

Doc. **XV**

n. **222**

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

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

RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) SPA

(Esercizio 2013)

Comunicata alla Presidenza il 24 dicembre 2014

PAGINA BIANCA

INDICE

Determinazione della Corte dei conti n. 121/2014 del 19 dicembre 2014	<i>Pag.</i>	7
Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.A. per l'esercizio 2013	»	13

*DOCUMENTI ALLEGATI**Esercizio 2013:*

Relazione del Presidente	»	141
Bilancio consuntivo	»	243
Relazione Società di revisione	»	335

PAGINA BIANCA



Corte dei Conti

Determinazione e relazione della Sezione del controllo sugli enti
sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria
di **RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) S.p.A.**
per l'esercizio 2013

Relatore: Consigliere Claudio Gorelli

Ha collaborato per l'istruttoria e l'analisi gestionale il Dott. Alessandro Ortolani

PAGINA BIANCA

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 121/2014.

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 19 dicembre 2014;

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

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

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

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

visti i bilanci di esercizio di Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.A., relativi all'esercizio finanziario 2013, nonché le annesse relazioni del Consiglio di Amministrazione e del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Claudio Gorelli e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della predetta Società per l'esercizio 2013;

considerato che dall'esame della gestione e della documentazione relativa ai suddetti esercizi sono emersi i seguenti elementi di rilievo:

anche per il 2013 RFI conferma il trend positivo degli esercizi precedenti. In particolare, il bilancio di RFI 2013 registra un utile di 269,78 milioni di euro in considerevole incremento rispetto al risultato conseguito nel 2012 (+68,63 per cento);

i ricavi operativi hanno evidenziato un modesto incremento, rispetto all'esercizio 2012 (0,47 per cento), attestandosi a 2.675,93

milioni di euro a fronte di una significativa riduzione dei costi pari al 5,56 per cento;

il costo complessivo del personale si è mantenuto sostanzialmente stabile rispetto all'esercizio precedente e si è attestato a 1.456,2 milioni di euro (+0,3 per cento sul 2012) malgrado l'entrata a regime del nuovo CCNL che ha visto le retribuzioni aumentare del 1,9 per cento. Il costo del personale rappresenta circa il 67 per cento dei costi operativi ed assorbe il 55 per cento dei ricavi operativi;

il margine operativo lordo (Ebitda) risulta positivo per 516,5 milioni di euro facendo registrare un aumento di 139,8 milioni di euro (+37,1 per cento sul 2012) e anche il risultato di esercizio (Ebit) risulta positivo, per 387,2 milioni di euro con un aumento di 141 milioni di euro rispetto al 2012 (+57,2 per cento). Permane negativo il saldo della gestione finanziaria con una variazione negativa di 18,6 milioni di euro (-29,9 per cento sul 2012). Il patrimonio netto ammonta, al 2013, a 33.289,8 milioni di euro in aumento rispetto al periodo precedente (+285 milioni di euro sul 2012);

la posizione finanziaria netta è positiva per 2.041 milioni di euro facendo registrare un decremento rispetto all'esercizio precedente (-255 milioni di euro e - 11 per cento). La posizione finanziaria netta a breve termine (742,1 milioni di euro) registra un incremento mentre la posizione finanziaria netta a medio/lungo termine è positiva per (486,8 milioni di euro);

i contributi in conto esercizio dallo Stato ammontano a 1.050 milioni di euro e sono diminuiti di 60 milioni di euro rispetto al 2012. Al contrario, i contributi in conto investimento dallo Stato sono aumentati (683 milioni di euro);

L'Assemblea, sulla base dei risultati conseguiti, ha deliberato di approvare il bilancio dell'esercizio 2013 e di destinare l'utile di 269,78 milioni di euro come segue: accantonamento a riserva legale 13,48 milioni di euro, pagamento dei dividendi all'Azionista per 73 milioni di euro e riporto a nuovo della restante parte dell'utile pari a 183,29 milioni di euro;

il CdA, scaduto nel maggio 2013 con l'approvazione del bilancio di esercizio 2012, è rimasto in regime di « *prorogatio* » fino al rinnovo avvenuto il 19 febbraio 2014. In tale data, si è tenuta l'Assemblea dei Soci che ha nominato il Presidente e i nuovi amministratori che resteranno in carica fino al bilancio di esercizio 2016;

il Collegio sindacale, cessato dalle funzioni con l'approvazione del bilancio di esercizio 2013, ha proseguito l'attività in regime di « *prorogatio* » fino al suo rinnovo avvenuto in data 24 luglio 2014;

il DEF 2014, ha individuato tra le priorità la necessità di ridefinire il rapporto con Ferrovie dello Stato Italiane (FSI) considerando che il Contratto di Programma, attualmente ripartito in parte

