

Rete Ferroviaria Italiana SpA

**BILANCIO DI ESERCIZIO
AL 31 DICEMBRE 2011**

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 32.174.873.313,00 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 preposta alla gestione dell'infrastruttura. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

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

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

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

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

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

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

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Consiglio di Amministrazione:

Presidente: Dario Lo Bosco

Amministratore Delegato: Michele Mario Elia

Consiglieri: Luigi Lenci
Barbara Morgante
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. 24
Risorse umane	Pag. 28
Politica ambientale	Pag. 30
Quadro macroeconomico	Pag. 31
Andamento dei mercati di riferimento	Pag. 34
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria	Pag. 37
Investimenti	Pag. 42
Attività di ricerca e sviluppo	Pag. 60
Rapporti con parti correlate	Pag. 62
Andamento economico delle società controllate	Pag. 63
Azioni proprie	Pag. 65
Altre informazioni:	pag. 66
Indagini e procedimenti giudiziari in corso	Pag. 66
Decreto legislativo 231/2001	Pag. 76
Decreto legislativo 196/2003	Pag. 76
Informativa relativa all'art. 2497 ter	Pag. 76
Evoluzione prevedibile della gestione	Pag. 79
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio	Pag. 80

Prospetti contabili	Pag. 81
Prospetto della situazione patrimoniale/finanziaria	Pag. 82
Conto Economico	Pag. 83
Prospetto di Conto Economico Complessivo	Pag. 83
Prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto	Pag. 84
Rendiconto Finanziario	Pag. 85
Note esplicative al bilancio	Pag. 86
Premessa	Pag. 86
Società	Pag. 86
Criteri di redazione del bilancio	Pag. 87
Principi contabili applicati	Pag. 88
Note sullo Stato Patrimoniale	Pag. 104
Note sul Conto Economico	Pag. 133
Passività potenziali	Pag. 140
Compensi Amministratori e sindaci	Pag. 140
Informativa sull'attività di Direzione e Coordinamento	Pag. 141
Parti correlate	Pag. 142
Garanzie	Pag. 147
Impegni	Pag. 148
Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	Pag. 150

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signor Azionista,

nell'anno 2011 la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha operato in un contesto economico generale deteriorato rispetto al precedente con condizioni di incertezza crescenti. L'andamento dell'economia rilevato dalla variazione percentuale del Prodotto interno lordo nell'area euro tra il 2010 ed il 2011 evidenzia un + 1,5 per cento rispetto ad un +1,8 per cento rilevato tra il 2009 ed il 2010.

Il quadro congiunturale che si è delineato ha presentato, come avviene da diversi anni, un andamento differente tra paesi: da un lato Germania, potenza economica dominante dell'Europa, cresciuta ad un ritmo doppio (3,0 per cento) e Francia, posizionata in prossimità del dato medio (1,6 per cento) e, all'altro estremo, l'Italia in condizioni di stagnazione (+0,3%) fino ad arrivare al Portogallo (-1,7 per cento) e Grecia (-6,8 per cento) il cui ingente debito pubblico ha reso necessario una serie di interventi finalizzati ad evitare il default.

A tale scenario si aggiunge un sensibile aumento dei tassi di inflazione rispetto a quanto rilevato l'anno precedente: il dato complessivo nell'area dell'euro è stato pari al 2,7 per cento, sintesi di valori leggermente inferiori per alcuni paesi, quali Francia e Germania (2,4 per cento), e più elevati per altri, tra cui Italia (2,8 per cento) e Spagna (3,1 per cento).

Anche gli investimenti si sono contratti, a causa delle incertezze della situazione economica e delle persistenti difficoltà del mercato del credito facendo registrare in Italia variazioni trimestrali degli investimenti fissi lordi di costruzioni sempre di segno negativo.

Nonostante tale contesto nel trasporto ferroviario il processo di liberalizzazione, più avanzato rispetto alla normativa europea, ha consentito l'affermarsi di un numero sempre crescente di imprese ferroviarie. Nel corso dell'anno hanno espletato servizio di trasporto sull'infrastruttura nazionale 32 imprese ferroviarie, contro le 28 dell'anno precedente ed hanno sviluppato nel complesso una produzione di circa 317 milioni di treni km.

Il quadro di finanza pubblica si è mosso in continuità con l'esercizio precedente in relazione alle forti politiche di contenimento della spesa con il susseguirsi di provvedimenti normativi che hanno portato a registrare la riduzione di risorse sugli stanziamenti vigenti presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per gli investimenti ferroviari alla rilevante cifra di 1.788 milioni di euro, così generata:

- 922 milioni di euro per gli effetti del D.L. 78/2010;
- 215 milioni di euro di cui per gli effetti del D.L. 98/2011;
- 650 milioni di euro per gli effetti del D.L. 138/2011.

L'anno 2011 ha visto la Società impegnata nella identificazione, in interlocuzione con i Ministeri competenti, delle modalità operative con le quali gestire tale situazione, in stretta osservanza dei criteri stabili dal CIPE con la Delibera n° 10/2009, che richiedeva di riconsiderare, in primis, la riprogrammazione degli investimenti per i quali le risorse a carico dello Stato non erano state ancora impegnate con atti negoziali con terzi.

Con grande senso di responsabilità la Società, in tale frangente, ha anche studiato e proposto ogni possibile soluzione per il contenimento dei costi di progetti in corso o per il rinvio della realizzazione di opere accessorie, salvaguardando la funzionalità degli investimenti, che contribuisse alla ridefinizione di un piano di investimenti efficace e sostenibile, tenendo sempre ben saldo e prioritario il proprio impegno a garantire la massima sicurezza d'esercizio in ogni elemento della rete (compresi i nodi, le opere d'arte di attraversamento, etc.), a servizio delle persone e delle merci.

Nonostante la difficile situazione della finanza pubblica nazionale, l'attenzione del Governo allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, è stata comunque elevata considerando gli stanziamenti messi a disposizione nel corso dell'anno che ammontano alla ragguardevole cifra di 5.857 milioni di euro, rivenienti da fondi istituiti nello stato di previsione del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da risorse comunitarie e da risorse da Enti terzi.

Il complessivo e articolato sforzo di programmazione dello sviluppo dell'infrastruttura si è tradotto nella bozza di schema di aggiornamento 2010 – 2011 del Contratto di Programma 2007-2011 esaminato dal CIPE nelle sedute del 6 dicembre 2011 e nella seduta del 20 gennaio 2012 ed in via di completamento secondo la prevista procedura approvativa, che ha consolidato il quadro complessivo delle attività di investimento sulle quali la Società dovrà impegnarsi nei prossimi anni.

Forte è l'attenzione confermata dal Governo nella focalizzazione della strategia di sviluppo della dotazione infrastrutturale ferroviaria nelle regioni del Mezzogiorno che dà attuazione, attraverso il citato aggiornamento del Contratto di Programma, ad una prima consistente fase del Piano Sud predisposto dalla società nel corso del 2010 confermando da un parte gli itinerari di sviluppo nella Napoli-Bari-Lecce/Taranto, Salerno –Reggio Calabria e Messina Catania Palermo e dall'altra privilegiando interventi a prevalente natura tecnologica che consentono in tempi più brevi il raggiungimento di importanti incrementi del livello di offerta di trasporto ferroviario.

La realizzazione di tale prima parte del piano del Sud, che conferma la linea di azione della Società già concretamente avviata nel corso dell'anno 2010 sia con la costituzione della task force per il Sud sia con la riorganizzazione societaria degli investimenti, sarà anche regolata con un innovativo strumento contrattuale - Contratto Istituzionale di Sviluppo per ognuna delle Diretrici del Sud interessate - introdotto con il decreto legislativo 88/2011 con cui viene regolata tra RFI e lo Stato l'entità delle risorse e la loro destinazione, la responsabilità delle parti, nonché i tempi e le modalità di attuazione degli interventi.

Inoltre con l'aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma, risposta è stata altresì data dal Governo alla carenza ripetutamente lamentata dalla Società nel biennio passato in relazione alle risorse finanziarie per le attività necessarie ed improcrastinabili, segnatamente quelle della manutenzione straordinaria, che trovano copertura con risorse aggiuntive nella misura di 1.080 milioni di euro per gli anni 2010-2011.

Per quanto attiene alla copertura degli interventi di sicurezza in attuazione della Direttiva n. 1 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del luglio 2009 e della successiva Direttiva n.1/2010 dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, oltre alla ridestinazione a tali fini di risorse già presenti nel contratto 2009 originariamente stanziati per fasi di programmi/progetti che presentavano disponibilità non attivabili nel breve periodo, asseverata con l'aggiornamento 2010-2011 del Contratto, la Società è stata destinataria "della somma di 300 milioni di euro da destinare ad investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato – Contratto di programma con RFI" disposta con il Decreto del Presidente del Consiglio del 1 marzo u.s. nell'ambito della ripartizione delle risorse stanziati dall'art.33, comma 1, della L.183/2011 che, per motivi amministrativi, non avevano potuto trovare regolazione all'interno del citato aggiornamento contrattuale.

Con tale Aggiornamento è venuto a scadenza il Contratto di Programma 2007-2011. Al fine di assicurare il proseguimento degli interventi prioritari di investimento sulla rete ferroviaria nazionale, soprattutto quelli connessi alla manutenzione e alla sicurezza della circolazione ferroviaria attraverso l'utilizzo delle risorse di cassa previste dalla Legge di Stabilità per gli anni successivi al 2011, nell'articolo è prevista una clausola di continuità che ne consente la proroga fino alla sottoscrizione del nuovo atto. Tuttavia, è quanto mai necessario che nel corso del primo semestre dell'anno 2012 si addivenga al nuovo schema di Contratto dando primario impulso al tavolo tecnico e negoziale che porti alla definitiva regolazione dei rapporti della società con lo Stato tanto in relazione agli investimenti che ai servizi.

A tale riguardo si auspica l'accoglimento della posizione della Società che in tale rinnovando quadro contrattuale ritiene opportuno regolare i rapporti con lo Stato relativi ai servizi di disponibilità, ivi compresa la manutenzione straordinaria, in un contratto separato rispetto a quello che regola i rapporti in materia di investimenti.

Non ha invece trovato soluzione il fenomeno ampiamente rappresentato lo scorso anno relativo ai disposti normativi e regolamentari via a via succedutesi nel tempo relativi a diversi profili connessi alla sicurezza dell'infrastruttura (sicurezza delle gallerie, difesa della sede e vulnerabilità sismica e idrogeologica dell'infrastruttura) che hanno posto a carico della Società, in quanto Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, obblighi la cui ottemperanza è possibile solo a valle di piani di adeguamento che necessitano di certe e consistenti risorse finanziarie pluriennali.

Le nuove norme – talvolta più restrittive di quelle previste sullo stesso campo in Europa e nel resto del mondo – vengono introdotte senza provvedere ad una preventiva valutazioni di costi e degli oneri, e quindi della relativa copertura finanziaria, in quanto ritenuta materia non di competenza

della struttura che emana le norme stesse, che provvede comunque a fissare specifiche responsabilità e perentorie tempistiche di attuazione cui RFI deve comunque attenersi.

In tale quadro di riferimento, la Società, nell'anno, ha proseguito il proprio percorso volto sia ad ottimizzare ed a rendere più efficienti i propri processi di business che a contenere i propri costi operativi, con l'efficacia testimoniata dal risultato d'esercizio dell'anno che presenta un utile pari a 98 milioni di euro (si rinvia, per il dettaglio tecnico al documento predisposto sotto la responsabilità e cura delle competenti Funzioni societarie, sotto il coordinamento dell'AD), superiore di circa il 7 per cento rispetto al risultato dello scorso anno.

Il Margine operativo lordo dell'anno è inferiore 51 milioni di euro rispetto a quello del 2010 (-17 per cento) ascrivibile per il 79 per cento ad una riduzione dei ricavi e per il 21 per cento ad un incremento dei costi operativi.

La riduzione dei ricavi (-40 milioni di euro) è l'effetto netto tra l'incremento dei ricavi per vendite e prestazioni pari a 10,5 milioni di euro (in condizioni di parità di risorse da stato e con un maggiore introito da pedaggio segnatamente AV), e la riduzione degli altri proventi per 50,5 milioni di euro.

Tra gli altri proventi rilevante è l'effetto riduttivo connesso all'assenza di elementi "straordinari" e non ricorrenti che non hanno trovato pari manifestazione nel corso dell'anno 2011 rispetto al precedente quali i contributi ricevuti dallo Stato di competenza dell'anno 2009 (-14 milioni di euro), minore attività per conto di terzi (-5 milioni di euro), minori plusvalenze connesse a più ridotte vendite di materiali fuori d'uso e tolto d'opera (-4 milioni di euro) e minore penali comminate agli appaltatori di investimenti (-6 milioni di euro). Inoltre nell'anno 2011 i ricavi derivanti da canoni di locazione registrano il regime dell'attività ricognitiva degli spazi occupati da terzi effettuata e conclusa nel corso del 2010 che ha portato a congruare, nel 2010 appunto, canoni relativi ad anni precedenti con un effetto pari a -16 milioni di euro nel 2011.

Sotto il profilo più strettamente gestionale le riduzioni degli altri proventi hanno interessato minori prestazioni vendute dal servizio sanitario (-4 milioni di euro) e minori introiti connessi alla vendita del servizio GSMR (-3 milioni di euro).

Sotto il profilo dei costi operativi l'incremento dell'anno rispetto al precedente (pari a +11 milioni di euro) in realtà testimonia del notevole sforzo posto in essere dalla società in considerazione del fatto che il livello dei costi sconta una consistente flessione delle capitalizzazioni di costi interni per attività di investimento e manutenzione straordinaria (quasi 84 milioni di euro), per larga parte neutralizzata dalla società con la riduzione degli altri costi gestionali a partire dal costo del lavoro.

Infatti l'incertezza sulla disponibilità delle risorse pubbliche che ha caratterizzato il 2011 e che ha trovato positiva risoluzione solo nell'ultimo scorcio dell'anno, ha di fatto rallentato gli investimenti con conseguente riprogrammazione delle date di avvio di numerose attività, fatte salve quelle connesse alla sicurezza ed alla manutenzione straordinaria che rappresentano un impegno costante e imprescindibile della Società.

La minor produzione di Margine operativo lordo dell'anno 2011 ha comunque beneficiato dei minori ammortamenti registrati nell'anno 2011 rispetto all'anno 2010 (-16 milioni di euro) relativi

all'Infrastruttura AC/AV possibili a seguito e per effetto dell'intervenuto decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 47339 del 1 giugno 2011 con il quale lo stesso Ministero ha assunto impegno nel proprio stato di previsione della spesa a favore di RFI delle annualità dei contributi di cui alla disposizione legislativa in oggetto, pari, per l'anno 2011 a 400 milioni di euro nonché delle successive fino al 2021, pari a complessivi 4.000 milioni di euro, in ragione di 400 milioni di euro annui per ciascuno degli esercizi dal 2012 al 2021.

Il risultato operativo della società pari a +113 milioni di euro nell'anno consente il sostenimento degli oneri finanziari nonché del carico di imposte, anche bilanciato dalla registrazione di proventi finanziari connessi al riconoscimento della rivalutazione monetaria fino a tutto il 2010 delle anticipazioni date a suo tempo da TAV (oggi fusa in RFI) al *General Contractor* per la realizzazione della Tratta Milano – Verona.

Il risultato d'esercizio testimonia di un costante e duraturo percorso di miglioramento gestionale della società nel pieno rispetto dei dettami di tendenziale equilibrio economico e finanziario posti dal decreto legislativo 188/2003.

Parallelamente al consolidamento dei risultati economici, sistematico è proseguito nel corso dell'anno il processo di verifica sul Sistema di Controllo Interno (SCI) di RFI tanto attraverso l'azione istituzionale di Internal Auditing sui processi operativi e di supporto, quanto per effetto dalle attività di Risk Management e di supporto all'Organismo di Vigilanza a testimonianza concreta della massima attenzione alla governance di una società pubblica, anche rispetto al Modello 231. Quest'ultimo è stato prontamente aggiornato all'inizio dell'anno 2011 accogliendo, dopo attenta ed approfondita analisi, l'inserimento delle nuove fattispecie di reato introdotte nel D. Lgs. n. 231/2001 che assumono rilevanza per RFI, relativamente ai reati di turbata libertà dell'industria o del commercio, induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria e ai delitti in materia di violazione del diritto d'autore che interessano potenzialmente diversi ambiti aziendali, peraltro oggetto di disposizioni societarie contenenti specifici precetti comportamentali.

Inoltre con riferimento al D.Lgs 121/2011 entrato in vigore il 16 agosto 2011 che modifica ed integra i codici penale e dell'ambiente nonché il D.Lgs 231/2001, prevedendo la sanzione penale di condotte illecite fino ad oggi non sancite come reati ed estendendo la responsabilità alle persone giuridiche, attualmente non prevista per i reati ambientali, la Società ha avviato una verifica volta ad acquisire un quadro esaustivo del proprio modello organizzativo per la gestione delle tematiche ambientali. L'analisi condotta consente di affermare che il modello vigente già soddisfa tutti i requisiti di idoneità ad avere efficacia esimente da eventuale responsabilità amministrativa, come già riscontrato in materia di sicurezza sul lavoro, anche con riferimento alle nuove fattispecie di reato ambientale introdotte dal D.Lgs. 121/2011.

In generale, nell'attività di controllo interna, particolare attenzione è stata posta ai temi della sicurezza sul lavoro, prevedendo, di norma, l'integrazione dei programmi di lavoro di tutte le attività di audit al fine di verificare alcuni aspetti operativi ritenuti rilevanti, nonché proseguendo il piano

straordinario di verifiche in materia di sicurezza sul lavoro (anche per gli effetti ex D.Lgs. 231/2001) presso tutte le strutture organizzative territoriali.

Sul fronte dei controlli nei rapporti con i fornitori esterni particolare importanza riveste la sottoscrizione di un Protocollo di intesa sulla sicurezza e sulla legalità per la prevenzione di tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata sottoscritto a livello di Gruppo da FS con il Ministero dell'Interno e con la Confindustria, con l'obiettivo di potenziare le misure ed i controlli volti a prevenire i tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata negli appalti; per la sua attuazione, RFI proporrà alle Prefetture competenti per territorio la sottoscrizione di protocolli attuativi in conformità allo schema-tipo allegato al Protocollo medesimo.

Elemento caratterizzante dello schema-tipo è la sua applicazione sia agli appalti di lavori pubblici sia agli appalti di servizi e forniture di importo pari o superiore alle soglie di valore che dovranno essere definite di volta in volta con le Prefetture. Una prima fase attuativa è stata sancita con la sottoscrizione del Protocollo attuativo con la Prefettura di Roma cui seguiranno ulteriori passaggi attuativi con le altre prefetture italiane.

Tale Protocollo, si pone in continuità 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 2011

		2010	2011
ROE	RN/MP*	0,28%	0,29%
ROI	RO/CI*	0,38%	0,31%
ROS (EBIT MARGIN)	RO/RIC	5,23%	4,44%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	MOL/RIC	11,25%	9,44%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	0,07	0,07
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	0,10	0,06

LEGENDA

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

PFN: Posizione finanziaria netta

MOL: Margine operativo lordo

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

MP: Mezzi propri

RIC: Ricavi operativi

RN: Risultato netto

RO: Risultato operativo

I RAPPORTI CON LO STATO

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

L'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007 - 2011 è stato sottoscritto tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) in data 23 dicembre 2010, con un significativo ritardo rispetto alla scadenza prevista a gennaio 2009. Fin dai primi mesi del 2011 la Società si è attivata per giungere ad un aggiornamento dell'Atto Contrattuale al fine di ricercare adeguata copertura a fabbisogni urgenti connessi alla manutenzione straordinaria ed agli obblighi di legge, anche in assenza di stanziamenti da parte della legge finanziaria. Inoltre l'aggiornamento avrebbe dovuto rispondere all'esigenza, già maturata nel corso del 2010, di allocare il definanziamento delle risorse già contrattualizzate per un importo di 922 milioni di euro, così come stabilito dal D.L. 78/2010, convertito con la L. 122 del 30 luglio 2010, a cui si sono poi aggiunte altre riduzioni nell'ambito delle "manovre finanziarie" di luglio ed agosto (DD.LL. 98/2011 e 138/2011), che sono state definite con l'emanazione della Legge di Stabilità 2012, intervenuta il 12 novembre 2011.

Solo a seguito di tale provvedimento è stato possibile predisporre uno schema di aggiornamento contrattuale che necessariamente si è dovuto riferire al biennio 2010 - 2011. Tenuto conto della naturale scadenza del vigente Contratto di Programma fissata al 31 dicembre 2011 e in attesa della operatività di un nuovo schema di Atto contrattuale, nell'articolato è stato inserito un apposito articolo con il quale ne viene sancita la proroga fino alla sottoscrizione del nuovo atto. La proroga è peraltro finalizzata ad assicurare il proseguimento degli interventi prioritari di investimento sulla rete ferroviaria nazionale, soprattutto quelli connessi alla manutenzione e alla sicurezza della circolazione ferroviaria, attraverso l'utilizzo delle risorse di cassa previste dalla Legge di Stabilità per l'anno 2012.

Tale schema di aggiornamento 2010 - 2011, nel quale ha trovato allocazione il definanziamento derivante dalle citate disposizioni di legge e sono state recepite risorse aggiuntive valutate pari a 3.652 milioni di euro, è stato esaminato dal CIPE nella seduta del 6 dicembre 2011.

In esito all'esame del CIPE, il Ministero dello Sviluppo Economico e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con riferimento alla percorribilità del definanziamento e della sua coerenza con il Piano Nazionale per il Sud recepito nella Delibera CIPE n.62 del 3 agosto 2011, hanno attivato un confronto con le Regioni Campania, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna che ha rideterminato l'entità delle risorse aggiuntive da contrattualizzare in 5.857 milioni di euro.

A seguito di tali sviluppi la Società, d'intesa con il MIT, ha elaborato un nuovo schema di aggiornamento 2010 - 2011 del Contratto, sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, nella seduta del 20 gennaio 2012. Al momento non risulta ancora emessa la relativa delibera del CIPE.

Si evidenzia che la Società ha dato pieno riscontro agli obblighi di informativa, previsti dagli art. 4 comma 3 lettera m), art. 4 comma 4 lettera b), art. 6, art. 7 comma 2 lettera c), e art. 8 del Contratto.

Provvedimenti normativi che hanno prodotto effetti sulle risorse già contrattualizzate con lo Stato

Come già segnalato nel Bilancio 2010 in data 13 dicembre 2010 sono state emanate la Legge di stabilità 2011 (Legge N. 220 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato) e la Legge di Bilancio ad essa collegata (Legge N. 221 - Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2011 e per il

triennio 2011-2013). Il disposto normativo se da un lato non ha recato stanziamenti di nuove risorse di competenza per l'anno 2011, dall'altro ha recepito la riduzione delle risorse di cassa operata dal Decreto Legge N. 78 del 31 maggio 2010 "Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica", convertito con la Legge n. 122 del 30 luglio 2010, che ha disposto a partire dal 2011 la riduzione lineare del 10% delle dotazioni finanziarie iscritte a legislazione vigente nelle missioni di spesa di ciascun Ministero.

Per gli effetti di tale disposizione le dotazioni di cassa sul capitolo Ministero dell'Economia delle Finanze 7122 del Bilancio dello Stato, (che riporta gli stanziamenti in conto investimenti per l'infrastruttura ferroviaria nazionale), sono state ridotte di un importo complessivo di circa 922 milioni di euro (di cui 232 milioni di euro per l'anno 2011, circa 233 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012 e 2103 e circa 224 milioni di euro per gli anni 2014).

Relativamente agli stanziamenti per cassa per l'anno 2011 sono state recate risorse pari a:

- ✓ 2.086 milioni di euro sul capitolo 7122 quali contributi in conto impianti per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti nella Tabella "A" opere in corso del Contratto di Programma 2007 – 2011,
- ✓ 3 milioni di euro sul capitolo 7123 quali contributi in conto impianti per la realizzazione di opere specifiche,
- ✓ 100 milioni di euro per la rete AV/AC e 100 milioni di euro per la Rete Convenzionale sul capitolo 7124, 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.

In data 6 luglio 2011 è stato emanato il Decreto Legge n. 98 (convertito con la Legge N. 111 del 15 luglio 2011 "disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria") che ha disposto ai sensi dell'art. 40 comma 1 bis) per l'anno 2011 un'ulteriore riduzione sul capitolo 7122 pari a 215 milioni di euro.

Nel corso dell'anno sono stati rimodulati 605 milioni di euro sul capitolo 7122, relativi ai 1.102 milioni di euro sospesi nell'anno 2010 e riprogrammati per gli anni successivi in coerenza con gli investimenti.

In data 13 agosto 2011 è stato emanato il Decreto Legge n. 138 (convertito con la Legge n. 148 del 14 settembre 2011 "Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo") che ha disposto all'articolo 1 la riduzione delle dotazioni finanziarie, iscritte a legislazione vigente nell'ambito delle spese rimodulabili delle missioni di spesa di ciascun Ministero.

Gli effetti di tale disposizione sono stati recepiti dalla Legge di stabilità 2012 (Legge n. 183 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato) emanata in data 12 novembre 2011 e dalla Legge di Bilancio ad essa collegata (Legge n. 184 - Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 e per il triennio 2012-2014). Tale disposizione normativa ha disposto una ulteriore riduzione di risorse di cassa sul capitolo MEF 7122 del bilancio previsionale dello Stato destinate alla Rete convenzionale, per un importo complessivo di 650 milioni di euro (di cui 500 milioni di euro per il 2012 e 150 milioni di euro per il 2014).

Complessivamente tali atti, hanno comportato una riduzione di risorse sul capitolo di bilancio MEF 7122 pari a 1.788 milioni di euro, così articolata:

- 922 milioni di euro per gli effetti del D.L. 78/2010;
- 215 milioni di euro di cui per gli effetti del D.L. 98/2011;
- 650 milioni di euro per gli effetti del D.L. 138/2011;

a cui si deve aggiungere una ulteriore riduzione di 16 milioni di euro, su altre fonti relative al capitolo 7060 (di cui si tratterà nella sezione dedicata ai progetti di legge Obiettivo) per gli effetti del D.L. 98/2011.

In particolare per la riduzione riferita al capitolo di bilancio MEF 7122 pari a 1.788 milioni di euro, tenendo conto dei criteri stabili dal CIPE con la Delibera n. 10/2009, sono stati prioritariamente considerati gli investimenti per i quali le risorse a carico del capitolo non sono ancora state impegnate con atti negoziali con terzi.

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

Tenuto conto delle suddette riduzioni, in relazione agli stanziamenti di cassa, nel corso del 2012 sono previste le seguenti erogazioni:

- 1.601 milioni di euro sul capitolo 7122 quali contributi in conto impianti per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti nella Tabella "A" – opere in corso del Contratto di programma 2007 - 2011,
- 3 milioni di euro sul capitolo 7123 quali contributi in conto impianti per la realizzazione di opere specifiche,
- 100 milioni di euro per la rete AV/AC e 100 milioni di euro per la Rete Convenzionale sul capitolo 7124, 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.

Allocazione delle risorse aggiuntive

Nello schema di aggiornamento 2010 – 2011 del Contratto di Programma sono state recepite risorse aggiuntive per un totale di 5.857 milioni di euro, rivenienti da fondi istituiti nello stato di previsione del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da risorse comunitarie e da risorse da Enti terzi, in particolare:

- 240 milioni di euro recati dall'art. 33 comma 3 della Legge 183/2011 – Legge di stabilità 2012 che assegna al Fondo per lo sviluppo e la coesione una dotazione finanziaria di 2.800 milioni di euro da destinare prioritariamente alla prosecuzione di interventi indifferibili infrastrutturali;
- 2.619 milioni di euro derivanti dal "Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali" di nuova istituzione ai sensi del Decreto Legge 98/2011 (convertito con Legge 111/2011) che all'art. 32 stabilisce: *"nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il «Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali» con una dotazione di 930 milioni per l'anno 2012 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016"* per un importo complessivo di 4.930 milioni di euro. Nella seduta del 6 dicembre 2011 il CIPE ha assegnato, a valere su tale fondo, il finanziamento per il 2°

lotto costruttivo della Tratta AV/AC Treviglio-Brescia e per il 2° lotto costruttivo non funzionale della Milano Genova – Terzo valico dei Giovi, con contestuale autorizzazione all'avvio dei lavori del lotto. L'iter dovrà essere completato con l'emissione della Delibera CIPE, registrazione presso la Corte dei Conti e pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale;

- 1.230 milioni di euro assegnati dal CIPE con la Delibera n.62/2011 per il Piano Nazionale per il Sud, di cui 1.030 milioni di euro per infrastrutture strategiche nazionali e 200 milioni di euro per infrastrutture interregionali e regionali;
- 36 milioni derivanti da risorse comunitarie TEN-T del ciclo di programmazione 2007 - 2013;
- 1.732 milioni di euro, di cui 517 milioni derivanti da convenzioni con Enti terzi e autofinanziamento e 1.215 milioni di euro derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale in conformità a quanto previsto dall'art. 23, comma 4 della Legge n. 183/2011 (Legge di Stabilità 2012) e in attuazione del "Piano di Azione Coesione".

Riallocazione di risorse già contrattualizzate

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

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

Recepimento aggiornamenti del Programma PON/FESR 2007/2013

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

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

Nel corso dell'esercizio 2011 si sono svolti numerosi incontri con i Ministeri competenti per la definizione dello schema di Contratto di Programma - Parte Servizi non ancora sottoscritto, pur essendo state risolte le problematiche relative alle coperture finanziarie che sino ad oggi ne avevano impedito di fatto ogni possibilità di perfezionamento.

In merito alle risorse finanziarie in data 21 dicembre 2010 è stato emanato il decreto di ripartizione per capitoli (anni 2011, 2012 e 2013) di quanto stanziato dalla Legge di Bilancio del 13 dicembre 2010 (Legge N. 221 - Bilancio di previsione dello Stato). Il provvedimento assegna risorse a valere sul capitolo MEF 1541 rispettivamente di 975 milioni di euro per l'anno 2011, 1.211 milioni per ciascuno degli anni 2012 e 2013.

Ulteriori 292 milioni di euro sono stati disposti dalla Delibera CIPE n.64/2010 a valere sul residuo del Fondo Infrastrutture alla voce "opere manutentive della rete stradale e di quella ferroviaria" di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

In data 1 dicembre 2011 è stato emanato il decreto di ripartizione per capitoli (anni 2012, 2013 e 2014) di quanto stanziato da Legge di Bilancio del 12 novembre 2011 (Legge n. 184 - Bilancio di previsione dello Stato). Il provvedimento assegna risorse sul capitolo MEF 1541 rispettivamente di 1.211 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012 e 2013 e 975 milioni di euro per l'anno 2014.

In termini di cassa, nel corso dell'anno risultano erogati, a valere sul capitolo 1541, i 975 milioni di euro di competenza dell'anno 2011 a cui si aggiungono 200 milioni di euro di crediti residui. Di contro non sono stati erogati i 292 milioni di euro disposti dalla delibera CIPE n.64/2010 nonostante RFI abbia fornito, con nota (RFI-AD\A0011\P\2011\204) del 7 marzo 2011, al Ministero Vigilante elementi necessari per il perfezionamento dell'iter previsto dalla suddetta delibera.

La Legge Obiettivo

Nell'ambito del Programma delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001) si segnala che nella seduta del 3 agosto 2011 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del "1° lotto funzionale del collegamento ferroviario tra la direttrice Orte-Falconara e la linea adriatica (Nodo di Falconara)" ed il progetto preliminare del "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, sezione internazionale, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano".

Inoltre, ai sensi dell'art. 32 comma 2 del Decreto Legge 6 luglio 2011 n. 98 "Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" - convertito con la Legge 111/2011, è stato operato un definanziamento di risorse, iscritte nel Contratto, sul capitolo MIT 7060 pari a 16 milioni di euro relativi ai finanziamenti per il nodo AV/AC di Verona compreso nel Programma delle infrastrutture strategiche, tale riduzione è riportata nel 9° Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza.

Si deve peraltro segnalare che l'approvazione, da parte del CIPE, dello schema di aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma e quindi delle variazioni alle coperture finanziarie e delle rivisitazioni progettuali conseguenti ai definanziamenti intervenuti per legge, comporta anche la modifica di quanto previsto nelle delibere e nella documentazione istruttoria relative ad alcuni interventi ricompresi nel Programma Infrastrutture Strategiche, per i quali è già stata approvata, ovvero è in corso di esame, la progettazione definitiva:

- "Nodo di Genova: potenziamento infrastrutturale Genova Voltri-Genova Brignole" (delibera CIPE n. 85 del 29 marzo 2006);
- "1° lotto funzionale del collegamento ferroviario tra la direttrice Orte-Falconara e la linea adriatica (Nodo di Falconara)" (seduta CIPE del 3 agosto 2011);
- "Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia, tratta Parma-Vicoforte" (in istruttoria).

RAPPORTO CON I CLIENTI

Generalità

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

Relativamente alle IF, con specifico riferimento all'orario di servizio 12 dicembre 2010 - 10 dicembre 2011, il mercato presenta:

- n. 44 imprese dotate di licenza ferroviaria rilasciate dal MIT (2 "licenze" nazionali, ex art. 5 della legge 99/2009 e successivo decreto attuativo);
- n. 32 IF che hanno espletato servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura;
- n. 41 contratti di utilizzo dell'infrastruttura, così suddivisi:
 - n. 13 per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
 - n. 23 per lo svolgimento del traffico merci;
 - n. 3 per lo svolgimento di processi omologativi di materiale rotabile;
 - n. 1 per formazione personale ai fini del mantenimento del certificato di sicurezza;
 - n. 1 per uso di stazione.

Relativamente ai soggetti "Richiedenti" al 31 dicembre 2011 si rilevano:

- n. 13 Accordi Quadro/Protocolli d'Intesa così suddivisi:
 - n. 7 con soggetti aventi un interesse di pubblico servizio (n. 5 Regioni e n. 2 Province Autonome);
 - n. 1 con soggetto avente un interesse commerciale (Sea Train per traffico passeggeri);
 - n. 5 con IF di cui 2 per servizio trasporto passeggeri su rete AV/AC e 3 per servizio merci.

RICAVI DA PEDAGGIO

Generalità

Nel 2011, rispetto al 2010, si registra un lieve aumento dell'introito complessivo da pedaggio (pari allo 0,68%) a fronte di una contenuta diminuzione dei volumi totali (-2,08%), per effetto dell'utilizzo da parte delle IF di tracce orarie con più alto valore economico (AV/AC) nonostante il perdurare della crisi economica con conseguente diminuzione, dei volumi del trasporto regionale e del trasporto merci, rispetto a quanto inizialmente previsto oltre che dell'incendio avvenuto a Roma Tiburtina che ha determinato la soppressione di svariati servizi con la conseguente riduzione di ricavi.

Performance Regime

Nel corso del 2011, 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 corso del 2011 il *trend* di utilizzo del GSM-R ed i relativi ricavi registrano una diminuzione del 22,3% conseguente alle operazioni di conguaglio relative agli esercizi precedenti. 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 altre attività quali la certificazione o i test di prova sulla rete AV/AC.

Servizi di Traghettonamento

La gestione dei servizi di traghettonamento, nel 2011, è avvenuta in un contesto caratterizzato da una perdurante difficoltà della situazione economica generale, con riduzioni significative dei volumi di produzione del traghettonamento ferroviario sullo Stretto di Messina e il consolidamento della contrazione della domanda di traghettonamento con la Sardegna.

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 la nave traghetto Scilla che ha soddisfatto le richieste di Trenitalia (unica impresa ferroviaria operante su tale rotta) per un totale di 8 corse annue (andata e ritorno).

Traghettonamento Sicilia

Il trasporto del materiale ferroviario si è sviluppato, come da programma, con la messa a disposizione a favore di Trenitalia, attuale unico cliente, di n° 11.378 corse navi a quattro binari rispetto alle n°11.466 programmate e di n° 2.153 corse navi bidirezionali per ferrocisterne rispetto alle 2.190 programmate.

I ricavi verso IF passano da 25,4 milioni di euro del 2010 a 22,2 milioni di euro del 2011 (con una contrazione del 14%).

Nel segmento di trasporto verso il mercato del gommato pesante ed autovetture si evidenzia un andamento dei ricavi in aumento di circa il 4% rispetto all'esercizio precedente, i relativi ricavi sono passati da 17,6 milioni di euro del 2010 a 18,4 milioni di euro del 2011.

Anche il trasporto marittimo passeggeri veloce ha fatto registrare un incremento dei ricavi, che rispetto all'esercizio precedente sono passati da 2,4 milioni di euro a 3,4 milioni di euro. Tale servizio è destinatario dal 28 giugno 2010 di un contributo dal MIT al Consorzio Metromare dello Stretto, di cui RFI partecipa con una quota del 40%.

Servizi di Manovra

Il servizio di manovra nel 2011 registra volumi di ricavo in lieve incremento (3%) rispetto al 2010 passando da 56,305 milioni di euro a 58,078 milioni di euro.

