138 mila euro) principalmente a seguito dell'aumento del volume dei rapporti commerciali oltre che ad un rimodulazione del piano dei pagamenti.

La voce Debiti per contratti in costruzione pari a 23.866 mila euro rappresenta l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali i costi sostenuti, al netto dei margini rilevati, eccedono la fatturazione di avanzamento lavori. La voce va, comunque, correlata con la voce dell'attivo "Contratti in Costruzione".

25 Debiti per imposte sul reddito

La voce è così dettagliata:

	2012	2011	Variazioni
IRAP	15.219		15.219
Totale imposte sul reddito	15.219	0	15.219

Al 31.12.2012 il debito per imposte correnti (IRAP), al netto dei corrispondenti crediti tributari per acconti versati per Irap, è pari a 15.219 mila euro.

Note sul Conto Economico

26 Ricavi delle vendite e prestazioni

Il dettaglio delle voci che costituiscono i ricavi delle vendite e prestazioni è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	2.234.554	2.046.287	188.267
✓ <i>Contributi da Stato</i>	1.110.406	975.447	134.959
✓ <i>Pedaggio</i>	1.028.635	969.540	59.095
✓ <i>Vendita trazione elettrica</i>	75.000	79.000	(4.000)
✓ <i>Servizi di traghettamento</i>	20.513	22.300	(1.787)
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	62.713	69.373	(6.660)
Ricavi da Servizi di Trasporto	7.399	26.927	(19.528)
Totale	2.304.666	2.142.587	162.079

La posta "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" subisce un incremento netto pari a 188.267 mila euro attribuibile ai seguenti fattori:

- ✓ aumento dei contributi da Stato di 134.959 mila euro derivante da maggiori stanziamenti dell'anno 2012 per la Manutenzione della Rete e delle attività *Safety, Security* e Navigazione Ferroviaria;
- ✓ aumento dei ricavi da pedaggio di 59.095 mila euro determinato dai ricavi a più alto valore economico (AV /AC) come riferito nel paragrafo "Ricavi da Pedaggio" della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli;
- ✓ riduzione dei ricavi di vendita trazione elettrica di 4.000 mila euro derivante da minori addebiti alle Imprese Ferroviarie per ribaltamento di minori costi sostenuti per acquisto di energia AT;
- ✓ diminuzione dei servizi di traghettamento di 1.787 mila euro derivante da minori richieste di servizi da parte di Trenitalia.

La riduzione della posta "Ricavi da Servizi accessori alla circolazione" di 6.660 mila euro è riconducibile principalmente ad una diminuzione dei ricavi per servizi di manovra.

La diminuzione della posta "Ricavi da Servizi di Trasporto" di 19.528 mila euro deriva dal conferimento del ramo di Azienda "Navigazione traghettamento mezzi gommati e passeggeri" a Blufferies, come riferito nel paragrafo "Ricavi di Servizio" della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli.

27 Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Ricavi da Gestione Immobiliare	114.251	137.374	(23.123)
✓ <i>Canoni di locazione</i>	106.837	125.743	(18.906)
✓ <i>Riaddebito oneri condominiali e IRE</i>	1.036	631	405
✓ <i>Vendita spazi pubblicitari</i>	6.378	11.000	(4.622)
Proventi diversi	244.430	257.546	(13.116)
Totale	358.681	394.920	(36.239)

La posta dei "Ricavi da gestione immobiliare" evidenzia nell'anno 2012 un decremento netto di 23.123 mila euro derivante principalmente da una riduzione dei canoni di retrocessione verso Grandi Stazioni per 27.543 mila euro in parte compensati da un aumento dei ricavi per altre locazioni di immobili pari a 6.611 mila euro, vendita spazi pubblicitari pari a 1.717 mila euro, ed altri proventi immobiliari pari a 1.051 mila euro.

Nella posta "Proventi diversi" sono compresi i seguenti ricavi:

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Proventi diversi			
✓ <i>Prestazioni sanitarie</i>	36.597	34.474	2.123
✓ <i>Vendita materiali</i>	2.026	1.392	634
✓ <i>Lavori per conto terzi</i>	51.098	67.345	(16.247)
✓ <i>Plusvalenze</i>	57.453	58.306	(853)
✓ <i>Ricavi GSMR</i>	9.080	9.538	(458)
✓ <i>Proventi diversi</i>	88.176	86.491	1.685
Totale	244.430	257.546	(13.116)

La voce "Proventi diversi" ha subito una riclassifica pari a 3.910 mila euro relativa al recupero vertenze di lavoro che per una più corretta allocazione è stata inserita a riduzione del Costo del lavoro nella voce "Accantonamenti e Rilasci".

Il decremento complessivo pari a 13.116 mila euro deriva principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ incremento dei ricavi per prestazioni sanitarie di 2.123 mila euro derivanti da maggiori richieste sia da parte del Gruppo pari a 1.371 mila euro e sia del mercato esterno pari a 752 mila euro;
- ✓ minori ricavi per lavori in conto terzi pari a 16.247 mila euro derivanti principalmente da minori ricavi attribuibili al completamento dei lavori relativi al quadruplicamento della tratta Torino Porta Susa - Torino Stura ed ai lavori di ampliamento ferroviario della tratta tra Corso Vittorio e Corso Grosseto per 14.882 mila euro relativi alle Convenzioni stipulate con il Comune di Torino. Tale posta è correlata alla quella delle "Rimanenze e Contratti di Costruzione" delle Note dell'attivo patrimoniale a cui si fa rimando;
- ✓ diminuzione delle plusvalenze ordinarie di 853 mila euro derivanti dall'effetto netto di minori plusvalenze pari a 14.448 mila euro parzialmente compensati dall'aumento delle plusvalenze per vendita materiale fuori uso pari a 15.301 mila euro.

L'incremento dei proventi diversi pari a 1.684 mila euro deriva principalmente dai seguenti fattori:

- ✓ incremento dei ricavi di 14.576 mila euro a titolo di penali derivanti dalla mancata utilizzazione della capacità assegnata sulle tratte da parte delle Imprese Ferroviarie;
- ✓ un decremento dei ricavi di 10.991 mila euro dovuti principalmente alla chiusura di accertamenti di note di credito ENEL nell'esercizio 2011;
- ✓ decremento dei ricavi e rimborsi diversi pari a 3.085 mila euro riguardante soprattutto minori rimborsi da parte dell'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria dei costi sostenuti da RFI per il personale distaccato a seguito del trasferimento all'Agenzia avvenuto il 1° ottobre del 2012, come riferito nei Principali eventi dell'anno della Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando;
- ✓ incremento per penalità attive per *performance regime* pari a 290 mila euro;
- ✓ incremento per prestazioni di servizio verso Gruppo pari a 481 mila euro principalmente verso Ferrovie dello Stato Italiane.

28 Costo del personale

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Personale a ruolo	1.421.778	1.472.545	(50.767)
✓ <i>Salari e stipendi</i>	<i>1.024.283</i>	<i>1.156.883</i>	<i>(132.600)</i>
✓ <i>Oneri sociali</i>	<i>283.434</i>	<i>314.073</i>	<i>(30.639)</i>
✓ <i>Altri costi del personale a ruolo</i>	<i>(2.716)</i>	<i>(3.003)</i>	<i>287</i>
✓ <i>Trattamento di fine rapporto</i>	<i>67.962</i>	<i>70.080</i>	<i>(2.118)</i>
✓ <i>Accantonamenti e Rilasci</i>	<i>48.815</i>	<i>(65.488)</i>	<i>114.303</i>
Personale Autonomo e Collaborazioni	173	122	51
✓ <i>Salari e stipendi</i>	<i>137</i>	<i>87</i>	<i>50</i>
✓ <i>Oneri sociali</i>	<i>36</i>	<i>35</i>	<i>1</i>
Altri costi	29.959	28.922	1.038
Totale	1.451.910	1.501.589	(49.679)

La voce "Accantonamenti e Rilasci" ha subito una riclassifica in diminuzione dei costi pari a 3.910 mila euro relativa a recupero vertenze di lavoro per una più corretta allocazione dalla voce di ricavo "Proventi diversi".