Il servizio è stato effettuato in 52 impianti più i terminali marittimi dedicati al traghettamento ferroviario.

La progressiva riduzione del traffico a treno diffuso dovuta ad una domanda di tale servizio in continua flessione, oltre ad evidenziare la crescita del traffico a treno completo, ha determinato una notevole riduzione delle attività negli impianti di "smistamento".

Servizio di assistenza Persone Ridotta Mobilità

A seguito dell'entrata in vigore del Regolamento 1371/2007, è stato completato nel 2011 il trasferimento dalle IF al Gestore dell'Infrastruttura dell'attività di assistenza alle Persone a Ridotta Mobilità. Tale servizio era già stato inserito tra i servizi complementari ex art. 20 del D.Lgs 188/2003 con il relativo tariffario. La prossima entrata in esercizio del nuovo sistema informatico ReteBlu consentirà la consultazione in tempo reale delle pratiche generate dagli Operatori delle Sale Blu e del relativo stato di lavorazione delle richieste a tutte le Imprese Ferroviarie che circolano sulla rete nazionale.

Le IF potranno, 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 nel 2011 ammontano a 6,6 milioni di euro.

Altri servizi

Gli ulteriori servizi ex art. 20 D.Lgs. n. 188/2003, previsti nel PIR ed erogati nel 2011, hanno raggiunto nel 2011 un valore economico di circa 280 milioni di euro registrando un incremento del 5,8% rispetto al 2010, prevalentemente dovuto a una maggiore richiesta da parte delle IF del servizio di preriscaldamento e di climatizzazione dei treni viaggiatori.

Prospetto Informativo della Rete (edizione dicembre 2011)

Il 25 ottobre 2011 RFI 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 per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF) la prima bozza dell'aggiornamento del PIR (edizione dicembre 2011) e dell'allegato 2 *quater* al PIR "Impianti merci e servizi".

Il 21 novembre 2011 RFI ha trasmesso all'URSF la seconda bozza dell'aggiornamento del PIR unitamente alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati e ad una dettagliata relazione accompagnatoria finalizzata ad illustrare le ragioni poste a base dell'accoglimento o meno delle menzionate osservazioni.

Le tematiche di maggior rilievo oggetto della proposta di aggiornamento sottoposta da RFI all'attenzione dei soggetti interessati vertevano su:

- l'introduzione di parametri caratteristici qualificanti un Accordo quadro avente ad oggetto la messa in disponibilità di capacità ferroviaria per un periodo di durata pluriennale;
- la rimodulazione, per la rete tradizionale, delle penali a carico del Gestore dell'Infrastruttura in caso di soppressione (totale o parziale) di tracce causata da inosservanza degli obblighi informativi o da qualsivoglia causa imputabile al Gestore stesso;
- una migliore specificazione del criterio funzionale all'individuazione della cosiddetta infrastruttura a capacità limitata (sezioni di infrastruttura che dato il pregresso livello di utilizzazione presenta maggiori criticità in termini di disponibilità di capacità), nonché la previsione, per tale tipologia di infrastruttura, di penali *ad hoc* a carico delle IF nel caso di mancata contrattualizzazione delle tracce richieste e rese disponibili, ovvero per mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate;
- la modifica della clausola di risoluzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura con la previsione di considerare quale presupposto per l'avvio dell'azione risolutiva il mancato pagamento di due rate mensili in luogo delle tre rate previste nel PIR vigente;
- la previsione, a seguito della definitiva implementazione dei sistemi informativi e in stretta aderenza alle disposizioni di cui al DM 43/T del 2000, della "rendicontazione per treno" quale unico criterio di determinazione del pedaggio dovuto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, con il superamento della contemporaneità del sistema di "rendicontazione a treno/km" (IMU).

Con nota del 7 dicembre 2011 l'URSF ha disposto indicazioni e prescrizioni alla proposta di aggiornamento del PIR formulata dal Gestore. In particolare l'URSF, per talune modifiche ha disposto l'eventuale loro inserimento nell'ambito dell'aggiornamento del PIR edizione dicembre 2012 a valle dell'acquisizione di ulteriori elementi valutativi, sull'assunto che si tratta di modifiche suscettibili di produrre un rilevante impatto economico ed organizzativo sulle IF; per talune altre modifiche, pur ritenendo esauriente l'istruttoria del Gestore dell'Infrastruttura, ne ha prescritto l'entrata in vigore a partire dall'orario dicembre 2012 / dicembre 2013.

L'URSF, inoltre, ha emanato prescrizioni anche in relazione ad altre parti del PIR: il massimale assicurativo per Responsabilità Civile verso terzi da produrre a corredo del contratto di utilizzo dell'infrastruttura è stato riportato a 50 milioni di euro in luogo dei 100 milioni di euro previsti nel PIR 2010.

RFI, recependo le prescrizioni dell'URSF, ha pubblicato il PIR il 9 dicembre 2011.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

Gennaio

Interventi sul capitale sociale

In data 28 dicembre 2010 è stato sottoscritto e versato l'aumento di capitale sociale di 250.000.000 euro, deliberato dall'Assemblea del 23 giugno 2006.

L'aumento è stato iscritto al Registro delle Imprese in C.C.I.A.A. di Roma in data 24 gennaio 2011 e, pertanto, da tale data il capitale sociale è pari a 32.338.184.379,00 euro.

Versamento decimi richiamati Stretto di Messina SpA

In data 31 gennaio 2011 è stato corrisposto, alla Società Stretto di Messina SpA, l'importo di 7.988.338,42 euro per versamenti ancora dovuti in relazione all'aumento del capitale sociale da 76.635.958,80 euro a 383.179.794,00 euro deliberato dall'Assemblea degli Azionisti della stessa del 28 aprile 2003.

Febbraio

Aggiornamento Contratto di Programma 2007 – 2011 per la gestione degli investimenti

In data 4 febbraio 2011 la Corte dei Conti ha registrato l'aggiornamento del Contratto di Programma 2007 – 2011, parte investimenti, sottoscritto in data 23 dicembre 2010 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI.

Marzo

Approvazione del Piano d'Impresa 2011-2015

In data 29 marzo 2011 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il Piano d'Impresa 2011–2015, consolidato nel Piano del Gruppo FS. Lo stesso è stato trasmesso in data 21 giugno 2011 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in ottemperanza agli obblighi di informativa ai sensi dell'art. 14 del D.lgs. 188/03.

Il Piano si pone in continuità con le linee di indirizzo del precedente ciclo di pianificazione 2007-2011 dando ulteriore impulso al processo di miglioramento aziendale e tenendo conto dell'evoluzione prospettica del contesto economico, del quadro normativo del settore e del vigente Contratto di Programma. Lo scenario economico di riferimento è caratterizzato dagli effetti non ancora esauriti di una crisi di dimensioni globali, da un PIL nazionale in lenta ripresa nei prossimi anni e da un contesto di finanza pubblica, caratterizzato dal permanere di rigide politiche di contenimento della spesa e di risanamento del bilancio.

La strategia del Gestore, nell'arco di Piano, rimane orientata al risanamento industriale basato su un ridisegno dei processi produttivi, un'attenta politica di contenimento dei costi per raggiungere *standard* di produttività ed efficienza più elevati, oltre all'ottimizzazione delle risorse impiegate da perseguire attraverso il completamento degli interventi di razionalizzazione degli impianti.

Approvazione Bilancio 2010 Stretto di Messina e ripianamento perdita

In data 30 marzo 2011 l'Assemblea degli Azionisti di Stretto di Messina ha deliberato l'approvazione del Bilancio 2010 ed il ripianamento della perdita dell'esercizio pari a 1.014.780 euro mediante utilizzo degli utili

portati a nuovo per 349.219 euro e parziale utilizzo dei versamenti in conto capitale effettuati pro-quota da parte degli azionisti in attuazione della delibera assembleare del 15 novembre 2001 per 665.561 euro.

RFI in osservanza a quanto deliberato dall'Assemblea ha provveduto in ragione del 13% - percentuale di partecipazione - a costituire un fondo svalutazione della partecipazione per la parte relativa all'utilizzo degli utili portati a nuovo (45.398,47 euro) ed a ridurre i versamenti in conto capitale (86.522,93 euro).

Aprile

BBT SE: spostamento sede legale da Innsbruck a Bolzano

Il 18 aprile 2011 l'assemblea di BBT SE ha variato lo spostamento della sede sociale da Innsbruck (Austria) a Bolzano (Italia) e ha contestualmente deliberato l'avvio delle attività realizzative (fase *works*) del 1° lotto costruttivo della galleria di base del Brennero. Tale determinazione è stata assunta ai sensi dell'art. 6 b) dell'Accordo di Stato del 30 aprile 2004 tra Austria ed Italia prevede che la sede legale della BBT SE sia istituita ad Innsbruck con sede secondaria a Bolzano per la fase progettuale ed a Bolzano con sede secondaria ad Innsbruck durante la fase realizzativa.

Maggio

Aumento capitale sociale Tunnel Ferroviario del Brennero SpA

In data 16 maggio 2011, in coerenza con l'andamento delle attività progettuali del Tunnel, è stato perfezionato l'aumento del capitale sociale di 20.000.000,00 euro della Società Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A deliberato dall'assemblea degli azionisti della stessa TFB in data 13 aprile 2011 e versato in un'unica *tranche* per la quota parte di competenza. Si segnala che RFI, esercitando il diritto di prelazione sulle azioni rimaste inoperte, ha versato nel mese di giugno, in percentuale al numero delle azioni possedute, l'importo delle quote non sottoscritte dalla provincia di Verona.

A seguito di detti aumenti il capitale sociale di TFB ammonta a 145.790.910,00 euro.

La percentuale di partecipazione di RFI passa, quindi, da 84,98% a 85,29% al 31 dicembre 2011.

Giugno

Rimborso credito IVA

Liquidazione IVA di Gruppo anno 2008

In data 21 giugno 2011 è stato rimborsato dalla Capogruppo il credito IVA 2008 per un importo pari a 603.001 mila euro e relativi interessi per 21.419 mila euro. Alla stessa data sono stati rimborsati anche gli interessi per ritardato pagamento del credito IVA 2007 pari a 469 mila euro.

Luglio

Svalutazione partecipazione società Network Terminali Siciliani

L'Assemblea dei soci della società partecipata Network Terminali Siciliani nella seduta del 5 luglio 2011 ha deliberato di coprire le perdite del periodo 1 gennaio 2011 – 30 Aprile 2011 pari ad euro 39.654 mediante la riduzione del capitale sociale. Il capitale sociale della società pertanto si è ridotto da euro 65.272 ad euro 25.618. A fronte di tale decisione RFI ha operato una svalutazione della partecipazione della società per un importo pari al 50% delle perdite rilevate (euro 19.827).

In data 5 ottobre 2011 l'Assemblea dei soci preso atto che dalla situazione patrimoniale della società alla data del 31 agosto 2011 emergevano ulteriori perdite, ai sensi dell'art. 2484 n.4 del c.c., ha deliberato lo scioglimento della società con messa in liquidazione della stessa.

Finanziamento concesso dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI)

In data 7 luglio 2011 RFI ha ricevuto un prestito di 300 milioni di euro dalla Banca Europea degli Investimenti della durata di dieci anni a tasso variabile destinato all'Alta Velocità, in particolare per gli interventi e di completamento della Torino-Milano-Napoli. Il valore del prestito, concesso con la sola garanzia del Gruppo FS, è un segno di credibilità e di buona reputazione a livello internazionale.

Scissione parziale di Rete Ferroviaria Italiana SpA a favore di FS Logistica SpA con conseguente riduzione del capitale sociale

A seguito dell'atto di scissione parziale di RFI mediante assegnazione di elementi patrimoniali rappresentati da n. 5 compendi immobiliari a favore della FS Logistica SpA, stipulato in data 6 luglio 2011, il capitale sociale di RFI, con effetto dal 14 luglio 2011 si è ridotto di 3.186.760,00 euro mediante annullamento di n. 3.186.760 azioni dal valore nominale di 1,00 euro ciascuna.

Incendio Stazione Tiburtina

Alle ore 4.00 del 24 luglio 2011 si è sviluppato un incendio alla sala apparati della stazione di Roma Tiburtina, che ha causato forti ripercussioni sul traffico locale e di media e lunga percorrenza, comunque ripristinato, sia pure in misura ridotta, nei collegamenti Roma – Firenze e nel traffico metropolitano, nella stessa giornata di domenica, fino al 26 luglio seguente, quando la circolazione è progressivamente tornata verso la regolarità.

L'evento non ha fortunatamente causato danni di alcuna entità alle persone e le sue possibili cause sono ancora in corso di accertamento da parte della commissione di inchiesta, prontamente attivata all'interno del Gruppo FS, e degli organismi tecnici dei Vigili del Fuoco, oltre che degli organi inquirenti, che si sono attivati per competenza.

In merito al sinistro, allo stato attuale delle conoscenze, i conseguenti danni materiali risultano coperti, salvo franchigia, dalle coperture assicurative che il Gruppo FS ha immediatamente attivato, inclusa quella che garantisce le società del Gruppo per i danni occorsi a terzi.

Settembre

Cessione Italcertifer SpA

In data 27 settembre è stata ceduta a FS SpA l'intera quota di partecipazione detenuta da RFI nel capitale sociale della società Italcertifer SpA (33,33%) per un corrispettivo pari a 672.605 euro, al fine di ottemperare alla richiesta del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) per garantire il rispetto da parte di Italcertifer dei requisiti di neutralità ed indipendenza.

Liquidazione FS Formazione

In data 21 settembre 2011 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha deliberato lo scioglimento e la messa in liquidazione di FS Formazione SpA, la società del Gruppo FS, che ha ad oggetto la formazione e la qualificazione tecnico-professionale nel settore dei trasporti. Il servizio formativo erogato da FS Formazione

era rivolto quasi esclusivamente alle società del Gruppo FS ma si è deciso di reinternalizzare tale attività, in modo da avere un'interlocuzione diretta, maggiormente efficace ed economicamente più efficiente.

Ottobre

Progetto di scissione parziale di RFI in favore di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Nell'ambito delle iniziative previste dal Piano Industriale 2011-2015 del Gruppo FS, in data 25 ottobre 2011 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il progetto di scissione parziale di RFI mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

L'Assemblea Straordinaria di RFI in data 17 gennaio 2012 ha deliberato l'approvazione del progetto in argomento.

La scissione riguarda quattro tipologie di immobili non strumentali per l'attività del Gestore dell'infrastruttura:

- 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;

per una superficie complessiva di circa 5,5 milioni di mq.

Con decorrenza dagli effetti della scissione, il capitale di RFI si ridurrà per l'importo di 165.463.005 euro mediante annullamento di n. 165.463.005 azioni dal valore nominale di 1,00 euro ciascuna. Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla società beneficiaria sarà pari all'importo di 165.463.005 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.

Il progetto di scissione è stato redatto sulla base delle situazioni patrimoniali delle società al 30 giugno 2011.

Dicembre

Scissione parziale di RFI in favore di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

In data 6 dicembre 2011 è stato firmato l'Atto di scissione parziale di RFI mediante assegnazione di parte del suo patrimonio, costituito da immobili non strumentali ubicati nelle stazioni di Milano Centrale, Roma Termini, Napoli Centrale e Torino Porta Nuova in favore di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, sulla base delle situazioni patrimoniali al 31 marzo 2011. La scissione comporta, con decorrenza dal 16 dicembre 2011, la riduzione del capitale di RFI per l'importo di 149.512.294 euro mediante annullamento di n. 149.512.294 azioni dal valore nominale di 1,00 euro ciascuna. Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla società beneficiaria è pari all'importo di 149.512.294 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.

Scissione parziale di RFI in favore di F.S. Sistemi Urbani Srl – terza fase

In data 22 dicembre 2011 è stato firmato l'Atto di scissione parziale di RFI mediante assegnazione di 48 compendi immobiliari non strumentali in favore di FS Sistemi Urbani Srl.

La scissione ha comportato, con decorrenza dal 31 dicembre 2011 la riduzione del capitale di RFI per l'importo di 10.612.012 euro mediante annullamento di n. 10.612.012 azioni dal valore nominale di 1,00 euro ciascuna.

Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla società beneficiaria è pari all'importo di 10.612.012 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.

Stipula *Isda Master Agreement* per la gestione del rischio di tasso d'interesse

Nel mese di dicembre sono stati stipulati quattro *Isda Master Agreement* e relativi Schedule *all'Isda Master* con BNP Paribas, Bank of Tokyo, HSBC e Société Générale, necessari ad avviare l'operatività in derivati. Sono state successivamente concluse tre operazioni di *collar* a dieci 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.

La sottoscrizione dei suddetti *Isda Master Agreement* è avvenuta, con il supporto strategico e operativo specialistico della Capogruppo, in attuazione della *Policy* per la gestione del rischio di tasso di interesse associato all'indebitamento attuale e prospettico per i cui approfondimenti si rinvia al paragrafo della Gestione dei rischi finanziari inerenti in particolare ai rischi di tassi di interesse delle Note Esplicative al Bilancio.

RISORSE UMANE

Nel corso dell'esercizio 2011 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 2011 – 31 dicembre 2011:

- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2010: pari a n° 30.209 unità (di cui 290 Dirigenti e 29.919 tra Addetti e Quadri);
- 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).

Il saldo netto deriva da ingressi per 743 unità ed uscite per 2.832.

Il costo del lavoro

Proseguono le trattative con le Organizzazioni Sindacali con l'obiettivo di pervenire ad un contratto unico del Settore Trasporto; al riguardo per quanto riguarda il costo del lavoro, al di là dei consueti accantonamenti necessari all'adeguamento dei minimi contrattuali in relazione all'andamento delle citate trattative, non si segnalano eventi significativi incidenti sulla variazione del costo medio unitario rispetto all'anno 2010.

A partire da 1° marzo 2011 è stato inoltre attivato il "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". 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. Dal 1° marzo al 31 dicembre sono cessati, con l'accesso alle prestazioni straordinarie del fondo, 709 dipendenti.

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

Si rammenta che il Fondo ha lo scopo – per le aziende del Gruppo FS che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali – di dare attuazione agli interventi previsti dall'art. 59, comma 6, della legge istitutiva n.449 del 1997, diretti a favorire la riorganizzazione ed il risanamento del Gruppo stesso in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema di trasporto ferroviario.

Come evidenziato nei commenti sulla gestione del precedente esercizio, a novembre 2010, fu raggiunto un accordo sindacale a livello nazionale che ha consentito nei mesi successivi di avviare le procedure sindacali territoriali e di raggiungere gli accordi che hanno individuato i lavoratori in esubero da esodare attraverso l'attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo, a partire da marzo 2011.

E' proseguita in parallelo un'intensa attività relazionale con le strutture INPS per implementare le procedure di gestione del Fondo e la definizione delle necessarie procedure gestionali interne al Gruppo, che hanno consentito gli accessi al Fondo e l'erogazione delle prestazioni straordinarie nei tempi programmati.

Ad oggi, gli interventi straordinari del Fondo per la Società hanno riguardato 709 interventi di riorganizzazione produttiva per il personale delle attività amministrative, delle staff di supporto e per gli inidonei alle attività di esercizio di tutte le strutture centrali e territoriali, nonché per il personale navigante dell'Impianto di Civitavecchia.

La formazione

Il piano formativo 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 per l'anno 2011 ed in particolare:

- riduzione delle non conformità imputabili al fattore umano;
- riduzione delle non conformità imputabili a carenze nella manutenzione dell'infrastruttura;
- riduzione delle discontinuità di tipo tecnologico e strutturale;
- riduzione delle criticità connesse all'interazione tra l'esercizio ferroviario ed il contesto strutturale e sociale nel quale esso si svolge.

La formazione ed il mantenimento delle competenze del personale con mansioni di sicurezza hanno rappresentato un valido contributo al raggiungimento dei suddetti macro-obiettivi.

Le attività formative del 2011 hanno prodotto una media di circa 7 giornate uomo.

La sicurezza sul lavoro

Nel corso dell'esercizio 2011, 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.

POLITICA AMBIENTALE

La Società ha sviluppato un'attenzione crescente alla prevenzione di danni ambientali cercando di cogliere le opportunità ambientali, fin dalle fasi di ideazione e definizione dei propri progetti infrastrutturali, servizi e processi industriali, partendo dall'inserimento di questi temi fra i requisiti prestazionali delle innovazioni tecnologiche ed infrastrutturali.

A tal fine, con Comunicazione Organizzativa (CO) n. 267/AD del 12 settembre 2011, è stata emessa la Politica Ambientale di RFI, nella quale vengono esplicitati i principi guida per la diffusione e il radicamento di una solida cultura di tutela dell'ambiente e fornito il punto di riferimento per chi quotidianamente opera all'interno dell'organizzazione, così come per coloro che dall'esterno vi entrano in contatto.

In particolare RFI, oltre al primo contributo alla tutela dell'ambiente che viene dalla capacità di migliorare l'efficienza del servizio ferroviario, favorendo un trasferimento modale verso un sistema di trasporto meno inquinante, ha adottato nei suoi processi azioni tese a:

- consolidare il Sistema di Gestione Ambientale per tutta l'organizzazione e migliorarne nel tempo le prestazioni, orientandole sempre più al supporto delle decisioni strategiche;
- disegnare ed applicare processi organizzativi e di gestione e sviluppo delle risorse umane a supporto dell'approccio strategico, in cui le competenze di sostenibilità ambientale siano valutate in analogia a quelle tecniche, economiche e manageriali, tipiche del settore ferroviario;
- impiegare in maniera razionale le risorse naturali, sulla base della loro corretta valorizzazione piuttosto che della loro disponibilità, promuovendo per quanto possibile l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili;
- agire sulla impostazione e gestione di tutti i processi aziendali per ridurre gli impatti sull'ambiente;
- incrementare l'efficienza energetica e ridurre i consumi;
- salvaguardare il territorio e la biodiversità, inserendo nei piani di sviluppo della rete non solo il ripristino e la riqualificazione ma anche opportunità di mantenimento dell'esistente;
- contribuire ad aumentare la consapevolezza ambientale dei principali stakeholder esterni, promuovendo la comunicazione e la collaborazione con le altre società del Gruppo FS e con i propri fornitori.

A tale proposito, con CO n. 281/AD del 27 febbraio 2012 è stata costituita la Task Force "Progetto SGA di RFI" che, alla luce degli indirizzi definiti nella Politica Ambientale di RFI e di quelli forniti da Ferrovie dello Stato Italiane, dovrà porre in essere le attività finalizzate alla realizzazione del Sistema di Gestione Ambientale di RFI e alla sua certificazione da parte dell'Ente esterno.

Inquinamento acustico, elettromagnetico e dell'aria

Sono in corso sulla rete ferroviaria lavori per realizzare 23 interventi di installazione di barriere antirumore per una lunghezza complessiva di circa 16,2 km.

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

- ottenuti, da parte degli soggetti competenti, benestare per realizzare 20 interventi per una lunghezza complessiva di 37,2 km;
- ultimati progetti (preliminari/definitivi), da sottoporre all'approvazione dei soggetti interessati, riguardanti 17 interventi per una lunghezza complessiva di 24 km.

Tutela dell'ambiente

Nel corso del 2011 RFI ha intrapreso azioni ed iniziative di diversa natura relative alle tematiche della tutela ambientale.

Sul versante dei rapporti istituzionali, RFI ha partecipato attivamente ad alcuni gruppi di lavoro istituiti presso Confindustria, per la redazione della normativa sulla commercializzazione e la classificazione/etichettatura delle sostanze pericolose.

Inoltre RFI ha partecipato al gruppo di lavoro costituito presso il Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali per la definizione di un piano di azione nazionale per la riduzione dell'utilizzo dei prodotti fitosanitari.

In vista dell'introduzione del Sistema SISTRI (Sistema informatico di Tracciabilità dei Rifiuti) da parte del Ministero dell'ambiente, continuano le attività per la sua messa a regime all'interno dell'azienda.

È stata ultimata la realizzazione delle barriere antirumore nel territorio della Provincia Autonoma di Trento e sono in fase di completamento le relative attività di collaudo.

E' proseguita l'attività di aggiornamento e revisione del piano di risanamento acustico, sulla base delle osservazioni, pareri e richieste provenienti dagli enti pubblici e privati interessati dalle emissioni sonore generate dall'infrastruttura ferroviaria.

È stata completata la fase della mappatura acustica degli assi ferroviari principali con più di 30.000 transiti all'anno all'interno degli agglomerati urbani con più di 100.000 abitanti, in ottemperanza al D.lgs. 194/2005 – "Attuazione della direttiva 2002/49/CE.

QUADRO MACROECONOMICO

Nel corso del 2011 il contesto economico internazionale è apparso caratterizzato da una situazione di crescente incertezza e dalla tendenza al deterioramento delle prospettive di sviluppo.

L'attività economica è stata condizionata da eventi, alcuni dei quali già noti, - come il perdurare della crisi finanziaria e il debito sovrano di alcuni paesi europei - e altri imprevisi, come le rivolte dei paesi del Nord Africa, l'intervento armato in Libia e la fortissima scossa di terremoto in Giappone.

Dati economici mondiali		2010	2011
PIL		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
	Mondo	5.2	3.7
Paesi avanzati			
	USA	3	1.7
	Regno Unito	1.8	0.9
	Area euro	1.8	1.5
Paesi emergenti			
	Cina	10.4	9.3
	India	10.4	7.6
	America Latina	6.6	4.4
Commercio mondiale		15.5	6.5
Petrolio		<i>(\$ per barile)</i>	
	Brent	79.9	111.6
<i>Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2012</i>			

Il quadro congiunturale che si è delineato ha presentato, come avviene da diversi anni, un andamento differente tra paesi e aree: alla decelerazione dell'attività economica delle economie avanzate si è contrapposta la crescita delle economie emergenti e in via di sviluppo, anche se lievemente rallentata nell'ultima parte dell'anno a causa delle incertezze del contesto internazionale e della riduzione della domanda interna.

A fronte di ciò le autorità monetarie dei paesi ad economia avanzata hanno adottato misure fortemente espansive, mentre nei paesi emergenti l'orientamento è stato piuttosto restrittivo, con un graduale allentamento nel corso dell'anno.

In termini di variazione percentuale, il PIL mondiale è aumentato del 3,7 % (5,2 % nel 2010) con tassi molto più sostenuti per le economie emergenti (su tutte, Cina 9,3 % e India 7,6 %) rispetto a quelle avanzate (USA 1,7 %, Area Euro 1,5 %, Regno Unito 0,9 %). In forte decelerazione anche gli scambi commerciali (6,5 % rispetto al 15,5 % del 2010), mentre il prezzo del petrolio Brent ha registrato un aumento di quasi il 40 % rispetto all'anno precedente.

Nell'area dell'euro il quadro congiunturale, dopo un inizio anno abbastanza positivo, è andato peggiorando a causa dell'estendersi delle tensioni sui mercati in conseguenza dei livelli dei debiti sovrani.

La crescita economica dell'area ha avuto una dinamica modesta (1,5 % di variazione percentuale annua del PIL) con andamenti differenti tra i diversi paesi: da un lato Germania, potenza economica dominante dell'Europa, cresciuta ad un ritmo doppio (3,0 %) e Francia, posizionata in prossimità del dato medio (1,6 %) e, all'altro estremo, Portogallo (-1,7 %) e Grecia (-6,8 %) il cui ingente debito pubblico ha reso necessario una serie di interventi finalizzati ad evitare il *default*.

In termini di inflazione, nel 2011 si registrato un sensibile aumento dei tassi rispetto a quanto si era verificato l'anno precedente: il dato complessivo nell'area dell'euro è stato pari al 2,7 %, sintesi di valori leggermente inferiori per alcuni paesi, quali Francia e Germania (2,4 %), e più elevati per altri, tra cui Italia (2,8 %) e Spagna (3,1 %).

La domanda interna è cresciuta sensibilmente meno dell'anno precedente in termini medi dell'intera area (0,6 % nel 2011 contro 1,0 % nel 2010). Anche in questo caso si distinguono paesi con crescita più alta, tra cui Francia (1,8 %) e Germania (2,4 %), rispetto ad altri che hanno fatto registrare crescite negative, come Italia (-1,1 %) e Spagna (-1,7 %).

Dati economici Area Euro		2010	2011
PIL		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
	Area Euro	1.8	1.5
	Germania	3.6	3.0
	Francia	1.4	1.6
	Italia	1.4	0.3
	Spagna	-0.1	0.7
Inflazione		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
	Area Euro	1.6	2.7
	Germania	1.2	2.4
	Francia	1.7	2.4
	Italia	1.6	2.8
	Spagna	2.0	3.1
Domanda interna		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
	Area Euro	1.0	0.6
	Germania	2.3	2.4
	Francia	1.3	1.8
	Italia	1.6	-1.1
	Spagna	-0.9	-1.7

Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2012

Per quanto riguarda l'Italia, le principali cause di una crescita economica significativamente più lenta rispetto alla media dell'area euro sono da individuarsi nel rallentamento delle attività economiche globali e, dalla seconda metà dell'anno, nelle forti tensioni sul mercato innescate dalla situazione del debito sovrano.

Dopo una flebile crescita nel 1° trimestre (0,1 %) e nel 2° trimestre (0,3 %), il profilo congiunturale del ciclo economico, misurato in termini di crescita del PIL, ha mostrato una flessione nel 3° trimestre (-0,2 %) entrando in recessione nel 4° trimestre (-0,6 % secondo gli ultimi dati di contabilità nazionale). Su base annua, il PIL è cresciuto complessivamente solo dello 0,3 %.

L'inflazione a fine anno è risultata in Italia del 2,8 %, alimentata dal rialzo dei prodotti petroliferi. La debole progressione dei salari e le incerte prospettive del mercato del lavoro hanno invece frenato i consumi. Anche gli investimenti si sono contratti, a causa delle incertezze della situazione economica e delle persistenti difficoltà del mercato del credito. Come già richiamato, in media d'anno la domanda interna è diminuita del 1,1 %.

Dati economici Italia	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
	(variazioni %)			
PIL	0.1	0.3	-0.2	-0.6
Domanda interna	-0.8	-0.3	-0.9	-0.9
Spesa delle famiglie	0.0	0.1	-0.2	-0.5
Spesa delle AP e ISP	0.4	0.0	-0.6	-0.3
Investimenti fissi lordi	-0.5	0.1	-0.8	-1.3
Costruzioni	-0.4	-1.1	-1.2	-1.5
Altri beni di investimento	-0.6	1.3	-0.5	-1.0
Importazioni di beni e servizi	-2.6	-1.2	-1.1	-1.4
Esportazioni di beni e servizi	0.4	1.0	1.6	-0.4
<i>Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2012</i>				

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Dall'analisi delle dinamiche del settore dei trasporti terrestre, marittimo ed aereo di passeggeri e merci, emerge un quadro in generale incerto con forti segnali di rallentamento sul finire dell'anno.

Nel 2011 il trasporto merci sconta un andamento sostanzialmente nullo (+0,1% rispetto al 2010) della produzione industriale e una contrazione dell'incremento degli scambi commerciali rispetto al 2010 (export +6,2%; import +0,7%). Nel trasporto aereo, che ha subito il vento della fase di recessione nel secondo semestre dell'anno, la crescita delle tonnellate movimentate è limitata al 3,5% rispetto al 2010. Lo scalo di Milano Malpensa si è confermato come primo aeroporto cargo in Italia per volume di merci movimentate (circa il 48% del totale) con una variazione del 4,2% rispetto al 2010. Anche il trasporto autostradale mostra segnali preoccupanti, soprattutto nell'ultimo scorcio dell'anno. I flussi, misurati in veicoli km pesanti, hanno mostrato una crescita di appena lo 0,3% nel periodo da gennaio a novembre 2011. In leggera crescita anche il trasporto marittimo di container nei principali porti italiani, come dimostrano i dati rispettivamente ai primi 9, 8 e 11 mesi del 2011: Genova (+4,7%), La Spezia (+5,3%) e Taranto (+9,6%).

Anche il trasporto passeggeri è caratterizzato da andamenti disomogenei e da dinamiche altalenanti nei vari comparti.

Nel 2011 si è avuta una crescita complessiva del 6,4% del traffico aereo con un andamento superiore per la componente nazionale (+7,1%) rispetto a quella internazionale (+6,3%). In valore i passeggeri transitati negli scali italiani ammontano a oltre 148 milioni (+ 9 milioni rispetto al 2010). I due maggiori *hub* italiani, Roma Fiumicino e Milano Malpensa, hanno conosciuto nell'anno aumenti contenuti rispetto alla media (rispettivamente +3,6% e +1,8%) mentre si segnalano crescite di rilievo per gli scali di Milano Linate (+9,2%), Bergamo (+9,7%) e Venezia (+24,9%, su cui è però confluito il traffico dell'aeroporto di Treviso chiuso, nella seconda metà dell'anno, per lavori di ampliamento).

Diversamente il trasporto su strada, misurato in veicoli km leggeri sulla rete autostradale, ha registrato un calo dell'1,5% nel periodo da gennaio a novembre 2011. Nel trasporto marittimo, in forte espansione il mercato delle crociere, che ha conosciuto una variazione positiva pari a circa il 17% rispetto all'anno precedente.

Nel trasporto ferroviario il processo di liberalizzazione, più avanzato rispetto alla normativa europea, ha consentito l'affermarsi di un numero sempre crescente di imprese ferroviarie. Nel corso del 2011 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) ha rilasciato 2 nuovi certificati e 12 rinnovi/aggiornamenti. Complessivamente, gli operatori terzi hanno realizzato, sulla rete ferroviaria gestita da Rete Ferroviaria Italiana, circa 41,2 milioni di treni km.

I risultati del traffico delle principali Imprese ferroviarie europee

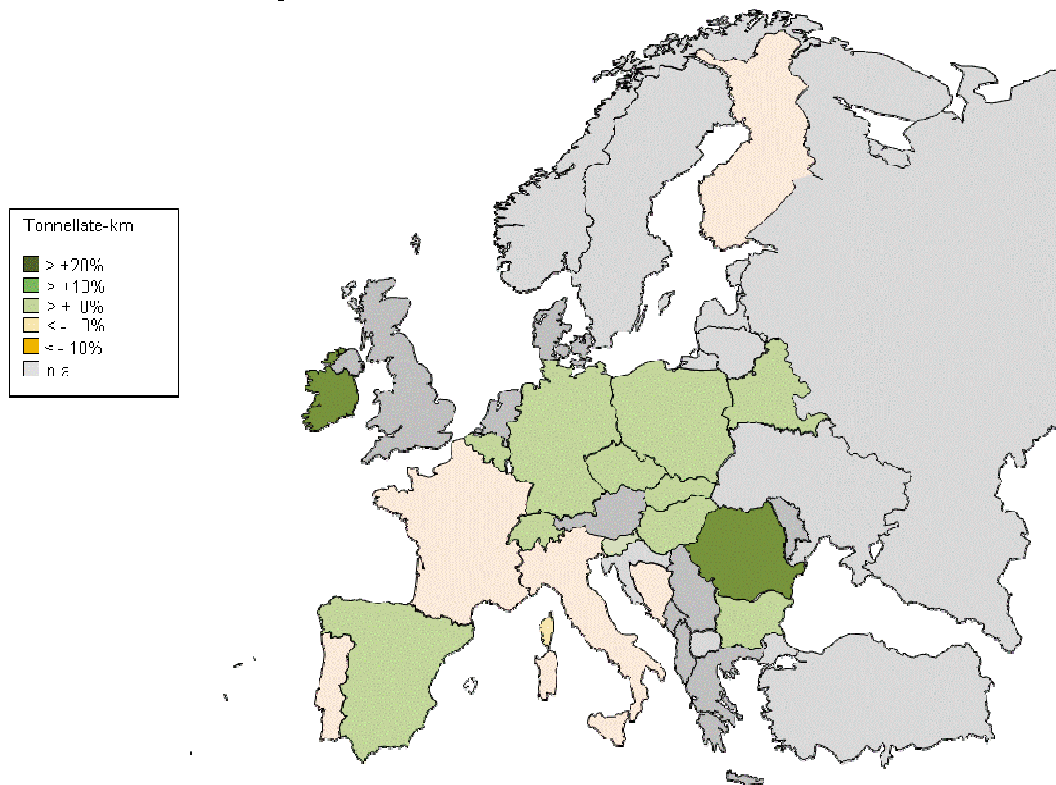
A fronte dello stato di debolezza dell'economia, la domanda di trasporto ferroviario in Europa mostra timidi segnali di ripresa nei volumi di trasporto passeggeri e, in misura maggiore, nei volumi di trasporto merci.

Complessivamente i risultati delineano un trend costante nel recupero del traffico merci (+5,1% rispetto al 2010 misurato in tonnellate km), superiore alla variazione della produzione industriale (+3,5%, fonte Eurostat) e un leggero recupero nel traffico passeggeri (+0,5% sul 2010 in viaggiatori km).

Tra le principali imprese ferroviarie europee di riferimento la spagnola RENFE, nel settore viaggiatori, è quella che ha registrato la crescita più sostenuta (+1,8%); segue la francese SNCF (+1,5%) e la tedesca DB AG (+0,8 % nel periodo da gennaio a novembre 2011).

Nell'ambito del trasporto ferroviario merci il settore beneficia, da un lato, della robusta razionalizzazione avviata dalle imprese ferroviarie negli anni della crisi economica e, dall'altro, degli effetti positivi delle recenti norme comunitarie (Regolamento 913 del novembre 2010) sulla creazione di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci su rotaia più competitivo. In termini di volumi di traffico realizzati, leader in Europa è la tedesca DB AG con un incremento del 5,6% rispetto al 2010 (nel periodo da gennaio a novembre 2011). Tra i paesi dell'Europa orientale continua il proprio trend positivo la polacca PKP, con un incremento dell'8,3%.

Evoluzione del traffico merci in Europa



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

	<i>Importi in migliaia di euro</i>		
	2011	2010	Variazione
Ricavi operativi	2.541.417	2.581.428	(40.011)
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	2.142.587	2.132.118	10.469
- Altri ricavi	398.830	449.310	(50.480)
Costi operativi	(2.301.574)	(2.290.917)	(10.657)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	239.843	290.511	(50.668)
Ammortamenti	(63.989)	(80.218)	16.229
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(11.284)	(22.625)	11.341
Accantonamenti per rischi e oneri	(51.729)	(52.596)	867
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	112.841	135.072	(22.231)
Proventi ed oneri finanziari	2.346	(37.744)	40.090
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	115.187	97.328	17.859
Imposte sul reddito	(17.082)	(5.736)	(11.346)
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	98.105	91.592	6.513
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI			0
RISULTATO NETTO DI PERIODO	98.105	91.592	6.513

Ai fini di una più corretta esposizione, analogamente a quanto effettuato nel 2011, le seguenti voci relative all'esercizio 2010 sono state riallocate in altre poste di bilancio:

- ✓ i rilasci dei fondo rischi sono stati riclassificati dalla voce "Altri proventi" a riduzione della voce "Costi per servizi";
- ✓ il rilascio del fondo imposte è stata riclassificato dalla voce "Altri proventi" a riduzione della voce "Altri costi operativi";
- ✓ la quota relativa alle perdite da radiazione cespiti è stata riclassificata dalla voce "Altri costi operativi" alla voce "Svalutazioni e perdite di valore".

La posta dei Ricavi delle vendite e prestazioni subisce un incremento pari a 10.469 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato tra:

- ✓ maggiori ricavi da pedaggio per 6.533 mila euro dovuti a maggiori volumi di traffico sostenuti sulla rete AV/AC;
- ✓ maggiori ricavi per il servizio di assistenza a persone con ridotta mobilità (PMR) per 5.460 mila euro;
- ✓ minori ricavi per servizi di traghettamento per 3.213 mila euro per la riduzione dei volumi di produzione del traghettamento ferroviario sullo Stretto di Messina e dal consolidamento della contrazione della domanda di traghettamento con la Sardegna.

La posta Altri ricavi subisce un decremento pari a 50.480 mila euro dovuto principalmente ad una diminuzione dei ricavi derivanti:

- ✓ dalla gestione immobiliare per 15.371 mila euro principalmente attribuibile a minori canoni di locazione rispetto a quanto registrato nel 2010 in cui è stata svolta l'attività di perimetrazione degli spazi occupati che ha regolarizzato gli esercizi precedenti, in base a quanto indicato dalla Convenzione 79/2009;
- ✓ dai contributi di anni precedenti rispetto al 2010, relativi alla quota C comma 758 art.1 legge finanziaria 2007 minori ricavi per 13.546 mila euro;
- ✓ da penali per inadempimento previste dai contratti di investimento nei confronti delle Imprese Ferroviarie per 5.700 mila euro;
- ✓ da lavori in conto terzi per 4.494 mila euro derivanti principalmente minori ricavi attribuibile alle Convenzioni stipulate con il Comune di Torino per un rallentamento dei lavori del quadruplicamento della TO P. Susa _TO-Stura in parte compensati da maggior ricavi per l'ampliamento della ferrovia Corso Vittorio;
- ✓ da plusvalenze ordinarie per 3.594 mila euro imputabile a minori entrate per vendita di materiale fuori uso e tolto d'opera;
- ✓ per prestazioni sanitarie per 3.929 mila euro riconducibile essenzialmente ad una diminuzione di prestazioni richieste da Trenitalia.

La posta dei Costi operativi subisce un incremento netto pari a 10.657 mila euro derivante principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ riduzione del costo del personale di 62.385 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;
- ✓ riduzione complessiva dei costi per materie prime, sussidiarie e di consumo pari a 14.557 mila euro dovuta a minori consumi nel settore delle infrastrutture (19.189 mila euro) e maggiori costi per Energia Elettrica e combustibile per trazione e per forza motrice (4.632 mila euro);
- ✓ decremento dei costi per servizi di 21.280 mila euro derivante principalmente da maggiori manutenzioni e riparazioni di beni mobili e immobili (34.325 mila euro) e minori costi (54.816 mila euro) derivanti principalmente da maggiori rilasci fondi effettuati nel corso del 2011 rispetto al 2010;
- ✓ aumento degli altri costi operativi di 27.638 mila euro dovuti principalmente all'aumento dei costi per contributi del trasporto gratuito (40.798 mila euro) a seguito del processo di revisione dei prezzi attuato con decorrenza primo marzo 2011 parzialmente compensato dalla riduzione dei costi per ICI (5.883 mila euro), altre imposte e tasse (5.125 mila euro), perdite da radiazioni di navi traghetto e materiale rotabile (3.189 mila euro);
- ✓ riduzione delle capitalizzazioni di 83.809 mila euro dovuto allo slittamento della disponibilità delle risorse finanziarie che ha comportato la necessità di riallocare le risorse disponibili con conseguente slittamento nell'avvio delle relative attività.

Gli ammortamenti subiscono un decremento pari a 16.229 mila euro dovuto principalmente all'effetto dell'allocatione, sulle opere della rete AV/AC realizzate dell'intero ammontare attualizzato dei contributi conto impianti, stanziati dalla Legge Finanziaria 2007, da ricevere per il periodo 2012-2021.

La posta svalutazioni e perdite di valore subisce un decremento di 11.341 mila euro derivante da minori svalutazioni di immobili, impianti e macchinari e maggiori accantonamenti al fondo svalutazione crediti rispetto al 2010. Gli accantonamenti per rischi e oneri ammontano a 51.729 mila euro rimangono sostanzialmente invariati.

Il saldo dei Proventi e oneri finanziari presenta una variazione positiva di 40.090 mila euro derivante da:

- ✓ aumento dei proventi finanziari per 41.385 mila euro derivante principalmente da maggiori sopravvenienze attive per effetto del riconoscimento da parte del Consorzio CEPAV DUE della rivalutazione monetaria a fronte dell'anticipazione finanziaria nel 1992 per i lavori AV della tratta Milano –Verona;
- ✓ incremento degli oneri finanziari per 1.295 mila euro principalmente per effetto di maggiori proventi finanziari diversi a seguito dell'aumento dell'*interest cost* del TFR e degli interessi passivi su mutui accesi verso Capitalia e sul finanziamento con la Banca Europea degli Investimenti, parzialmente compensato dalla riduzione delle svalutazioni di partecipazioni.

La variazione delle Imposte sul reddito è la risultante della minore IRAP di competenza per l'esercizio 2011 e della movimentazione delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite.

Stato patrimoniale riclassificato

	<i>Importi in migliaia di euro</i>		
	31.12.2011	31.12.2010	Variazione
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	(1.509.444)	(1.213.554)	(295.890)
Altre attività nette	2.493.438	808.620	1.684.818
Capitale circolante	983.994	(404.934)	1.388.928
Immobilizzazioni tecniche	35.703.134	38.757.443	(3.054.309)
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	210.776	197.799	12.977
Capitale immobilizzato netto	35.913.910	38.955.242	(3.041.332)
TFR	(758.903)	(838.967)	80.064
Altri fondi	(891.776)	(991.380)	99.604
TFR e Altri fondi	(1.650.679)	(1.830.347)	179.668
Attività/(Passività) nette detenute per la vendita	165.533		165.533
CAPITALE INVESTITO NETTO	35.412.758	36.719.961	(1.307.203)
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(1.671.245)	(437.025)	(1.234.220)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	3.725.719	3.636.322	89.397
Posizione finanziaria netta	2.054.474	3.199.297	(1.144.823)
Mezzi propri	33.358.284	33.520.664	(162.380)
COPERTURE	35.412.758	36.719.961	(1.307.203)

La variazione in diminuzione del Capitale Investito Netto di 1.307.203 mila euro è la risultante dell'incremento del Capitale circolante di 1.388.928 mila euro, del decremento del Capitale immobilizzato netto di 3.041.332 mila euro, del decremento del TFR ed Altri fondi di 179.668 mila euro e dell'incremento delle attività destinate alla vendita di 165.538 mila euro.

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

- o decremento del Capitale circolante netto gestionale (295.890 mila euro) per effetto di maggiori debiti commerciali correnti (259.639 mila euro) e non correnti (25.946 mila euro), maggiori acconti a fornitori (191 mila euro), minori crediti commerciali correnti (64.182 mila euro) e maggiori crediti commerciali non correnti (3.812 mila euro), maggiori rimanenze (49.874 mila euro);
- o incremento delle Altre attività nette (1.684.818 mila euro) principalmente per l'effetto combinato di maggiori crediti iscritti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze al netto dei relativi acconti (2.337.135 mila euro) e minori altri crediti non correnti (863.156 mila euro).

Il decremento del Capitale immobilizzato netto di 3.041.332 mila euro è determinato dalla riduzione delle Immobilizzazioni tecniche (3.054.309 mila euro) e dall'aumento della posta Partecipazioni (12.977 mila euro).

In particolare il decremento delle immobilizzazioni tecniche deriva principalmente dall'effetto combinato dell'incremento per maggiori investimenti e acquisizioni pari a 3.022.598 mila euro e dalla riduzione per maggiori contributi allocati pari a 5.682.177 mila euro comprensivi anche dei contributi attualizzati stanziati dalla Legge Finanziaria 2007, come riferito nella posta Altre attività non correnti e correnti delle note al Bilancio.

Il decremento della voce TFR (80.064 mila euro) ed Altri fondi (99.604 mila euro) è determinato dalla riduzione del TFR e degli altri fondi.

L'aumento della voce "Attività nette detenute per la vendita" pari a 165.533 mila euro si riferisce al valore al 31 dicembre 2011 di *asset* non strumentali relativi a due scissioni parziali verso Ferrovie dello Stato Italiane deliberate dal Consiglio di Amministrazione di RFI nell'ambito del programma di *asset allocation* con efficacia nel 2012.

Le Coperture diminuiscono di 1.307.203 mila euro per effetto del decremento della Posizione finanziaria netta a breve (1.234.220 mila euro), dell'incremento della posizione finanziaria netta a medio/lungo (89.397 mila euro) e del decremento dei Mezzi propri pari a 162.380 mila euro.

Il decremento della Posizione finanziaria netta (1.144.823 mila euro) è determinato da:

- o riduzione della Posizione finanziaria netta a breve (1.234.220 mila euro) principalmente per effetto dell'incremento del conto corrente di tesoreria (744.234 mila euro) e del conto corrente intersocietario fruttifero (496.610 mila euro);
- o aumento della Posizione finanziaria netta a medio/lungo (89.397 mila euro) principalmente per il decremento dei crediti verso il MEF (138.360 mila euro) per la quota dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, del debito verso Soci per finanziamenti ricevuti (208.475 mila euro) comma 84 delle Legge Finanziaria 2006, del debito verso altri finanziatori (23.875 mila euro) e dall'incremento dei debiti verso banche (183.380 mila euro) riferiti alla parte a medio/lungo.

Il decremento dei Mezzi propri deriva principalmente dalla distribuzione dei dividendi e dall'operazione di scissione parzialmente compensato dall'utile dell'esercizio.

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

Nel settore degli investimenti di potenziamento della rete ferroviaria l'anno 2011 può essere considerato come l'anno di ripresa degli investimenti per il completamento delle infrastrutture della Rete ad Alta Velocità. Dopo l'attivazione della linea Alta Velocità Torino – Milano - Napoli conseguita nel 2009 si è infatti dato avvio alla realizzazione per Lotti costruttivi, visto il notevole impegno finanziario correlato, dell'asse trasversale Genova – Venezia, concretizzatosi con la stipula degli Atti Integrativi alle Convenzioni con i *General Contractor* delle tratte Treviglio – Brescia e Terzo Valico dei Giovi avvenuta rispettivamente in data 19 aprile e 11 novembre 2011.

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

In data 19 aprile 2011 è stato sottoscritto tra RFI, Cepav due ed ENI l'Atto Integrativo alla Convenzione del 15 ottobre 1991 per la realizzazione della Tratta AV/AC Treviglio-Brescia secondo due lotti costruttivi, con avvio della realizzazione del primo lotto costruttivo. Il Consorzio è obbligato a realizzare il secondo lotto costruttivo solo se e quando RFI abbia comunicato che è stata effettivamente assegnata e resa disponibile a RFI un'ulteriore "tranche" di risorse finanziarie che consenta la completa realizzazione del suddetto lotto.

A seguito dell'intervenuta l'efficacia in data 30 giugno 2011 dell'Atto Integrativo, sono state avviate la progettazione esecutiva, le attività espropriative, la risoluzione dei sottoservizi, le attività di bonifica ordigni esplosivi e archeologiche, le gare d'appalto per la realizzazione delle opere civili.

E', inoltre, in fase di gara la progettazione esecutiva e realizzazione delle opere civili della tratta di penetrazione urbana a Brescia dell'interconnessione AV di Brescia Ovest e sistemazione a PRG di Brescia centrale, intervento ricompreso nell'ambito del 1° lotto costruttivo della Tratta AV/AC Treviglio-Brescia.

Nella seduta del 6 dicembre 2011 il CIPE ha autorizzato l'avvio dei lavori del 2° lotto come già relazionato nella sezione "Allocazione delle risorse aggiuntive" della presente relazione.

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, per la realizzazione, per lotti costruttivi, della tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi autorizzando l'avvio dei lavori del 1° lotto costruttivo.

L'efficacia di tale Atto Integrativo è sospensivamente condizionata alla verifica di cinque condizioni previste dall'Atto stesso. Nel corso del mese di dicembre 2011 il Consorzio ha soddisfatto a tre condizioni di efficacia, mentre restano da verificare le ulteriori due condizioni relative alle verifiche previste dalla vigente normativa antimafia ed al rilascio da parte delle Amministrazioni competenti del rinnovo dell'autorizzazione paesaggistica. Infine, in data 6 dicembre 2011, il CIPE ha autorizzato l'avvio dei lavori del 2° lotto come già relazionato nella sezione "Allocazione delle risorse aggiuntive" della presente relazione.

Attività progettuale

Gli avvisi progettuali effettuati nel 2011 sono relativi alla realizzazione dei seguenti investimenti:

Progettazioni Preliminari

- Telecomando dei Bacini di Bergamo e Lecco, consistente nella realizzazione di un Sistema di Comando e Controllo (SCC) e nella realizzazione degli Apparati Centrali Computerizzati Multistazione delle tratte Albate Camerlate – Molteno – Lecco, Monza – Molteno, Seregno – Carnate – Usmate, Carnate Usmate – Ponte S. Pietro – Bergamo - Rovato;
- Riavvio della Progettazione Preliminare degli interventi per il riassetto del Nodo di Novara;
- Potenziamento tecnologico del Nodo di Roma consistente nella realizzazione del Sistema di Comando e Controllo (SCC) del Nodo e nella realizzazione degli Apparati Centrali Computerizzati Multistazione (ACCM) delle tratte Orte – Roma Tiburtina, Ciampino – Colferro e Roma Casilina – Campoleone - Nettuno;
- Sistema ERTMS (European Railway Train Management System) del Corridoio A Rotterdam-Genova e del Corridoio D Valencia - Lione – Torino – Lubjana;
- Nuovo collegamento Palermo – Catania: tratta Bicocca Catenanuova;
- 1^ fase del Potenziamento della linea Foligno - Terontola, tratta Foligno - Perugia Ponte S. Giovanni;
- Quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo – Pieve Emanuele e Studio di Fattibilità del Quadruplicamento della tratta Pieve Emanuele – Pavia;

Progettazioni Definitive

- Adeguamento ai requisiti minimi di sicurezza delle gallerie, previsti dal DM 28 maggio 2005 delle Gallerie, delle tratte AV/AC: Torino - Milano, Milano Bologna, Bologna – Firenze, Roma - Napoli nonché della galleria Somma Vesuviana sulla linea a Monte del Vesuvio;
- Configurazione finale del Piano Regolatore Generale (PRG) di Genova Voltri;
- Estensione del sistema GSMR su ulteriori 550 Km di rete;
- Rettifica curve, adeguamento sede e rinnovo degli impianti di Trazione Elettrica della Linea Metaponto - Sibari - Bivio Sant'Antonello;
- Impianti di Telecomunicazione per l'Attrezzaggio tecnologico della Linea rilocata Modena-Rubiera sulla tratta AV/AC Milano-Bologna;
- Apparati Centrali Computerizzati (ACC) di Casoria e S. Marcellino, dell'Apparato Centrale (ACEI) di Sarno e sistema di distanziamento della tratta Villa Literno – Napoli, nell'ambito del Progetto di Potenziamento Tecnologico del Nodo di Napoli;

- Apparato Centrale Computerizzato(ACC) di Pontassieve nell'ambito del Progetto di Potenziamento Tecnologico del Nodo di Firenze;
- Raddoppio Fortezza – Ponte Gardena (lotto 1) nell'ambito del Raddoppio della linea Fortezza - Verona;
- Apparat Centrali (ACEI) di Alcantara e Fiumefreddo nell'ambito del Progetto di realizzazione del Sistema di Comando e Controllo della linea Messina –Siracusa.

Inoltre nel corso del 2011 sono state attivate le seguenti infrastrutture:

- Variante di Gozzano;
- Nuovo Fabbricato Viaggiatori di Torino Porta Susa - 1° lotto funzionale;
- Apparat Centrali Computerizzati (ACC) di Cassano e Pioltello nell'ambito del Quadruplicamento della tratta Pioltello – Treviglio;
- Nuova Travata Metallica sul torrente Polcevera con riclassamento della tratta (da C3 a C4);
- Completamento dell'Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) della Linea di Cintura di Bologna;
- Scavalchi tra Castello e Rifredi nell'ambito del Nodo AV/AC di Firenze;
- Nuova Stazione AV/AC di Roma Tiburtina;
- Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) della tratta Orte – Orvieto;
- Tratta a semplice binario Palermo Centrale - Notarbartolo nell'ambito del Progetto del Passante del Nodo di Palermo;
- Tratta a semplice binario Buonfornello – Campofelice (Variante Himera) nell'ambito del Progetto di Raddoppio della linea Palermo – Messina;
- Inserimento della tratta Giampilieri – Taormina nel Sistema Comando Controllo della linea Messina - Siracusa;
- Apparat Centrali (ACEI) delle stazioni di Alì Terme, Acireale, Brucoli, S.Teresa e Letojanni sulla linea Messina – Siracusa.

Rete Convenzionale/AC – avanzamento economico

Nel corso del 2011, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 2.493 milioni di euro, con un decremento di 65 milioni di euro (circa – 2,5%) rispetto l'esercizio precedente. Si precisa che circa 50 milioni di euro sono stati erogati alle società TFB, LTF ed Stretto di Messina (di cui circa 35,6 milioni di euro a titolo di aumento del capitale sociale delle partecipazioni).

Il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 1.169 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 104,5 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.324 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 324,6 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

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

L'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2011 risulta pari a 434 milioni di euro, con una minore produzione di 86 milioni di euro (-16%) rispetto all'esercizio precedente. La minore produzione è dovuta principalmente alla

sostanziale conclusione del progetto (stato avanzamento lavori pari a 89%) con la totalità delle tratte già attivate all'esercizio.

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

Nel corso dell'anno 2011 sono proseguite le attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti avviati negli anni precedenti, in particolare:

Nuove linee elettrificate 16,5 km così suddivise:

- 12,5 km di linea a semplice binario;
- 4 km di linea a doppio binario.

Velocizzazioni: sono stati consegnati 7 interventi di velocizzazione di itinerari di stazione devianti a 60 km/h e 7 interventi di velocizzazione della linea per rimozione limitazioni di velocità;

DCO/CTC (Comando Traffico Centralizzato): sono stati attivati 52,6 km di sistema CTC sulle tratte Colico – Chiavenna e Baschi - Bassano in Teverina;

DCO/SCC (Sistema di Comando e Controllo): sono stati attivati 33,8 km di sistema SCC sulle tratte Doppio Bivio Marittima – Napoli San Giovanni Barra e Giampilieri – Taormina;

DCO/CTC (Accentramento Posti Periferici): nell'ambito del progetto di accentramento dei CTC di bacino sono stati spostati 8 CTC, 1 a Bari, 1 a Napoli, 1 a Mestre, 1 a Verona, 1 a Firenze, 1 a Genova, 1 a Palermo ed 1 a Torino;

TELECOMANDO: sono stati consegnati i telecomandi punto-punto nelle tratta Brescia – Bivio Mella e Cassano d'Adda - Treviglio;

ERTMS: attivati 5,7 km di linea;

BLOCCO CONTA ASSI: attivati 34,5 km;

BLOCCO AUTOMATICO: attivati 39,6 km;

BANALIZZAZIONE: sono stati consegnati 18 interventi di banalizzazione per un totale di 121,7 km;

SCMT: è sono stati consegnati 16 interventi per un totale di 351,1 km;

Codifica: realizzato 7 intervento per 45,3 km;

RTB (Rilevamento temperature boccole): sono stati consegnati 37 nuovi dispositivi RTB;

SOTTOPASSI: sono stati consegnati 8 nuovi sottopassaggi viaggiatori in stazione;

PASSAGGI A LIVELLO: sono stati soppressi 70 passaggi a livello, trasformati 3 passaggi a livello ed attivati altri 3;

ACEI: sono stati consegnati 10 nuovi Apparati Centrale Elettrici ad Itinerari;

ACC: sono stati consegnati 6 nuovi Apparati Centrali Computerizzati;

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

- 3 fermate sono state attivate;
- 5 stazioni sono state modificate in fermate;
- 4 impianti sono stati soppressi.

TECNOLOGIE INTEGRATE AV

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

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

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

Per quanto riguarda le tratte AV/AC, nell'esercizio 2011 si è proceduto alle seguenti attività:

- analisi di fattibilità e redazione delle specifiche dei requisiti di sistema per la realizzazione dei sistemi di segnalamento relativi al Sottotraversamento AV/AC di Bologna Centrale;
- attività propedeutiche alla messa in servizio del Sottotraversamento AV/AC di Bologna Centrale e definizione degli interventi necessari sui sistemi di supervisione atti a garantire l'integrazione delle informazioni al pubblico con la stazione di superficie;
- riconfigurazione e messa in servizio di alcune tratte AV/AC a seguito della chiusura di non conformità riguardanti il sistema di stanziamento treno (SDT) al fine dell'attivazione del nuovo complesso degli "scavalchi" tra Firenze Rifredi e Firenze Castello;
- specificazione, valutazione ed attivazione, sul Sistema Comando Controllo (SCC) per Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) delle relazioni AV/AC Milano-Bologna e Bologna-Firenze, di nuove evoluzioni delle funzioni finalizzate all'innalzamento del livello di automazione nel comando degli impianti ferroviari particolarmente utili nelle situazioni di circolazione perturbata.

FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI

Risorse FESR – PON TRASPORTI 2000-2006

Nel corso dell'anno sono state svolte, da parte delle Autorità competenti, le attività propedeutiche alla chiusura del Programma in oggetto.

Non si registra alcun incasso nel corso del 2011.

Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013

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

In tale contesto sono stati ammessi al cofinanziamento interventi di RFI, ricadenti nelle regioni dell'area "convergenza" (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) prevista dai Fondi Strutturali comunitari, per un valore complessivo di 1.659 milioni di euro, considerate le modifiche alla selezione dei progetti approvate in ultimo dall'Autorità di Gestione il 2 novembre 2011 (Decreto Dirigenziale prot. 9557/RU).

Nel corso del 2011 sono stati incassati 126,64 milioni di euro.

Risorse TEN-T

Programmazioni periodi 1986-2000 e 2001-2006

Nel corso del 2011 sono stati incassati 3,1 milioni di euro che fanno riferimento a saldi conseguenti alla chiusura delle Decisioni Finanziarie:

- C(2003)5376 e C(2005)3345 "Potenziamento della linea Torino-Modane e della cintura merci di Torino;
- C(2004)5841 e C(2005)5961 "Progetto di sezioni della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste (Lubiana) in territorio italiano;
- C(2007)2320 "Installazione tecnologica dei sistemi ERTMS sulla tratta AV/AC Bologna-Firenze".

Programmazioni periodo 2007-2013

Al 31 dicembre 2011 l'importo totale incassato è pari a 78,31 milioni di euro con un incremento di 8,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2010.

In particolare, tale incremento è dato dall'effetto netto di due distinte movimentazioni:

- un incremento pari a 16,65 milioni di euro dovuto all'incasso di prefinanziamenti, pagamenti intermedi e saldi di diverse Decisioni Finanziarie;
- un decremento di 8,25 milioni di euro a causa della restituzione del prefinanziamento della Decisione C(2010)4856 "Corridoio B Stoccolma-Napoli Tratta Verona-Brennero", conseguente alla rinuncia manifestata da RFI ad usufruire di tale finanziamento. Tale rinuncia, obbligatoria ai sensi delle disposizioni del Regolamento finanziario CE, è stata determinata dallo slittamento temporale e dalla ripianificazione dell'oggetto dell'azione finanziata, che non consentivano più di rispettare le tempistiche previste dalla Decisione stessa. Tuttavia, parallelamente alla restituzione del prefinanziamento è stata assicurata ad RFI la contestuale possibilità di ripresentare la richiesta di finanziamento per il medesimo oggetto nell'ambito del Programma Multiennale 2011. Successivamente a tale richiesta, a gennaio 2012 è stata emessa una bozza di Decisione quadro da parte della Commissione Europea in cui è stato selezionato il sopraccitato intervento a cui viene assegnato un contributo pari a 15 milioni di euro. Si è in attesa dell'approvazione da parte del Comitato di Assistenza Finanziario e da parte del Parlamento Europeo e della successiva emissione della Decisione finanziaria da parte della Commissione Europea.

Con riferimento alla revisione di metà periodo del Programma multiennale 2007-2013 in relazione alle proposte di rimodulazione avanzate dalla Commissione Europea, in data 1 agosto 2011 è stata emessa la modifica alla Decisione C(2008)7726 che assegnava un finanziamento di 58,81 milioni di euro all'intervento

“Linea meridionale di accesso al Brennero”. Tale modifica ha comportato una riduzione del contributo assegnato pari a 11,329 milioni di euro ed uno slittamento del periodo ammissibile al 2015.

In relazione alla proposta di rimodulazione avanzata dalla Commissione Europea in merito all'intervento "Linea ferroviaria transfrontaliera Trieste/Divaga" è tuttora in corso il processo di modifica della Decisione C(2008)7728.

INFRASTRUTTURA

Generalità

La rete ferroviaria italiana è classificata, sotto il profilo della circolazione, in Fondamentale, Complementare ed AV/AC. Per le caratteristiche si rimanda al medesimo punto illustrato nella Relazione sulla Gestione del Bilancio 2006.

Evoluzione dell'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31 dicembre 2011 è di km 16.726.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km 11.925 pari al 71% del totale.

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

Indicatori di produttività

L'evoluzione 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 2011 e confrontati con i dati dell'anno precedente:

Indicatori di produttività	Anno 2010	Anno 2011
a) KM di linea/agenti (manovra inclusa)	1,46	1,61
b) KM di linea/agenti (manovra esclusa)	1,64	1,80
c) % di linee telecomandate (*)	67,9%	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 un a) ed escludendolo in b).

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

Indisponibilità dell'infrastruttura

Dall'anno 2011 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 comporta 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 2011 per l'intera rete dell'indicatore.

Indice di qualità di linea anno 2011 (n° guasti con più di 3 treni/km linea)		
Tipo di linea	Soglia concordata con Ministero dei Trasporti	consuntivo rete 2011
Linee AV/AC	0,50	0,06
Gruppo Nodi	2,10	1,14
Linee A	1,25	0,48
Linee B	1,00	0,40
Linee C	0,70	0,36
Linee D	0,60	0,17

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 2011 si è attestato a 274,3 milioni di euro (valutazione a prezzo standard) con un incremento di 56,1 milioni di euro rispetto all'esercizio 2010, interamente dovuto alle giacenze del settore infrastrutture (armamento e tecnologie).

Nel corso del 2011 sono state registrate entrate merci da fornitura, a prezzo standard 2011, per un valore complessivo di 242 milioni di euro, in diminuzione rispetto a quello del saldo rilevato nello stesso periodo del 2010 (243,8 milioni di euro).

Il consuntivo dei consumi è stato pari a 242,7 milioni di euro, in diminuzione rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (270 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 2011 ha sviluppato n°113.721 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n° 76 agenti;

- a Bologna (Apparecchiature Elettriche) che nel corso del 2011 ha sviluppato n° 107.000 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n° 78 addetti.

Sono stati immessi alle scorte a cura dell'Officina Nazionale Armamento e Apparecchiature Elettriche (impianti di Pontassieve e di Bologna), a seguito di ordini di produzione, materiali per un valore complessivo di circa 40,6 milioni di euro (valutazione a prezzo standard 2011) relativi alla costruzione, principalmente, di deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature S.S.E. e I.S.

Inoltre l'Officina Nazionale Mezzi d'Opera (ONMO) con sede a Catanzaro Lido nel corso del 2011 ha sviluppato complessivamente n. 66.335 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 51 agenti.

LE STAZIONI

La Carta dei Servizi

L'annuale documento di confronto tra gli impegni assunti dal Gestore dell'Infrastruttura con la clientela delle stazioni focalizza quest'anno l'attenzione sul nuovo ruolo di RFI quale "Station Manager" (Gestore della stazione) con particolare riferimento ai servizi rivolti alle persone con ridotta mobilità e con disabilità, come già riferito nel paragrafo relativo ai Ricavi da Servizi - Servizio di Assistenza Persone Ridotta Mobilità.

Alla tradizionale Carta dei Servizi è stata affiancata una nuova modalità di consultazione web della stessa che permette la navigazione tra gli argomenti trattati a tutti gli utenti, anche attraverso l'uso di tecnologie assistite.

I nuovi obiettivi di performance 2011, puntuali e misurabili nell'ambito di un sistema di indicatori di qualità che sintetizza i livelli di servizio resi dall'Azienda, sono più avanzati rispetto a quelli proposti nel 2010 ed evidenziano un'azienda impegnata nell'ottica del continuo miglioramento.

Dall'Osservatorio di Mercato, l'indagine che rileva la qualità percepita ed offerta dei servizi di stazione, gli indicatori hanno registrato un miglioramento complessivo rispetto al consuntivo dell'anno precedente. Fanno eccezione alcuni indicatori relativi alle stazioni Platinum (ossia le stazioni caratterizzate da una frequentazione superiore ad una media di 6.000 viaggiatori al giorno e da un alto numero medio di treni), dove la presenza di alcuni cantieri per interventi di manutenzione straordinaria hanno comportato in quelle realtà, la riduzione della qualità percepita dal cliente.

La qualità del servizio Informazioni al Pubblico (IaP)

IaP in condizioni normali

Le rilevazioni di *Customer Satisfaction*, eseguite per RFI dalla Società esterna che opera nell'ambito dell'Osservatorio di Mercato, investigano tutti i settori connessi con l'informazione alla clientela. Gli indicatori di qualità che mensilmente vengono indagati per le stazioni, che rientrano nel monitoraggio previsto dalla Carta dei Servizi di RFI, sono relativi a:

- Informazione di orientamento, dislocazione segnaletica;
- Qualità informazioni cartacee – quadri orario;
- Completezza, chiarezza e tempestività informazioni sonore;
- Chiarezza e tempestività informazioni visive ed efficienza impianti;
- Informazioni nel complesso.

Attraverso l'analisi dei risultati provenienti da tali indicatori, ulteriormente integrati con le criticità evidenziate nell'ambito dalla gestione dei reclami, sono state poste in essere una serie di azioni correttive finalizzate al miglioramento del processo. L'analisi statistica dei risultati per l'indicatore "informazioni nel complesso", per tutte le categorie di impianti previsti dalla Carta dei Servizi e per il servizio ferroviario svolto in "condizioni normali", evidenzia un andamento generalmente positivo, sia a livello nazionale che di singola realtà territoriale.

IaP in caso di circolazione perturbata

Dalla rilevazione eseguita con l'attivazione della Sezione *Open*, prevista nell'ambito dell'Osservatorio di Mercato, è emerso che la clientela in situazioni di routine (circolazione normale) predilige apprendere informazioni attraverso i sistemi visivi di comunicazione rappresentati dai quadri cartacei murali (M53) e/o dai quadri arrivi/partenze e teleindicatori (informazione variabile).

Al contrario in situazione di particolare difficoltà della circolazione dei treni (dovuta ad eventi accidentali e non programmabili) viene preferita l'informazione sonora, che per sua natura può fornire indicazioni, oltre che più dettagliate, anche rassicuranti il viaggiatore sugli sviluppi futuri delle criticità in corso e/o sulle eventuali alternative di viaggio.

I risultati dell'analisi inerenti la qualità percepita relativamente all'informazione al pubblico in condizioni di perturbazione della circolazione sono ovviamente molto più severi di quelli relativi alle condizioni normali, subendo l'influenza della sensazione di disagio che la circolazione perturbata provoca nei viaggiatori, ma fanno registrare un progressivo miglioramento attribuibile alla riorganizzazione del personale dedicato all'Informazione e Comunicazione alla Clientela.

Per l'anno 2011 si registra una lieve flessione del dato nazionale (intero campione delle stazioni monitorate), in parte compensato da buoni andamenti del trend relativi ai Nodi metropolitani e alle Diretrici, con esclusione di quella Adriatica che si attesta ai livelli di partenza dello scorso anno.

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. Le azioni messe in atto nell'esercizio 2011 continuano ad essere rivolte a garantire il mantenimento dei livelli di qualità (*Customer Satisfaction*) a valori adeguati. Particolare attenzione è stata rivolta alla pulizie, il cui indice di soddisfazione del cliente dimostra una ripresa dei valori della qualità percepita.

Nell'esercizio 2011, con l'ultimazione dei lavori di riqualificazione nelle stazioni di Torino, Milano e Napoli, si è registrato un consolidamento di quei costi generati dall'attivazione di nuovi impianti di sollevamento a servizio delle nuove aree aperte al pubblico (utenze elettriche).

Per quanto riguarda le attività di manutenzione ordinaria si registra rispetto all'esercizio precedente una diminuzione dei costi del 7%, dovuta ad un contenimento nelle attività di manutenzione ordinaria cosiddette ad intervento, cioè extra rispetto le attività pianificate.

Nel corso del 2011 Grandi Stazioni ha garantito prioritariamente, e quasi esclusivamente, l'esecuzione di tutte le attività a canone ed "a guasto", ritardando l'avvio di un programma di manutenzione pianificata di interventi sulle aree aperte al pubblico.

Inoltre nel corso del 2011 sono state attivate le tre nuove *control room* di Milano, Torino e Napoli che garantiscono i processi di pronto-intervento nella gestione di tutti gli impianti a servizio delle stazioni.

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Grandi Stazioni, si registra un avanzamento di circa il 78% sull'importo complessivo di Contratto di competenza di RFI.

Il *network* Centostazioni

Gli indici di *customer* relativi all'esercizio 2011 hanno confermato il *trend* positivo seguito negli ultimi anni da Centostazioni, attestandosi nell'ultimo trimestre ad un valore pari al 91,8% di soddisfazione da parte del cliente viaggiatore per gli ambienti aperti al pubblico.

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.

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Centostazioni, si registra un avanzamento di circa il 60% sull'importo complessivo di Contratto di competenza di RFI.

Le stazioni in gestione diretta di RFI

Nel corso del 2011 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.

Gli interventi di Manutenzione Straordinaria ed Obblighi di Legge realizzati nell'anno 2011 hanno raggiunto un importo pari a circa 98 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 un valore di qualità percepita dal cliente pari a 84,1% consolidando la tendenza al rialzo rispetto all'anno 2010 (76,1%).

Progetto 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 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.

Per la realizzazione del Progetto è stato previsto un investimento di 230 milioni di euro, ad oggi finanziato per 49,9 milioni di euro dei quali 48 milioni di euro da RFI e 1,9 milioni di euro dalla Regione Sicilia per la riqualificazione della stazione di Agrigento.

In particolare gli interventi avviati e conclusi riguardano gli appalti realizzati per le stazioni di Agrigento Centrale (2,8 milioni di euro), Mazara del Vallo (1,6 milioni di euro), Palermo Notarbartolo (2,6 milioni di euro), Trapani 1^a fase (1,8 milioni di euro), Paola (4,2 milioni di euro); Bagheria (1,7 milioni di euro); Castellammare (1,2 milioni di euro). Nel corso del 2011 non sono stati consegnati ulteriori lavori, ma si è dato impulso all'avanzamento delle progettazioni e la rivisitazione degli interventi pianificati.