Nel corso del 2012 il costo del personale registra complessivamente un decremento rispetto all'esercizio precedente pari a 49.679 mila euro determinato dall'opera di contenimento degli organici, in esito dell'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro, rivolta all'incremento della produttività che ha comportato una riduzione della consistenza media del personale.

A partire dal 1° maggio 2012 è stato, inoltre, attivato il "Fondo a gestione bilaterale per il perseguimento di politiche attiva a sostegno al reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo FS" anche per il territorio di Reggio Calabria.

Il 20 luglio 2012 è stata firmata l'intesa per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro 2012/2014 con le Organizzazioni Sindacali Nazionali, come riferito nel paragrafo "Risorse Umane" della Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando per maggiori dettagli.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della società suddiviso per categoria:

CONSISTENZA MEDIA			
	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Dirigenti	258	280	(22)
Quadri	6.234	6.434	(201)
Altro personale	21.091	22.339	(1.248)
Totale	27.582	29.053	(1.471)

29 Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Materiali e materie di consumo	258.171	252.830	5.341
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	82.194	86.664	(4.470)
Illuminazione e forza motrice	49.097	46.434	2.663
Totale	389.462	385.928	3.534

La voce "Illuminazione e Forza motrice" ha recepito una riclassifica pari a 10.295 mila euro per la cassa conguaglio Mt/Bt ed una riclassifica dei ricavi EE Bt per altri usi per una più corretta allocazione dei costi rispettivamente dalla posta "Servizi immobiliari e utenze" pari a 10.000 mila euro e dalla voce "Energia Elettrica e combustibili per trazione" pari a 295 mila euro.

L'aumento complessivo di 3.534 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ maggiori consumi di materiali per 15.721 mila euro principalmente nel settore delle infrastrutture, rispettivamente in conto investimenti pari a 14.598 mila euro e capitalizzati, ed in conto esercizio pari a 1.123 mila euro;
- ✓ maggiori ricavi per 4.895 mila euro dovuti all'incremento della produzione a cura dell'Officina Nazionale Armamento e Apparecchiature Elettriche (impianti di Pontassieve e di Bologna) di deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature;
- ✓ minori costi per l'acquisto dei materiali di consumo per 5.485 mila euro;
- ✓ minori costi di energia elettrica e combustibili per la trazione dei treni pari a 4.470 mila euro come riferito nel paragrafo "Energia Elettrica" della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli;
- ✓ maggiori costi per "Illuminazione e forza motrice" pari a 2.663 mila euro.

30 Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Prestazioni per il trasporto	13.688	12.096	1.592
- Altre prestazioni collegate al Trasporto	(4.477)	(4.953)	476
- Servizi di manovra	11.628	11.429	199
- Servizi trasporto Merci	6.537	5.620	917
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	304.186	358.316	(54.130)
- Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	40.667	63.554	(22.887)
- Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	67.856	65.425	2.431
- Manutenzioni e rip beni immob e mobili	195.663	229.337	(33.674)
Servizi immobiliari e utenze	101.947	98.576	3.371
Servizi amministrativi ed informatici	59.950	60.996	(1.046)
Spese per comunicazione esterna e costi di publ	1.116	751	365
Diversi	201.274	73.544	127.730
✓ Consulenze	713	33	680
✓ Assicurazioni	42.795	42.185	610
✓ Prestazioni professionali	11.394	11.001	393
✓ Provvigioni alle agenzie	1.773	1.651	122
✓ Concorsi e compensi ad altre Az. Ferr.	0	2.318	(2.318)
✓ Costi comuni di Gruppo	20	70	(50)
✓ Altro	91.239	95.353	(4.114)
✓ Accantonamenti e rilasci Altro	53.341	(79.067)	132.408
Totale	682.161	604.279	77.882

La posta "Servizi immobiliari e utenze" ha subito una riclassifica pari a 10.000 mila euro per la cassa conguaglio Mt/Bt che per una più corretta allocazione dei costi è stata inserita nella voce "Illuminazione e Forza motrice".

La voce "Accantonamenti e rilasci – Altro" compresa tra i "Diversi" ha subito una riclassifica nell'anno 2011 pari a 79.067 mila euro relativa ai rilasci per contenzioso civile e debiti in contestazione allocati negli "Altri".

L'incremento complessivo dei costi per servizi registrato nel corso dell'esercizio 2012 rispetto all'esercizio 2011 pari a 77.882 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ minori costi per lavori appaltati in conto terzi pari a 22.887 mila euro verso terzi dovuti principalmente al completamento dei lavori relativi al quadruplicamento della tratta Torino Porta Susa – Torino Stura ed ampliamento ferroviario della tratta tra Corso Vittorio e Corso Grosseto pari a 13.447 mila euro attribuibili alle Convenzioni stipulate con il Comune di Torino ed all'attività di riqualificazione dell'area legata alla Stazione Tiburtina per un importo pari a 8.702 mila euro, in linea con quanto sopra indicato nel paragrafo "Altri proventi";
- ✓ diminuzione dei costi di manutenzione e riparazione dei beni immobili e mobili, pari a 33.674 mila euro, relativi ai fabbricati per 3.907 mila euro, alla linea ferroviaria per 5.145 mila euro, alla linea GSMR per 3.564 mila euro, ai beni mobili per 8.171 mila euro ed interventi di manutenzione eccezionale per 12.886 mila euro. Tali riduzioni sono principalmente attribuibili a politiche di efficientamento attuate dalla Società;
- ✓ aumento complessivo dei costi diversi, pari a 127.730 mila euro, attribuibile principalmente ai seguenti fattori:

- minori costi per "Concorsi e compensi ad altre Aziende Ferroviarie" pari a 2.318 mila euro per la riduzione degli oneri connessi alla ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo – Breil - Ventimiglia verso le Ferrovie Francesi erogati in virtù di un Accordo del 1979 a seguito della variazione del panorama normativo europeo nel settore ferroviario;
- incremento netto dei costi per accantonamenti pari a 132.408 mila euro derivante principalmente da minori rilasci fondi effettuati nel 2012 per 79.067 mila euro e maggiori accantonamenti per 53.341 mila euro per contenzioso con appaltatori, secondo quanto previsto dallo IAS 37.

31 Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei costi per godimento dei beni di terzi è riportato nella tabella seguente.

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	25.449	27.023	(1.574)
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	13.592	12.408	1.184
Totale	39.041	39.431	(390)

La complessiva riduzione di 390 mila euro registrata nel corso del 2012 è principalmente attribuibile all'effetto combinato di maggiori canoni di locazione per 1.523 mila euro e di noleggio carri per 1.341 mila euro e di minori costi a titolo di indennità per mancata liberazione spazi verso la società Grandi Stazioni per 3.420 mila euro.

32 Altri costi operativi

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Altri costi	109.988	102.818	7.170
Minusvalenze	4.555	11	4.544
Accantonamenti/Rilasci	(295)	(4.689)	4.394
Totale	114.248	98.140	16.108

L'aumento della posta "Altri Costi Operativi" è pari a 16.108 mila euro è attribuibile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ incremento dei costi per IMU pari a 12.316 mila euro;
- ✓ maggiori minusvalenze ordinarie, pari a 4.221 mila euro, derivanti principalmente dalla vendita di navi traghetto Rosalia e Razzoli, come riferito nel paragrafo "Servizi di Traghettaggio" della Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando;
- ✓ minori penali passive per *performance regime* pari a 2.920 mila euro.

33 Capitalizzazione costi per lavori interni

Gli oneri capitalizzati per lavori interni pari a 390.235 mila euro si riferiscono a costi interni per 183.450 mila euro ed a costi per materiali utilizzati per gli investimenti per 206.785 mila euro.

Le maggiori capitalizzazioni registrate nel 2012, rispetto all'anno 2011, pari a 58.531 mila euro, sono essenzialmente dovute all'aumento di produzione per i progetti di manutenzione straordinaria, migliorativa ed evolutiva ed obblighi di legge (interventi ad elevato impiego di personale e materiale). Inoltre, è da considerare la rivisitazione (in aumento) della tariffa media oraria.

34 Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Amm.to attività immateriali e materiali			
√ <i>Amm.to attività immateriali</i>	4.105	2.913	1.192
√ <i>Amm.to attività materiali</i>	57.430	61.039	(3.609)
√ <i>Amm.to investimenti immobiliari</i>	30	37	(7)
Totale	61.565	63.989	(2.424)

35 Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali			
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari	21.483	328	21.155
Rettifiche e riprese di valore crediti	(1.543)	10.956	(12.499)
Totale	19.940	11.284	8.656

Nel 2012 le "Svalutazioni di immobili, impianti e macchinari" pari a 21.483 mila euro sono riferite per 20.262 mila euro a perdite per eliminazioni di cespiti: di questi 12.789 mila euro sono riconducibili a svalutazioni derivanti da eventi calamitosi e per la rimanente parte a demolizioni.

Le riprese di valore sui crediti pari a 1.543 mila euro sono relative alla riduzione del fondo svalutazione crediti al fine di adeguare il valore nominale dei crediti al *fair value*.

36 Accantonamenti

Gli accantonamenti, pari a 49.000 mila euro, nel 2012 rimangono sostanzialmente stabili rispetto al 2011, pari a 51.729 mila euro e sono relativi al Fondo Bilaterale.

37 Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Proventi finanziari diversi	11.090	60.277	(49.187)
Dividendi	0	510	(510)
Utile su cambi	68	262	(194)
Totale	11.158	61.049	(49.891)

La posta subisce nel 2012 un decremento complessivo pari a 49.891 mila euro principalmente attribuibile all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ minori sopravvenienze attive per 26.845 mila euro rispetto al 2011 in cui era stata riconosciuta la rivalutazione monetaria da parte del Consorzio CEPAV DUE a fronte dell'anticipazione finanziaria per i lavori AV della tratta Milano – Verona;
- ✓ riduzione degli interessi attivi sul conto corrente intersocietario per 8.021 mila euro e sul credito IVA verso la Controllante per 3.148 mila euro;
- ✓ riduzione degli interessi di mora per 5.763 mila euro.

38 Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Oneri finanziari su debiti	70.977	55.577	15.400
Svalutazioni di attività finanziarie	2.342	2.928	(586)
Perdita su cambi	50	198	(148)
Totale	73.369	58.703	14.666

Gli oneri finanziari sui debiti subiscono un incremento pari a 15.400 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ accantonamenti di interessi per pagamenti da effettuare per contenziosi in essere con gli appaltatori secondo quanto previsto dallo IAS 37;
- ✓ riduzione di 8.913 mila euro della voce *Interest cost* del TFR calcolata mediante l'applicazione del tasso attuariale sulla base del fondo TFR;
- ✓ minori interessi passivi su mutui per 3.980 mila euro derivanti dalla relativa capitalizzazione sul finanziamento BEI 1000 in virtù dell'avanzamento di competenza dei lavori da questo finanziati.

Le svalutazioni di attività finanziarie, pari a 2.342 mila euro, sono attribuibili alle seguenti Società:

- ✓ Terminali Italia, per 1.764 mila euro a seguito della rilevazione delle perdite dell'esercizio 2012;
- ✓ Nord Est Terminal, società controllata di RFI, pari a 370 mila euro, per la rilevazione delle perdite dell'esercizio 2012;
- ✓ Quadrante Europa *Terminal Gate*, società collegata di RFI, pari a 202 mila euro per la rilevazione delle perdite dell'esercizio 2012;
- ✓ *Network* Terminali Siciliani, società collegata di RFI già liquidata, per 6 mila euro quale riduzione parziale del valore della partecipazione.

39 Oneri finanziari capitalizzati

Gli oneri finanziari capitalizzati sono stati determinati proporzionalmente alla quota del finanziamento da cui derivano, che è stata allocata sulle Immobilizzazioni in corso.

40 Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
IRAP	29.358	15.465	13.893
Imposte differite e anticipate	(3.975)	3.410	(7.385)
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(1.326)	(1.794)	468
Totale imposte sul reddito	24.057	17.081	6.976

41 Passività potenziali

Le passività potenziali riguardano principalmente i contenziosi arbitrari relativi alle varie tratte della Rete AV/AC, riportate nel paragrafo Indagini e procedimenti giudiziari in corso della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli.

42 Compensi Amministratori e Sindaci

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

PERCIPIENTI	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Amministratori *	494	510	(16)
Sindaci	85	88	(3)
	579	598	(19)

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

43 Compenso alla società di Revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 959 mila euro, di cui 377 mila euro per le attività di revisione legale ed integrazione per l'adozione IFRS, 82 mila euro per altri servizi di verifica e 500 mila euro per servizi diversi dalla revisione legale.

44 Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della Controllante diretta esposti nel seguente prospetto riepilogativo, richiesto dall'art. 2497 bis del codice civile, sono stati estratti dal relativo bilancio chiuso al 31 dicembre 2011 redatto secondo i principi contabili internazionali. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria della Controllante al 31 dicembre 2011, nonché del risultato economico, conseguito dalla Società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio corredato della relazione della società di revisione, e disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

	valori in migliaia di euro	
(Euro)	31.12.2011	31.12.2010
Attività		
Totale attività non correnti	43.084.969	43.630.684
Totale attività correnti	2.534.679	2.229.404
Totale attività	45.619.648	45.860.088
Patrimonio netto		
Capitale sociale	38.790.425	38.790.425
Riserve	298.231	297.168
Utili (perdite) portati a nuovo	(3.026.753)	(3.046.628)
Utile (Perdite) di esercizio	41.305	20.921
Totale Patrimonio Netto	36.103.209	36.061.887
Passività		
Totale passività non correnti	7.601.630	8.079.315
Totale passività correnti	1.914.809	1.718.886
Totale passività	9.516.439	9.798.201
Totale patrimonio netto e passività	45.619.648	45.860.088

(Euro)	2011	2010
Ricavi operativi	145.781	152.684
Costi operativi	151.973	156.999
Ammortamenti	18.902	19.941
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	1.552	1.573
Accantonamenti per rischi e oneri	3.191	5.041
Proventi e (oneri) finanziari	13.237	(29.008)
Imposte sul reddito	57.904	80.800
Risultato netto d'esercizio	41.305	20.921

45 Parti correlate**Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche**

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

	31.12.2012	31.12.2011
Benefici a breve termine	3.330	3.499
Benefici successivi al rapporto di lavoro	187	226
	3.517	3.724

Nella tabella sono ricomprese le seguenti nature di costi sostenute dalla Società:

- i benefici a breve termine: retribuzioni, emolumenti, contributi/oneri sociali, ferie maturate e non godute, premio annuo per assicurazione medica (FASI ASSIDAI PREVIGEN, MBO di competenza dell'anno);
- i benefici successivi al rapporto di lavoro: il TFR dell'esercizio e la rivalutazione del relativo Fondo, l'accantonamento a Fondo, il costo della quota annuale sostenuto per eventuali altre forme previdenziali (es. PREVINDAI).