Le stazioni AV/AC

Le nuove stazioni AV/AC in fase di realizzazione 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 - I lavori relativi all'interramento ed al quadruplicamento dei binari della stazione (Passante), registrano un avanzamento di circa il 85%. Per il solo Fabbricato Viaggiatori l'avanzamento è di circa il 60%.

A settembre 2011 è avvenuta l'apertura di porzione del Fabbricato Viaggiatori comprendente la fermata della metropolitana; per il completamento della stazione si prevedono le seguenti fasi:

- Luglio 2012: trasferimento di tutti i servizi ferroviari;
- Dicembre 2012: ultimazione binari quadruplicamento P. Susa-Stura.

Reggio Emilia - I lavori sono stati avviati il 17 maggio 2010 e l'avanzamento degli stessi è pari a circa il 30%. Sono state ultimate tutte le opere di fondazione ed è in avanzata fase realizzativa la posa delle "stampelle" in acciaio dei marciapiedi, mentre sono in corso le lavorazioni delle parti strutturali in acciaio dei portali (l'inizio del montaggio in cantiere di questi ultimi è previsto per marzo 2012). L'attivazione della fermata sarà possibile con l'orario invernale del 2012. Completata la progettazione definitiva del parcheggio, è in corso di definizione la Convenzione con il Comune di Reggio Emilia per definire modalità esecutive per la realizzazione del parcheggio. Tutte le opere di cui sopra sono co-finanziate dagli Enti Locali con un contributo pari a circa il 75%.

Bologna AV e Centrale – L'avanzamento dei lavori della stazione Alta Velocità è pari a circa il 70%. Nell'agosto scorso si è conclusa la fase di scavo e si è quindi proceduto con la realizzazione delle opere civili in elevazione a partire dal piano binari. E' stato completato un primo binario di corsa, mentre a fine gennaio 2012 è stato consegnato il secondo binario, utile per l'inizio delle prove con treno avviate all'inizio febbraio 2012.

Si prevede un'attivazione della stazione Alta Velocità per fasi secondo le seguenti tempistiche:

- passante Alta Velocità senza servizio viaggiatori: giugno 2012;
- attivazione stazione Alta Velocità: dicembre 2012;
- completamento opere della stazione: entro luglio 2013.

Firenze Belfiore - A seguito dell'affidamento dell'appalto al Contraente Generale, sono terminati i lavori ferroviari e sono in fase conclusiva le opere di completamento del lotto 1 (Scavalco).

RFI ha autorizzato la realizzazione del lotto 2; le relative opere propedeutiche sono terminate ad ottobre del 2010, mentre quelle di Lotto 2 sono state avviate nel mese di marzo 2010.

Sono ultimate le attività di istruttoria relative alla progettazione esecutiva della Stazione ed è stato emesso il parere dell'Osservatorio Ambientale relativamente agli aspetti ambientali della progettazione esecutiva in data 5 febbraio 2010. Al momento sono in esecuzione i diaframmi del camerone della Stazione AV. Alla luce della consegna dei lavori avvenuta in data 10 marzo 2010, i tempi contrattuali prevedono l'attivazione della stazione, per l'esercizio ferroviario, ad agosto 2015, con il completamento per la parte commerciale entro dicembre 2016.

Roma Tiburtina – In data 28 novembre 2011 è stata inaugurata la nuova Stazione AV/AC alla presenza delle più alte cariche istituzionali ed è stato, pertanto, aperto al pubblico il servizio viaggiatori. Attualmente sono in corso alcuni lavori di completamento della viabilità sul lato Pietralata nonché alcune attività relative agli impianti di informazione al pubblico a messaggio variabile e a messaggio fisso. Proseguono, inoltre, i lavori per la Nuova Circonvallazione Interna e le infrastrutture connesse.

In merito all'incendio che si è sviluppato nella sala apparati di Roma Tiburtina in data 24 luglio 2011 si rende noto che l'evento non ha causato danni di alcuna entità alle persone e per ulteriori dettagli si fa rinvio a quanto riportato nei principali eventi dell'anno.

Napoli Afragola - La realizzazione del nuovo fabbricato di stazione, già appaltata a maggio 2006 con contratto poi risolto per inadempimento della Società appaltatrice, è stata riaffidata il 17 giugno 2009 con consegna delle prestazioni all'A.T.I. appaltatrice in data 29 luglio 2009. Quest'ultima ha redatto il Progetto Esecutivo e le attività di cantiere sono state avviate il 20 aprile 2010.

L'attivazione della prima fase funzionale, con l'apertura al pubblico del servizio viaggiatori, è prevista nel secondo semestre 2012, con il completamento delle opere relative ai servizi commerciali entro il primo semestre 2013.

Fabbricato viaggiatori Stazione Vesuvio Est - Si conferma la pianificazione comunicata nell'ultimo *screening*, connessa al 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 alla sospensione da parte della Regione Campania della Delibera di stanziamento delle risorse POR relative alla successiva fase di progettazione definitiva e realizzazione del Fabbricato di Stazione.

La pianificazione temporale prevede, pertanto, 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 2011

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 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) 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 grave (Nota (1)), 150.000 euro di danni, 6 ore di interruzione della linea), in estrema sintesi le statistiche:

- Eurostat (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 FS).

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

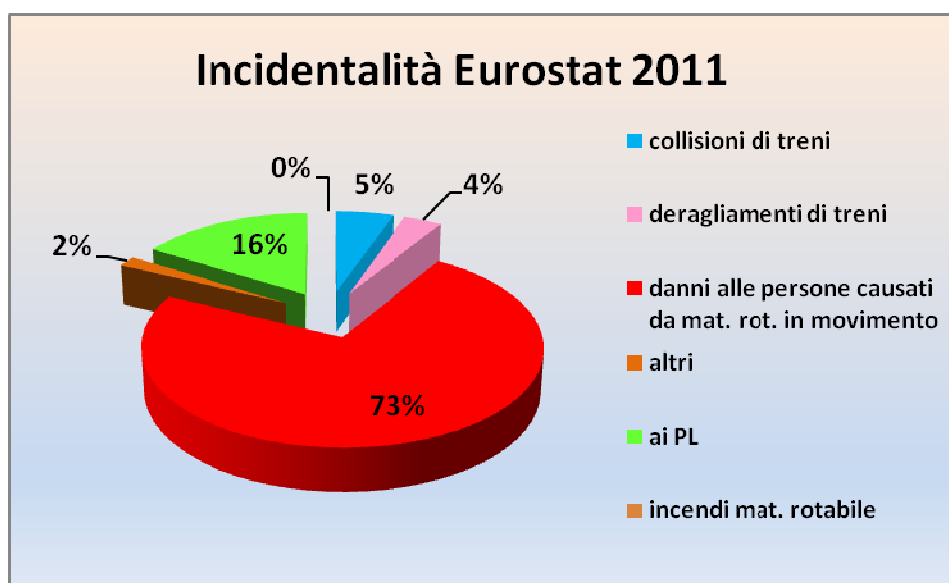
La tipologia incidentale ai passaggi a livello, nel *benchmarking* internazionale (UIC/ERA) comprende sia le collisioni contro ostacoli presenti nell'ambito dei passaggi a livello (veicoli, ecc.) sia gli investimenti degli utenti che indebitamente attraversano la sede ferroviaria a passaggio a livello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

A livello di analisi interne (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 2011:

- 6 collisioni di treni contro le 2 del 2010;
- 4 deragliamenti di treni contro i 3 del 2010;
- 82 danni alle persone causati da materiale rotabile in movimento contro gli 80 del 2010;
- 2 altri contro i 3 del 2010;
- 18 ai Passaggi a livello contro i 15 del 2010;
- 0 incendi al materiale rotabile come nel 2010.

Nota (1): per ferito grave è da intendere una persona che a seguito dell'evento incidentale ha subito un'ospedalizzazione superiore alle 24 h.



Gli incidenti Eurostat con responsabilità esterne al comparto ferroviario sono stati 101 su un totale di 112 eventi (nel corso del 2010 sono stati 92 su un totale di 103).

Relativamente alle conseguenze alle persone nel 2011 sono stati registrati:

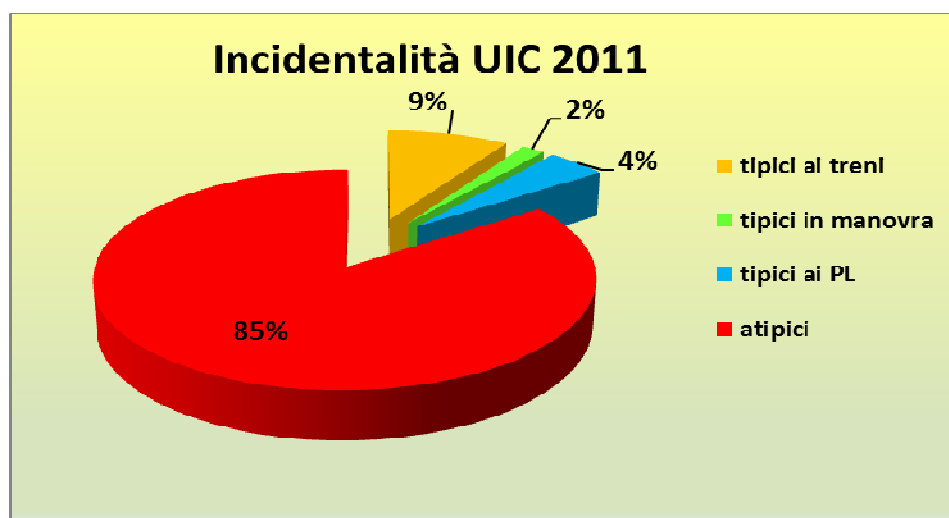
	2011		2010	
	morti	feriti gravi	morti	feriti gravi
Collisioni di treni	0	0	0	1
Deragliamenti di treni	0	0	0	0
Danni alle persone causati da mat. rotabili in movimento	54	31	60	25
Altri	0	0	0	2
Ai PL	15	3	11	4
Incendi al mat. rotabile	0	0	0	0

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 2011 sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale di RFI, sono stati registrati 17 incidenti "Tipici" UIC rispetto ai 10 registrati nel corso del corrispondente periodo del 2010; si ricorda che l'incidente "Tipico" è quello che più fedelmente rappresenta la sicurezza del Sistema Ferroviario in quanto registra eventi come le collisioni, i deragliamenti, gli incendi e gli investimenti di veicoli stradali in corrispondenza dei passaggi a livello.

Gli incidenti "Tipici" UIC del 2011 con responsabilità esterne al comparto ferroviario sono stati 9 su un totale di 17 eventi (nel corso del 2010 sono stati 5 su un totale di 10).

Più in particolare la Banca Dati Sicurezza (BDS) ha registrato nel corso del 2011:

- 10 incidenti Tipici UIC ai treni contro i 6 del 2010;
- 2 incidenti Tipici UIC in manovra come nel 2010;
- 5 incidenti Tipici UIC ai PL contro i 2 incidenti del 2010.



Relativamente agli incidenti "Atipici" che, sostanzialmente, rilevano il numero di investimenti di persone e la caduta di viaggiatori dai treni in movimento, il 2011 ha registrato 94 incidenti come nel 2010. Nel computo degli Atipici sono inclusi gli investimenti delle persone utenti dei PL (13 eventi in entrambi gli anni).

Per le conseguenze alle persone, negli incidenti "Tipici" UIC, il 2011 ha registrato 2 morti e 3 feriti con ospedalizzazione superiore alle 24 ore (contro 1 morto e 3 feriti gravi registrati nel 2010).

Negli incidenti "Atipici", nel 2011, si sono avuti 66 morti e 31 feriti gravi (contro i 71 morti e 27 feriti gravi registrati nel 2010).

QUALITA' E SICUREZZA

Il Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario e rapporti con l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF)

Per quanto riguarda le attività relative al Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (SIGS) è stata curata l'elaborazione del Piano Integrato della Sicurezza 2011 e la stesura delle Linee Guida per la redazione per quello del 2012. E' stato, altresì, effettuato il monitoraggio al 31 dicembre del Piano Integrato della Sicurezza 2010 e si è proceduto con lo sviluppo della Relazione Annuale della Sicurezza.

L'Ente di certificazione (TUV Italia) ha portato a conclusione le attività relative alla prima sorveglianza del SIGS ed effettuato quelle relative alla seconda sorveglianza del SIGS, dopo il rinnovo triennale delle certificazioni (riferimenti: norme ISO 9001, BS OHSAS 18001 ed ISO 14001).

Attività di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria

Sono proseguite nel corso dell'esercizio 2011 le attività previste dalla legislazione vigente per quanto attiene il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori, con riferimento all'attuazione, per quanto di

competenza, del disposto del Testo Unico in materia di salute e sicurezza dei luoghi di lavoro (D.Lgs. n. 81/08 e s.m.i.), con particolare riferimento alle modalità di applicazione in ambito ferroviario delle norme sul primo soccorso (DM 2401/2011 n.19) e del decreto interministeriale relativo ai criteri per il rilascio delle autorizzazioni alle aziende che effettuano lavori sotto tensione (D.I. 402/2011).

SICUREZZA DELL'INFRASTRUTTURA

Sicurezza delle Gallerie

È stata inviata al MIT e all'ANSF la relazione sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie relativa all'anno 2010. Sono stati avviati i gruppi di lavoro con il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco per la definizione delle soluzioni tecniche alle principali problematiche connesse con la gestione delle emergenze in galleria. Si è conclusa la progettazione definitiva degli interventi di adeguamento delle gallerie Somaglia e Fontanellato delle tratta AV/AC Milano–Bologna ai sensi del D.M. 28/10/2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie".

Difesa della sede

E' stata completata la mappatura delle tratte di linea intersecanti aree definite a **rischio idrogeologico** dalle Autorità di bacino o aree in frana censite dall'Ispra. Nell'ambito del Piano di eliminazione delle criticità dovute all'approvazione dei "Piani di Bacino" (Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 27/2/2007), è stata completata la progettazione dell'intervento di difesa della sede della linea Chilivani-Porto Torres e le verifiche di compatibilità idraulica dei ponti sulle linee Foligno–Terontola e Linea Orte – Falconara.

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, è in corso - con il supporto del Consorzio interuniversitario ReLUIIS - la definizione della metodologia per effettuare le verifiche di livello successivo al livello 0 già completato.

PATRIMONIO

Generalità

Nel corso del 2011 è proseguito il processo di razionalizzazione del portafoglio immobiliare di RFI, attraverso l'attività di *asset allocation* verso Società del Gruppo FS. Specificatamente si tratta dell'individuazione di quelle parti del patrimonio immobiliare di proprietà di RFI ad oggi non strumentali per lo svolgimento dell'attività tipica.

Nel corso dell'anno è stato avviato il programma di valorizzazione e vendita dei comparti edificatori privati limitrofi alla Stazione Tiburtina di Roma secondo un modello di alienazione diretta, dilazionata nel tempo, di lotti funzionali individuati in modo da ottimizzare il risultato economico dell'operazione immobiliare e garantire la più ampia copertura dei costi di realizzazione della Nuova Stazione.

A maggio 2011 è stato immesso sul mercato, mediante pubblicazione sulle principali testate nazionali di Invito ad Offrire, un primo lotto costituito 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. La procedura di gara è stata aggiudicata alla Società BNP Paribas *Property Development Italy* S.p.A per un importo pari a oltre 73 milioni di euro.

Il perfezionamento della vendita, fissato al 30 settembre 2012, salvo proroga concordata fra le parti, è subordinato all'approvazione, in sede di preconferenza dei servizi *ex lege* 396/90, del progetto preliminare dell'ambito urbanistico di appartenenza dell'immobile compatibile con la capacità edificatoria oggetto di cessione nonché all'effettiva disponibilità delle aree e delle opere di urbanizzazione funzionali all'autonomia urbanistica del compendio.

Relativamente alla vendita di beni immobiliari minori nel 2011 sono stati stipulati 59 atti di vendita per un importo complessivo di 8 milioni di euro.

ENERGIA ELETTRICA

Nel corso del 2011 sono stati perfezionati gli accordi negoziali con Enel Distribuzione e Cassa Conguaglio Settore Elettrico per dare compimento alla delibera ARG/elt83/10 del 31 maggio 2010 dell'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas, la Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico e l'ENEL Distribuzione, che ha consentito di chiudere annose vertenze circa le modalità applicative del regime tariffario speciale in vigore per RFI, come indicato nel bilancio 2010 a cui si fa rinvio per maggiori dettagli.

Quanto ai risultati gestionali, nel 2011 si è scontato un aumento del costo di approvvigionamento dell'energia legato alle tensioni politiche presenti nei paesi del Nord Africa. Ad oggi la stima di aumento dei costi complessivo dell'anno 2011, al netto delle compensative, è stimato in circa il 5% rispetto al 2010; aumento comunque contenuto rispetto alle prime stime iniziali a vantaggio sia delle Imprese Ferroviarie che dei consumi interni di RFI.

Infine per quanto riguarda l'implementazione delle tecnologie di gestione dell'energia è stato realizzato l'impianto di prova e validazione nella stazione di Fabriano, che integra tutte le tecnologie di telecontrollo e telegestione dei sistemi di illuminazione a led e tradizionali e misura dei consumi di acqua, gas ed elettricità. Il progetto sarà replicato in altre 6 stazioni nel corso del 2012 per l'implementazione tecnologica delle soluzioni validate.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO**SVILUPPI TECNOLOGICI****Generalità**

Il volume di spesa consuntivato per investimenti in sviluppi tecnologici innovativi nell'esercizio 2011 è stato pari a 7,75 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	<i>Importi in Milioni di euro</i>	
	Anno 2011	Anno 2010
Tecnologie per la sicurezza	6,32	7,85
Diagnostica innovativa	0,38	2,48
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	1,05	1,62
TOTALE	7,75	11,95

Per quanto attiene alla Diagnostica innovativa, si precisa che il decremento registrato rispetto all'esercizio 2010 è ascrivibile al sostanziale completamento delle attività di attrezzaggio del Treno Y2 (già avviato al pre-esercizio), che si è concluso nel corso del 2011.

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

Infrastruttura: è stato concluso lo studio per le nuove linee AV/AC - con la collaborazione dell'Università di Genova e del Politecnico di Milano - allo scopo di valutare l'influenza dei venti trasversali sulla marcia dei treni ETR500 con velocità fino a 300 km/h. Conseguentemente, è stata definita la tipologia standard di barriera antivento e si sta procedendo con la progettazione esecutiva delle stesse.

Difesa della sede: è in corso lo studio con il 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.

Nuovo software Inac: è stata avviata l'attività finalizzata allo sviluppo del nuovo software acustico INAC 3D, contestualmente ad una campagna di misure acustiche finalizzate all'integrazione della banca dati di emissioni del modello di simulazione acustica di RFI per i convogli ad alta velocità.

Sperimentazione dei sistemi tipo rail-dampers: sono state avviate le fasi propedeutiche per la sperimentazione di un sistema di abbattimento del rumore ferroviario alla sorgente costituito dai *rail-dampers*.

Armamento: è stato avviato, con la realizzazione del sito pilota presso il Compartimento di Napoli, lo studio biennale sull'influenza dei parametri essenziali del ballast (consolidamento, sezione tipo, ecc.), che hanno influenza sulla resistenza laterale del binario e sulla sua stabilità agli effetti della coazione termica (lunga

rotaia saldata). È stata avviata la sperimentazione su prototipi di un sensore per la rilevazione di avarie meccaniche dei giunti isolanti incollati.

Stazione Misura Carichi Verticali: si è conclusa la realizzazione di una stazione pilota di misura dinamica dei carichi circolanti (indipendentemente dalla rigidità della via) ed è stata redatta la specifica funzionale di tale stazione.

High Density Traffic System: allo scopo di realizzare il nuovo sistema di distanziamento treni ad alta capacità, *HDTS - High Density Traffic System*, per la tratta Trastevere – Ostiense, è stata effettuata l'analisi preliminare delle funzioni (fase di Concetto), pervenendo alla definizione del primo livello di specifiche funzionali del sistema.

Registratori Vocali: è stata completata l'installazione dei siti di Fase 1 e Fase 2 per la sperimentazione richiesta da ANSF con decreto n. 7/2010 per la notifica delle prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate su determinati tratti di linea e per determinati servizi.

Altri Dispositivi di sicurezza: sono terminati lo studio di fattibilità e prototipazione del Dispositivo di sicurezza per il Controllo integrità Giunto Incollato del fornitore Marini Impianti Industriali.

Apparati elettromeccanici: è stato terminato lo studio di modellazione dei sistemi di manovra multi punto e la fase 1 del GdL Omologazione manovra in traversa tipologia P80. E' stato omologato il dispositivo Cassa di manovra per PL del fornitore Tecnologie Meccaniche. Sono stati conclusi lo studio di fattibilità e la prototipazione del Perno Diagnostico per tiranteria cassa P80 ditta tecnologie Meccaniche.

Rilevazione incendio sul materiale rotabile in piena linea (a protezione dei lunghi tunnel): è stata avviata l'attività, attualmente a livello di specificazione, per la realizzazione di un prototipo basato sul principio della *smoke detection* (rilevazione dei fumi).

Sistema Sicurezza Globale (SIGLO): è stato completato il Capitolato Tecnico di Appalto e tutta la documentazione necessaria per esperire la gara d'appalto relativa allo sviluppo di uno strumento informatico di supporto alle decisioni, che includa tutti gli elementi di determinazione per la valutazione dei rischi residui di ogni applicazione e/o punto singolare della rete, come richiesto dalle norme nazionali e comunitarie.

Sviluppo del sito pilota per l'alta velocità: nell'area di prova adiacente la linea AV/AC (al km 91 della Roma - Napoli), sono state condotte diverse tipologie di prove e misure (rilevamento delle emissioni dei treni AV, quali rumore, vibrazioni, campi elettromagnetici) ed è stato sperimentato il sistema di misura per la spinta dei pantografi in corsa.

Sviluppo postazione fissa per la misura della qualità dell'interazione catenaria – pantografo: è stata verificata la funzionalità del sistema prototipale, unico nel suo genere, installato presso il citato posto pilota, che ha permesso di effettuare i rilievi attesi relativi al sollevamento del filo di contatto e alla qualità dell'interazione catenaria - pantografo al passaggio di treni transitanti a qualsiasi velocità.

Valutazione della corrosione elettrolitica in corrente alternata: la possibilità di corrosione delle strutture metalliche interrate (acquedotti, metanodotti, gasdotti, ecc.) continua ad essere valutata con l'esame

periodico dei provini installati e sollecitati a corrosione spontanea e forzata, presso il sito pilota km 91, su cui vengono condotte importanti campagne di misura in collaborazione col Politecnico di Milano.

Sperimentazioni a bordo dell'Y1: sono in fase di ultimazione le attività di sperimentazione di sistemi e componenti installati a bordo del treno.

Captazione con due pantografi in presa: è stata avviata l'elaborazione di una specifica linea guida in materia, a seguito dei risultati positivi ottenuti, con le corse prova di Y1, su particolari tratte attrezzate con linea di contatto a 3 kV conforme a determinate specifiche, e delle relative autorizzazioni finora concesse a transitare con due pantografi in presa fino a 225 km/h, in pendenza della verifica automatica della spinta con l'installazione delle relative centraline.

Provvedimenti atti a contrastare la formazione di ghiaccio sulla linea di contatto: è proseguita la ricerca tendente a verificare come contrastare il formarsi di ghiaccio (o sciogliere il ghiaccio formatosi) intorno ai conduttori di contatto, tramite il passaggio di correnti accettabili con possibili configurazioni di alimentazione degli impianti di trazione elettrica.

Dai risultati delle prove di laboratorio e in campo, è emersa la possibilità di emanare una linea guida per configurare il particolare assetto elettrico che permetterebbe di riscaldare la linea di contatto in periodo di interruzione notturna sulla linea AV/AC Bologna - Milano.

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 nell'esercizio con controllanti ed altre imprese consociate e le informazioni sui rapporti con parti correlate, sono presentate nelle note al bilancio cui si rimanda.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Blufferries Srl (100%)

La società, costituita in data 4 novembre 2010 da RFI in ottemperanza alla normativa antitrust (Legge n. 287/90), ha un capitale sociale pari a 100.000,00 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 prevede 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.

E' attualmente in corso di definizione il conferimento del ramo d'azienda "Traghettamento al mercato" da parte di RFI. Per tali motivi la società nel 2011 non ha svolto di fatto alcuna attività, potendo raggiungere la piena operatività non appena perfezionato il suddetto conferimento, che si prevede possa avvenire nel primo semestre 2012.

La Società in questo primo esercizio sociale, ha conseguito una perdita di euro 17.487, che si riporta a nuovo in attesa di futura copertura e che è sostanzialmente funzionale alla mancata operatività.

Terminali Italia Srl (89,00%)

La società è stata costituita in data 16 maggio 2008 dalla consociata CEMAT con capitale sociale di 10 mila euro. Al 31 dicembre 2011 il capitale sociale di euro 11.237.565,00, rimasto invariato a seguito dell'ultimo aumento avvenuto nel 2010, è detenuto da RFI in quota dell'89,00% e da CEMAT in quota dell'11,00%.

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.

L'anno è stato caratterizzato da un primo semestre con un andamento decisamente positivo in linea con una ripresa economica che sembrava consolidarsi, ma che ha avuto invece nella seconda parte del 2011 un rapido raffreddamento. Ciò nonostante, in termini di attività terminalistica pura l'anno si è concluso con un incremento di circa il 7,6%, rispetto al 2010, e con la stabilizzazione del reticolo dei terminali in gestione mediante la riapertura del terminal di Brescia, la piena operatività di Verona 3° Modulo e la nuova apertura del *terminal* di Villaselve. L'apertura del mercato intermodale e la sottoscrizione di nuovi accordi commerciali con diversi operatori a condizioni più favorevoli per la Società hanno consentito di proseguire nel miglioramento del rapporto costi/ricavi.

Infine è stato avviato nel 2011 un progetto volto a recuperare le accise gravanti sul costo dei carburanti per la trazione che vedrà nel corso del 2012 significative ricadute in termini di riduzione dei costi ma che sin dalla seconda metà del 2011 ha conseguito concreti risultati.

E' stato registrato rispetto al 2010 un miglioramento dei ricavi operativi di oltre il 15% ed un peggioramento dei costi operativi di circa il 9%. Tale effetto combinato ha reso il MOL positivo per euro 1.157 mila, che nel 2010 si attestava invece su un importo negativo di euro 193 mila. A causa degli elevati ammortamenti nel 2011 si registra tuttavia un *Risultato Operativo* ed un *Risultato Netto* negativi rispettivamente di euro 392 mila ed euro 394 mila.

La Società chiude l'esercizio 2011 con una perdita pari ad euro 394.065.

Tunnel Ferroviario del Brennero – TFB (85,29%)

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".

Sulla base dei versamenti effettuati nel corso dell'esercizio il capitale sociale ammonta a 145.790.910,00 euro ed è composto da n° 145.790.910 azioni del valore nominale di 1,00 euro ciascuna, e la compagine azionaria risulta composta per l' 85,29% del capitale sociale da RFI, per il 6,24% dalla Provincia Autonoma di Bolzano, per il 6,24% dalla Provincia Autonoma di Trento e per il 2,23% dalla Provincia di Verona.

I principali eventi dell'anno si riferiscono esclusivamente a interventi sul Capitale Sociale e ai conseguenti conferimenti di capitale alla collegata BBT SE. In data 28 febbraio 2011 la società ha versato la quota di euro 7.500.000,00 alla collegata BBT corrispondente alla terza *tranche* del IV aumento di capitale, eseguita nel dicembre 2010. In data 20 giugno 2011 è stato eseguito il V aumento di capitale pari a euro 20.000.000,00 in esito alla delibera dell'Assemblea straordinaria dei Soci del 13 aprile 2011 in funzione degli effettivi fabbisogni finanziari connessi allo stato di avanzamento delle attività della Fase II (realizzazione del cunicolo pilota) della galleria di base del Brennero: di questo apporto in data 30 giugno euro 7.500.000,00 sono stati versati alla collegata BBT.

In merito agli obiettivi raggiunti dalla partecipata BBT SE, e quindi di TFB, si segnala che nell'aprile 2011 la BBT SE ha variato la propria sede da Innsbruck (Austria) a Bolzano (Italia) e ha contestualmente deliberato l'avvio delle attività realizzative (*fase works*) del 1° lotto costruttivo della galleria di base del Brennero.

Per quanto riguarda invece le attività relative alla realizzazione del cunicolo pilota nel corso del 2011 si sono conclusi i lavori del Lotto Aica-Mules e sono stati affidati i lavori del Lotto Linea Periadriatica e Opere Propedeutiche ambito Mules, lavori questi che segnano l'avvio della Fase III.

Infine, a dicembre 2011, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di sottoporre all'approvazione degli Azionisti la variazione della denominazione sociale da "Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni" a "Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di Partecipazioni" a seguito dell'introduzione nel testo Unico Bancario (TUB) della nuova fattispecie di illecito c.d. "abuso di denominazione finanziaria" (D.Lgs 141/2010).

La Società nel 2011 ha conseguito un Utile netto di euro 138,4 mila. Tale utile, pur in presenza delle note condizioni generali dei mercati finanziari, è stato di euro 100.724,90 superiore a quello conseguito nel 2010, grazie all'oculatazza dell'impiego dei fondi. Esso infatti è dovuto sostanzialmente al saldo positivo della gestione finanziaria pari a euro 258,5 mila interamente riferibili ad interessi di conto corrente.

La riclassificazione delle poste economiche ha evidenziato una sostanziale stabilità del MOL e del Risultato Operativo rispetto al 2010, che tuttavia non hanno risentito del sensibile miglioramento del saldo della gestione finanziaria.

Con lettera del 15 febbraio 2012 al Presidente, ÖBB Infrastruktur AG, co-azionista della collegata BBT-SE, chiede di tener conto delle misure di risparmio recentemente richieste del governo austriaco. In tale ambito il governo ha infatti chiesto ad ÖBB di sottoporre i progetti infrastrutturali ad una verifica dettagliata allo scopo di ottenere potenziali di risparmio. Relativamente ai tre progetti individuati, tra i quali è inclusa proprio la Galleria di base del Brennero, sarebbe necessario pertanto ridurre gli investimenti di euro 750 milioni nel periodo 2012-2016. In relazione a ciò è stato proposto alla medesima ÖBB di costituire congiuntamente uno specifico gruppo di lavoro nel quale dovranno essere coinvolti anche i gestori delle infrastrutture di entrambi i Paesi (ÖBB e RFI). Tale gruppo avrà il compito di esaminare ed eventualmente individuare, rispetto al perimetro progettuale approvato da entrambi gli Stati coinvolti, la fattibilità di conseguire risparmi garantendo la funzionalità e la sicurezza dell'opera stessa.

Nord-Est Terminal SpA 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.

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 2010 per i seguenti procedimenti:

- ✓ procedimento penale n. 1988/96 rgnr pendente innanzi al Tribunale di Perugia;
- ✓ procedimento penale n. 18772/2008 rgnr nel quale RFI risulta indagata per responsabilità ex D. Lgs. 231/01 pendente innanzi al Tribunale di Firenze, relativo all'incidente verificatosi presso il cantiere di Firenze Castello del 2 ottobre 2008.

Nell'ambito del procedimento penale n. 20027/99 rgnr riunito al proc. pen. n. 18891/99 rgnr nei confronti di ex dirigenti FS SpA imputati di omicidio colposo per esposizione ad amianto nelle Officine Grandi Riparazioni di Bologna, si segnala che è stata depositata la motivazione della sentenza di condanna ed i difensori dei dirigenti coinvolti hanno provveduto a formulare atto di appello.

In relazione al procedimento penale n. 9592/2008 rgnr 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 in data 6 marzo 2008 si evidenzia che all'udienza preliminare dell'8 marzo 2012 il Gup di Milano ha emesso decreto di rinvio a giudizio nei confronti dei dirigenti e dipendenti RFI, iscritti nel registro degli indagati per omicidio colposo e violazione di normativa di sicurezza del lavoro. Sono stati altresì rinviati a giudizio il direttore lavori di Metropolitana Milanese SpA e le persone giuridiche RFI, Metropolitana Milanese SpA e Impresa CLF Costruzioni Linee Ferroviarie SpA per responsabilità amministrativa degli enti (d. lgs. 231/01).

L'udienza dibattimentale è fissata per il giorno 18 maggio 2012.

RFI è stata iscritta, ai sensi del D. Lgs. 231/01 per presunte violazioni in materia di sicurezza del lavoro per gli infortuni verificatisi:

- ✓ in data 10 agosto 2008 presso la SSE di Fondi (procedimento penale n. 7906/2009 rgnr Procura di Latina);
- ✓ in data 21 Febbraio 2008 presso l'ex magazzino approvvigionamenti nazionale di Messina (procedimento penale n. 4656/2009 rgnr Procura di Messina).

Entrambi i procedimenti pendono in indagini preliminari per quanto riguarda la posizione della Società. RFI ha formalizzato la nomina di avvocati fiduciari per la difesa della Società.

in relazione al procedimento penale n. 6305/09 R.G.N.R. - pendente in fase di indagini preliminari innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca - per l'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009 - che causò un devastante incendio con ingenti conseguenze in termini di vite umane e ingenti danni a beni sia di terzi che di Società del Gruppo FS Italiane - si rappresenta che con le udienze del 2, 3 e 4 novembre 2011 si è concluso l'incidente probatorio relativo alla perizia sui quesiti formulati dal GIP alla precedente udienza del 7 marzo 2011.

Le conclusioni cui sono pervenuti i periti confermano che lo svio del carro (di proprietà della società "GATX", estranea al Gruppo FS Italiane) è stato innescato dalla rottura a fatica dell'assile n. 98331, montato nella parte posteriore del carrello di testa, a causa di una cricca che, per le dimensioni che doveva avere al momento dell'ultima revisione, avrebbe potuto essere rilevata con la strumentazione ultrasonora in uso all'Officina Jungenthal di Hannover, presso la quale è stata svolta l'ultima manutenzione del carro prima dell'incidente.

Per quanto attiene la causa dello squarcio della cisterna, determinante la fuoriuscita del gas poi incendiatosi, secondo i periti nominati dal GIP, la tesi del taglio della cisterna provocato dall'impatto di questa con la piegata a zampa di lepre del deviatoio, elemento integrante il binario, risulta compatibile con la geometria dello squarcio e con la dinamica complessiva del moto del carro deducibile da quanto emergente dai rilievi successivi all'incidente; i periti hanno invece espresso, in relazione ai medesimi elementi, una valutazione di non compatibilità per la tesi del taglio provocato dall'impatto della cisterna con un picchetto, posto all'esterno del binario quale strumento per la regolazione delle curve, che la stessa ha incontrato nel suo moto dopo il ribaltamento.

Concluso l'incidente probatorio, sono proseguiti gli atti di indagine, da parte degli inquirenti, che riguardano 38 indagati, tra i quali risultano, oltre ai dipendenti della "GATX Rail Austria GmbH", della "GATX Rail Germania GmbH", della "GATX Rail Germania GmbH - Officina Jungenthal Waggon GmbH" e della "Cima Riparazioni Spa", anche dirigenti delle Società RFI, Trenitalia, FS Logistica, nonché gli Amministratori Delegati delle predette Società e di Ferrovie dello Stato Italiane.

Risultano inoltre tuttora sottoposte a indagine anche le stesse Società FS Italiane, nonché RFI, Trenitalia e FS Logistica, unitamente a "GATX Rail Austria GmbH" della "GATX Rail Germania GmbH" e a "Cima Riparazioni Spa", ai sensi del D. Lgs. 231/01 che disciplina la responsabilità amministrativa delle persone giuridiche.

Alle persone fisiche indagate, sono stati contestati, tra gli altri, i reati di omicidio, lesioni e disastro ferroviario colposo e, in taluni casi, violazioni al d.lgs. 81/08 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro. Alle società coinvolte è stata contestata la violazione degli artt. 5 ("Responsabilità dell'ente") e 25 septies ("Omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro") del richiamato d.lgs. 231/2001.

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

In relazione ai fascicoli di competenza della ex TAV non risultano variazioni rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2010.

In relazione al procedimento penale presso il Tribunale di Tortona per il reato di appropriazione indebita nei confronti di soggetti appartenenti all'impresa Itinera (società di riferimento dei consorzi Agognate e Briandrate) a seguito di denuncia sporta dalla Società Cogefer (socio affidataria dei suddetti consorzi), si rappresenta che si è appreso per le vie brevi dell'archiviazione dello stesso.

Infine si comunica che RFI ha ricevuto la notifica del decreto di citazione della società quale responsabile civile per l'udienza del 20 giugno 2012, emesso dal Tribunale di Messina nell'ambito del procedimento penale n.

2416/2009 Rgnr, pendente innanzi al predetto Tribunale, nei confronti di un dipendente di RFI, per ipotizzate violazioni di norme in materia di tutela e della sicurezza nei luoghi di lavoro.

Secondo la prospettazione accusatoria l'attuale imputato, in qualità di Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione all'epoca dei fatti, avrebbe omesso di segnalare al datore di lavoro le deficienze dei dispositivi di protezione individuali in relazione all'accesso dei dipendenti di RFI al magazzino scorte del polo della navigazione di Messina e di verificare che soltanto i lavoratori adeguatamente istruiti avessero accesso alle zone a rischio specifico di esposizione all'amianto.