Ai benefici a breve termine, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2013, per un importo indicativamente non superiore a 560 mila euro una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

Si precisa che ai dirigenti con responsabilità strategiche non sono stati erogati né benefici per la cessazione del rapporto di lavoro né altri benefici a lungo termine.

I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione direttamente o tramite stretti familiari con la Società o con imprese controllate direttamente o indirettamente dalla stessa.

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dalla società, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Blufferies S.r.l.		
Terminali Italia S.r.l.	Commerciali e diversi per affitti aree e locali per la gestione dei terminali, distacco di personale, organi sociali	Prestazioni Diverse
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	Commerciali e diversi per utilizzo aree terminalistiche. Finanziari: dividendi	
Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A.	Gestione della partecipazione al capitale sociale della Società Galleria di Base del Brennero BBT SE e dell'eventuale diverso soggetto promotore della galleria ferroviaria di base del Brennero".	
Imprese collegate		
LTF S.a.s.	Progettazione, studi, ricognizioni linea Torino-Lione	Commerciali e diverse per rimborsi personale
Quadrante Europa S.p.A.	Commerciali: organi sociali. Finanziari: per finanziamenti infruttiferi	
Network Terminali Siciliani	Commerciali e diversi per utilizzo aree terminalistiche	
FS Formazione S.p.A. in liquidazione		Commerciali e diverse per la formazione e la qualificazione tecnico professionale del personale impiegato nei trasporti ferroviari
Controllanti		
FS (a)	Finanziari :conto corrente intersocietario. Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, sperimentazioni, locazioni Polizia ferroviaria, crediti fiscali	Finanziari: debiti finanziari. Commerciali e diversi: licenze d'uso marchio, consulenza di varia natura, oneri condominiali, oneri assicurativi, Servizi: finanziari, legali, amministrativi, relazioni industriali ed esterne.
Altre imprese consociate		
Ferservizi S.p.A.(b)	Commerciali e diversi: per locazioni e alienazione dei beni immobili non strumentali	Commerciali e diversi: per attività di global service provider, servizi informatici, servizi amministrativi, amministrazione del personale, servizi di formazione, servizi per/di comunicazione, servizi per gli acquisti, facilities, ferrhotel, gestione amministrativa della ristorazione
Grandi Stazioni S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per la gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle principali stazioni	Commerciali e diversi: per la mancata liberazione di alcune aree occupate ai fini istituzionali e oneri condominiali
Cento Stazioni S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per la gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle 103 medie stazioni	Commerciali e diversi: per oneri condominiali
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	Commerciali e diversi per prestazioni lavori e forniture	Commerciali e diversi per attività patrimoniali
Fercredit (b)		Commerciali e diversi: come cessionario di debiti verso fornitori Finanziari: interessi di mora

		RFI SpA
FS Logistica S.p.A. (b)		Commerciali e diversi per le attività relative al trasporto merci, logistica e trasporto rifiuti
SGT S.p.A. (b)	Commerciali e diversi per gestione terminali merci	
Serfer S.p.A. (b)	Commerciali e diversi per il pedaggio	Commerciali e diversi per servizi di manovra
Italferr S.p.A. (b)		Direzione, progettazione e controllo dell'esecuzione dei lavori di investimento nella rete Finanziari: interessi di mora
Cemat SpA (b)	Commerciali: per servizi di traghettamento e prestazioni sanitarie.	Commerciali: provvigioni. Finanziari: interessi su contributi ex co.6, art.38 L.166/2002
S.EL.F. S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: per la manutenzione ordinaria e straordinaria degli elementi di impianto facenti parte della porzione di rete a trasmissione nazionale in locazione a SELF.	
Italcertifer S.c.p.A. (b)	Commerciali e diversi per prestazioni sanitarie, rimborsi e e certificazioni	Realizzazione di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari e manutenzione materiale rotabile
Trenord S.r.l. (b)	Commerciali e diversi per: per pedaggi, per trazione, servizi di manovra, servizi accessori alla circolazione, prestazioni sanitarie, canoni di locazione, performance regime	Commerciali e diversi per servizi di manovra
Italia Logistica S.r.l. (b)	Commerciali e diversi per canoni di locazione terminali merci.	
BUSITALIA- Sita Nord (b)	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per servizi di trasporto
Sita SpA (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie	
Tx Logistik (b)	Commerciali e diversi: per pedaggi, per trazione, per servizi di manovra, per canoni di locazione terminali merci	Commerciali e diversi: per performance regime
Metropark S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: locazione di aree, personale distaccato, prestazioni sanitarie	Commerciali e diversi: progettazioni
Trenitalia S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per il pedaggio, i servizi di traghettamento; il consumo di energia elettrica; i servizi accessori alla circolazione; i servizi appaltati di pulizia; i servizi di manovra; le prestazioni sanitarie; la gestione dei terminali merci; le locazioni immobili e le prestazioni istituto sperimentale; lavori in conto terzi; pubblicazioni di servizio e spazi pubblicitari.	Commerciali e diversi: per i servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto, per noleggio carri, per acquisto materiale rotabile, per manutenzione materiale rotabile; per trasporto merci e per i servizi di manovra.
Collegate di controllate		
Terminal Tremestieri S.r.l.	Gestione completa dell'approdo per navi destinate al traghettamento attraverso lo Stretto di Messina, sito in località Tremestieri del comune di Messina.	Commerciali e diverse per servizi portuali
BBT SpA	Commerciali e diversi: per rimborso personale distaccato	
Collegate di Gruppo		
Padova Container Service Srl		Commerciali e diversi: per servizi di manovra
Porta Sud	Commerciali e diversi: per rimborso cariche sociali	
F.N.M. Autoservizi SpA	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	

Altre parti correlate		
Gruppo CDDPP	Commerciali e diversi: Energia AT nuovo regime approv.to verso la società Terna e attraversamento e accessi speciali	Commerciali e diversi: Energia AT nuovo regime approv.to verso la società Terna Finanziari: Debiti per prestiti
Gruppo ENEL	Commerciali e diversi: per canoni di locazione e attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per utenze (acqua, energia, gas)
Gruppo ENI	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per utenze gas e combustibile
Gruppo Finmeccanica	Commerciali e diversi: per affitti di terreni e attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per manutenzione linea
Gruppo Fintecna	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: acquisti materie e materiali
Gruppo GSE	Commerciali e diversi: per energia AT nuovo regime approvativo	Commerciali e diversi: per energia elettr. per la trazione dei treni, illuminazione e forza motrice e utenze elettriche
Gruppo Invitalia	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: progettazione, costruzione e fornitura di una nuova nave per il trasporto di carrozze e carri ferroviari, passeggeri, mezzi gommati per i collegamenti sullo Stretto di Messina.
Gruppo Ist. Pol. Zecca Stato		Commerciali e diversi: per acquisto spazi avvisi legali e per pubblicità su stampa
Gruppo Poste	Commerciali e diversi: canoni locaz. fabbric. strum. Finanziari: conti correnti	Commerciali e diversi: per spese postali e servizi vari
Gruppo RAI	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per abbon.ti giornali, riviste e pubblic.
Gruppo Anas	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali e lavori in conto terzi.	Commerciali e diversi: per affitti e spese accessorie di locali
Gruppo Enav SpA	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	
Fondo pensione EUROFER	Commerciali e diversi: per rimborso personale distaccato	Ritenute e contributi previdenziali
Fondo pensione PREVINDAI		Ritenute e contributi previdenziali
Altri fondi pensione	Commerciali e diversi: per prestazioni di servizi	Quote TFR per fondi pensione

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012 delle transazioni con parti correlate.