I danni lamentati 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.

Arbitrati

Si segnala la domanda di arbitrato presentata in data 1 dicembre 2009 dalla società ADANTI SpA 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 29 aprile 2011 si è costituito il Collegio Arbitrale.

All'udienza del 15 settembre 2011 si è tenuta la comparizione delle parti ed il tentativo di conciliazione.

Il termine per il deposito del Lodo è stato differito a tutto il 30 settembre 2012, al fine di consentire ai Consulenti Tecnici d'Ufficio di poter sviluppare le attività peritali in tempo adeguato alla complessità della materia.

Con ordinanza presidenziale del 7 marzo 2012 il termine per il deposito della CTU è stato prorogato al 17 maggio 2012 (e coerentemente prorogati i termini intermedi per le osservazioni) mentre l'udienza per l'esame dell'elaborato è stata differita al 28 maggio 2012.

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.

Linea Torino – Milano – Napoli

Tratta Milano-Bologna

Come già indicato nel bilancio 2010, in data 21 marzo 2011 le Parti hanno depositato note critiche alla Relazione del Consulente Tecnico d'Ufficio (CTU) del 30 luglio 2010 ed in data 20 maggio 2011 sono state depositate le relative repliche.

In data 8 giugno 2011 si è tenuta l'udienza di discussione nell'ambito della quale la difesa di Cepav Uno ha insistito per una pronuncia del Collegio Arbitrale (CA) sulle questioni pregiudiziali e sulle questioni di merito su cui si è conclusa la prima fase della CTU.

Il CA si è riservato di decidere sulle richieste delle parti, chiedendo contestualmente una proroga del termine per l'emissione del Lodo definitivo al 30 giugno 2013.

In data 16 gennaio 2012 il Collegio Arbitrale ha quindi assegnato alla parti termine fino al 30 marzo 2012 per il deposito di comparse conclusionali e fino al 20 aprile 2012 per le relative repliche.

Il termine per l'emissione del Lodo definitivo è attualmente fissato al 31 dicembre 2013

In relazione all'arbitrato tra il *General Contractor* Cepav Uno e RFI sono state svolte una 1^a fase di CTU (relativa a riserve aventi valenza più strettamente economica) ed una 2^a fase di CTU (riferita ai tempi di realizzazione dell'opera).

Tratta Bologna-Firenze

Rispetto a quanto già indicato nel bilancio 2010, si evidenzia che in data 31 marzo 2011 il CTU ha depositato il supplemento alla Consulenza Tecnica d'Ufficio fornendo gli approfondimenti richiesti dal CA e le repliche alle osservazioni formulate dalle Parti.

In data 23 maggio 2011 si è tenuta l'udienza per la trattazione orale della controversia al cui esito il CA ha assunto la controversia in decisione.

Il Lodo, tenutosi in data 31 gennaio 2012, a fronte di un *petitum* pari a quasi 524 milioni di euro ha riconosciuto a favore del *General Contractor* FIAT l'importo di circa 20 milioni di euro (pari al 3,8% del *petitum*), quasi interamente capitalizzabili sul valore delle opere, senza effetto sul valore vita intera del progetto AC/AV della Torino-Milano Napoli che rimane confermato in 32 miliardi di euro. Per la parte relativa agli oneri non capitalizzabili (0,6 milioni di euro) si segnala che la Società ha stanziato in bilancio apposito fondo.

Subtratta Novara-Milano: 1° Arbitrato RFI – FIAT

Rispetto a quanto già indicato nel bilancio 2010, si evidenzia che in data 27 maggio 2011 gli Arbitri hanno comunicato di avere designato il nuovo presidente del Collegio arbitrale, individuando i termini relativi al procedimento arbitrale: il 30 maggio 2012 per il deposito della nuova relazione di CTU ed il 30 dicembre 2012 per l'emissione del Lodo.

In data 11 gennaio 2012, il Presidente del Collegio arbitrale ha fatto pervenire comunicazione delle proprie dimissioni in considerazione dell'intervenuta assunzione di incarico istituzionale, comunicando contestualmente la sospensione dei termini relativi al procedimento arbitrale indicati.

Subtratta Novara-Milano: 2° Arbitrato RFI – FIAT

Come già indicato nel bilancio 2010, in data 30 dicembre 2010 il CA ha emesso il Lodo con cui ha accolto in parte la domanda di FIAT, con condanna per RFI al pagamento dell'importo di euro 5.834.664,52, oltre interessi legali ed adeguamento monetario contrattuale dalla data della domanda di arbitrato, fino al soddisfo.

La richiesta di FIAT trova causa nelle presunte maggiori onerosità derivanti dall'imposizione dell'allora TAV SpA della variante relativa alle modifiche delle Barriere Antirumore della sub tratta AV/AC Novara-Milano.

Con Atto di citazione inviato alla controparte in data 28 giugno 2011, RFI ha impugnato presso la Corte di Appello di Roma il suddetto Lodo.

Il Lodo è stato depositato presso la Camera arbitrale dell'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici (AVCP) in data 13 gennaio 2011 e con decreto in data 6 settembre 2011 il Tribunale di Roma ha dichiarato il Lodo esecutivo. FIAT, con Atto di precetto in data 20 ottobre 2011 ha notificato a RFI il Lodo in forma esecutiva, intimandola di pagare entro 10 giorni dalla medesima notifica il complessivo importo di euro 7.378.497,50, con espresso avvertimento, in difetto di pagamento entro il predetto termine, di procedere ad esecuzione forzata anche presso terzi ai sensi di legge.

In data 29 novembre 2011 RFI e FIAT hanno stipulato un Verbale di Accordo Transattivo con cui, RFI ha riconosciuto a FIAT la somma omnicomprensiva di euro 5.850.000 interamente riferito a riconoscimenti di maggior valore delle opere realizzate dal *General Contractor* e pertanto interamente capitalizzabili senza effetto sul valore vita intera del progetto AC/AV della Torino-Milano Napoli che rimane confermato in 32 miliardi di euro.

Tratta Roma-Napoli

Rispetto a quanto riportato nel documento di Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2010 si segnala che con ordinanza del 21 giugno 2011 il CA ha nominato una CTU convocando udienza il 12 luglio 2011 ai fini dell'assegnazione contestuale alle Parti del termine per la nomina dei consulenti tecnici di parte.

Con Atto di citazione notificato a RFI in data 1 luglio 2011 il Consorzio Iricav Uno ha impugnato presso la Corte di Appello di Roma il Lodo parziale in data 19 maggio 2011.

Sono in corso le attività da parte di consulenti tecnici di ufficio e dei consulenti tecnici di parte. Il termine per la conclusione della CTU è allo stato fissato al 5 marzo 2012.

Il termine per l'emissione del lodo definitivo è fissato al 16 giugno 2012.

Milano-Verona, Verona-Padova e Terzo Valico dei Giovi

Tratta Milano-Verona

La definizione del contenzioso in essere tra RFI e Cepav Due/ENI trova soluzione nell'Atto Transattivo sottoscritto tra le Parti con scambio di note del 7 marzo 2011, del 15 marzo 2011 e del 12 aprile 2011, rispettivamente di RFI, di Cepav Due e di ENI.

L'Atto Transattivo con cui le Parti si sono impegnate ad estinguere i suddetti contenziosi è divenuto efficace in data 30 giugno 2011. Inoltre, in data 16 novembre 2011 il Collegio Arbitrale ha dichiarato estinto il secondo procedimento arbitrale instaurato da Cepav due in data 7 febbraio 2007.

Tratta Verona-Padova

Rispetto a quanto riportato nel bilancio 2010, si segnala che in data 31 maggio 2011 sono state depositate le memorie conclusionali ed in data 30 giugno 2011 le relative memorie di replica.

Nel lodo definitivo emesso in data 26 marzo 2012 il Collegio Arbitrale:

- ha respinto la domanda di Iricav Due per compensi e spese di progettazione concernenti la Subtratta Verona-Padova accogliendo la tesi di RFI secondo cui tali compensi e spese erano già stati liquidati con il precedente Lodo *inter partes* del 17.7.2003;
- in parziale accoglimento della domanda subordinata di Iricav Due di adempimento della Convenzione, ha riconosciuto il diritto del Consorzio al risarcimento del danno liquidato - in via equitativa ex art. 1226 cod. civ. ed in misura del solo 0,79% del petitum - nell'importo di 9 milioni di euro comprensivo di interessi e rivalutazione monetaria dalla data di notifica della domanda di arbitrato fino alla data di sottoscrizione del Lodo e per l'effetto ha condannato RFI al relativo pagamento; tale condanna è stata assunta dal Collegio arbitrale all'unanimità, quanto all'importo di 2 milioni di euro e a maggioranza, quanto all'importo di 7 milioni di euro; il complessivo importo di 9 milioni di euro trova copertura in specifico fondo della società;
- ha dichiarato la persistente efficacia della Convenzione RFI-Iricav Due/Fintecna del 15 ottobre 1991, limitatamente alla progettazione esecutiva ed alla realizzazione della Tratta AV/AC Verona-Padova e relative infrastrutture ed interconnessioni, così respingendo la domanda principale di Iricav Due di risoluzione per inadempimento della Convenzione.

Terzo Valico dei Giovi/Milano - Genova

Rispetto a quanto riportato nel bilancio 2010, si segnala che in data 31 maggio 2011 è stata depositata la relazione del CTU e la relazione integrativa in risposta alle suddette osservazioni depositate dai Consulenti Tecnici di Parte.

In data 11 novembre 2011 è stato sottoscritto, da parte di RFI e del Consorzio COCIV, l'Atto Integrativo alla Convenzione, per la realizzazione, per lotti costruttivi, della tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi autorizzando l'avvio dei lavori del 1° lotto costruttivo. A seguito della sottoscrizione il 7 ottobre 2010 dell'atto di impegno del *General Contractor* avente ad oggetto la rinuncia a qualunque pretesa risarcitoria, anche futura, connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera, l'unica pretesa del Consorzio rimasta da decidere nel Procedimento Arbitrale è relativa alle attività progettuali pregresse espletate dal Consorzio nel periodo dal 1 gennaio 1999 al 31 dicembre 2000 e, successivamente, dal 14 ottobre 2002 fino al 31 gennaio 2007.

Il termine per l'emissione del lodo è fissato al 18 dicembre 2012.

Per gli arbitrati ancora in corso si confermano le valutazioni già esposte nel Bilancio 2010. In particolare sono stati effettuati gli specifici approfondimenti, anche sulla scorta delle considerazioni degli autorevoli legali interessati, verificando che non ricorre alcuna delle tre condizioni che i principi contabili internazionali (IAS 37) assumono necessarie per procedere ad accantonamenti di bilancio.

In *primis* si precisa che alla data di chiusura di bilancio non esistono delle obbligazioni attuali nei confronti del *General Contractor* in relazione ai suddetti arbitrati.

In *secundis*, in termini valutativi si ritiene non probabile che vengano accolte le domande del *General Contractor*, ed infine, gli eventuali importi che dovessero essere riconosciuti a favore del *General Contractor* non possono essere oggetto di attendibili stime in ragione del fatto che le richieste avanzate a più riprese hanno subito oscillazioni di importo molto significativo che non consentono una valutazione quantitativa delle

ragioni portate in arbitrato considerando che i collegi arbitrali non si sono ancora espressi su numerose eccezioni giuridiche formulate da RFI nei diversi arbitrati che, laddove accolte, sono idonee ad escludere e/o ridurre un eventuale riconoscimento ai GC.

Altre indagini

Con Deliberazione n. 80 del 14 settembre 2011 l'AVCP ha disposto, relativamente "agli interventi del c.d. asse orizzontale" ... che la Direzione Vigilanza Lavori, Servizi e Forniture accerti la consistenza di eventuali ribassi" risultanti dalla messa in gara, da parte dei GC, del 60% delle opere civili e di armamento e "ne verifichi la destinazione nel rispetto dell'interesse pubblico alla economicità ed efficacia nella realizzazione delle opere". Con lettera del 10 novembre 2011 RFI ha comunicato all'AVCP, "in un'ottica di trasparenza e collaborazione" con l'Autorità, le motivazioni in base alle quali la predetta disposizione non avrebbe potuto trovare applicazione nei contratti RFI-GC relativi all'asse orizzontale. In particolare è stato rappresentato: (i) che nei contratti RFI-GC il Prezzo Forfettario previsto remunera il GC non solo di tutte le prestazioni a suo carico, ma anche dei rischi da esso assunti relativamente alle circostanze che possono incidere sui costi e sui tempi di realizzazione dell'opera secondo quanto previsto nei documenti contrattuali - incluso il rischio relativo alla "gestione degli appalti con imprese terze" - e ciò a differenza dei rapporti contrattuali tra il GC e le imprese terze appaltatrici, rapporti che si riferiscono a singole "parti" dell'intera opera ferroviaria e che "che non comprendono le prestazioni ed i rischi tipici del GC"; (ii) che in ragione delle predette caratteristiche, il rapporto contrattuale RFI-GC si configura come un rapporto "chiavi in mano" sostanzialmente incompatibile, a differenza di altre tipologie contrattuali, "con un'eventuale clausola finalizzata al recupero da parte della Committenza, degli eventuali ribassi di gara"; (iii) che, nonostante nel corso dei negoziati RFI avesse più volte richiesto di introdurre il meccanismo di recupero di eventuali ribassi di gara, i GC si erano dimostrati non disponibili persino a negoziare una simile pattuizione ritenendola incompatibile con l'assetto e con l'equilibrio del contratto, data la sua natura "chiavi in mano". In conclusione delle esposte considerazioni, RFI ha chiesto all'AVCP una specifica audizione al fine di poter ulteriormente illustrare la propria posizione sul tema.

In merito alle criticità riscontrate nei precedenti esercizi sulle altre tratte e Nodi, non si segnalano sviluppi significativi intervenuti nel corso del 2011 rispetto a quanto già ampiamente descritto nel bilancio dell'esercizio precedente a cui si rimanda.

Lo stesso dicasi per la richiesta di chiarimenti trasmessa dal MIT in relazione alle presunte anomalie concernenti lavori oggetto di subappalti affidati dal Consorzio Cavtomi alle Società Consortili Agognate e Biandrate e da queste assegnate alla consorziata Cogefer.

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

La Direttiva del 7 luglio 2009 della Presidenza del Consiglio dei Ministri autorizza il Gruppo FS ad operazioni societarie che comportano la cessione da RFI a Trenitalia o ad altre Controllate di FS SpA, degli scali ed impianti merci e manutenzioni non ricompresi negli allegati alla Direttiva medesima, come riferito nella Relazione sulla Gestione al Bilancio d'esercizio 2009 a cui si fa rimando.

Tale Direttiva è stata impugnata tramite ricorso straordinario innanzi al Presidente della Repubblica da talune Imprese Ferroviarie.

Il Consiglio di Stato, nell'Adunanza del 6 aprile 2011, ha reso il parere n. 1817/2011 recante data 10 maggio 2011 dichiarando il ricorso inammissibile con assorbimento dell'istanza di sospensione.

Sconto ex DM. 44T/2000 – Ricorso al TAR

Rispetto a quanto indicato nel bilancio 2010 a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si evidenzia che all'udienza del 23 giugno dinanzi al TAR Lazio è stato disposto rinvio al 6 ottobre 2011 per assenza del Consigliere relatore.

Si segnala che la causa è stata trattenuta in decisione.

Sconto ex DM. 44T/2000

Rispetto a quanto indicato nel bilancio 2010 a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, in merito al procedimento A389 RAIL TRACTION COMPANY/RFI-FS si evidenzia che RFI ha provveduto nel luglio 2011 alla liquidazione della somma accertata a favore di RTC.

Procedimento A436 – Arenaways SpA/RFI – FS

Rispetto a quanto indicato nel bilancio 2010 a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si fa presente che il procedimento, la cui conclusione è stata prorogata all'8 marzo 2012 a seguito dell'estensione soggettiva nei confronti di Trenitalia, è stato fino ad oggi caratterizzato da un'assidua interlocuzione con gli uffici dell'Autorità, concretizzatasi nell'audizione congiunta con i consulenti di FS SpA tenutasi presso l'AGCM il 4 aprile 2011 e nel successivo deposito di memorie e documenti destinati al chiarimento degli aspetti emersi nel corso dell'audizione.

Procedimento SP/127 – costituzione di Blufferies Srl

E' stata avviata dall'AGCM un'istruttoria nei confronti di RFI per la violazione dell'art. 8 (2) della legge 287/90, per non aver operato sin da subito mediante società separata nello svolgimento dei servizi di trasporto marittimo di persone, automezzi e merci nello Stretto di Messina e per non aver adempiuto pertanto agli obblighi di comunicazione preventiva.

La "comunicazione delle risultanze istruttorie", notificata a RFI in data 3 ottobre 2010, lasciava emergere come nel caso di specie l'attenzione dell'Autorità si incentrasse su due aspetti fondamentali: i) la partecipazione di RFI in via diretta alla gara indetta dal Ministero dei Trasporti anziché tramite una società separata costituita ad hoc; ii) la mancata operatività a tutt'oggi della società Blufferies.

In relazione a tale comunicazione RFI ha provveduto a depositare una memoria difensiva volta ad illustrare le criticità e le peculiarità caratterizzanti la vicenda in esame al fine di ottenere quantomeno una giusta considerazione da parte dell'AGCM in sede di quantificazione dell'eventuale sanzione da irrogare a nostro carico.

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 25.000 euro. Non ritenendosi dover procedere ad impugnazione dell'atto di accertamento, si è provveduto a regolare finanziariamente l'importo in data in data 9 marzo 2012.

Evoluzione del contenzioso fiscale

Nel seguito si riportano gli aggiornamenti intervenuti nel corso del 2011 dei principali contenziosi fiscali.

- Avviso di rettifica e liquidazione in materia di imposta di registro n. 20021V006765000 in data 30 marzo 2011 è stata depositata la sentenza n. 98/10/11 con la quale il giudice della Commissione Tributaria Regionale ha accolto appello proposto dall'Agenzia delle Entrate di Roma 1. La Società, nel valutare non economicamente vantaggioso proseguire il giudizio in Cassazione, ha presentato domanda di definizione della lite fiscale pendente versando le somme dovute.

La Società è in attesa che venga formalmente dichiarata cessata la materia del contendere.

- Avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro prot. nn. 43082 – 43083 – 43084 – 43085 – 43086 – 43088 e 43287 notificati in data 26 giugno 2007, dall'Agenzia delle Entrate, Ufficio di Prato: in data 7 aprile 2011 è stata depositata la sentenza n. 12/16/11 con la quale il giudice della Commissione Tributaria Regionale ha accolto l'appello proposto dalla Società. Il relativo al passaggio in giudicato della sentenza è fissato al 23 maggio 2012.

- Avviso di pagamento in materia di accisa su oli minerali per l'anno 2005 (n. 15541 notificato dall'Agenzia delle Dogane – Ufficio di Arezzo) in data 21 settembre 2011 si è tenuta l'udienza di trattazione del ricorso e in data 21 ottobre 2011 è stata depositata la sentenza n. 276/03/11 con la quale il giudice di prime cure ha accolto il ricorso presentato dalla Società. Il passaggio in giudicato della sentenza avverrà il 19 aprile 2012 con la scadenza del termine lungo.

- Avvisi accertamento (due) in materia di IRES, IRAP e IVA relativi all'anno d'imposta 2005 (n. TK3080300180 e TK3030300165 notificati all'ex TAV dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale I di Roma) in data 6 febbraio 2012 di terrà l'udienza di trattazione dei ricorsi.

- Contenzioso IVA relativo agli anni 1976, 1977, 1980 e 1981, in relazione al quale la Commissione Tributaria Centrale aveva emesso la sentenza n. 10845: in data 21 aprile 2011, la sezione tributaria della Corte Suprema di Cassazione, con sentenza 3174 ha rigettato il ricorso proposto dalla Società. La controversia si è conclusa.

- Avviso di liquidazione n. 10/1T/001710/000/P002 in materia di imposta di registro, ipotecaria, catastale e bollo per un importo complessivo di 30.540,32 euro avverso il quale la Società ha presentato tempestivo ricorso innanzi alla Commissione Tributaria competente. Questa Società nei termini di legge ha provveduto, ai sensi dell'art. 56, comma 1 del DPR 26/4/1986 n. 131 al versamento delle imposte.

- Avviso di accertamento e irrogazione delle sanzioni in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI) n. 12072 notificato dal Comune di Avio (TN) in data 16 febbraio 2011.

- Avvisi di accertamento e irrogazione delle sanzioni in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI) per gli anni 2005, 2006 e 2007 notificati dal Comune di Bologna in data 16 febbraio 2011.

- Avvisi di accertamento (cinque) e irrogazione delle sanzioni in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI) per gli anni dal 2005 al 2009 notificati dal Comune di Novara in data 8 aprile 2011. Avverso tali atti RFI ha presentato tempestivo ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente.

-
- Controversia contro il Comune di Villadossola, per ICI 1998, 1999, 2000, acconto 2001, saldo 2001, 2002, 2003, pendente presso la Corte di Cassazione. Nessuna evoluzione rispetto a quanto indicato nel Bilancio 2009 cui si rimanda.
 - Avvisi di accertamento (due) in materia di tassa sull'occupazione suolo pubblico (TOSAP) n. 50 e 70 notificati dalla Società ICA Srl - società concessionaria per l'accertamento del Comune di Novi Ligure (AL). In data 12 maggio 2011 RFI ha presentato ricorso.
 - 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: RFI ha instaurato il giudizio davanti al Giudice Ordinario (Tribunale di Genova). Nessuna evoluzione rispetto a quanto indicato nel Bilancio 2009 cui si rimanda.
 - Avviso di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria, catastale e bollo, notificata in data 1 luglio 2011, l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Messina. Avverso tale atto la Società ha presentato tempestivo ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente.
 - Avvisi (otto) di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria, catastale e bollo, prot. nn. 55875 – 57308 – 57309 – 57310 – 57311 – 97417 – 103955 e 103955 (sub), notificati dall'Agenzia delle Entrate Ufficio di Messina, in data 27 maggio, 3 giugno, 19 settembre, 2 e 5 ottobre 2009. Nessuna evoluzione rispetto a quanto indicato nel Bilancio 2009 cui si rimanda.
 - Cartella di pagamento n. 09720110208704383000 notificata il 10 ottobre 2011 con la quale l'Agenzia delle Entrate, Direzione Provinciale di Messina – Ufficio di Territoriale di Messina ha inteso riscuotere le somme liquidate con gli avvisi di liquidazione di cui al punto precedente, già impugnati da questa Società. La Società ha presentato tempestivo ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente in quanto, trattandosi di imposta suppletiva di registro, la Società, nel rispetto della disciplina vigente in materia di riscossione in pendenza di giudizio, non era obbligata al versamento delle somme oggetto degli avvisi di liquidazione impugnati.
 - Avviso di accertamento in materia di imposta sul valore aggiunto (IVA) per l'anno 2006, n. TJB060300346, notificato dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale Lazio In data 1 dicembre 2011 per un importo complessivo di 277.441,66 euro.

D.Lgs. 231/2001

Nel corso dell'esercizio 2011 i programmi di lavoro di *audit* hanno incluso specifici argomenti funzionali all'assolvimento dei compiti di controllo di competenza dell'Organismo di Vigilanza di RFI: rispetto alle n. 42 attività di *audit* complessivamente svolte, n. 33 attività, pari a circa il 79%, hanno interessato processi societari esposti ai rischi di reato previsti ex D.Lgs. 231/2001.

Particolare attenzione è sempre posta ai temi di sicurezza sul lavoro con l'esecuzione di n. 8 attività dedicate, prevedendo di norma l'integrazione dei programmi di lavoro di tutte le attività di *audit* al fine di verificare alcuni aspetti operativi ritenuti rilevanti.

Inoltre, è in fase conclusiva l'attività di *audit* "Gestione ambientale in ambito SIGS" richiesta dall'Organismo di Vigilanza di RFI a seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs. 121/2011, che ha esteso la responsabilità delle persone giuridiche anche ai reati ambientali, finalizzata ad acquisire un quadro esaustivo del modello organizzativo societario per la gestione delle tematiche ambientali, mappando le aree ed i processi aziendali a rischio di reato e valutando l'adeguatezza dei controlli interni in materia ambientale. Gli esami effettuati hanno evidenziato la generale conformità del Sistema di Gestione Ambientale implementato in ambito Sistema Integrato Gestione Sicurezza (SIGS) ai requisiti della Norma ISO 14001, e in particolare il sostanziale allineamento delle misure di prevenzione adottate dalla Società (organizzazione, deleghe, procedure, monitoraggi e controlli) a quanto richiesto dal D.Lgs. 231/2001.

D. Lgs. 196/2003

Con Comunicazione Operativa/AD n. 275 del 16 dicembre 2011, che ha annullato e sostituito la n.226/AD del 26/3/ 2010, è stato aggiornato, con riferimento alla variata articolazione organizzativa, l'assetto delle responsabilità individuate nella Società in relazione al rispetto del Codice in materia di protezione dei dati personali, oltre che del Provvedimento del garante riguardanti le attribuzioni delle funzioni di amministratore di sistema e in tema di videosorveglianza.

A tal riguardo si segnala che la manovra economica dell'attuale Governo ha prodotto 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. 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).

Informativa relativa all'articolo 2497 ter

La Società, nel corso dell'esercizio 2011, 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

FATTORI DI RISCHIO

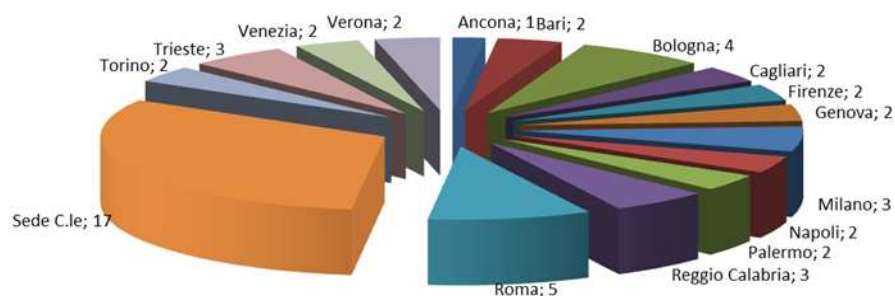
Non si prevedono, alla data di predisposizione della relazione sulla gestione corrente, particolari rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della società, oltre quelli menzionati nelle note al bilancio 2011, cui si rimanda.

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

Le attività di *audit* eseguite in attuazione dello specifico piano e per soddisfare le specifiche richieste del Vertice societario hanno interessato, in diversa misura, i principali macroprocessi della società con particolare riferimento ai processi degli investimenti e della sicurezza sul lavoro e della tutela ambientale.

Le n. 42 attività eseguite nel corso dell'anno si sono articolate in n. 61 interventi presso le Strutture Organizzative della Società centrali e territoriali ed hanno permesso di verificare l'adeguatezza e il funzionamento dei sistemi di controllo a presidio del corretto svolgimento dei processi operativi, come di seguito rappresentato:

Copertura territoriale degli interventi di *Audit*



Nel corso dell'esercizio 2011 sono stati monitorati n. 8 Piani di Azione, di cui n. 5 in corso di attuazione. Le relative azioni di miglioramento sono n. 50 di cui ad oggi:

- n. 22 attuate (circa il 44%);
- n. 28 in corso (circa 56%).

Le azioni più significative intraprese in esito alle attività di *audit* sono avvenute in materia di sub-appalti, rimborsi assicurativi, sistemi di qualificazione, collaudi tecnico-amministrativi e statici, gestione del personale sul territorio.

In tema di sicurezza sul lavoro, con particolare riferimento alla gestione dei cantieri temporanei o mobili, oltre alle azioni correttive puntuali già adottate presso le Direzioni Territoriali a seguito delle attività di *audit*, il

Vertice societario ha dato disposizioni alle competenti strutture "*process owner*" di procedere ad un riesame complessivo del sistema delle procedure e norme che regolamentano il processo.

Progetto di *Risk Management*

Nel corso dell'esercizio 2011 è stato concluso l'aggiornamento delle informazioni relative ai rischi e ai controlli risultanti dagli *assessment* condotti negli anni precedenti, per renderle conformi alla nuova Mappatura dei processi e delle aree di responsabilità derivata dal nuovo assetto organizzativo societario.

La condivisione con i "*process owner*" del materiale elaborato avverrà nel corso delle sessioni di *Control Risk Self Assessment* previste orientativamente nel 2012.

Sempre nel 2011 si sono inoltre svolti i lavori per la progettazione e messa in esercizio di un nuovo strumento informatico dedicato al *Risk Management* il cui rilascio e messa in produzione sono previsti per il 2012.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

I positivi risultati dell'anno si inquadrano nelle linee di indirizzo del nuovo piano d'impresa 2011-2015 con il quale la Società, pur rimanendo orientata a garantire efficacemente la crescita del trasporto ferroviario, ha individuato una serie di *iniziative ottimizzanti*, atte a ridisegnare una struttura operativa sempre più "snella" con livelli di *performance* tra i migliori in campo europeo, sia sotto il profilo della sicurezza che qualitativo, ed in stabili condizioni di equilibrio economico e finanziario.

Il risultato dell'anno, che evidenzia un utile di 98 milioni di euro, è colto in una fase di crisi economica di dimensioni globali con un PIL nazionale cresciuto ad un ritmo più lento rispetto all'anno 2010 e comunque inferiore a quello dei più importanti partner europei.

Tali risultati sono in larga parte trainati dai margini connessi allo sfruttamento economico della rete AV/AC e, soprattutto in una fase di elevata tensione dei mercati finanziari, potrebbero essere parzialmente utilizzati dalla Società per completare l'investimento infrastrutturale dell'Asse Torino-Milano-Napoli, riducendo il tendenziale indebitamento atteso nel prossimo esercizio e consentendo maggiore flessibilità nella scelta del momento di accesso al mercato dei finanziamenti. La quota di utile che si ritiene adeguata e coerente per assolvere a tale obiettivo è valutabile in 68,1 milioni di euro.

In ogni caso essenziale rimane la ricerca di nuovi equilibri nei rapporti con lo Stato anche attraverso l'adozione di scelte che interessino - in presenza di un insufficiente livello di risorse rispetto agli impegni assunti in Contratto di Programma - il perimetro complessivo di rete gestita e la rilettura del portafoglio investimenti.

Sotto il profilo finanziario, il 2012 vede, in termini di sistema di contratti con lo Stato, sul binario di arrivo l'aggiornamento 2010 - 2011 del Contratto di Programma 2007 - 2011. Tale aggiornamento una volta formalizzato con il passaggio alle Camere e la registrazione finale fornirà un quadro di certezze alle risorse finanziarie collegate. Tale certezza è essenziale per assicurare la sostenibilità finanziaria del piano complessivo degli investimenti della Società.

Sullo sfondo emerge inoltre il nuovo Contratto di programma 2012 -2016 che tratterà l'evoluzione complessiva dell'azienda in termini di portafoglio progetti.

A questi elementi di scenario vanno ad aggiungersi i nuovi obblighi che deriveranno dalla stipula dei Contratti istituzionali di Sviluppo, relativi agli itinerari oggetti di finanziamento anche ai sensi del Piano di Coesione.

Infine, per ciò che concerne il tema della Manutenzione Straordinaria si è svolta in questi mesi una riflessione approfondita all'interno della Società per valutare gli spazi di minimizzazione ulteriore dei relativi fabbisogni finanziari. Una maggiore sinergia tra i diversi tipi di manutenzione, in questa direzione è essenziale. La gestione unitaria dell'attività manutentiva, sia ordinaria che straordinaria, ipotizzando un unico atto contrattuale (Contratto di Disponibilità) di durata pluriennale, in coerenza con gli orientamenti europei (Multi Annual Contract), con prestazioni misurabili attraverso standard definiti con i Ministeri competenti, risulta quindi imprescindibile.

In sintesi, il contestuale svilupparsi della contrattualizzazione del nuovo Contratto di programma lato investimenti (sia aggiornamento 2010 - 2011 che quello nuovo 2012 - 2016) e l'approvazione del Nuovo Contratto di Disponibilità della rete per la gestione della manutenzione, sia ordinaria che straordinaria,

rappresentano le sfide dell'anno 2012 per assicurare coerenza al quadro di riferimento e prevedere risorse ordinarie "indisponibili" a fronte di manovre finanziarie e che prevedano stanziamenti per tutto il periodo di vigenza contrattuale.

La gestione ordinaria della Società, oltre al tema della formalizzazione del Contratto di Disponibilità con il MIT, vede lo sviluppo del traffico della rete AV AC. I dati di budget mostrano infatti una crescita nei volumi di produzione della rete AV AC con prosecuzione nel processo di avvicinamento ai volumi ipotizzati a regime per la rete stessa.

Sul tema del rapporto con le Imprese ferroviarie è da segnalare l'entrata in funzione dello "Sportello Unico"; infatti la Direzione Commerciale costituisce ormai l'unica interfaccia per le IF, non solo per l'acquisto delle tracce orarie e degli altri servizi accessori alla circolazione previsti dal Prospetto Informativo Rete (PIR), ma anche per l'acquisto dei servizi relativi al traghettamento ferroviario ed alla manovra.

Il settore della Navigazione dovrebbe essere interessato nel corso dell'anno da un'operazione straordinaria di conferimento del ramo "mercato" alla società Blueferries, di proprietà di RFI, ciò anche al fine di rispondere alle richieste dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Sotto il profilo della struttura complessiva di costi della Società, si è già accennato ad una politica di sinergia tra manutenzione ordinaria e straordinaria collegata ad un nuovo modello manutentivo che dovrebbe consentire la minimizzazione dei fabbisogni pur all'interno del perseguimento dei tradizionali standard prestazionali di sicurezza e disponibilità; a questo trend va aggiunto il fenomeno di riduzione complessiva della forza lavoro.

Complessivamente, ci si attende anche per l'esercizio 2012 la prosecuzione dei risultati positivi a livello economico delineando un trend ormai consolidato da anni.

Sotto il profilo delle coperture finanziarie, infine, potrebbe rendersi necessario, così come è avvenuto nel corso del 2011, il reperimento di ulteriori risorse di debito necessarie al completamento (per la quota parte dell'anno corrente) dei lavori di realizzazione dell'intera rete AV AC così come previsto nel Piano d'Impresa 2011-2015.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il Bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2011, evidenzia un utile netto di euro 98.104.941,01.

Si propone di destinare:

- il 5% dell'utile alla riserva legale e pari a euro 4.905.247,05;
- euro 68.199.693,96 a utili da riportare a nuovo;
- euro 25.000.000 all'Azionista mediante il pagamento dividendo.

Roma, 3 aprile 2012

Il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente

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

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria

(Euro)	Note	31.12.2011	31.12.2010
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	(17)	34.226.938.834	37.259.151.956
Investimenti immobiliari	(18)	1.207.862.422	1.298.301.473
Attività immateriali	(9)	268.332.521	199.989.960
Attività per imposte anticipate	(10)	190.469.410	191.636.461
Partecipazioni	(11)	210.775.959	197.799.060
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(12)	1.427.812.279	1.566.179.694
Crediti commerciali non correnti	(15)	7.559.250	3.746.854
Altre attività non correnti	(13)	4.117.541.221	2.397.244.591
Totale attività non correnti		41.657.291.895	43.114.050.049
Rimanenze	(14)	257.310.114	207.436.230
Crediti commerciali correnti	(15)	997.171.015	1.061.960.939
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(12)	1.001.000.917	498.958.515
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(16)	1.052.284.489	288.300.558
Crediti tributari	(17)	6.071.463	1.422.165
Altre attività correnti	(13)	2.123.713.836	1.542.113.471
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	(6)	165.532.789	0
Totale attività correnti		5.603.084.623	3.600.191.878
Totale attività		47.260.376.518	46.714.241.927
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(18)	32.174.873.313	32.088.184.379
Altre riserve	(18)	(162.467.130)	120.562.175
Utili (perdite) portati a nuovo (accumulate)	(18)	1.073.473.780	1.073.473.780
Risultato d'esercizio	(18)	98.104.941	91.592.193
Totale Patrimonio Netto		33.183.984.904	33.373.812.527
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(20)	5.153.530.909	5.202.501.229
TFR e altri benefici ai dipendenti	(21)	758.902.564	838.967.107
Fondi rischi e oneri	(22)	885.713.842	987.660.256
Passività per imposte differite		6.062.963	3.719.722
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(23)	174.298.700	144.950.044
Debiti commerciali non correnti	(25)	50.243.211	24.296.893
Altre passività non correnti	(24)	109.465.063	80.373.365
Totale passività non correnti		7.138.217.252	7.282.468.616
Finanziamenti a breve termine	(20)	210.284.793	201.879.786
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	(20)	171.755.791	148.742.035
Debiti commerciali correnti	(25)	2.834.925.893	2.575.286.418
Debiti per imposte sul reddito	(26)	0	3.211.133
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(23)	3.874.369	1.514.241
Altre passività correnti	(24)	3.717.333.516	3.127.327.171
Totale passività correnti		6.938.174.362	6.057.960.784
Totale passività		14.076.391.614	13.340.429.400
Totale patrimonio netto e passività		47.260.376.518	46.714.241.927

Conto economico

(Euro)	Note	31.12.2011	31.12.2010
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	(27)	2.142.586.589	2.132.118.210
Altri proventi	(28)	398.830.089	449.309.667
Totali ricavi		2.541.416.678	2.581.427.877
Costi operativi			
		(2.301.574.101)	(2.290.916.653)
Costo del personale	(29)	(1.505.499.212)	(1.567.884.398)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(30)	(395.928.203)	(410.484.633)
Costi per servizi	(31)	(594.279.005)	(615.558.781)
Costi per godimento beni di terzi	(32)	(39.431.706)	(41.999.002)
Altri costi operativi	(33)	(98.139.690)	(70.502.915)
Costi per lavori interni capitalizzati	(34)	331.703.715	415.513.076
Ammortamenti	(35)	(63.989.175)	(80.218.117)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore		(11.284.280)	(22.624.835)
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali			
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari	(36)	(327.902)	0
Rettifiche e riprese di valore su crediti	(36)	(10.956.378)	0
Accantonamenti per rischi e oneri	(37)	(51.728.908)	(52.596.089)
Risultato operativo (EBIT)		112.840.214	135.072.183
Proventi e oneri finanziari			
		2.346.008	(37.744.156)
Proventi finanziari	(38)	61.049.514	19.664.049
Oneri finanziari	(39)	(58.703.506)	(57.408.205)
Risultato prima delle imposte		115.186.222	97.328.027
Imposte sul reddito	(41)	(17.081.281)	(5.735.834)
Risultato del periodo delle attività continuative		98.104.941	91.592.193
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali			
Risultato netto d'esercizio		98.104.941	91.592.193

Prospetto di conto economico complessivo

(Euro)	Note	31.12.2011	31.12.2010
Risultato netto del periodo		98.104.941	91.592.193
Altre componenti di conto economico complessivo			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	18	(30.817.715)	(78.171.030)
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	18	(6.791.199)	25.004.110
Effetto fiscale			
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali	19	(37.608.914)	(53.166.920)
Totale conto economico complessivo dell'esercizio		60.496.027	38.425.273

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

	Patrimonio netto							Totale
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva di copertura flussi finanziari	Riserva per versamento soci c/capitale	Riserva di utili e perdite attuariali	Utili (perdite) portati a nuovo cum.	Risultato d'esercizio	
Saldo al 1 gennaio 2009	32.341.275.132	1.041.323	(64.812.813)	-	-	1.027.919.079	38.926.728	33.344.349.449
Aumento di capitale	250.000.000							250.000.000
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		1.946.337				36.980.390	(38.926.728)	
Variazioni da scissione	(503.090.753)							(503.090.753)
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:								
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>			(1.966.201)		(12.884.336)			(14.850.537)
<i>Utile d'esercizio</i>							8.979.095	8.979.095
Saldo al 31 dicembre 2009	32.088.184.379	2.987.660	(66.779.014)	-	(12.884.336)	1.064.899.469	8.979.095	33.085.387.255
Versamento soci c/capitale				250.000.000				250.000.000
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		404.784				8.574.311	(8.979.095)	
Altri movimenti								
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:								
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>			(78.171.030)		25.004.109			(53.166.921)
<i>Utile d'esercizio</i>							91.592.193	91.592.193
Saldo al 31 dicembre 2010	32.088.184.379	3.392.444	(144.950.044)	250.000.000	12.119.773	1.073.473.780	91.592.193	33.373.812.527
Saldo al 1 gennaio 2011	32.088.184.379	3.392.444	(144.950.044)	250.000.000	12.119.774	1.073.473.780	91.592.193	33.373.812.527
Aumento di capitale	250.000.000			(250.000.000)				-
Distribuzione di dividendi							(87.012.583)	(87.012.583)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		4.579.610					(4.579.610)	
Variazioni da scissione	(163.311.066)							(163.311.066)
Utile/(Perdita) complessiva rilevato di cui:								
<i>Quota efficace delle variazioni di FV della copertura dei flussi finanziari</i>			(30.817.715)					(30.817.715)
<i>Variazioni di FV degli investimenti finanziari disponibili per la vendita</i>								-
<i>Utili (perdite) relativi a benefici attuariali</i>					(6.791.199)			(6.791.199)
<i>Utile d'esercizio</i>							98.104.941	98.104.941
Saldo al 31 dicembre 2011	32.174.873.313	7.972.054	(175.767.759)	0	5.328.575	1.073.473.780	98.104.941	33.183.984.905

Rendiconto finanziario	2011	2010
	Dicembre	Dicembre
Utile/(perdita) di esercizio	98.104.941	91.592.193
Ammortamenti	63.989.175	80.218.119
Accantonamento fondi per rischi e partecipazioni	54.459.393	98.004.174
Acc. F.di per ben. ai dip.	41.191.459	35.394.241
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	41.191.459	35.394.241
Accantonamenti e svalutazioni	95.650.852	133.398.415
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(806.418)	3.769.335
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(806.418)	3.769.335
Variazione delle rimanenze	(49.873.884)	(31.731.137)
Variazione delle rimanenze	(49.873.884)	(31.731.137)
Var. dei crediti commerciali	60.977.528	(15.028.992)
Variazione dei crediti commerciali	60.977.528	(15.028.992)
Var. dei debiti commerciali	285.585.791	213.645.999
Variazione dei debiti commerciali	285.585.791	213.645.999
Variazione delle imposte differite attive e passive	3.410.292	(9.821.585)
Variazione dei debiti e crediti per imposte	(7.860.432)	3.616.749
Variazione delle altre passività	555.245.985	(445.610.558)
Variazione delle altre passività	555.245.985	(445.610.558)
Variazione delle altre attività	985.312.225	246.441.295
Variazione delle altre attività	985.312.225	246.441.295
Variazione delle altre attività e passività	1.536.108.070	(205.374.099)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(87.712.470)	(137.207.594)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(87.712.470)	(137.207.594)
Pagamento benefici ai dipendenti	(128.047.201)	(96.113.382)
Pagamento benefici ai dipendenti	(128.047.201)	(96.113.382)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	1.873.976.384	37.168.857
Inv-Immobilizzazioni materiali	(2.947.709.000)	(3.022.603.248)
Inv-Immobilizzazioni materiali	(2.947.709.000)	(3.022.603.248)
Inv-Investimenti immobiliari	(1.203.940)	(2.836.025)
Inv-Investimenti immobiliari	(1.203.940)	(2.836.025)
Inv-Immobilizzazioni immateriali	(73.685.191)	(3.200.993)
Inv-Immobilizzazioni immateriali	(73.685.191)	(3.200.993)
Inv-Partecipazioni	(15.976.000)	(11.194.423)
Inv-Partecipazioni	(15.976.000)	(11.194.423)
Investimenti al lordo dei contributi	(3.038.574.131)	(3.039.834.689)
Contr-Immobilizzazioni materiali	2.393.020.783	2.521.895.000
Contr-Immobilizzazioni materiali	2.393.020.783	2.521.895.000
Contr-Investimenti immobiliari	1.203.940	2.602.000
Contr-Immobilizzazioni immateriali	743.013	3.006.000
Contr-Immobilizzazioni immateriali	743.013	3.006.000
Contributi	2.394.967.736	2.527.503.000
Disinv-Immobilizzazioni materiali	802.000	123.376.665
Disinv-Immobilizzazioni materiali	802.000	123.376.665
Disinv-Immobilizzazioni immateriali	0	11.000
Disinv-Immobilizzazioni immateriali	0	11.000
Disinv-Partecipazioni	160.000	44.826
Disinv-Partecipazioni	160.000	44.826
Disinvestimenti	962.000	123.432.491
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento	(642.644.395)	(388.899.198)
Utilizzo di finanziamenti a medio/lungo termine	300.000.000	
Rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(325.956.564)	(690.974.159)
Variazione dei finanziamenti a breve	8.405.007	81.020.260
Variazione delle attività/passività finanziarie	133.851.904	326.333.513
Variazioni patrimonio netto	(87.012.583)	250.000.000
Variazioni patrimonio netto	(87.012.583)	250.000.000
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria	29.287.764	(33.620.386)
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nel periodo	1.260.619.753	(385.350.727)
Disponibilità liquide a inizio periodo	654.180.607	673.651.287
Disponibilità liquide a fine periodo	1.914.800.360	288.300.560

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO

1 Premessa

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 (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 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 3 aprile 2012 hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2011 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 c.c. Il presente bilancio sarà sottoposto per l'approvazione all'Assemblea e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 c.c. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del bilancio è il 3 aprile 2012, che corrisponde alla data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

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

La società PricewaterhouseCoopers SpA è incaricata della funzione di 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 3 aprile 2012, 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 accumulate. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché la stima di eventuali oneri di smantellamento, rimozione e bonifica del sito 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 fino alla data in cui il bene è predisposto per il suo utilizzo. 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;
- per quanto riguarda la Rete AV/AC, gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione corrispondenti ai costi sostenuti alla data di bilancio.

Il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti 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 2011 e nell'esercizio 2010 sono riportate nella tabella che segue:

Direttrice	Indicatori di produzione	
	2011	2010
Rete AV/AC	1,71%	1,55%
Rete Convenzionale		
Traversale padana e transiti internazionali	1,79%	1,74%
Tirrenica Nord e affluenze	1,84%	1,77%
Dorsale ed affluenze	1,63%	1,59%
Tirrenico Sud	1,93%	1,87%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,85%	1,79%
Rete complementare	1,88%	1,93%

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.

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'attività materiale 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.

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. 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. Possono essere iscritti solamente se sono identificabili e, pertanto, se il costo è separabile e scorporabile dall'azienda e se si tratta di attività tutelabili contrattualmente o legalmente. 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 considerati parte integrante del costo d'acquisto .

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 ricerca e 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 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 considera: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto concerne le fonti esterne si considera: significative diminuzioni dei valori di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento in aumento 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 in primo luogo a riduzione del valore contabile dell'eventuale avviamento attribuito alla stessa e, quindi, a riduzione delle altre attività, in proporzione al loro valore contabile e nei limiti del relativo valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione al conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

ii) Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

Il valore recuperabile delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso, è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività abbiano 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 connessi scadono o sono trasferiti insieme ai rischi e benefici derivanti dall'attività. Per i crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari non derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. 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 di bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale – finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *Fair Value* e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

Finanziamenti, 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 effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimosse dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati stipulati dalla Società sono volti a fronteggiare l'esposizione al rischio di tasso di interesse e ad una diversificazione dei parametri di indebitamento che ne permetta una riduzione del costo e della volatilità. Alla data di stipula del contratto gli strumenti derivati sono inizialmente contabilizzati al *fair value* e, trattandosi di strumenti finanziari derivati di copertura sono contabilizzati secondo le modalità stabilite per *l'hedge accounting* solo quando:

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

Se uno strumento finanziario derivato è designato a copertura dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari di un'attività o di una passività iscritta in bilancio o di un'operazione prevista altamente probabile, la porzione efficace degli utili o delle perdite derivanti dall'adeguamento al *fair value* dello strumento derivato è rilevata in una specifica riserva di patrimonio netto. L'utile o la perdita cumulata è stornata dalla riserva di patrimonio netto e contabilizzata a conto economico negli stessi esercizi in cui gli effetti dell'operazione

oggetto di copertura vengono rilevati a conto economico. L'utile o la perdita associata a quella parte della copertura inefficace è iscritta a conto economico immediatamente. Se l'operazione oggetto di copertura non è più ritenuta probabile, gli utili o le perdite non ancora realizzati contabilizzati nella riserva di patrimonio netto sono rilevati immediatamente a conto economico.

Il momento della contabilizzazione degli strumenti finanziari derivati è la 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 ed 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.

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. L'incremento del valore del fondo determinato da variazioni del costo del denaro nel tempo è contabilizzato come interesse passivo.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto potenziale sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'Euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'Euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico.

Ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è probabile che alla Società affluiranno dei benefici economici e il loro ammontare può essere determinato in modo attendibile, tenendo conto del valore di eventuali resi, abbuoni, sconti commerciali, e premi attinenti la quantità.

I ricavi per prestazioni di servizi sono rilevati a conto economico con riferimento allo stadio di completamento del servizio e solo quando il risultato della prestazione può essere attendibilmente stimato.

I ricavi da lavori in corso su ordinazione sono rilevati con riferimento allo stato di avanzamento (metodo della percentuale di completamento).

I ricavi delle vendite di beni sono valutati al *Fair Value* del corrispettivo ricevuto o spettante. I ricavi delle vendite di beni sono rilevati quando i rischi significativi e i benefici connessi alla proprietà dei beni sono trasferiti all'acquirente e i relativi costi possono essere stimati attendibilmente.

Gli interessi attivi sono registrati nel conto economico sulla base del tasso effettivo di rendimento.

Contributi pubblici

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

I) Contributi in conto impianti

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

II) Contributi in conto esercizio

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

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della Società e in conformità alla vigente normativa fiscale delle imprese.

Le imposte anticipate e differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze 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 una operazione di vendita anziché con il loro utilizzo continuativo - e tale vendita risulti altamente probabile - sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle altre attività (e passività per i gruppi in dismissione) dello stato patrimoniale. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati.

Nella stessa categoria sono rappresentate anche le attività detenute per la distribuzione ai soci, qualora le stesse rispettino i medesimi criteri descritti in precedenza.

Le attività possedute per la vendita o detenute per la distribuzione ai soci sono valutate al minore tra il valore contabile ed il *Fair Value* al netto dei costi di vendita o di distribuzione.

Un'attività operativa cessata (*Discontinued Operations*) 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;
- 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.

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 2011, 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.

- Modifiche allo IAS 32 – "Classificazione delle emissioni di diritti", al fine di disciplinare la contabilizzazione dell'emissione di diritti denominati in valuta diversa da quella funzionale dell'emittente;
- Modifiche all'IFRIC 14 – "Pagamenti anticipati relativi a una previsione di contribuzione minima", che consente alle società che versano anticipatamente una contribuzione minima dovuta di riconoscerla come attività;
- Modifiche all'IFRIC 19 – "Estinzione di passività finanziarie con strumenti rappresentativi di capitale", che fornisce le linee guida circa la rilevazione dell'estinzione di una passività finanziaria attraverso l'emissione di strumenti di capitale.

Principi contabili non ancora applicabili in quanto non omologati dall'Unione Europea

In data 12 novembre 2009 lo IASB ha emesso la prima parte del principio contabile IFRS 9 – "Strumenti finanziari", che sostituirà lo IAS 39 – "Strumenti Finanziari: rilevazione e valutazione". Questa prima pubblicazione riguarda la classificazione degli strumenti finanziari ed è inserita in un progetto articolato in tre fasi che riguarderanno rispettivamente le modalità di determinazione dell'*impairment* di attività finanziarie e le modalità di applicazione dell'*hedge accounting*. L'emissione del nuovo principio, che ha l'obiettivo di semplificare e ridurre la complessità delle contabilizzazioni degli strumenti finanziari, prevede la classificazione degli strumenti finanziari in tre categorie da definirsi in base al modello di *business* utilizzato, alle caratteristiche contrattuali e ai relativi flussi di cassa degli strumenti in questione.

In data 19 ottobre 2010 lo IASB ha pubblicato un'integrazione all'IFRS 9 che, al fine di normalizzare gli effetti relativi alla volatilità che sorge dalla decisione di valorizzare le passività finanziarie al relativo *fair value*, disciplina di rilevare le variazioni in oggetto nel prospetto del conto economico complessivo, senza impatti sul risultato netto del periodo rappresentato nel prospetto di conto economico.

In data 7 ottobre 2010 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti al principio IFRS 7 – Strumenti finanziari: Informazioni integrative, applicabile per i periodi contabili che avranno inizio il o dopo il 1° luglio 2011. Gli emendamenti sono stati emessi con l'intento di migliorare la comprensione delle transazioni di trasferimento (derecognition) delle attività finanziarie, inclusa la comprensione dei possibili effetti derivanti da qualsiasi rischio rimasto in capo all'impresa che ha trasferito tali attività. Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà alcun effetto significativo sul bilancio separato della società.

In data 20 dicembre 2010 lo IASB ha emesso un emendamento minore allo IAS 12 – Imposte sul reddito, applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2012, che chiarisce la determinazione delle imposte differite sugli investimenti immobiliari valutati al fair value. Tale modifica introduce la presunzione che le imposte differite relative agli investimenti immobiliari valutati al fair value (IAS 40) devono essere determinate tenendo conto che il valore contabile di tale attività sarà recuperato attraverso la vendita. Conseguentemente a tale emendamento il SIC-21 – Imposte sul reddito – Recuperabilità di un'attività non ammortizzabile rivalutata non sarà più applicabile. La società sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 10 – Bilancio che sostituirà il SIC-12 Consolidamento – Società a destinazione specifica (società veicolo) e parti dello IAS 27 – Bilancio consolidato e separato che sarà ridenominato Bilancio separato e disciplinerà il trattamento contabile delle partecipazioni nel bilancio separato. Il nuovo principio muove dai principi esistenti, individuando nel concetto di controllo il fattore determinante ai fini del consolidamento di una società nel bilancio consolidato della controllante. Esso fornisce, inoltre, una guida per determinare l'esistenza del controllo laddove sia difficile da accertare. Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2013. La società sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 12 – *Informazioni aggiuntive su partecipazioni in altre Imprese*, applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2013, che disciplina le informazioni aggiuntive da fornire su ogni tipologia di partecipazione, ivi incluse quelle su imprese controllate, gli accordi di compartecipazione, collegate, società a destinazione specifica ed altre società veicolo non consolidate. La società sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 13 – Misurazione del fair value, applicabile in modo prospettico dal 1° gennaio 2013, che chiarisce le modalità di determinazione del fair value ai fini del bilancio e si applica a tutti i principi IFRS che richiedono o permettono la misurazione del fair value o la presentazione di informazioni basate sul fair value. La società sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo IAS 1 – Presentazione del bilancio, applicabile dagli esercizi aventi inizio dopo o dal 1° luglio 2012, che disciplina il raggruppamento di tutti i componenti presentati tra gli Altri utili/(perdite) complessivi a seconda che esse possano o meno essere riclassificati successivamente a conto economico.

Dall'adozione di tale principio non sono previsti effetti significativi per la società.

In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo IAS 19 – Benefici ai dipendenti, è applicabile in modo retrospettivo dall'esercizio avente inizio dal 1° gennaio 2013, che elimina l'opzione di differire il riconoscimento degli utili e delle perdite attuariali con il metodo del corridoio, richiedendo la presentazione nella situazione patrimoniale e finanziaria del deficit o surplus del fondo nella sua interezza, ed il riconoscimento separato nel conto economico delle componenti di costo legate alla prestazione lavorativa e gli oneri finanziari netti, e l'iscrizione degli utili e perdite attuariali che derivano dalla rimisurazione in ogni esercizio della passività e attività tra gli Altri utili/(perdite) complessivi. Inoltre, il rendimento delle attività incluso tra gli oneri finanziari netti dovrà essere calcolato sulla base del tasso di sconto della passività e non più del rendimento atteso delle stesse. L'emendamento infine, introduce nuove informazioni addizionali da fornire nelle note al bilancio. La società sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 32 – Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio, applicabili in modo retrospettivo per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2014, per chiarire l'applicazione di alcuni criteri per la compensazione delle attività e delle passività finanziarie presenti nello IAS 32. Dall'adozione di tale principio non sono previsti effetti significativi per la società.

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 dei contratti di compensazione delle attività e passività finanziarie sulla situazione patrimoniale-finanziaria. Gli emendamenti sono applicabili per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2013 e periodi intermedi successivi a tale data. Le informazioni devono essere fornite in modo retrospettivo. Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà alcun effetto significativo sul bilancio separato della società.

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 da variabili di natura temporale, macroeconomica, demografica, che possono avere effetti sulla stessa.

5 Gestione dei rischi finanziari

Le attività svolte da RFI la espongono a varie tipologie di rischi, che includono il rischio di liquidità, il rischio di mercato (rischi di tasso d'interesse, di prezzo e di cambio) e il 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.

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 Società, avendo principalmente rapporti commerciali con società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha un'esposizione limitata al rischio di credito.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito di RFI:

	31.12.2011	31.12.2010
Crediti commerciali correnti	1.123.908	1.176.607
Altre attività correnti	2.127.016	1.545.415
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.427.812	1.566.179
Altre attività non correnti	4.117.541	2.397.245
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.052.284	288.301
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.001.001	498.959
Crediti commerciali non correnti	7.559	3.747
Totale esposizione al lordo del fondo svalutazione	10.857.121	7.476.453
Fondo svalutazione	(128.658)	(117.947)

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.

L'ammontare delle attività finanziarie ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo è coperto da opportuni stanziamenti al fondo svalutazione crediti.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito per controparte.

	31.12.2011	31.12.2010
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	76%	60%
Clienti ordinari	3%	4%
Altri creditori	20%	35%
Totale esposizione al lordo del fondo svalutazione	100%	100%

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2011 e 2010 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti.

	31.12.2011					
	Scaduti da					
	a scadere	90-180	180-360	360-720	oltre 720	totale
Pubblica amministrazione	35,71%	5,14%	30,56%	28,59%	0%	100%
Clienti ordinari	59,88%	8,12%	10,37%	21,62%	0%	100%

	31.12.2010					
	Scaduti da					
	a scadere	90-180	180-360	360-720	oltre 720	totale
Pubblica amministrazione	32,67%	28,23%	6,75%	32,35%	0%	100%
Clienti ordinari	47,65%	4,90%	4,44%	43,00%	0%	100%

I crediti verso i Clienti Ordinari scaduti da oltre 360 giorni derivano da contenziosi di varia natura (penali su collaudi, K2, 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 di liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria.

La gestione finanziaria di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, viene eseguita dalla S.O. Finanza della Capogruppo tramite lo strumento del conto corrente intersocietario che permette alla società di gestire le proprie esigenze di liquidità nella gestione ordinaria. RFI, inoltre, è titolare di un conto corrente infruttifero verso il MEF compreso tra le disponibilità al fine di garantire la correlazione tra

le erogazioni dello Stato per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di RFI e l'avanzamento degli investimenti.

Le passività finanziarie contratte dalla società fanno principalmente riferimento a risorse finanziarie utilizzate per la realizzazione degli investimenti connessi con le tratte AV/AC.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

31 dicembre 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							
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	380.662	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			
	7.597.146	6.691.224	811.413	1.811.599	890.065	1.628.389	3.611.332
Derivati su tasso di interesse	174.299	191.225	20.034	18.639	34.924	69.446	48.182

*Valori contabili comprensivi degli interessi maturati e non liquidati

** I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabili sono stati calcolati utilizzando i tassi forward stimati alla data di chiusura di bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitale e delle quote interessi e sono esposti al valore nominale.

31 dicembre 2010	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							
Finanziamenti da banche	2.596.270	3.518.944	101.160	104.379	202.130	974.879	2.136.397
Debiti verso altri finanziatori	320.250	409.033	16.915	17.311	34.213	106.737	233.856
Debiti verso società del Gruppo	2.636.215	3.319.129	100.000	210.830	310.830	932.490	1.764.979
	5.552.735	7.247.106	218.075	332.520	547.173	2.014.106	4.135.232
Derivati su tasso di interesse	144.950	155.502	19.708	16.388	34.512	52.518	32.376

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura di bilancio. All'interno della voce "debiti verso società del Gruppo" è compresa la quota a breve termine dei finanziamenti passivi erogati dalla Capogruppo che per loro natura sono collocati all'interno della più breve scadenza "entro 6 mesi" prevista nella tabella di informativa.

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni dei tassi di cambio e di interesse. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione della società a tale rischio entro livelli ritenuti accettabili, ottimizzando, al contempo, il rendimento degli investimenti. La Società utilizza operazioni di copertura al fine di gestire la volatilità dei risultati.

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 e realizzate nel corso dell'esercizio 2002.

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 31.12.2010 è avvenuta di concerto con il MEF, al fine di predefinire e stabilizzare in un'ottica di lungo periodo, l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto 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, ha 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* nell'ultima parte dell'anno sono stati stipulati quattro Isda Master Agreement e relativi Schedule all'Isda Master con BNP Paribas, Bank of Tokyo, HSBC e *Société générale* necessari ad avviare l'operatività in derivati. Sono state successivamente concluse tre operazioni di *collar* a 10 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.

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)

	Saldo contabile	Valore nozionale	Quota corrente valore nozionale	Quota valore nozionale con scadenza tra		
				1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
- tasso variabile		1.644.711	81.756	425.506	276.518	860.930
- tasso fisso		3.869.501	278.924	285.973	938.905	2.365.699
Saldo al 31 dicembre 2011	-	5.514.212	360.680	711.479	1.215.423	3.226.629
- tasso variabile		1.413.967	75.506	75.506	576.518	686.436
- tasso fisso		4.125.538	261.497	273.464	897.782	2.692.795
Saldo al 31 dicembre 2010	-	5.539.504	337.003	348.970	1.474.300	3.379.231

NB: Si prendono in considerazione i derivati con data di efficacia precedente o uguale alla data di chiusura contabile

La tabella seguente riporta inoltre 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 degli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi.

Finanziamenti a medio/lungo termine (incluso quota a breve)

	31.12.2011	31.12.2010
<i>Prima della copertura con strumenti derivati</i>		
- tasso variabile	29,8%	25,5%
- tasso fisso	70,2%	74,5%
<i>Dopo la copertura con strumenti derivati</i>		
- tasso variabile	13,9%	8,6%
- tasso fisso	86,1%	91,4%

NB: Si prendono in considerazione i derivati con data di efficacia precedente o uguale alla data di chiusura contabile.

Analisi di sensitività dei flussi finanziari degli strumenti finanziari a tasso variabile.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis points* dei tassi di interesse Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2011.

	Shift +50 bps	Shift -50bps
Interessi Debito a tasso variabile	7.116	(7.116)
Net Cash Flow da Operazioni di Copertura	(4.659)	4.659
Totale	2.458	(2.458)

Se i tassi di interesse nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 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 2,458 milioni di 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 2,458 milioni di euro.

Si riporta altresì l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti di uno *shift* parallelo di 50 *basis points* in aumento e in diminuzione della curva dei tassi *swap* rilevata al 31 dicembre 2011 sul *fair value* degli strumenti derivati. Si evidenzia che tali effetti sarebbero sostanzialmente da riflettere nell'apposita riserva di Patrimonio netto.

	+50 bps		-50 bps
€	31.565,93	-€	33.384,18

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 nel 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 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	

31 dicembre 2010	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti	Derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.566.180		
Crediti commerciali non correnti	3.747		
Altre attività non correnti	2.397.245		
Crediti commerciali correnti	1.061.961		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	498.959		
Altre attività correnti	1.542.113		
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.202.501	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		144.950	144.950
Debiti commerciali non correnti		24.297	
Altre passività non correnti		80.373	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente medio/lungo termine		350.622	
Debiti commerciali correnti		2.575.286	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		1.514	
Altre passività correnti		3.127.327	

6 Attività correnti possedute per la vendita

L'importo classificato tra le attività possedute per la vendita, pari a 165.533 mila euro, si riferisce al valore al 31 dicembre 2011 di *asset* non strumentali relativi a due scissioni parziali verso Ferrovie dello Stato Italiane deliberate dal Consiglio di Amministrazione di RFI nell'ambito del programma di *asset allocation* con efficacia nel 2012.

In particolare si tratta delle seguenti operazioni:

- scissione di n. 366 compendi immobiliari, deliberata dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 25 ottobre 2011 e da Assemblea Straordinaria del 22 marzo 2012;
- scissione di n. 1 ulteriore compendio ricompreso nel perimetro della Stazione di Trieste Campo Marzio, deliberata dal Consiglio di Amministrazione, in continuità con la delibera sopra citata, nella seduta del 31 gennaio 2012.

7 Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.

Nella tabella di seguito sono riportate, le analisi delle variazioni del "Costo storico", degli "Ammortamenti e perdite di valore" e dei " Contributi ".

Nel corso del 2011 sono avvenute le seguenti principali operazioni che hanno avuto impatti nei valori di cui sopra come peraltro riferito nel paragrafo "principali eventi dell'anno" della relazione sulla gestione e sul paragrafo " Attività non correnti possedute per la vendita" a cui si fa rimando.

SCISSIONI 2011:

- ✓ Scissione parziale di n°. 5 compendi immobiliari da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. a favore di FS Logistica S.p.A. con conseguente riduzione del capitale sociale, mediante assegnazione;
- ✓ Scissione parziale di immobili non strumentali ubicati nelle stazioni di Milano Centrale, Roma Termini, Napoli Centrale e Torino Porta Nuova da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. a favore di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A;
- ✓ Scissione terza fase parziale di n°. 48 compendi immobiliari non strumentali da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A a favore di F.S. Sistemi Urbani S.r.l.

La situazione delle suddette scissioni è indicata nella riga delle " Operazioni straordinarie " al netto della quota ammortamento dell'anno.

SCISSIONI 2012:

- ✓ Progetto di scissione parziale di immobili non strumentali da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. a favore di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. nell'ambito delle iniziative previste di Piano Industriale 2011-2015 del Gruppo FS.
- ✓ Progetto di scissione parziale di un compendio patrimoniale da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. a favore di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

La situazione delle suddette scissioni è indicata nella riga delle " Riclassifiche da/ad Attività possedute per la vendita" al netto della quota ammortamento dell'anno.

	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	84.957.593	208.902	445.948	551.589	356.930	14.939.741	101.460.703
Ammortamenti e perdite di valore	(43.253.443)	(106.142)	(341.140)	(362.404)	(235.989)	(1.553.231)	(45.852.349)
Contributi	(13.506.545)	(27.403)	(11.050)	(47.859)	(28.925)	(8.936.730)	(22.558.512)
Consistenza al 01.01.2010	28.197.605	75.357	93.758	141.326	92.016	4.449.780	33.049.842
Investimenti						3.027.524	3.027.524
Passaggi in esercizio	866.974		31.509	43.020	8.474	(954.898)	(4921)
Ammortamenti	(69.712)	(9)	(2.478)	(2.583)	(1.804)		(76.586)
Perdite di valore							0
Operazioni straordinarie (2)	9.208.092	13				1.550.575	10.758.680
Differenze di cambio							0
Alienazioni e dismissioni	(93.303)		(28.432)	(1.353)	(4.058)		(127.146)
Altri movimenti	44.683		24.438	1.294	3.862		74.277
Ridassidite da/ad "Attività possedute per la vendita"							0
Variazione contributi	(6.922.819)	(79)	(4.066)	(41.466)	(8.122)	(2.469.534)	(9.446.086)
Altre ridassidite							0
Totale variazioni	3.033.915	(75)	20.971	(1.088)	(1.648)	1.153.667	4.205.742
Costo storico	94.984.039	208.915	473.463	594.550	365.208	18.562.942	115.189.117
Ammortamenti e perdite di valore	(43.323.155)	(106.151)	(343.618)	(364.987)	(237.793)	(1.553.231)	(45.928.935)
Contributi	(20.429.364)	(27.482)	(15.116)	(89.325)	(37.047)	(11.406.264)	(32.004.598)
Consistenza al 31.12.2010	31.231.520	75.282	114.729	140.238	90.368	5.603.447	37.255.584
Riclassifiche 01.01.2011							
Costo storico	(19.646.390)	(2.869)	(37.476)	(12.301)	1.166	1.065.407	(18.632.463)
Ammortamenti e perdite di valore	19.712.312	4.246	49.656	16.056	6.601	0	19.788.871
Contributi	(22.227)	167	(49)	769	9	(1.131.509)	(1.152.840)
Totale riclassifiche	43.695	1.544	12.131	4.524	7.776	(66.102)	3.568
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)
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)
Perdite di valore							0
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
Ridassidite 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 ridassidite	391			1	1.059	0	1.451
Totale variazioni	(2.964.101)	(9)	1.330	(3.194)	(2.365)	(63.874)	(3.032.213)
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 31.12.2011	28.311.114	76.818	128.190	141.568	95.779	5.473.471	34.226.939

Contributi governativi

Nel 2011 sono stati iscritti crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi in conto impianti per un importo pari agli stanziamenti dell'anno 2011 (2.878.173 mila euro), destinati agli investimenti infrastrutturali anche relativi al Sistema AV/AC, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge 13 dicembre 2010

“Legge di stabilità 2011” e contributi attualizzati per 3.287.209 mila euro di cui al decreto 47339 dell’1 giugno 2011 pari complessivamente a 4.000.000 mila euro per gli esercizi dal 2012 al 2021, come riferito nel paragrafo della Sezione delle “Altre attività non correnti e correnti” a cui si fa rimando.

8 Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio degli investimenti immobiliari.

Nel corso del 2011 sono avvenute le operazioni come riferito nel paragrafo della Sezione riguardante “Immobili, impianti e macchinari” che hanno avuto impatti anche nei valori riportati nella tabella seguente :

	2011			2010		
	Terreni	Fabbricati	TOTALE	Terreni	Fabbricati	TOTALE
Saldo al 1 Gennaio						
Costo	945.775	352.527	1.298.302	945.775	352.326	1.298.101
<i>di cui:</i>						
<i>Costo Storico</i>	2.027.138	1.039.165	3.066.303	2.027.059	1.036.407	3.063.467
<i>Fondo Ammortamento</i>		(436.252)	(436.252)		(436.220)	(436.220)
<i>Contributi</i>	(1.694)	(37.017)	(38.711)	(1.615)	(34.493)	(36.108)
<i>Svalutazione da impairment</i>	(1.079.669)	(213.369)	(1.293.038)	(1.079.669)	(213.369)	(1.293.038)
Valore a bilancio	945.775	352.527	1.298.302	945.775	352.326	1.298.101
Variazioni dell'esercizio						
Acquisizioni		1.204	1.204	78	2.758	2.836
Riclassifiche	481	(1.933)	(1.452)			
Alienazioni e dismissioni	(53)	(122)	(175)			
Operazioni straordinarie	(1.868)	(57.277)	(59.145)			
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	(27.460)	(2.615)	(30.074)			
Incrementi/decrementi da rivalutazione/svalutazione	(7)	452	445			
Variazione contributi		(1.204)	(1.204)	(78)	(2.524)	(2.602)
Ammortamenti (dell'esercizio)	0	(37)	(37)	0	(33)	(33)
Totale Variazioni	(28.907)	(61.533)	(90.439)	0	201	201
Saldo al 31 Dicembre						
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)	0	(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)	(1.079.669)	(213.369)	(1.293.038)
Valore a bilancio	916.868	290.994	1.207.862	945.775	352.527	1.298.302

Le principali variazioni intervenute nell'anno sono relative a “Operazioni straordinarie” e a “Riclassifiche da/ad Attività possedute per la vendita” riferibili rispettivamente alle operazioni di scissione anno 2011 e operazioni di scissione anno 2012, come meglio descritte nel paragrafo 7 Immobili, impianti e macchinari a cui si fa rimando.

9 Attività immateriali

	Costi di sviluppo	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Totale
Costo storico	102.843	295.924	17.508	202	416.477
Ammortamenti e perdite di valore	(77.674)	(101.943)	0	(38)	(179.655)
Contributi	(2.288)	(27.605)	0	0	(29.893)
Consistenza al 31.12.2009	22.881	166.376	17.508	164	206.929
Investimenti			961		961
Passaggi in esercizio		3.114	(874)		2.240
Ammortamenti	(426)	(3.170)		(3)	(3.599)
Operazioni straordinarie		44			44
Alienazioni e dismissioni	(11)				(11)
Variazione contributi		(3.111)	105		(3.006)
Totale variazioni	(437)	(3.123)	192	(3)	(3.371)
Costo storico	102.832	299.082	17.595	202	419.711
Ammortamenti e perdite di valore	(78.100)	(105.113)	0	(41)	(183.254)
Contributi	(2.288)	(30.716)	105	0	(32.899)
Consistenza al 31.12.2010	22.444	163.253	17.700	161	203.558
Riclassifiche 01.01.2011					
Costo storico	(697)	3.241	(2.763)	(202)	(421)
Ammortamenti e perdite di valore	1.337	(4.420)		41	(3.042)
Contributi			(105)		(105)
Totale riclassifiche	640	(1.179)	(2.868)	(161)	(3.568)
Costo storico	102.135	302.323	14.832		419.290
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	14.832	0	199.990
Investimenti			73.685		73.685
Passaggi in esercizio	136	493	(628)		0
Ammortamenti	(383)	(2.530)		0	(2.913)
Variazione contributi	(136)	(507)	(100)		(743)
Altre riclassifiche	(0)		(1.687)		(1.687)
Totale variazioni	(383)	(2.544)	71.270	0	68.342
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 31.12.2011	22.701	159.530	86.102	0	268.333

Nella tabella che segue si rappresenta la determinazione della quota di ammortamento fiscale integrata rispetto a quella civilistica, sulla base dei criteri di redazione del bilancio presentati nella nota 4.