Si fa presente che i rapporti economici esistenti tra la società e le parti correlate sono esposti separatamente, ovvero senza effettuare compensazioni tra componenti positive e negative, pur se tali componenti si riferiscono a transazioni equivalenti (per esempio rimborsi).

Pertanto, i dati esposti non necessariamente coincidono con quanto riportato nelle corrispondenti tabelle di Note al bilancio.

Rapporti commerciali e di altra natura

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2012		2012		
	Crediti	Debiti	Garanzie	Costi	Ricavi
Imprese controllate	7.151	1.167	-	607	4.161
Blufferies S.r.l.	2.408	1.019		593	2.507
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	14				25
Terminali Italia s.r.l.	4.729	148		14	1.629
Imprese collegate	100	42	-	75	2.046
LTF Sas	88	42		26	2.045
Quadrante Europa SpA	12				
FS Formazione S.p.A. in liquidazione				49	1
Controllanti	926.281	22.516	-	36.769	3.255
Ferrovie dello Stato SpA	926.281	22.516		36.769	3.255
Altre imprese consociate	639.369	530.443	-	259.080	1.047.280
Ferservizi SpA	3.730	20.155		67.209	812
Italcertifer ScpA	366	2.579		438	341
Italcontainer SpA					
Fs Logistica	1.394	4.416		2.148	22
Serfer Srl	3.345	2.411		4.101	5.067
Grandi Stazioni SpA	5.090	16.675		50.460	11.603
Cento Stazioni SpA	8.136	20.307		32.432	15.164
Fercredit SpA	16	265.502		124	8
Italferr SpA	3.482	65.907		6.187	804
Metropark SpA	163	88		714	47
Sita SpA in liquidazione	94	2			
Cemat SpA	1.102	919		231	1.030
SGT SpA	108				9
Trenitalia SpA	563.640	124.020		92.775	1.003.066
Ferport Srl in liquidazione	33				
Ferport Napoli Srl in liquidazione	7				
Tx Logistik	634	9		3	688
Thello	1				1
FS Sistemi Urbani Srl	1.480	6.593		2.258	1.043
Trenord Srl	41.787	852			
SELF SpA	4.430				7.299
BUSITALIA - Sita Nord Srl	331	8		1	276
Collegate di controllate	1.247	216	-	173	11
BBT SpA	195				
Terminal Tremestieri Srl	1.052	216		173	11
Collegate di Gruppo	77	615	-	-	-
Padova Container Service Srl	33	615			
Porta Sud	42				
F.N.M. Autoservizi SpA	2				
Altre parti correlate	22.944	8.653	216.690	604.160	12.455
Gruppo CDDPP	14.556	259	21.992	61.623	6.259
Gruppo ENEL	4.154	(23.583)	8.315	56.322	3.632
Gruppo ENI	966	420	1.271	6.604	807
Gruppo Finmeccanica	112	26.861	30.162	76.897	249
Gruppo Fintecna					
Gruppo GSE	1.751		150.000	402.221	
Gruppo Invitalia	(203)		4.950	5	128
Gruppo Ist. Pol. Zecca Stato		27		84	
Gruppo ENAV	812				1.062
Gruppo Italia Lavoro	10	68		257	
Gruppo Poste	727	69		5	262

				RFI SpA	
Gruppo RAI	6	5		2	11
Gruppo SOGIN	(3)				1
Gruppo CONSAP				1	
Fondo pensione EUROFER	14	3.489			44
Fondo pensione PREVINDAI		1.022			
Altri fondi pensione	44	15		141	
TOTALE	1.597.169	563.652	216.690	900.864	1.069.208

Rapporti finanziari

Denominazione	(in migliaia di euro)			
	31.12.2012		2012	
	Crediti	Debiti	Oneri	Proventi
Imprese collegate	391	-	-	11
Quadrante Europa SpA	391	-		
FS Formazione S.p.A. in liquidazione				11
Controllanti	609.430	2.227.592	2.871	14.041
Ferrovie dello Stato SpA	609.430	2.227.592	2.871	14.041
Altre imprese consociate	-	-	1.065	-
Cemat SpA			23	
Italferr SpA			1	
Fercredit SpA			1.041	
Altre parti correlate	545	273.101	-	28
Gruppo CDDPP		273.101		
Gruppo POSTE	545			28
TOTALE	5.090	2.500.693	3.936	14.080

46 Garanzie

(importi in migliaia di euro)

Garanzie **31.12.2012**

1. RISCHI

1.1 Fidejussioni

	343.764
Totale 1	343.764

2. ALTRI

2.1 Fidejussioni a favore della Società rilasciate da terzi

	4.543.858
Totale 2	4.543.858

La voce "Rischi" si riferisce principalmente a fidejussioni rilasciate da RFI all'Amministrazione Finanziaria ed alle Amministrazioni Pubbliche interessate all'attraversamento delle linee Alta Velocità/ Alta Capacità.

Per una migliore esposizione nel 2012 è stata effettuata una riclassifica dalla posta " Fidejussioni prestate" alla posta "Terzi per garanzie ricevute".

La voce "Fidejussioni rilasciate a favore della Società" si riferisce principalmente alle garanzie rilasciate alla Società per conto di *General Contractor*, Enti appaltanti e fornitori.

In data 14.9.2012 è stato costituito un deposito fiduciario vincolato, pari a 21.963 mila euro, dalla BNP Paribas Real Estate Property Development Italy S.p.A. a favore di RFI a titolo di garanzia del contratto preliminare di compravendita dei comparti C4 Sud e C5 di Roma Tiburtina.

47 Impegni finanziari terzi

Si espone qui di seguito l'evoluzione delle poste al 31 dicembre 2012, relative agli impegni presi da Enti come lo Stato e l'Unione Europea a favore della Società a seguito dell'emanazione di provvedimenti di erogazione di finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale sociale o di contributi diversi, così come rappresentato nella seguente tabella:

Investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2012:

Valori in migliaia di Euro

	Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare	Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi
Al 31.12.2011	71.357.425	54.284.190	5.679.087	50.683.826	11.394.148	3.600.365
Al 31.12.2012	75.703.419	56.569.248	7.978.456	53.528.100	11.155.714	3.041.148
Delta	4.345.993	2.285.058	2.299.369	2.844.274	238.434	559.216

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2012 ammontano a circa 75,7 miliardi di euro. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti "per competenza" previsti dalle varie Leggi Finanziarie (ora Leggi di Stabilità) che quelli previsti da provvedimenti legislativi di stanziamento *ad hoc*, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2011, le risorse disponibili registrano un decremento di 4.345.993 mila euro, che rappresenta il risultato netto dei nuovi finanziamenti disposti, tra gli altri, con la Legge di Stabilità 2013 (ivi compresi i definanziamenti su risorse già stanziare), con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 01.03.2012 (Fondo per Interventi Urgenti e Indifferibili), con la Delibera CIPE 62/2011 (Piano Nazionale per il Sud), con l'art. 32, comma 1, del Decreto Legge 98/2011 (Fondo per le Infrastrutture Ferroviarie e Stradali) e con il Decreto Legge n. 138 del 13 agosto 2011 (convertito con la Legge n. 148 del 14 settembre 2011) e dell'aggiornamento del valore delle risorse stanziare dall'UE.

Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2012 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a circa 56.569.248 mila euro. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche

previste sia dalle varie Finanziarie che da leggi pluriennali di spesa, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni di cui sopra ammontano al 31 dicembre 2012 a circa 53.528.100 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2011, registrano un incremento di 2.844.274 mila euro, determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2012 a valere sulle erogazioni di cui sopra.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 7.978.456 mila euro e comprendono i crediti iscritti ai sensi della modifica del criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi conto impianti previsto all'art. 1, comma 86 della Legge Finanziaria 2006, nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze e nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per gli stanziamenti derivanti dalle Leggi Finanziarie e da leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati.

Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Febbraio

Fondazione FS Italiane

Il Consiglio di Amministrazione di RFI in data 25 febbraio 2013, visti i profili di utilità per RFI, ha deliberato di autorizzare RFI a partecipare, quale Socio Fondatore, unitamente a Ferrovie dello Stato Italiane e a Trenitalia, alla costituzione della Fondazione FS Italiane, autorizzandone il versamento di 300.000 euro a titolo di contribuzione al Fondo di Gestione nonché il conferimento al Fondo di Dotazione degli *asset* valutati come necessari dalla Capogruppo per le finalità della Fondazione.

Tale iniziativa, coordinata dalla Capogruppo, è volta alla tutela e valorizzazione del patrimonio storico e culturale delle ferrovie italiane, variamente allocato tra le diverse società del Gruppo, e costituito da uno dei più consistenti e rilevanti depositi documentali sulla storia delle ferrovie nazionali, raccolto in musei, archivi e biblioteche e consistenti, in larga parte, anche di testimonianze specifiche relative alla realizzazione delle importanti opere ferroviarie, che, anche sotto il profilo ingegneristico, hanno concorso a connotare la ferrovia come un attore protagonista nella crescita del paese nell'ultimo secolo.

Contratto istituzionale di sviluppo – CIS per la modernizzazione della direttrice ferroviaria "Messina-Catania-Palermo"

In data 28 febbraio 2013 è stato sottoscritto dal Ministro per la Coesione Territoriale, Ministro allo Sviluppo Economico, alle Infrastrutture e Trasporti, Governatore della Regione Siciliana, Amministratori Delegati di FSI e RFI il Contratto istituzionale di sviluppo, istituito dall'art. 6 del D. Lgs. 88/2011, per la modernizzazione della direttrice ferroviaria "Messina-Catania-Palermo".

Gli interventi complessivi che scaturiranno dai lavori, dalle progettazioni e dagli studi previsti nel Contratto consentiranno di raggiungere tre risultati:

- una progressiva forte riduzione dei tempi di percorrenza e della frequenza e qualità del servizio fra tre importanti aree metropolitane della Sicilia;
- un miglioramento dell'accessibilità delle aree interne della Sicilia centrale e della Sicilia meridionale ai grandi centri metropolitani;
- una maggiore efficienza dei nodi ferroviari di Catania e Palermo.

I firmatari del Contratto si impegnano a:

- collaborare e coordinarsi utilizzando strumenti di semplificazione amministrativa e procedimenti di decisione e controllo previsti dalle normative vigenti;
- rimuovere gli ostacoli che dovessero sorgere durante l'esecuzione degli impegni assunti per la realizzazione degli interventi accettando, in caso di inerzia, ritardo o inadempienza accertate, le misure sanzionatorie previste dal Contratto stesso;
- eseguire periodicamente un monitoraggio necessario alla verifica del Contratto, anche per attivare prontamente le risorse necessarie;
- mettere in atto una verifica semestrale del Contratto, anche per far partire prontamente i provvedimenti necessari alla realizzazione degli interventi;
- effettuare i controlli che garantiscano correttezza e regolarità della spesa.



- Raddoppio Giampileri-Fiumefreddo
- Progettazione e realizzazione SCC Messina-Siracusa
- Progettazione e realizzazione SCC Fiumetorto-Messina
- Tratto Catania Ognina-Catania Centrale
- Nodo Catania / Interramento km 2
- Raddoppio bivio Zurria-Catania Acquicella
- Tratta Bicocca-Motta-Catenanuova
- Tratta Catenanuova-Raddusa Agira
- Velocizzazione Pa-Ct - Tratta Roccapalumba-Marianopoli
- Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo-Catania-Messina
- Tratta Raddusa-Enna-Fiumetorto
- Potenziamento e velocizzazione Messina-Palermo e Messina-Siracusa
- Nodo di Palermo
- SCC Nodo di Palermo

Decreto Legislativo 6 settembre 2011, n. 159 "Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia"

In data 13 febbraio 2013 sono entrate in vigore nuove disposizioni in materia di adempimenti ed accertamenti antimafia contenute nel Libro II del Codice - Capi da I a IV - il cui espletamento è obbligatoriamente richiesto ai soggetti pubblici preventivamente al riconoscimento – in favore di privati – di autorizzazioni, concessioni, licenze, provvidenze economiche, ovvero all'affidamento/autorizzazione di contratti e subcontratti di lavori, servizi e forniture.

Il Codice ha ampliato sia il perimetro dei soggetti tenuti a provvedere alle verifiche antimafia includendovi i Contraenti Generali (art. 83 comma 2 del Codice), sia quello dei soggetti da sottoporre a verifica (art. 85 del Codice) includendovi, tra gli altri, i gruppi europei di interesse economico (GEIE), i soggetti membri del Collegio Sindacale, i Componenti dell'Organismo di Vigilanza di cui al DLgs 231/2001; ha inoltre previsto importanti misure organizzative volte a far fronte alla mole crescente dei complessi accertamenti quale la

Banca Dati unica della documentazione antimafia istituita, seppure non ancora attivata, presso il Ministero dell'Interno (art.96.1 del Codice); nelle more della entrata in operatività di tale strumento la documentazione antimafia dovrà essere acquisita esclusivamente tramite le competenti Prefetture.

Marzo

Stretto di Messina

La data 1° marzo 2013 prevista dalla legge 221/2012, quale data limite per la stipula dell'Atto Aggiuntivo al contratto che la società Stretto di Messina avrebbe dovuto sottoscrivere con il Contraente Generale alla luce delle nuove disposizioni di legge, è spirata senza esito.

La Società ha pertanto informato i propri Soci, con lettera del 2/3/2013, della risposta negativa formulata dal Contraente Generale, il quale, entro i termini previsti, ha rappresentato che *"nonostante le iniziative intraprese da Stretto di Messina in questa fase per addivenire ad un testo condiviso di atto aggiuntivo, tale prospettiva si è resa assolutamente irrealizzabile nella formulazione degli atti inviati"*.

Per effetto dello scadere senza esito del suddetto termine dell' 1 marzo 2013 per la sottoscrizione dell'Atto Aggiuntivo, la norma citata prevede significativi effetti tra i quali la caducazione di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione con la conseguenza della messa in liquidazione della società ed il riconoscimento di un indennizzo costituito dal pagamento delle prestazioni progettuali contrattualmente previste e direttamente eseguite e da una somma ulteriore pari al 10 per cento dell'importo predetto.

La norma prevede anche che la messa in liquidazione della società Stretto di Messina SpA avvenga con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (che non risulta ancora emesso), su proposta del Ministero dell'Economia e delle Finanze con il quale viene nominato, per lo svolgimento delle attività liquidatorie, un commissario liquidatore che dovrà concludere le operazioni entro e non oltre un anno dalla nomina.

Contratto di programma 2012-2014 - Parte Servizi

Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) - in data 18 marzo 2013 - ha espresso parere favorevole sullo schema di Contratto di programma 2012-2014 - Parte Servizi tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A., per la disciplina delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete e delle attività di *Safety, Security* e Navigazione ferroviaria.