	Tipologia Rete	
	Rete Convenzionale	Rete AV/AC
Costo ammortizzabile civilistico	1.034.830.492	2.660.103.312
Contributi c/impianti da Stato fino al 2011	3.777.464.904	18.868.775.643
Contributi c/impianti da Stato su Manutenzione straordinaria 2010	2.775.265.993	
Contributi c/impianti da Stato sino al 2060	42.977.800.441	2.450.000.000
Svalutazione da Impairment IAS allocata a riduzione del Costo storico	3.678.265.214	
Totale costo ammortizzabile fiscale	54.243.627.044	23.978.878.955
Totale Quota amm. Fiscale	980.009.899	408.993.629

La posta "Immobilizzazioni in corso e acconti" delle Immobilizzazioni immateriali ha subito una riclassifica pari a 3.568 mila euro per una più corretta allocazione nell'analogo posta delle Immobilizzazioni materiali.

10 Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nei prospetti di seguito, sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2011 della fiscalità differita iscritta, per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

	31.12.2010	Incr.(decr.) con imp. a CE	Altri movimenti	31.12.2011
Attività per imposte anticipate:				
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	152.135	7.935	(100)	159.970
Accantonamenti per rischi ed oneri e perdite di valore con deducibilità fiscale differita	39.502	(9.002)		30.500
Totale	191.637	(1.067)	(100)	190.470
Passività per imposte differite:				
Differenze su immobilizzazioni attività finanziarie	3.720	2.343		6.063
Totale	3.720	2.343	-	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 100 mila euro) a seguito dell'operazione straordinaria di scissione nei confronti di FS Sistemi Urbani.

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 2011 e 2010.

	Costo Originario 31.12.2010	Costo Originario 31.12.2011	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in			
Imprese controllate	60.744	58.263	0
Imprese collegate e a contr. congiunto	103.902	103.429	0
Altre imprese	33.153	49.084	45
	197.799	210.776	45

	Valore Netto 31.12.2009	Acquisizioni/ sottocrizioni	Movimenti dell'esercizio Svalutazioni/ ripristini di valore	Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2010
Partecipazioni in imprese controllate					
TAV	1.797.433			(1.797.433)	0
Nord Est Terminal SpA in liquidazione	1.630		(224)		1.407
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	72		(72)		0
Tunnel Ferroviario del Brennero	48.455	-			48.455
Terminal Italia Srl	10.904	3.000	(3.121)		10.783
Bluferries	0	100			100
Partecipazioni in imprese collegate e a controllo congiunto					
Italcantifer ScpA	48	112			160
LTF Sas	95.121	-			95.121
Quadrante Europa SpA	900	7.909	(574)		8.235
Network Terminali Siciliani SpA	22	73	(62)		33
Terminal Tremestieri Srl	150				150
FS Formazione SpA	204				204
Altre Imprese					
Isfort SpA	48				48
Cemim	0				0
Stretto di Messina	32.951				32.951
Consorzio Metromare dello Stretto	72				72
Interporto Marche	82				82
	1.988.091	11.194	(4.053)	(1.797.433)	197.799

	Valore Netto 31.12.2010	Acquisizioni/ sottocrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Movimenti dell'esercizio Svalutazioni/ ripristini di valore	Valore Netto 31.12.2011	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in imprese controllate						
Nord Est Terminal Spa in liquidazione	1.407	0	0	0	1.407	
Tunnel Ferroviario del Brennero Spa	48.455	0	0	0	48.455	
Terminali Italia Srl	10.783	0	0	(2.481)	8.302	
Bluferries Srl	100	0	0	0	100	
Partecipazioni in imprese collegate e a controllo congiunto						
Italcantifer ScpA	160	0	(160)	0	0	
LTF Sas	95.121	0	0	0	95.121	
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	8.235	0	0	(294)	7.941	
Network Terminali Siciliani SpA in liquidazione	33	0	0	(20)	13	
Terminal Tremestieri Srl	150	0	0	0	150	
FS Formazione SpA in liquidazione	204	0	0	0	204	
Altre Imprese						
Isfort SpA	48	0	0	0	48	
Stretto di Messina Spa	32.951	15.977	0	(45)	48.882	45
Consorzio Metromare dello Stretto	72	0	0	0	72	
Interporto Marche Spa	82	0	0	0	82	
	197.799	15.977	(160)	(2.840)	210.776	45

Le partecipazioni ammontano a 210.776 mila euro con un incremento di 12.977 mila euro rispetto al 31 dicembre 2010. Tale differenza è essenzialmente riconducibile all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- svalutazione della partecipazione in Quadrante Europa Terminal Gate SpA pari a 294 mila euro per le perdite dell'esercizio 2011;
- svalutazione della partecipazione in Terminali Italia Srl pari a 2.481 euro per le perdite dell'esercizio 2011;
- svalutazione della partecipazione in Network Terminali Siciliani in liquidazione SpA per 20 mila euro per la copertura delle perdite di periodo;
- l'incremento della partecipazione in Stretto di Messina S.p.A. per 15.977 mila euro per il richiamo degli ultimi decimi ancora dovuti in relazione all'aumento del capitale sociale deliberato dall'Assemblea degli Azionisti il 28 aprile 2003. Inoltre si è registrata una riduzione del valore della partecipazione pari ad euro 45 mila a seguito della iscrizione del fondo svalutazione partecipazione, istituito in sede di approvazione del bilancio 2010 per la copertura delle perdite registrate nel 2010 pari a 1.015 mila euro, quale quota (13% di spettanza RFI) della riserva di utili portati a nuovo (pari a 346 mila euro).

Si segnala inoltre che:

- la partecipazione in Tunnel Ferroviario del Brennero ha registrato un incremento per 17.446 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 2.138 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;
- la partecipazione in Italcertifer ScpA, trasformata nel corso dell'anno in Spa, è stata azzerata a seguito dell'acquisizione da parte di Ferrovie dello Stato Italiane, secondo quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane in data 21 dicembre 2010, dell'intera quota di partecipazione detenuta da RFI S.p.A. nel capitale sociale della società "Italcertifer S.p.A. (33,33% circa), per l'importo corrispondente al valore del patrimonio netto contabile di competenza alla data di perfezionamento dell'operazione, avvenuto con valuta 29 settembre 2011.

Si riporta, si seguito, l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre imprese e il raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2011	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2011 (b)	Differenza (b) - (a)	
Partecipazioni in imprese controllate								
Tunnel Ferroviario del Brennero Spa	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	145.791	138	146.419	85,29%	124.881	48.455	(76.426)
Terminal Italia Srl	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	11.238	(394)	9.328	89,00%	8.302	8.302	0
Bluferries Srl	Messina, Via Calabria 1	100	(17)	83	100,00%	83	100	17
Nord Est Terminal in liquidazione *	Padova, Galleria Spagna 35	1.560	(348)	3.107	51,00%	1.584	1.407	(178)
Partecipazioni in imprese collegate e a controllo congiunto								
LTF Sas	France, 1091 Avenue de la Boisse	1.000	0	574.964	50,00%	287.482	95.121	(192.362)
Quadrante Europa Terminal Gate Spa	Verona, Via Sommacampagna 61	16.626	(268)	15.883	50,00%	7.941	7.941	0
Network Terminali Siciliani Spa in liquidazione *	Catania, Zona Industriale VIII	190	(125)	65	50,00%	33	13	(20)
FS Formazione Spa in liquidazione	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	637	46	929	24,80%	230	204	(26)
Terminal Tremestieri Srl	Messina, Approdo Tremestieri	900	13	803	33,33%	268	150	(118)
TOTALE		178.041	(956)	751.580		430.803	161.692	(269.112)

* dati relativi al 2010

La differenza positiva tra il patrimonio netto di pertinenza e il valore di carico della partecipazione della controllata Bluferries pari a 17 mila euro, è riconducibile alla perdita dovuta alla mancata operatività della società, di cui si prevede l'avvio entro il primo semestre del 2012. Per la suddetta perdita non è stata operata alcuna svalutazione in quanto non ritenuta durevole.

Si riporta di seguito il prospetto riassuntivo delle principali voci patrimoniali ed economiche delle società collegate":

	% di possesso	Totale attività	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile / (perdita)
31.12.2010						
LTF Sas	50,00%	613.406.346	613.406.346	36.459.915	36.459.915	0
Quadrante Europa Terminal Gate Spa	50,00%	22.497.905	22.497.905	1.109.864	1.430.077	(320.213)
Network Terminali Siciliani Spa in liquidazione	50,00%	131.571	131.571	730	125.492	(124.762)
FS Formazione Spa in liquidazione	24,80%	2.602.606	2.602.606	2.625.376	2.592.569	32.807
Terminal Tremestieri Srl	33,33%	3.529.710	3.529.710	2.759.803	2.741.220	18.583
31.12.2011						
LTF Sas	50,00%	630.475.498	630.475.498	20.822.229	20.822.229	0
Quadrante Europa Terminal Gate Spa	50,00%	22.292.998	22.292.998	1.120.049	1.387.668	(267.619)
Network Terminali Siciliani Spa in liquidazione *	50,00%					
FS Formazione Spa in liquidazione	24,80%	2.970.737	2.970.737	3.547.505	3.501.824	45.681
Terminal Tremestieri Srl	33,33%	3.280.066	3.280.066	2.888.947	2.876.228	12.719

* dati ancora non disponibili

12 Attività finanziarie (inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto ed il relativo *fair value*.

	31.12.2011		Valore contabile 31.12.2010		Differenze	
	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti
Attività finanziarie						
- Crediti verso il Ministero dell'economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	1.426.932	138.360	1.565.292	132.953	(138.360)	5.407
- Crediti per finanziamenti	880	125	887	125	(7)	-
- Altri crediti finanziari		862.516	-	365.880	-	496.636
	1.427.812	1.001.001	1.566.179	498.958	(138.367)	502.043

Il decremento della posta non corrente è da imputare esclusivamente alla voce "Altri crediti finanziari".

Il decremento della posta "Crediti verso il MEF" quota non corrente, pari a 138.360 mila euro, è dovuto alla riduzione netta del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) a seguito dell'erogazione delle due *tranche* di contributo per l'anno 2011 relative ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 anticipati dalla Capogruppo mediante operazione di attualizzazione e ribaltata a RFI per via della sottoscrizione di un contratto *intercompany*.

In particolare, l'aumento del credito verso il MEF "quota corrente" è determinato dall'incremento netto di 5.407 mila euro del credito in scadenza entro il 2011 rispetto all'esercizio precedente.

Tra i crediti per finanziamenti non correnti al 31.12.2011 sono compresi Crediti immobilizzati verso Collegate (454 mila euro) relativi al finanziamento concesso alla società Quadrante Europa *Terminal Gate*, Mutui ex OPAFS relativi ai crediti nei confronti del personale FS per mutui e prestiti ancora da riscuotere (107 mila euro) e crediti verso banche per somme pignorate (138 mila euro) e un conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso la Banca Intesa San Paolo (181 mila euro) destinato alla realizzazione di opere infrastrutturali finanziate dalla ex Cassa per il Mezzogiorno.

Gli altri crediti finanziari correnti sono relativi al credito verso la Capogruppo per il conto corrente intersocietario che al 31 dicembre 2011 rispetto al 31 dicembre 2010 subisce un incremento pari a 496.636 mila euro.

13 Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	31.12.2011			31.12.2010			Differenze		
	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE
Altri crediti verso società del gruppo	758.233	457.599	1.215.832	549.384	1.073.602	1.622.986	208.849	(616.003)	(407.154)
Crediti per IVA	698		698	376		376	322	0	322
Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.026.156	3.657.054	4.683.210	649.718	1.321.012	1.970.730	376.438	2.336.042	2.712.480
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	44.898		44.898	65.833		65.833	(20.935)	0	(20.935)
Altre Amministrazioni dello Stato	247		247	1.109		1.109	(862)	0	(862)
Debitori diversi	280.514	2.888	283.402	263.919	2.630	266.549	16.595	258	16.853
Ratei e Risconti attivi	16.268		16.268	15.077		15.077	1.191	0	1.191
Totale	2.127.014	4.117.541	6.244.555	1.545.416	2.397.244	3.942.660	581.598	1.720.297	2.301.895
Fondo svalutazione	(3.302)		(3.302)	(3.302)		(3.302)	0	0	0
Totale netto fondo svalutazione	2.123.712	4.117.541	6.241.253	1.542.114	2.397.244	3.939.358	581.598	1.720.297	2.301.895

Gli "Altri crediti verso società del Gruppo" sono imputabili quasi esclusivamente ai crediti verso la Controllante e si riducono complessivamente per 407.154 mila euro principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ riduzione di 616.003 mila euro della quota di credito IVA entro l'esercizio;
- ✓ aumento di 211.671 mila euro della quota di credito IVA oltre l'esercizio.

I Crediti verso il "Ministero dell'Economia e delle Finanze" per l'anno 2011 sono di seguito analizzati:

	Saldo 31.12.2010	Incrementi	Decrementi	Saldo 31.12.2011
Contributi in c/esercizio:				
- <i>Somme dovute in forza del CdP</i>	780.455	975.447	(1.175.447)	580.455
Contributi in c/impianti e investimenti:				
- <i>cap. 7120-7122-7123-7242-7124</i>	1.190.140	2.878.173	(3.252.922)	815.391
- <i>cap. 7124 Decreto MEF 47339/2011</i>	0	3.287.209	0	3.287.209
Legge 87/94	135	20	0	155
TOTALE	1.970.730	7.140.849	(4.428.369)	4.683.210

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per le somme dovute in forza del Contratto di Programma relativi al cap. 1541 al 31.12.2011 sono stati iscritti per l'ammontare dello stanziamento di competenza al 31 dicembre 2011, 975.447 mila euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge 13 dicembre 2010, n. 220 "Legge di stabilità 2011".

Si segnala che i suddetti crediti in conto esercizio al 31.12.2011 risultano pari a 580.455 mila in quanto nel corso dell'anno 2011 sono stati incassati:

- crediti residui anno 2000 per 200.000 mila euro;
- crediti competenza dell'anno 2011 per 975.447 mila euro.

Nel 2011 sono stati iscritti crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi in conto impianti per un importo pari agli stanziamenti dell'anno 2011 (2.878.173 mila euro), destinati agli investimenti infrastrutturali anche relativi al Sistema AV/AC, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge 13 dicembre 2010 "Legge di stabilità 2011" e contributi attualizzati per 3.287.209 mila euro di cui al decreto 47339 dell'1 giugno 2011 pari complessivamente a 4.000.000 mila euro per gli esercizi dal 2012 al 2021.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze Legge 87/1994 al 31 dicembre 2011 sono pari a 155 mila euro riguardano le somme anticipate dalla Società per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita ai dipendenti in quiescenza dal 1984 al 1994.

I tempi di incasso dei suddetti crediti sono influenzati dalla disponibilità di spesa del Ministero. Nell'anno 2011 sono stati incassati 3.252.922 mila euro e per il residuo ammontare sono in corso gli opportuni contatti con le strutture competenti per definire la tempistica dei successivi pagamenti.

"Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altre società. La suddetta voce comprende anche i crediti residui verso il Ministero delle Infrastrutture:

- cap. 7060 Legge obiettivo anno 2004 – 2005 – 2006, pari a 10.884 mila euro;
- cap. 8123 Spese per il finanziamento degli interventi a favore di FS nelle aree depresse, pari a 310 mila euro.

I "Debitori diversi e ratei/risconti" sono di seguito dettagliati:

Debitori diversi e Ratei e Risconti attivi	31.12.2011	31.12.2010	Differenze
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	113.685	113.494	191
Personale	10.019	10.569	(550)
Istituti previdenziali	6.036	6.471	(435)
Crediti in corso di recupero	191	191	0
Compagnie di Ass.ni per ind. Assicurativi	858	1.153	(295)
Altri crediti non commerciali	152.613	134.672	17.941
Ratei e risconti	16.268	15.077	1.191
TOTALE	299.670	281.627	18.043

L'incremento della voce "Debitori diversi e ratei e risconti attivi" pari a 18.043 mila euro è quasi esclusivamente imputabile all'aumento dei contributi verso la CCSE ricompreso tra gli Altri crediti non commerciali: in tale ultima voce è anche contabilizzata la maggiorazione dell'1% sui canoni di accesso alla rete ferroviaria (625 mila euro) che RFI a partire dal 23 ottobre 2007 ha applicato alle Imprese Ferroviarie e che riverserà all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

14 Rimanenze

Le rimanenze risultano così composte:

	31.12.2011	31.12.2010	Differenze
Materie prime, sussidiarie e di consumo	264.099	217.755	46.344
Fondo svalutazione	(6.958)	(10.488)	3.530
Valore netto	257.141	207.267	49.874
Acconti	169	169	-
Totale Rimanenze	257.310	207.436	49.874

L'incremento delle rimanenze al 31 dicembre 2011 pari a 49.874 mila euro è relativo per circa 46.200 mila euro al decremento degli impieghi di materiali (impianti elettrici e armamento) principalmente destinati agli investimenti.

Il fondo svalutazione rimanenze accoglie gli accantonamenti ritenuti congrui per far fronte alle svalutazioni delle rimanenze a lenta movimentazione rispetto al valore di mercato.

15 Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2011			31.12.2010			Differenze		
	Correnti	Non Correnti	TOT.	Correnti	Non Correnti	TOT.	Correnti	Non Correnti	TOT.
Clienti ordinari	373.168	4.332	377.500	332.621	2.132	334.753	40.547	2.200	42.747
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	73.402	3.227	76.629	98.618	1.615	100.233	(25.216)	1.612	(23.604)
Ferrovie Estere	1.068		1.068	1.031		1.031	37	-	37
Ferrovie in concessione	1		1	1		1	-	-	-
Crediti verso società del Gruppo	674.888		674.888	744.337		744.337	(69.449)	-	(69.449)
Altri crediti			-			-			-
Totale	1.122.527	7.559	1.130.086	1.176.608	3.747	1.180.355	(54.081)	3.812	(50.269)
Fondo svalutazione	(125.356)		(125.356)	(114.646)		(114.646)	(10.710)		(10.710)
Totale netto fondo	997.171	7.559	1.004.730	1.061.962	3.747	1.065.709	(64.791)	3.812	(60.979)

L'incremento dei crediti verso Clienti Ordinari (correnti) di 40.547 mila euro rispetto all'esercizio precedente, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato principalmente dai seguenti fattori:

- incremento dei crediti per fatture emesse di 25.661 mila euro, derivante principalmente dall'aumento dei crediti verso Vodafone per 10.508 mila euro dovuto all'Addendum del 30/3/2011 al contratto Quadro del 16/02/2004 GSM-Re relativo all'accesso alle gallerie per le tratte AV, da una aumento di crediti verso la Società Autostrade per l'Italia di 10.180 mila euro e dall'aumento dei crediti verso Crossrail Italia Srl di 4.973 mila euro;
- riduzione del credito per fatture da emettere di 16.032 mila euro.

Il decremento della posta Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche (correnti) di 25.216 mila euro, rispetto all'esercizio precedente e al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato principalmente:

- riduzione dei crediti per fatture emesse per 13.360 mila euro, derivante essenzialmente dalla diminuzione del credito verso il Comune di Torino;
- riduzione dei crediti per fatture da emettere per 10.826 mila euro.

I crediti verso le società del Gruppo subiscono un decremento netto di 69.449 mila euro dovuto all'effetto combinato tra l'aumento delle fatturazioni per pedaggio (45.089 mila euro) e i maggiori incassi per prestazioni di manovra da Trenitalia (82.529 mila euro) e Trenord (29.930 mila euro).

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per ragione geografica, è la seguente:

	31.12.2011	31.12.2010	Differenze
Nazionali	1.123.262	1.175.339	(52.077)
Paesi dell'area euro	3.735	4.271	(536)
Regno Unito	10	7	3
Altri paesi europei		720	(720)
Stati Uniti	2	2	-
Altri paesi	3.077	16	3.061
	1.130.086	1.180.355	(50.269)

16 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2011	31.12.2010	Differenze
Depositi bancari e postali	27.162	7.074	20.088
Assegni	-	420	(420)
Denaro e valori in cassa	584	502	82
Conti correnti di tesoreria	1.024.428	280.194	744.234
Altro	110	110	-
Totale	1.052.284	288.300	763.984

La gestione della finanza e della tesoreria è affidata alla Capogruppo tramite conti correnti intersocietari ad eccezione di alcuni conti correnti bancari intestati ad RFI.

Nei depositi bancari e postali sono compresi fondi per contenziosi di natura giuslavoristica per 21.298 mila euro relativi a pignoramenti notificati alle banche che non hanno generato vincoli di indisponibilità.

L'incremento complessivo della voce è dovuto essenzialmente all'incremento del conto corrente di Tesoreria che rappresenta nel complesso il valore dei versamenti effettuati nell'anno dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al Contratto di Programma ed ai versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea successivamente trasferiti sul conto corrente intersocietario secondo le esigenze di cassa.

La voce "Altro" è relativa a Fondi presso la Cassa Depositi e Prestiti.

17 Crediti tributari

I crediti tributari al 31.12.2011 ammontano a 6.071 mila euro con un incremento di 4.649 mila euro dovuto principalmente all'eccedenza di credito per autotassazione IRAP (maggiori acconti IRAP versati per il periodo d'imposta in corso).

La voce comprende:

- ✓ il credito d'imposta IRES per ritenute d'acconto subite (nel periodo precedente all'adesione al regime di consolidato fiscale di Gruppo) per 1.422 mila euro;
- ✓ il credito d'imposta IRAP verso l'Erario, per 4.649 mila euro, a seguito di maggiori versamenti in acconto effettuati per il periodo d'imposta 2011 rispetto all'imposta (IRAP) corrente iscritta in bilancio.

18 Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2011 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 2011, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 32.174.873.313 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 32.174.873.313 euro.

Riserva Legale

Al 31 dicembre 2011 ammonta a 7.972 mila euro, a seguito dell'attribuzione della quota dell'utile 2010 per un importo pari a 4.580 mila euro.

Riserva di copertura dei flussi finanziari su derivati (Cash Flow Hedge)

La riserva di copertura di flussi finanziari include la quota efficace della variazione netta accumulata del *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relative a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate. Al 31 dicembre 2011 presenta un saldo negativo pari a 175.768 mila euro, in ulteriore diminuzione rispetto al 2010 per 30.818 mila euro, essenzialmente a seguito della valutazione al *fair value*, alla data, dei derivati di copertura contratti sui finanziamenti verso BEI e CDP.

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 2011 il valore della riserva utili e perdite attuariali è pari a 5.328 mila euro in diminuzione rispetto al 2010 per effetto della movimentazione avvenuta nel corso del 2011, che presenta una perdita attuariale complessiva pari a 6.791 mila euro determinata da una perdita per il fondo TFR e un utile per il fondo CLC.

Riserva per versamento soci in conto capitale

Tale riserva al 31 dicembre 2011 è stata riclassificata per l'intero importo pari a 250.000 mila euro ad aumento di capitale sociale, deliberato dall'Assemblea del 23 giugno 2006, sottoscritto e versato in data 28 dicembre 2010.

Il suddetto aumento è stato iscritto al Registro delle Imprese in C.C.I.A.A. di Roma in data 24 gennaio 2011 e, pertanto, soltanto da tale data si registra l'aumento del capitale sociale.

Risultato del periodo

L'esercizio chiuso al 31.12.2011 presenta un utile pari ad Euro 98.104.941.

19 Altre componenti del conto economico complessivo (effetto fiscale)

Nella sezione dei prospetti contabili è presentato il Conto economico complessivo che evidenzia le altre componenti del risultato economico complessivo al netto dell'effetto fiscale.

Tali componenti di conto economico complessivo riassumono gli effetti della riserva per variazione di *fair value* dei derivati di copertura (*cash flow hedge*) e della riserva per utili/perdite attuariali per benefici ai dipendenti.

Di seguito si rappresenta la loro movimentazione:

	31.12.2011			31.12.2010		
	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(30.818)	-	(30.818)	(78.171)	-	(78.171)
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(6.791)	-	(6.791)	25.004	-	25.004
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio	(37.609)	-	(37.609)	(53.167)	-	(53.167)

20 Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

Finanziamenti a medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2011	31.12.2010	Differenze
Finanziamenti da banche	2.654.570	2.471.190	183.380
Debiti verso altri finanziatori	273.101	296.976	(23.875)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.225.860	2.434.335	(208.475)
Totale	5.153.531	5.202.501	(48.970)
Finanziamenti a breve termine	31.12.2011	31.12.2010	Differenze
Finanziamenti da banche	130.616	125.080	5.536
Debiti verso altri finanziatori	41.140	23.274	17.866
Debiti finanziari verso società del Gruppo	210.285	201.880	8.405
Altro	-	388	(388)
Totale	382.041	350.622	31.419
Totale Finanziamenti	5.535.572	5.553.123	(17.551)

I "Finanziamenti da Banche" (compresa quota non corrente e quota corrente) sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 13.948 mila euro e fanno riferimento per 2.435.186 mila euro ai debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e per 350.047 mila euro al debito con Banca di Roma stipulato il 3 agosto 2006.

L'incremento dei "Finanziamenti da Banche" pari a 188.916 mila euro rispetto al 31 dicembre 2010 è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento per 300.000 mila euro, dal nuovo debito da 300 milioni di euro contratto con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI);
- incremento per 2.714 mila euro dei ratei di fine anno, esposti nella quota a breve termine;

- decremento per 113.798 mila euro per effetto dei rimborsi di quote capitali effettuati nel corso del 2011.

I "Debiti verso altri finanziatori" per 314.241 mila euro (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 6.009 mila euro rispetto al 31 dicembre 2010 è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento per 5.555 mila euro dei ratei di fine anno, esposti nella quota a breve termine;
- decremento dovuto ai rimborsi di quote capitali effettuati nel 2011 per 11.564 mila euro.

I "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" (compresa quota non corrente e quota corrente) per 2.436.145 mila euro sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 1.810 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 200.070 mila euro rispetto al 31 dicembre 2010 è dovuto ai rimborsi di quote capitali effettuati nel corso del 2011 per 199.931 mila euro.

I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere sono i seguenti:

Debitore	Creditore	Valuta	Note	Tasso di interesse	Anno di Scadenza	31.12.2011		31.12.2010	
						Valore Nom.	Valore Cont.	Valore Nom.	Valore Cont.
RFI	BEI 1	euro		Fisso	2023	268.798	268.798	285.251	285.251
RFI	BEI 2	euro		Fisso	2023	193.968	193.968	205.319	205.319
RFI	BEI 3	euro	(1)	Variabile	2024	694.445	694.445	750.000	750.000
RFI	BEI 4	euro	(2)	Fisso	2030	458.675	458.675	471.990	471.990
RFI	BEI 5	euro	(1)	Variabile	2025	24.889	24.889	26.667	26.667
RFI	BEI 6	euro	(2)	Fisso	2032	190.698	190.698	195.762	195.762
RFI	BEI 7	euro	(3)	Fisso/Variabile	2032	289.718	289.718	300.000	300.000
RFI	BEI 300	euro	(5)	Variabile	2021	300.000	300.000	0	0
RFI	CAPITALIA	euro		Variabile	2013	350.000	350.000	350.000	350.000
RFI	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 1	euro	(4)	Fisso	2021	152.436	152.436	157.750	157.750
RFI	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2	euro	(1) (4)	Variabile	2023	156.250	156.250	162.500	162.500
RFI	INTERCOMPANY CDDPP/FS	euro		Fisso	2021	1.565.292	1.565.292	1.698.246	1.698.246
RFI	INTERCOMPANY BEI/FS	euro		Fisso	2021	869.043	869.043	936.020	936.020

(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 parziale copertura del rischio di tasso (collar)

21 TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

	31.12.2011	31.12.2010
Valore attuale obbligazioni TFR	731.922	811.747
Valore attuale obbligazioni CLC	26.949	29.042
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	31	772
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)		(2.594)
TFR e altri benefici ai dipendenti	758.902	838.967

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

TFR e CLC	31.12.2011	31.12.2010
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	840.789	926.508
Service Costs	118	120
Interest cost (*)	35.689	35.274
Benefits paid	(124.176)	(96.113)
Transfers in (out)	2.191	2.422
Estimated benefits payments	(2.482)	(2.418)
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	6.742	(25.004)
Defined Benefit Obligation	758.871	840.789
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	31	772
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)		(2.594)
TFR e altri benefici ai dipendenti	758.902	838.967

(*) con rilevazione a Conto Economico

Nel rispetto di quanto previsto dai principi contabili internazionali e delle indicazioni fornite dallo IASB, il TFR e le CLC sono stati considerati come post *employment-benefit* a prestazione definita per i quali è previsto, a fini contabili, che il valore venga determinato mediante metodologie di tipo attuariale.

L'utilizzo complessivo del TFR e della CLC del 2011, pari ad 121.985 mila euro (*Benefits paid, Transfers in/out, Estimated benefits payments*) è stato generato da liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso del 2011, da anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da altre società del Gruppo.

Sia per il TFR che per le CLC questa voce ha generato, nel 2011, perdite attuariali complessivamente pari a 6.742 mila euro che si confrontano con l'utile attuariale del 2010 pari a 25.004 mila euro. Il cambio di segno attuariale che passa da un utile nel 2010 ad una perdita attuariale nel 2011 è riferito alla variazione del tasso di attualizzazione che è passato dal 4,5% del 2010 al 4,05 % del 2011 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 24.258 mila Euro ed un utile relativo alle ipotesi attuariali residue pari a 17.516 mila Euro, il cui netto determina appunto la perdita di 6.742 Euro.

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

	31.12.2011	31.12.2010
Tasso di attualizzazione	4,05%	4,50%
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	Tablelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	Tablelle 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.

22 Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2011 dei fondi per rischi ed oneri.

Descrizione	01.01.2011	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2011
Fondo imposte	27.852	940	(19)	(6.418)	0	22.355
Altri	959.808	163.192	(87.693)	(106.095)	(65.854)	863.358
TOTALE	987.660	164.132	(87.712)	(112.513)	(65.854)	885.713

Fondo imposte

Accoglie stanziamenti appostati per oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Al 31.12.2011 il fondo è stato complessivamente incrementato rispetto all'anno 2010 per 5.497

mila euro per effetto principalmente dei seguenti fattori:

- incremento di 277 mila euro per IVA anno 2006; 369 mila euro per ICI Comuni Novara, Bologna, Avio; 153 mila euro per sanzioni, interessi e diritti di riscossione su imposta di registro; 141 mila euro per altri contenziosi di modesto importo;
- decremento di 6.418 mila euro per rilascio parziale del fondo ICI stazioni (6.016 mila euro), del fondo acquisito con la fusione TAV relativo a contenzioso per imposta di registro (398 mila euro) e 4 mila euro TARSU comune di Bologna;
- utilizzi per 19 mila euro.

Altri Fondi

Tale posta si riferisce alle seguenti fattispecie la cui movimentazione è riportata nella tabella sottoindicata:

Descrizione	01.01.2011	Accant.(*)	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Ricl.	Saldo al 31.12.2011
Oneri nei confronti						
- del personale	150.704		(34.176)	(27.028)		89.500
- dei terzi	381.636		(6.656)	(79.067)		295.913
Bonifica	108.483		(11.123)			97.360
Altri rischi	318.985	163.192	(35.738)		(65.854)	380.585
TOTALE NON CORRENTE E CORRENTE	959.808	163.192	(87.693)	(106.095)	(65.854)	863.358

* di cui 111.463 mila euro in altre voci di conto economico.

Fondi relativi ad oneri nei confronti del personale e dei terzi

Il fondo è costituito dall'ammontare dei probabili oneri ed è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti preture del lavoro riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali.

I fondi sono a copertura anche degli oneri che si dovessero manifestare per cause imputabili alla gestione pregressa, per il personale trasferito alla Società Trenitalia, Ferrovie dello Stato, Ferservizi ed Italferr.

Il fondo nei confronti del personale è stato rilasciato per 27.028 mila euro a seguito di una valutazione più puntuale delle singole componenti stimate per far fronte alla copertura delle spese e degli oneri contributivi presunti 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 2011 il fondo è stato rilasciato complessivamente per 79.067 mila euro, di cui 66.251 mila euro per contenzioso civile a seguito di una valutazione più puntuale sulla capitalizzabilità degli appalti di opere e per 12.816 mila euro principalmente per i debiti in contestazione con ENEL a seguito della conclusione favorevole della vertenza, come descritto nella Relazione sulla Gestione dell'anno 2011 e 2010 a cui si fa rimando.

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:

Performance Regime

Tale fondo, istituito in sede di Bilancio 2006, nel corso degli anni 2007 - 2011 è stato incrementato a fronte di crediti per penali attive nei confronti delle Imprese Ferroviarie a titolo di sistema incentivante. Nell'anno - 2011 è stato "utilizzato" a seguito della restituzione alle Imprese Ferroviarie delle penali attive-passive per l'anno 2010, in applicazione a quanto previsto dal Prospetto Informativo della Rete (PIR) degli anni di riferimento, oggetto di condivisione da parte dei competenti uffici del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti.

Altri Fondi minori

Trattasi essenzialmente di rischi collegati a oneri stimati di competenza di periodi precedenti, fondo bilaterale parte straordinaria, oneri per premi assicurativi INAIL, spese legali da rimborsare al personale, ecc.

23 **Passività finanziarie 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			
	31.12.2011		31.12.2010	
	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti
Passività finanziarie				
Strumenti finanziari derivati di copertura	174.299	3.874	144.950	1.514
	174.299	3.874	144.950	1.514

L'incremento di 29.348 mila euro della parte non corrente degli "Strumenti finanziari derivati di copertura" è dovuto alla valutazione 2011 degli strumenti derivati (delta FV 2010-2011). 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 chiarimenti.

Per la definizione dei livelli gerarchici previsti nella stima del *fair value* si fa rimando a quanto già indicato nei criteri.

24 **Altre passività non correnti e correnti**

	31.12.2011		31.12.2010		Differenze	
	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti
Acconti per contributi	3.227.369		2.647.601		579.768	-
Debiti vs Ist. Di Prev. e di Sic.Soc.	109.647	78.329	127.713	78.329	(18.066)	-
Altri debiti verso società del Gruppo	24.802	617	20.866	661	3.936	(44)
Altri debiti/Ratei e risconti passivi	355.516	30.519	331.147	1.383	24.369	29.136
Totale	3.717.334	109.465	3.127.327	80.373	590.007	29.092

Gli acconti per contributi in conto impianti al 31.12.2011 ammontano a 3.227.369 mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2010	Decrementi a contributi	Incrementi	31.12.2011
Acconti				
UE, Altri Ministeri, Altri	994.451	(5.676)	210.099	1.198.873
- FESR	547.343		63.322	610.665
- TEN	86.151	(88)	12.687	98.750
- Altri	360.957	(5.588)	134.090	489.458
- Contributi MEF	1.653.150	(5.857.083)	6.232.429	2.028.495
TOTALE	2.647.601	(5.862.760)	6.442.528	3.227.369

Gli altri debiti correnti verso Società del Gruppo pari a 24.802 mila euro sono relativi principalmente a:

- ✓ altri debiti verso la società collegata LTF (15.630 mila euro) relativi agli incassi dei contributi ricevuti dalla Commissione Europea per il finanziamento del progetto relativo al nuovo collegamento

ferroviario transalpino Lione-Torino quale soggetto realizzatore delle opere, che, al 31 dicembre 2011, sono stati iscritti come Altri debiti temporalmente in attesa della contestuale liquidazione alla prima valuta disponibile del 2012;

- ✓ altri debiti verso la società Trenitalia (7.307 mila euro) inerenti le prestazioni ferroviarie dell'*European Performance Regime* (EPR).

Gli altri debiti sono relativi principalmente a debiti verso il personale (87.753 mila euro), debiti verso il fondo gestione bilaterale (23.065 mila euro), debiti verso il personale per ferie maturate e non godute (30.769 mila euro), depositi cauzionali (29.607 mila euro), debiti verso Pubbliche Amministrazioni (7.797 mila euro), altri debiti tributari per ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi (34.191 mila) e imposte per rivalutazione TFR (930 mila euro).

I risconti passivi al 31.12.2011 complessivamente pari a 126.487 mila euro sono relativi principalmente alle quote dei ricavi differiti derivanti dalla cessione alla Società Basicel (78.806 mila euro) dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche di competenza dei futuri esercizi, il cui contratto ha durata di 30 anni; dai canoni Vodafone per accesso e manutenzione gallerie (30.323 mila euro); dalla cessione alla Società Infostrada (6.199 mila euro) del diritto d'uso delle fibre inerti RFI, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altre parti della rete IS (Impianti di Segnalamento e Sicurezza della circolazione Treni); canoni diversi per la parte residuale.

25 Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2011		31.12.2010		Differenze	
	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti
Debiti verso fornitori	2.173.398	49.294	2.027.727	23.348	145.671	25.946
Acconti commerciali	70.722		73.862		(3.140)	-
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	590.806	949	473.696	949	117.110	-
Totale	2.834.926	50.243	2.575.285	24.297	259.641	25.946

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 48.520 mila euro e sono pari al 5% del valore dei contratti in corso verso fornitori ordinari e verso Pubbliche Amministrazioni.