Il Contratto di Programma - Servizi è il nuovo strumento di rapporto fra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato che, in un quadro stabile di finanziamenti, permetterà di continuare a garantire, in un'ottica di manutenzione integrata, gli elevati *standard* di sicurezza della rete ferroviaria nazionale. Con il nuovo Contratto di Programma-Servizi, gli interventi di manutenzione, prioritari per il Gestore, saranno distinti dagli investimenti di ammodernamento e sviluppo della rete ferroviaria nazionale, oggetto del CdP - parte Investimenti.

Ai sensi dell'art. 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, recante disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A, sarà cura del MIT trasmettere l'atto corredato del parere del CIPE alle competenti Commissioni Parlamentari per il proseguo dell'iter di perfezionamento dell'atto contrattuale.

Aprile**Incasso del credito IVA**

Con data valuta 10 aprile 2013 la Società ha incassato il credito IVA 2010 pari a 179.366 mila euro.

**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE
PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI
RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.
AL 31 DICEMBRE 2012**

1. I sottoscritti Michele Mario Elia e Vera Fiorani, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., tenuto conto:

- di quanto previsto dall'art. 22 dello Statuto sociale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- di quanto precisato nel successivo punto 2;

attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2012.

2. Al riguardo si segnala che:

a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrativo – contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Rete Ferroviaria Italiana SpA si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'*"Internal Controls – Integrated Framework"* emesso dal *"Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission"* che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;

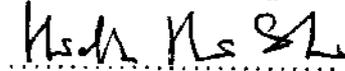
b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.



3. Si attesta, inoltre, che il bilancio d'esercizio:
- a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

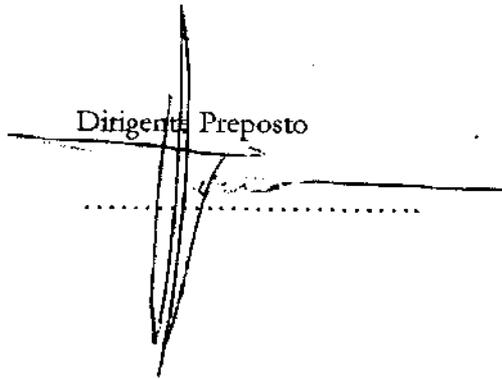
Roma, 17 aprile 2013

Amministratore Delegato



Ferrovie dello Stato Italiane
UA 17/4/2013
RFI-ADVA0017P120130000402

Dirigente Preposto





Il Collegio Sindacale

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA
Sig. Responsabile
Direzione Centrale Affari Societari
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 - ROMA

All. 1

Si trasmette, per il deposito ai sensi di legge, la relazione di questo Collegio
Sindacale al bilancio di esercizio 2012.

Il Presidente

Collegio Sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE PER IL BILANCIO DI ESERCIZIO
2012 ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI AI SENSI DELL'ART. 2429 C.C.**

Signori Azionisti,

abbiamo esaminato il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2012 redatto dagli Amministratori ai sensi di legge e con l'applicazione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS. I fatti che hanno caratterizzato la gestione sono ampiamente descritti nella "Relazione sulla gestione" nell'ambito della quale assumono particolare rilevanza, ad avviso del Collegio, i seguenti:

- Scissioni parziali di RFI in favore della Capogruppo mediante assegnazione di parte del patrimonio non strumentale ubicato nel Comune di Trieste e di aree per complessive 5,5 milioni di mq., in prosecuzione delle attività di dismissioni di plessi non strategici per le attività industriali;
- Sottoscrizione del nuovo contratto aziendale indirizzato anche all'aumento della produttività dell'intero Gruppo;
- Sottoscrizione del contratto istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice Napoli-Bari-Lecce-Taranto con la previsione di interventi innovativi volti a garantire la maggiore integrazione delle aree meridionali con il resto dell'Europa e sottoscrizione del contratto istituzionale di sviluppo per il completamento della direttrice Salerno-Reggio Calabria;
- Aumento del capitale sociale della partecipata Tunnel Ferroviario del Brennero SpA e della Società Quadrante Europa Terminal Gate SpA;
- Costituzione a Francoforte del *Management Board* del corridoio n. 3 per l'attivazione del nuovo corridoio finalizzato a ridurre i tempi di percorrenza dei treni merci internazionali;
- Concessione di contributi UE TEN-T a favore di GEIE corridoio D finalizzato all'implementazione del corridoio europeo merci n. 6 (Almeria-Zahony) e sottoscrizione del quadro di assegnazione della capacità dei corridoi merci ferroviari nn. 1 e 2 ai sensi del Regolamento merci UE n. 913/2010;

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI Rete Ferroviaria Italiana Sp.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Registro dell'art. 2407 sezione di Roma n. 11146/0188/2003

Sede legale: Roma - Via Salaria, 1000 - 00199 Roma

Cap. Sociale: € 2.000.000.000,00

Consiglio di Amministrazione: Presidente: Prof. Ing. Roberto

M/g

La gestione chiude con un risultato positivo di 159,987 milioni di euro (+ 61,882 milioni rispetto al 2011) al netto delle imposte.

Gli Amministratori nelle Note a corredo del bilancio hanno illustrato i criteri di valutazione delle varie poste contabili ed hanno fornito le indicazioni sulle appostazioni dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico.

Quanto alla rappresentazione quantitativa con cui si esprimono i valori dei predetti schemi, si rinvia all'analisi contenuta nella parte del progetto di bilancio "Note esplicative" le cui risultanze vengono di seguito così riassunte:

ATTIVITA'

Attività non correnti

Euro 42.611.972.012

Attività correnti

Euro 6.604.045.591

Totale Attività

Euro 49.216.017.603

PASSIVITA'

Passività non correnti

Euro 6.315.532.989

Passività correnti

Euro 9.895.750.084

Totale Passività

Euro 16.211.283.073

Capitale sociale

Euro 32.007.632.680

Riserve ed utili portati a nuovo

Euro 837.115.256

Utile di esercizio

Euro 159.986.594

Totale del passivo e del patrimonio netto

Euro 49.216.017.603

Il risultato di esercizio trova corrispondenza nel Conto Economico riclassificato così riassunto:

CONTO ECONOMICO

Totale dei ricavi

Euro 2.663.346.892

Costi operativi

Euro (2.286.587.331)

Margine operativo lordo (Ebitda)

Euro 376.759.561

Ammortamenti

Euro (61.565.542)

Svalutazioni

Euro (19.940.553)

Accantonamenti per rischi ed oneri

Euro (49.000.000)

Risultato operativo (Ebit)

Euro **246.253.466**

Proventi ed oneri finanziari

Euro (62.209.682)

Risultato prima delle imposte

Euro 184.043.784

Imposte sul reddito

Euro (24.057.190)

Utile di esercizio

Euro **159.986.594**

M5

Attività di vigilanza.

Nel corso dell'esercizio 2012 il Collegio Sindacale ha svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge. Al riguardo, si dà atto che le adunanze dell'Assemblea dei soci e le sedute del Consiglio di Amministrazione si sono svolte nel rispetto delle norme legislative e statutarie che ne disciplinano il funzionamento; nel corso delle stesse il Collegio ha formulato le proprie considerazioni con particolare riferimento ai principi di corretta amministrazione e di economicità della gestione.

L'Amministratore Delegato, ai sensi dell'art. 2381 c.c. ha fornito periodicamente notizie sul generale andamento della gestione nonché sulle operazioni di maggior rilievo effettuate dalla Società e dalle sue controllate, con particolare riferimento anche alle notizie riguardanti lo sviluppo della rete (linea AV/AC Treviglio-Brescia e Terzo Valico dei Giovi/Milano-Genova), alle nuove attività progettuali, ai principali investimenti consegnati nel corso dell'anno nonché alla evoluzione della situazione finanziaria; è proseguita, inoltre, l'attività informativa sui contenziosi arbitrali con i *General Contractor*.