L'incremento al 31.12.2011 dei debiti correnti e non correnti verso fornitori rispetto all'anno precedente complessivamente pari a 171.617 mila euro è conseguente ad un rallentamento nel piano dei pagamenti. Gli acconti commerciali sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti ordinari e Pubbliche Amministrazioni (66.022 mila euro) e Gruppo (4.700 mila euro).

I debiti commerciali correnti verso le società del Gruppo subiscono un incremento pari a 117.110 mila euro dovuto principalmente a:

- ✓ maggiori debiti verso la società consociata Fercredit per 53.258 mila euro per le maggiori cessioni dei crediti da parte dei fornitori di RFI effettuate nel corso dell'esercizio 2011;
- ✓ maggiori debiti verso la società Italferr per 49.361 mila euro relativi agli interventi di progettazione e realizzazione del Nodo di Milano, del quadruplicamento Fortezza-Verona, del completamento del raddoppio della linea Parma-La Spezia;
- ✓ maggiori debiti verso la società Trenitalia a seguito della rideterminazione del costo delle Carte di Libera Circolazione (CLC) derivante dal rinnovo contrattuale.

26 Debiti per imposte sul reddito

La voce è così dettagliata:

	31.12.2011	31.12.2010
IRAP	0	3.211
Totale	0	3.211

Al 31.12.2011 il debito per imposte correnti (IRAP), pari a 15.465 mila euro, è stato interamente compensato con gli acconti IRAP versati nel corso dell'esercizio (di importo pari a 20.866 mila euro).

27 Ricavi delle vendite e prestazioni

Il dettaglio delle voci che costituiscono i ricavi delle vendite e prestazioni è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

	2011	2010	Variazioni
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	2.046.287	2.042.967	3.320
✓ Contributi da Stato	975.447	975.447	0
✓ Pedaggio	969.540	963.007	6.533
✓ Servizi di traghettamento	22.300	25.513	(3.213)
✓ Vendita trazione elettrica	79.000	79.000	0
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	69.373	63.913	5.460
Ricavi da Servizi di Trasporto	26.927	25.238	1.689
Totale	2.142.587	2.132.118	10.469

La posta "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" subisce un incremento netto pari a 3.320 mila euro attribuibile all'effetto combinato tra:

- ✓ l'aumento dei ricavi da pedaggio di 6.533 mila euro dovuto a maggiori volumi di traffico sostenuti sulla rete AV/AC;
- ✓ la diminuzione dei ricavi da servizi di traghettamento di 3.213 mila euro derivante dalla riduzione significativa dei volumi di produzione del traghettamento ferroviario sullo Stretto di Messina e dal consolidamento della contrazione della domanda di traghettamento con la Sardegna come descritto nella Relazione sulla gestione a cui si fa rimando.

La posta "Ricavi per servizi accessori alla circolazione" subisce un incremento pari a 5.460 mila euro principalmente attribuibile all'aumento dei ricavi per il servizio di assistenza a persone con ridotta mobilità (PRM).

28 Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2011	2010	Variazioni
Ricavi da Gestione Immobiliare	137.373	152.744	(15.371)
✓ Canoni di locazione	125.743	141.177	(15.434)
✓ Riaddebito oneri condominiali e IRE	630	568	62
✓ Vendita spazi pubblicitari	11.000	11.000	0
Proventi diversi	261.457	296.566	(35.109)
Totale	398.830	449.310	(50.480)

La posta dei "Ricavi da gestione immobiliare" evidenzia nell'anno 2011 un decremento pari a 15.371 mila euro principalmente attribuibile a minori canoni di locazione rispetto a quelli registrati nel corso del 2010 in cui è stata svolta l'attività di perimetrazione degli spazi occupati che ha regolarizzato gli esercizi precedenti, in base a quanto indicato nella Convenzione 79/2009.

Nella posta "Proventi diversi" sono ricompresi i seguenti ricavi:

	2011	2010	Variazioni
Proventi diversi			
✓ Contributi anni precedenti	0	13.546	(13.546)
✓ Lavori per conto terzi	67.345	71.839	(4.494)
✓ Prestazioni sanitarie	34.474	38.404	(3.929)
✓ Plusvalenze	58.306	61.900	(3.594)
✓ Ricavi GSMR	9.538	12.278	(2.740)
✓ Vendita materiali	1.392	2.361	(969)
✓ Proventi diversi	90.401	96.238	(5.837)
Totale	261.457	296.566	(35.109)

Il decremento complessivo pari a 35.109 mila euro deriva principalmente da:

- ✓ minori ricavi per 13.546 mila euro per contributi anni precedenti rispetto allo scorso anno, relativi alla quota C comma 758 art.1 legge finanziaria 2007;
- ✓ riduzione dei ricavi per lavori e forniture di 4.494 mila euro derivanti principalmente da minori ricavi attribuibile alle Convenzioni stipulate con il Comune di Torino per un rallentamento dei lavori del quadruplicamento della Torino P. Susa – Torino Stura in parte compensati da maggior ricavi per l'ampliamento della ferrovia corso Vittorio;
- ✓ diminuzione delle plusvalenze ordinarie di 3.594 mila euro imputabile a minori entrate per vendita di materiale fuori uso e tolto d'opera;
- ✓ riduzione dei ricavi delle prestazioni sanitarie di 3.929 mila euro riconducibile essenzialmente ad una diminuzione di prestazioni richieste da Trenitalia per 3.077 mila euro e dal mercato esterno per la parte residuale.

In particolare la voce dei proventi diversi subisce un decremento pari a 5.837 mila euro derivante principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ minori ricavi per 5.700 mila euro a titolo di penali per inadempimento previste dai contratti di investimento nei confronti delle Imprese Ferroviarie;
- ✓ maggiori ricavi per accesso siti e gallerie per 3.263 mila euro;
- ✓ minori ricavi per rimborsi da Trenitalia di 1.083 mila euro.

29 Costo del personale

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

	2011	2010	Variazioni
Personale a ruolo	1.476.455	1.536.876	(60.421)
√ Salari e stipendi	1.095.305	1.142.072	(46.767)
√ Oneri sociali	314.073	322.969	(8.896)
√ Altri costi del personale a ruolo	(3.003)	(2.250)	(753)
√ Trattamento di fine rapporto	70.080	63.522	6.558
√ Rival.indenn.di buonuscita	0	10.563	(10.563)
Personale Autonomo e Collaborazioni	122	36	86
√ Salari e stipendi	122	36	86
Altri costi	28.921	30.972	(2.051)
Totale	1.505.499	1.567.884	(62.385)

Nel corso dell'esercizio 2011 il costo del personale registra complessivamente un decremento rispetto all'esercizio precedente pari a 62.385 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.

A partire da 1° marzo 2011 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".

Proseguono le trattative con le Organizzazioni Sindacali con l'obiettivo di pervenire ad un contratto unico del Settore Trasporto come anche riferito nell'apposito paragrafo "Risorse Umane" della Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della società suddiviso per categoria:

CONSISTENZA MEDIA			
PERSONALE	2011	2010	Variazione
Dirigenti	280	291	(11)
Quadri	6.434	6.728	(294)
Altro personale	22.339	23.795	(1.456)
TOTALE	29.053	30.814	(1.761)

30 Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2011	2010	Variazioni
Materiali e materie di consumo	252.830	272.019	(19.189)
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	86.369	85.915	454
Illuminazione e forza motrice	56.729	52.551	4.178
Totale	395.928	410.485	(14.557)

Il decremento complessivo dei costi dei materiali registrato nel corso dell'esercizio 2011 rispetto all'esercizio 2010 di 14.557 mila euro è dovuto principalmente ai seguenti fattori:

- ✓ minori consumi di materiali per 19.189 mila euro principalmente nel settore delle infrastrutture dovuto ad un decremento di consumo in conto investimento (31.570 mila euro) in parte compensato da un aumento in conto esercizio (12.380 mila euro);
- ✓ maggiore produzione a cura dell'Officina Nazionale Armamento e Apparecchiature Elettriche (impianti di Pontassieve e di Bologna) relativa alla costruzione, principalmente, di deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature per 3.208 mila euro compensata da minor acquisti minori acquisti per la fornitura dei materiali per 3.514 mila euro;
- ✓ maggiori costi per forza motrice pari a 4.178 mila euro.

31 Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2011	2010	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	12.096	10.343	1.753
- Altre prestazioni collegate al Trasporto	(4.953)	(4.405)	(548)
- Servizi di manovra	11.429	10.265	1.164
- Servizi trasporto Merci	5.620	4.483	1.137
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	358.316	320.041	38.275
✓ Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	63.554	63.021	533
- Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	65.425	62.008	3.417
- Manutenzioni e rip beni immob e mobili	229.337	195.012	34.325
Servizi immobiliari e utenze	88.076	87.636	440
Servizi amministrativi ed informatici	60.996	63.214	(2.218)
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	751	578	173
Diversi	74.044	133.747	(59.703)
✓ Assicurazioni	42.185	44.701	(2.516)
✓ Provvigioni alle agenzie	1.651	2.894	(1.243)
✓ Concorsi e compensi ad altre Az. Ferr.	2.318	2.800	(482)
✓ Consulenze	33	434	(401)
✓ Costi comuni di Gruppo	70	257	(187)
✓ Prestazioni professionali	11.001	11.059	(58)
✓ Altro	16.786	71.602	(54.816)
Totale	594.279	615.559	(21.280)

Il decremento complessivo dei costi per servizi registrato nel corso dell'esercizio 2011 rispetto all'esercizio 2010 di 21.280 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ aumento dei costi di manutenzione e riparazione dei beni immobili e mobili pari a 34.325 mila euro relativi ai fabbricati per 3.713 mila euro, alla linea ferroviaria per 21.456 mila euro, ai beni mobili per 5.710 mila euro ed interventi di manutenzione eccezionale per 3.446 mila euro;
- ✓ diminuzione dei servizi amministrativi e informativi pari a 2.218 mila euro derivante da minori costi sostenuti verso Ferservizi per le attività di contabilità, tesoreria ed amministrazione del personale grazie ad una continua razionalizzazione ed ottimizzazione dei processi stessi;

- ✓ decremento complessivo dei "costi diversi" è pari a 59.703 mila euro attribuibile principalmente ai seguenti fattori:
- riduzione dei costi per assicurazione pari a 2.516 mila euro essenzialmente per effetto della rideterminazione dei premio da parte della compagnia per la "polizza Incendio e Danni a materiali rotabili ed infrastrutture" ricalcolata sulla base di nuovi parametri forniti da RFI;
 - riduzione della voce "Altro" pari a 54.816 mila euro derivante principalmente da maggiori rilasci fondi effettuati nel corso del 2011 rispetto all'esercizio precedente.

32 Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella.

	2011	2010	Variazioni
Canoni di <i>leasing</i> operativo	0	13	(13)
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	27.023	28.995	(1.972)
Noli e indennizzi di mat. rot. e altro	12.408	12.990	(582)
Totale	39.431	41.999	(2.568)

La diminuzione di 2.568 mila euro registrata nel corso dell'esercizio 2011 è principalmente attribuibile ai minori costi a titolo di indennità per mancata liberazione spazi verso la società Grandi Stazioni per 1.281 mila euro ed alle minori sopravvenienze passive pari a 1.043 mila euro.

33 Altri costi operativi

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

	2011	2010	Variazioni
Altri costi	98.129	66.733	31.396
Minusvalenze	11	3.769	(3.758)
Totale	98.140	70.502	27.638

La posta "Altri costi" ammonta complessivamente a 98.129 mila euro e comprende le seguenti nature di costo che hanno subito nel 2011 importanti variazioni rispetto all'esercizio precedente:

- ✓ aumento dei costi per contributo del trasporto gratuito di 40.798 mila euro a seguito del processo di revisione dei prezzi attuato con decorrenza primo marzo 2011;
- ✓ minori costi registrati rispetto all'esercizio precedente a titolo di imposte e tasse pari a 5.125 mila euro;
- ✓ minori costi per ICI pari a 5.883 mila euro;
- ✓ minori perdite da radiazione di navi traghetto e materiale rotabile pari a 3.189 mila euro rispetto a quanto effettuato nel corso dell'esercizio 2010.

La posta degli "Altri costi" ha subito una riclassifica pari a 22.626 mila euro per una più corretta allocazione dei costi nella posta "Svalutazione immobili, impianti e macchinari".

34 Capitalizzazione costi per lavori interni

Gli oneri capitalizzati per lavori interni pari a 331.704 mila euro si riferiscono a costi interni per 139.516 mila euro ed a costi per materiali utilizzati per gli investimenti per 192.188 mila euro.

Le minori capitalizzazioni registrate nel corso dell'esercizio 2011 pari a 83.809 mila euro sono essenzialmente dovute allo slittamento della disponibilità delle risorse finanziarie che ha comportato la necessità di riallocare le risorse disponibili con conseguente slittamento nell'avvio delle attività relative.

35 Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2011	2010	Variazioni
Amm.to attività immateriali e materiali			
✓ Amm.to attività immateriali	2.868	3.686	(818)
✓ Amm.to investimenti immobiliari	30		30
✓ Amm.to attività materiali	61.091	76.532	(15.441)
Totale	63.989	80.218	(16.229)

Il decremento degli ammortamenti pari a 16.229 mila euro deriva principalmente dall'effetto dell'allocatione, sulle opere della rete AV/AC realizzate, dei contributi conto impianti afferenti a crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze stanziati dalla Legge Finanziarie 2007.

36 Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	2011	2010	Variazioni
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali			
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari	328	22.625	(22.297)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	10.956	0	10.956
Totale	11.284	22.625	(11.341)

Per una più corretta esposizione nel corso dell'esercizio 2011 si è proceduto ad una riclassifica dei costi relativi alle perdite per radiazioni cespiti dagli Atri costi operativi nella voce Svalutazione di immobili, impianti e macchinari, pari a 22.626 mila euro.

Al fine di adeguare il valore nominale dei crediti al loro *fair value* nell'anno 2011 è stato ritenuto necessario procedere ad accantonamenti per svalutazione dei crediti per 10.956 mila euro che hanno riguardato per 6.000 euro un incremento di interessi di mora, per 1.646 mila euro la svalutazione di crediti ritenuti non più esigibili verso imprese ferroviarie.

37 Accantonamenti per rischi ed oneri

Gli accantonamenti per rischi e oneri pari a 51.729 mila euro, rimangono sostanzialmente stabili rispetto all'esercizio precedente e sono relativi principalmente al Fondo Bilaterale (50.000 mila euro).

38 Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2011	2010	Variazioni
Proventi finanziari diversi	60.277	19.044	41.233
Dividendi	510	0	510
Utili su cambi	262	620	(358)
Totale	61.049	19.664	41.385

La posta subisce nel 2011 un incremento complessivo pari a 41.385 mila euro principalmente attribuibile all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ aumento degli interessi di mora per 5.786 mila euro;
- ✓ maggiori sopravvenienze attive per effetto del riconoscimento da parte del Consorzio CEPAV DUE della rivalutazione monetaria, pari a 26.871 mila, a fronte dell'anticipazione finanziaria nel 1992 per i lavori AV della tratta Milano-Verona;
- ✓ riduzione degli interessi attivi su credito IVA verso la Controllante per 2.076 mila euro e l'aumento degli stessi sul conto corrente intersocietario per 8.647 mila euro.

39 Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2011	2010	Variazioni
Oneri finanziari su debiti	55.577	52.955	2.622
Svalutazioni di attività finanziarie	2.928	4.008	(1.080)
Perdita su cambi	198	445	(247)
Totale	58.703	57.408	1.295

Gli oneri finanziari sui debiti subiscono una variazione positiva pari a 2.622 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ riduzione degli oneri finanziari verso la Controllante per 7.713 mila euro principalmente a seguito della chiusura del finanziamento *intercompany* con la Capogruppo siglato per il ribaltamento del contratto sottoscritto a sua volta dalla Capogruppo con il Raggruppamento composto da Banca Intesa Infrastruttura Sviluppo, Unicredit Corporate Banking e Cassa Depositi e Prestiti;
- ✓ incremento di 5.917 mila euro della voce *interest cost* del TFR calcolata mediante l'applicazione del tasso attuariale sulla base del fondo TFR che risulta decrementato rispetto al 2010;
- ✓ aumento degli interessi passivi su mutui accesi verso Capitalia per 2.054 mila euro a seguito dell'aumento dei tassi di interesse variabili registrati nel corso del 2011;
- ✓ aumento degli interessi passivi relativi al nuovo finanziamento con la Banca Europea per gli Investimenti da 300 milioni per 1.967 mila euro in quanto non capitalizzabili e non coperti da contributo conto interessi.

Le svalutazioni di attività finanziarie pari a 2.928 mila euro sono attribuibili alle seguenti società:

- ✓ Quadrante Europa *Terminal Gate*, società collegata di RFI, per 160 mila euro a seguito del ripianamento perdite dell'esercizio 2010 e per 134 mila euro per la rilevazione delle perdite dell'esercizio 2011;
- ✓ *Network Terminali Siciliani*, società collegata di RFI, per 20 mila euro a seguito della riduzione del capitale sociale;
- ✓ Svalutazione Terminali Italia, società controllata di RFI, per 2.481 mila euro a seguito della rilevazione delle perdite dell'esercizio 2011;
- ✓ Stretto di Messina per 45 mila euro a seguito della svalutazione della partecipazione e per 87 mila euro a seguito del ripianamento perdite dell'esercizio 2010.

40 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.

41 Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

	2011	2010	Variazioni
IRAP	15.465	22.660	(7.195)
Imposte differite e anticipate	3.410	(9.821)	13.231
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(1.794)	(7.103)	5.309
Totale imposte sul reddito	17.081	5.736	11.345

42 Passività potenziali

Le passività potenziali riguardano, in particolare, i contenziosi arbitrari relativi alle varie tratte della Rete AV/AC, riportati nel paragrafo Indagini e procedimenti giudiziari in corso della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli.

43 Compensi Amministratori e Sindaci

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

PERCIPIENTI	2011	2010	Variazione
Amministratori *	510	574	(64)
Sindaci	88	151	(63)
TOTALE	598	725	(127)

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

44 Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 984 mila euro, di cui 377 mila euro per le attività di revisione legale ed integrazione per l'adozione IFRS, 469 mila euro per altri servizi di verifica e 138 mila euro per servizi diversi dalla revisione legale.

45 Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della Controllante diretta esposti nel seguente prospetto riepilogativo, richiesto dall'art. 2497 bis del codice civile, sono stati estratti dal relativo bilancio chiuso al 31 dicembre 2010 redatto secondo i principi contabili internazionali. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria della Controllante al 31 dicembre 2010, 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.

	<i>(importi in euro migliaia)</i>	
	31.12.2010	31.12.2009
Attività		
Totale attività non correnti	43.630.684	43.997.511
Totale attività correnti	2.229.403	3.013.985
Totale attività	45.860.087	47.011.496
Patrimonio netto		
Capitale sociale	38.790.425	38.790.425
Riserve	297.168	293.257
Utili (perdite) portati a nuovo	(3.046.628)	(3.118.940)
Utile (Perdite) di periodo	20.921	75.815
Totale Patrimonio Netto	36.061.886	36.040.557
Passività		
Totale passività non correnti	8.079.315	8.856.508
Totale passività correnti	1.718.886	2.114.431
Totale passività	9.798.201	10.970.939
Totale patrimonio netto e passività	45.860.087	47.011.496
<hr/>		
(Euro)	31.12.2010	31.12.2009
Ricavi e proventi	153.290	187.833
Costi operativi	160.641	177.367
Ammortamenti	19.941	18.723
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	1.309	830
Accantonamenti per rischi e oneri	5.041	16.656
Proventi e (oneri) finanziari	(26.237)	40.098
Imposte sul reddito	80.800	61.460
Risultato netto di periodo	20.921	75.815

46 Parti correlate**Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche**

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

	31.12.2011	31.12.2010
Benefici a breve termine	3.499	3.458
Benefici successivi al rapporto di lavoro	226	269
	3.724	3.727

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 2012, per un importo indicativamente non superiore a 800 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		
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
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
Controllanti		
FS (a)	Finanziari :conto corrente intersocietario. Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, sperimentazioni, locazioni Polizia ferroviaria, crediti fiscali	Finanziari: debiti per finanziamenti. 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
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		
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	
Ferrovie Nord Milano	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	
F.N.M. Autoservizi SpA	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	
Altre parti correlate		
Gruppo CDDPP	Commerciali e diversi: Energia AT nuovo regime approv.to verso la società 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 IstPolZeccaStato		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

(a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento (controllante diretta)

(b) Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a)

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 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

Denominazione	(in migliaia di euro)				
	31.12.2011		2011		
	Crediti	Debiti	Garanzie	Costi	Ricavi
Imprese controllate	2.828	76	-	64	2.264
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	23				432
Terminali Italia s.r.l.	2.805	76		64	1.832
Imprese collegate	992	16.608	-	1.165	511
LTF Sas	300	15.630		4	449
Quadrante Europa SpA	15				15
FS Formazione S.p.A. in liquidazione		502		869	9
Terminal Tremestieri Srl	677	476		292	38
Controllanti	1.195.551	26.458	-	39.217	4.399
Ferrovie dello Stato SpA	1.195.551	26.458		39.217	4.399
Altre imprese consociate	693.709	580.387	-	276.079	1.206.519
Ferservizi SpA	3.900	21.592		68.604	1.191
Italcertifer ScpA	241	2.507		82	1.005
Fs Logistica	504	5.561		2.560	359
Serfer Srl	7.015	3.802		3.550	4.584
Grandi Stazioni SpA	15.375	14.673		55.292	39.680
Cento Stazioni SpA	5.706	13.130		31.103	14.704
Fercredit SpA	18	249.177		102	2
Italferr SpA	2.715	145.420		3.250	728
Metropark SpA	839	227		147	163
Sita SpA	94	2		1	101
Cemat SpA	2.238	1.315		685	2.938
SGT SpA	104			373	7
Trenitalia SpA	586.450	118.750		108.132	1.060.862
Ferport Srl in liquidazione	33				4
Ferport Napoli Srl in liquidazione	3				4
Tx Logistik	570	7		7	653
Italia Logistica	508	1			1
FS Sistemi Urbani Srl	2.213	3.916		1.979	1.545
Trenord Srl	55.590	299		212	70.142
SELF SpA	9.289				7.660
BUSITALIA - Sita Nord Srl	304	8			190
Collegate di controllate	132	3	-	0	892
BBT SpA	132	3			892
Collegate di Gruppo	40	379	-	1.157	39
Padova Container Service Srl		379		1.157	27
Porta Sud	37				11
Ferrovie Nord Milano	1				1
F.N.M. Autoservizi SpA	2				
Altre parti correlate	74.629	240.745	214.024	622.432	24.004
Gruppo CDDPP	380	24.361	21.992	65.907	3.114
Gruppo ENEL	66.280	37.709	8.315	48.842	15.112
Gruppo ENI	3.818	1.409	1.256	4.806	3.599
Gruppo Finmeccanica	176	92.599	32.461	70.055	369
Gruppo Fintecna	144	122		53	39
Gruppo GSE	1.751	69.812	150.000	431.177	164
Gruppo Invitalia		10.011		23	60
Gruppo IstPolZeccaStato		25		93	
Gruppo ENAV	1.348			2	1.242
Gruppo Poste	645	48		471	226
Gruppo RAI		7		2	13
Gruppo SACE				951	
Gruppo ANAS	23	129		2	23
Fondo pensione EUROFER	20	3.340			45

Fondo pensione PREVINDAI	-	1.000	-	-
Altri fondi pensione	43	173	50	
TOTALE	1.967.880	864.656	214.024	940.115

Rapporti finanziari

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2011		2011	
	Crediti	Debiti	Oneri	Proventi
Imprese controllate	-	-	-	510
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	-	-		510
Imprese collegate	579	-	-	-
Quadrante Europa SpA	579	-		
Controllanti	862.516	2.436.145	703	25.210
Ferrovie dello Stato SpA	862.516	2.436.145	703	25.210
Altre imprese consociate	-	-	890	-
Cemat SpA			25	
Italferr SpA			3	
Fercredit SpA			862	
Altre parti correlate	7.493	308.686	-	13
Gruppo CDDPP		308.686		
Gruppo POSTE	7.493			13
TOTALE	870.588	2.744.831	1.593	25.733

47 Garanzie

(importi in migliaia di euro)

Garanzie e Impegni	31.12.2011
1. RISCHI	
1.1 Fidejussioni	
	1.966.660
Totale 1	1.966.660
2. IMPEGNI	
2.1 Altri impegni	
	383.873
Totale 2	383.873
3. ALTRI	
3.1 Fidejussioni a favore della Società rilasciate da terzi	
	3.110.765
Totale 3	3.110.765
TOTALE	5.461.298

La voce "Rischi" si riferisce principalmente a fidejussioni rilasciate dalle banche nell'interesse dei *General Contractor* e alle garanzie rilasciate da RFI all'Amministrazione Finanziaria, nonché alle Amministrazioni Pubbliche interessate all'attraversamento delle linee Alta Velocità/ Alta Capacità.

La voce "Impegni" si riferisce sostanzialmente ai residui impegni verso:

- Italferr per i servizi di progettazione di massima, esecutiva e di supervisione lavori per le tratte;
- appaltatori;
- Amministrazioni dello Stato, Enti Locali territoriali secondo quanto definito in sede di Accordi Procedimentali, nonché altri Enti interessati dalla realizzazione delle opere secondo quanto previsto nelle Convenzioni stipulate.

La voce "Fidejussioni rilasciate a favore della Società" si riferisce principalmente alle garanzie rilasciate alla Società per conto di *General Contractor*, Enti appaltanti e fornitori.

48 Impegni finanziari di terzi

Si espone qui di seguito l'evoluzione delle poste al 31 dicembre 2011, 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 2011:

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 31.12.2010	71.930.654	50.760.068	2.899.581	47.730.250	18.271.004	3.029.818
Al 31.12.2011	71.357.425	54.284.190	5.679.087	50.683.826	11.394.148	3.600.365
Delta	- 573.228	3.524.122	2.779.506	2.953.576	- 6.876.856	570.547

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2011 ammontano a circa 71 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 2010, le risorse disponibili registrano un decremento di 573.228 mila euro, che rappresenta il risultato netto dei definanziamenti disposti con il Decreto Legge n. 98 del 6 luglio 2011 (convertito con la Legge n. 111 del 15 luglio 2011) e con il Decreto Legge n. 138 del 13 agosto 2011 (convertito con la Legge n. 148 del 14 settembre 2011), del finanziamento per la manutenzione straordinaria assicurato a valere sulle risorse dell'articolo 33, comma 3 della legge n. 183/2011 e dell'aggiornamento del valore delle risorse stanziati dall'UE.

Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2011 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a circa 54.284.190 mila euro. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Finanziarie che da leggi pluriennali di spesa, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni ricevute ammontano al 31 dicembre 2011 a circa 50.683.826 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2010, registrano un incremento di 2.953.576 mila euro, determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2011 a valere sulle erogazioni di cui sopra.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 5.679.087 mila euro e comprendono i crediti iscritti ai sensi della modifica del criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi conto impianti previsto all'art. 1, comma 86 della Legge Finanziaria 2006, nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze e nei confronti del Ministero delle Infrastrutture per gli stanziamenti derivanti dalle Leggi Finanziarie e da leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati.

Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Febbraio

Stipula contratti *Isda* per l'avvio di operazioni su derivati

Sono stati sottoscritti due ulteriori *Isda Master Agreement* e relativi *Schedule* all'*Isda Master* con Credit Agricole e Banco Santander, ed è stata completata la copertura della restante quota del suddetto finanziamento attraverso la stipula di tre operazioni di *collar* a 5 anni dell'importo di 50 milioni cadauna.

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

Progetto di scissione parziale di RFI in favore di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Nell'ambito delle iniziative previste dal Piano Industriale 2011-2015 del Gruppo FS, 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 Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

Con la scissione in oggetto sarà 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.

Con decorrenza dagli effetti della scissione, il capitale di RFI si ridurrà per l'importo di 1.777.628,00 euro mediante annullamento di n. 1.777.628 azioni dal valore nominale di 1,00 euro ciascuna. Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla società beneficiaria sarà pari all'importo di 1.777.628 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.

Il progetto di scissione è stato redatto sulla base delle situazioni patrimoniali delle società al 30 novembre 2011.

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%). La Società ha avviato, con il supporto dei legali incaricati, le analisi e le valutazioni della corposa documentazione arbitrale, anche al fine di definire le eventuali linee di azione conseguenti.

Dirigente Preposto
alla redazione dei documenti contabili societari

**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 2011**

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 2011.

2. Al riguardo si segnala che:

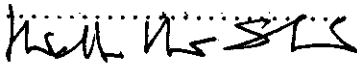
- a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative – contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'“*Internal Controls – Integrated Framework*” emesso dal “*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*” che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
- b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.

3. Si attesta, inoltre, che il bilancio d'esercizio:

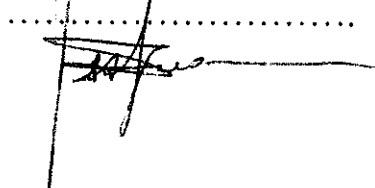
- a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Roma, 2 aprile 2012

Amministratore Delegato



Dirigente Preposto



Ferrovie dello Stato Italiane
UA 3/4/2012
RFI-ADVA0011/P/2012/0000328



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 2011.

Il Presidente

Ferrovie dello Stato Italiane
LA 10/4/2012
FS-DCAS-CDARFIA 2012/0000034

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs. n. 188/2003
Sede Legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 32.174.873.313,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 01585570581 - R.E.A. 758300

Il Collegio Sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE PER IL BILANCIO DI ESERCIZIO 2011
ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI AI SENSI DELL'ART. 2429 C.C.**

Signori Azionisti,

abbiamo esaminato il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2011 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:

- Approvazione del piano d'Impresa per il periodo 2011-2015 orientato al risanamento industriale e ad una politica di contenimento dei costi e di accrescimento della produttività;
- Scissioni parziali di RFI in favore della Capogruppo mediante assegnazione di parte del patrimonio non strumentale (aree con interessi di mercato, impianti aree e fabbricati non necessari per le attività industriali e commerciali ubicati nelle stazioni di Milano Centrale, Roma Termini, Napoli Centrale e Torino P.N.);
- Scissioni parziali di RFI in favore di FS Logistica SpA e di FS Sistemi Urbani srl;
- Aumento del capitale sociale della partecipata Tunnel Ferroviario del Brennero SpA;
- Concessione del finanziamento da parte della BEI di 300 milioni di euro destinato agli interventi di completamento della linea AV Torino-Milano-Napoli;
- Iscrizione nel Registro delle Imprese presso la CCIAA di Roma dell'aumento di capitale sociale di 250 milioni di euro sottoscritto e versato in data 28 dicembre 2010 ai sensi dell'art. 5.2 dello statuto.

Attività di vigilanza.

Nel corso dell'esercizio 2011 il Collegio Sindacale ha svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge. Al riguardo, si dà atto che le adunanze dell'Assemblea dei soci e le sedute del Consiglio di Amministrazione si sono svolte nel rispetto delle norme legislative e statutarie che ne disciplinano il funzionamento; nel corso di queste ultime il Collegio ha formulato le proprie considerazioni con particolare riferimento ai principi di corretta amministrazione e di economicità della gestione.

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 alla prosecuzione degli investimenti relativi alla rete AV/AC (tratta Treviglio-Brescia), alle nuove stazioni AV/AC in fase di realizzazione ed alla evoluzione della situazione finanziaria; sono state anche forniti aggiornamenti sui contenziosi arbitrali rispetto alle notizie già contenute nella Relazione al precedente bilancio 2010 ed elementi informativi in ordine allo stato degli arbitrati con i *General Contractor*.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs. n. 188/2003
Sede Legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 32.174.873.313,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 01585570581 - R.E.A. 758300

h.
2/17

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 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 2011.

Il bilancio di esercizio 2011 è il secondo a decorrere del quale vengono adottati in forma volontaria i principi contabili internazionali EU-IFRS: gli schemi ed i criteri di classificazione sono quelli previsti dallo IAS 1.

La gestione evidenzia un risultato positivo di 98,105 milioni di euro (+ 6,513 milioni rispetto al 2010) 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 41.657.291.895
Attività correnti	Euro <u>5.603.084.623</u>
Totale Attività	Euro 47.260.376.518

PASSIVITA'

Passività non correnti	Euro 7.138.217.252
Passività correnti	Euro <u>6.938.174.362</u>
Totale Passività	Euro 14.076.391.614
Capitale sociale	Euro 32.174.873.313
Riserve ed utili portati a nuovo	Euro 911.006.650
Utile di esercizio	Euro <u>98.104.941</u>
Totale del passivo e del patrimonio netto	Euro 47.260.376.518

Il risultato di esercizio trova corrispondenza nel Conto Economico così riassunto:

CONTO ECONOMICO

Totale dei ricavi	Euro 2.541.416.678
Costi operativi	Euro (2.301.574.101)
Margine operativo lordo (Ebitda)	Euro 239.842.577
Ammortamenti	Euro (63.989.175)
Svalutazioni	Euro (11.284.280)
Accantonamenti per rischi ed oneri	Euro <u>(51.728.908)</u>
Risultato operativo (Ebit)	Euro 112.840.214

A. S. M.

Proventi ed oneri finanziari	Euro	2.346.008
Risultato prima delle imposte	Euro	115.186.222
Imposte sul reddito	Euro	(17.081.281)
Utile di esercizio	Euro	98.104.941

Dai fondamentali saldi del conto economico riclassificato si evince che il favorevole andamento della gestione ha determinato un margine operativo lordo (Ebitda) positivo per 239.843 milioni (- 17,4% sul 2010), il risultato ante imposte è stato di 115,187 milioni con l'utile netto pari a 98,1 milioni, in aumento (+6,5 milioni) rispetto al 2010. Il risultato operativo (Ebit) risulta positivo per 112,8 milioni, in flessione di 22,2 milioni rispetto al 2010.

Dai dati economici emerge un lieve incremento (+ 0,5%) 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 i minori ricavi da servizi di traghettamento; tale positivo risultato è in parte attenuato dalla flessione (- 11,2%) degli altri proventi dovuta, principalmente, alla riduzione dei canoni di locazione, dei ricavi per lavori e forniture e dei contributi relativi ad anni precedenti (quota C, art. 1, comma 758, della L.F. 2007).

Dal lato dei costi operativi, va rilevato un lieve decremento di circa lo 0,5% dovuto all'effetto combinato tra la diminuzione di tutte le voci di costo ad eccezione degli "altri costi operativi".

Tra le voci sotto il MOL emergono, in particolare, lievi riduzioni (- 1,65%) degli accantonamenti per rischi e oneri, riduzioni più significative (-20,2%) degli ammortamenti e l'incremento del saldo dei proventi ed oneri finanziari; circostanze, queste, che hanno concorso all'incremento, rispetto al 2010, del risultato ante imposte.

Conclusioni.

Dall'esame della documentazione prodotta, il Collegio ha potuto verificare la generale conformità del bilancio alle norme di legge che ne disciplinano la formazione ed ai fatti di cui si è avuta conoscenza nel corso dell'espletamento dei propri compiti; la Relazione sulla gestione risulta coerente con le disposizioni di legge e rappresenta in modo esauriente i fatti principali che hanno caratterizzato la gestione e il risultato dell'esercizio 2011.

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.

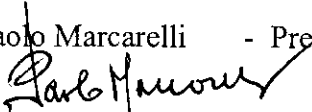
Considerate anche le risultanze dell'attività svolta dall'organo preposto al controllo legale che ad oggi non ha segnalato al Collegio sindacale anomalie e/o evidenze significative (e ciò anche per quanto riguarda i criteri di valutazione in conformità ai principi internazionali IFRS), e tenuto conto, altresì, dell'attestazione prodotta dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari in data 2 aprile 2012, il Collegio sindacale esprime parere favorevole in merito all'approvazione del bilancio di esercizio 2011 ed alle proposte di destinazione dell'utile di esercizio così come predisposte dal Consiglio di Amministrazione.

Roma, 10 aprile 2012

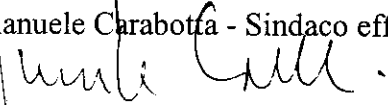
G. S. M.

IL COLLEGIO SINDACALE

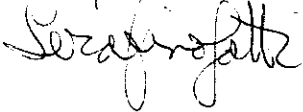
Dott. Paolo Marcarelli - Presidente



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 2011



**RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL
DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39**

All'Azionista di
Rete Ferroviaria Italiana SpA

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal prospetto di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, di Rete Ferroviaria Italiana SpA chiuso al 31 dicembre 2011. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli amministratori di 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 contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

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 5 maggio 2011.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio di Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2011 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa di Rete Ferroviaria Italiana SpA per l'esercizio chiuso a tale data.
- 4 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori di Rete Ferroviaria Italiana SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. 3.754.400,00 Euro i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n. 43 dell'Albo Consob - Altri Uffici: **Bari** 70124 Via Don Luigi Guanella 17 Tel. 0805640211 - **Bologna** Zola Predosa 40069 Via Tevere 18 Tel. 0516186211 - **Brescia** 25123 Via Borgo Pietro Wuhrer 23 Tel. 0303697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 - **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



Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2011.

Roma, 24 aprile 2012

PricewaterhouseCoopers SpA


Luciano Festa
(Revisore legale)