Nel corso delle riunioni periodiche tenute dal Collegio ai sensi dell'art. 2404 c.c. sono state effettuate verifiche documentali, esaminata la documentazione amministrativa assumendo anche informazioni dai Responsabili di talune funzioni aziendali su particolari problematiche.

Nel corso degli incontri con la Società di revisione "PricewaterhouseCoopers SpA", diretti allo scambio di informazioni non sono emersi fatti censurabili: riguardo alla consistenza raggiunta dagli accantonamenti per rischi ed oneri, tali da influenzare in misura considerevole il risultato di esercizio, la società predetta ne ha assicurato, come di consueto, il costante monitoraggio.

Nello svolgimento della vigilanza sull'assetto organizzativo e sul sistema di controllo interno, sono state acquisite informazioni dai Responsabili delle funzioni ed espresse valutazioni anche attraverso il monitoraggio delle attività di auditing.

Informiamo, infine, che nel corso dell'attività di vigilanza non sono state presentate denunce ex art. 2408 c.c. o esposti, così come non sono emerse omissioni, fatti censurabili o irregolarità tali da richiedere una menzione nella presente Relazione.

Analisi del risultato dell'esercizio 2012.

Il bilancio di esercizio 2012 è il terzo redatto con i principi contabili internazionali EU-IFRS: gli schemi ed i criteri di classificazione sono quelli previsti dallo IAS 1.

M/7

Dai fondamentali saldi del conto economico riclassificato si evince che il favorevole andamento della gestione ha determinato un margine operativo lordo (Ebitda) positivo per 376,760 milioni (+ 57,1% sul 2011), il risultato ante imposte è stato di 184,043 milioni con l'utile netto pari a 159,986 milioni, in forte aumento (+61,881 milioni) rispetto al 2011. Il risultato operativo (Ebit) risulta positivo per 246,253 milioni, anch'esso in significativo aumento (+ 133,413 milioni) rispetto al 2011.

Dai dati economici emerge un incremento (+ 7,5%) dei ricavi delle vendite e delle prestazioni dovuto all'effetto combinato tra l'incremento dei ricavi da pedaggio (maggiori volumi di traffico della rete AV/AC) e dei contributi da Stato per la manutenzione della Rete ed altre attività e i minori ricavi da servizi di traghettamento; tale positivo risultato è in parte attenuato dalla flessione (- 9,2%) degli altri proventi dovuta, principalmente, alla riduzione dei canoni di retrocessione verso Grandi Stazioni, dei ricavi per lavori in conto terzi e dalla definizione degli accertamenti di note credito verso l'Enel.

Dal lato dei costi operativi, va rilevato un lieve decremento di circa lo 0,48% dovuto all'effetto combinato tra la diminuzione del costo del personale e l'aumento, seppure contenuto, degli "altri costi operativi" tra i quali sono ricompresi anche maggiori accantonamenti per contenziosi con gli appaltatori ai sensi dello IAS n. 37.

Tra le voci sotto il MOL emergono, in particolare, riduzioni degli accantonamenti (- 5,3%) e degli ammortamenti (- 3,8%) e l'incremento (76,7%) delle svalutazioni e perdite di valore mentre la gestione finanziaria (al cui interno sono inclusi anche accantonamenti per interessi su pagamenti per contenziosi) si caratterizza per un differenziale negativo di 62,209 milioni (a fronte di + 2,346 milioni del 2011);

Conclusioni.

Dall'esame della documentazione prodotta, il Collegio ha potuto verificare la generale conformità del bilancio alle norme di legge che ne disciplinano la formazione ed ai fatti di cui si è avuta conoscenza nel corso dell'espletamento dei propri compiti; la Relazione sulla gestione risulta coerente con le disposizioni di legge e rappresenta in modo esauriente i fatti principali che hanno caratterizzato la gestione e il risultato dell'esercizio 2012.

Pur possedendo partecipazioni di controllo, la Società non ha predisposto il bilancio consolidato avvalendosi al riguardo dell'esonero previsto dallo IAS 27, paragrafo 10; sulla base della medesima disposizione, il bilancio consolidato ad uso pubblico viene redatto dalla controllante "Ferrovie dello Stato Italiane SpA". Il Collegio dà atto, inoltre, che ai sensi dell'art. 2497 bis c.c. sono stati riportati nelle Note esplicative i

dati essenziali dell'ultimo bilancio di "Ferrovie dello Stato Italiane SpA", redatto anch'esso secondo i principi contabili internazionali, che esercita su RFI SpA l'attività di direzione e coordinamento.

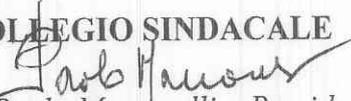
Nella redazione del bilancio gli amministratori hanno fatto riferimento alla previsione di continuità dell'attività aziendale (IAS 1) ed alle valutazioni basate sul criterio convenzionale del costo storico, salvo per le valutazioni delle attività e passività finanziarie nei casi valutabili a *fair value*.

Ai sensi dell'art. 2426, punto 5, del c.c. viene espresso il consenso all'iscrizione nell'attivo patrimoniale dei costi di ricerca e sviluppo.

Considerate anche le risultanze dell'attività svolta dall'organo preposto al controllo legale che nel corso della riunione del 17 aprile scorso ha comunicato l'assenza di anomalie e/o evidenze significative (e ciò anche per quanto riguarda i criteri di valutazione in conformità ai principi internazionali IFRS), e tenuto conto, altresì, dell'attestazione prodotta dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari in data 17 aprile 2013, il Collegio sindacale esprime parere favorevole in merito all'approvazione del bilancio di esercizio 2012 ed alle proposte di destinazione dell'utile di esercizio così come predisposte dal Consiglio di Amministrazione.

Roma, 30 aprile 2013

IL COLLEGIO SINDACALE


Dott. Paolo Marcarelli - Presidente


Dott. Emanuele Carabotta - Sindaco effettivo


Prof. Avv. Serafino Gatti - Sindaco effettivo



**RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI
DELL'ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39**

RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2012

**RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL DLGS
27 GENNAIO 2010, N° 39**

All'Azionista della
Rete Ferroviaria Italiana SpA

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal prospetto di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, di Rete Ferroviaria Italiana SpA chiuso al 31 dicembre 2012. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli amministratori della Rete Ferroviaria Italiana SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenute nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio d'esercizio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 24 aprile 2012.

- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2012 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa della Rete Ferroviaria Italiana SpA per l'esercizio chiuso a tale data.

- 4 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori della Rete Ferroviaria Italiana SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. Euro 6.812.000,00 i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 0712132311 - **Bari** 70124 Via Don Luigi Guanella 17 Tel. 0805640211 - **Bologna** Zola Predosa 40069 Via Tevere 18 Tel. 0516186211 - **Brescia** 25123 Via Borgo Pietro Wuhrer 23 Tel. 0303697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 0957532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - **Genova** 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Piazza dei Martiri 58 Tel. 08136181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521242848 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011556771 - **Trento** 38122 Via Grazioli 73 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 0458263001

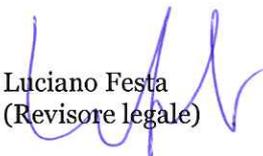


degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2012.

Roma, 3 maggio 2013

PricewaterhouseCoopers SpA

Luciano Festa
(Revisore legale)

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'L. Festa', is written over the printed name and title.