« *Investimenti* » e parte « *Servizi* », deve essere esaminato da parte del MIT ed RFI in modo unitario e in tempi certi. Successivamente l'articolo 1, comma 10, del decreto-legge n. 133 del 2014 ha puntualmente individuato tempi e procedure per l'approvazione del solo CdP parte investimenti 2012-2016 approvato in data 8 agosto 2014 prevedendo una procedura accelerata coerentemente con quanto previsto dal DEF 2014. Con la legge di conversione tale procedura è stata modificata prevedendo che l'approvazione avvenga previa trasmissione del richiamato CdP-I alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del parere;

RFI è alla vigilia di importanti innovazioni sollecitate sia dalla Direttiva 34/2012 cd. « *Recast* » sia dalla piena operatività dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART). Con la Direttiva « *Recast* », oltre a razionalizzare le normative esistenti si è inteso accelerare il processo di integrazione del settore dei trasporti e, in particolare, migliorare l'efficienza e la competitività della rete e del mercato ferroviario europeo. In tale contesto, di particolare rilievo appaiono il passaggio di RFI da una contabilità di tipo regolatoria ad una di tipo industriale e la previsione dell'adozione di un Piano strategico quinquennale, di un Piano commerciale, di un Contratto di programma congruente con il Piano commerciale e di un Registro dei beni;

in tema di definizione dei criteri per la determinazione dei canoni l'articolo 17 comma 11 del decreto legislativo 188/2003 attribuisce al MIT il compito di fissare con decreto il « quadro per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura » mentre l'articolo 37 comma 2 lettera *i*) del decreto-legge n. 201 del 2011 assegna all'ART la « definizione dei criteri per la determinazione dei pedaggi »;

RFI dovrà, inoltre, dare seguito alle prescrizioni in tema di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e ai correlati servizi adottate dall'ART con la delibera n. 70/2014. In particolare, la rimodulazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, da 12,81 euro/treno*km a 8,20 euro/treno*km (-36 per cento circa), si tradurrà in minori ricavi di rilevante ammontare;

tra le criticità riscontrate nel periodo si segnala, come più volte richiamato nei precedenti referti, la mancata approvazione del nuovo CdP investimenti per il periodo 2012-2016, nonostante la procedura accelerata prevista dall'articolo 1, comma 10 della legge 164/2014;

questa Corte ritiene, infine, più rispondente alla disciplina civilistica l'appostazione di un apposito fondo di garanzia a copertura degli eventuali oneri derivanti dal contenzioso collegato allo sconto « *K2* » e all'IVA;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incumbente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei bilanci di esercizio – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di

revisione – della relazione, come innanzi deliberata, che, alla presente si unisce, perché ne faccia parte integrante;

PER QUESTI MOTIVI

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i bilanci relativi agli esercizi 2011-2012 – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione di Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.A. – l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società per i suddetti esercizi.

ESTENSORE

Claudio Gorelli

PRESIDENTE *F.F.*

Bruno Bove

Depositata in Segreteria il 23 dicembre 2014.

IL DIRIGENTE

(Roberto Zito)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA
GESTIONE FINANZIARIA DI RETE FERROVIARIA ITALIANA
(R.F.I.) S.p.A. PER L'ESERCIZIO 2013

S O M M A R I O

<i>Premessa</i>	<i>Pag.</i>	17
<i>Parte I</i>	»	18
1. Il ruolo istituzionale e l'assetto societario	»	18
1.1 Gli organi societari	»	20
1.2 L'articolazione organizzativa	»	23
1.3 I controlli interni	»	29
1.3.1 L'Internal Auditing	»	29
1.3.2 L'organismo di vigilanza ex decreto legislativo n. 231/ 2001	»	30
1.3.3 Misure di prevenzione della corruzione, trasparenza, inconferibilità e incompatibilità di incarichi	»	31
2. Le risorse umane	»	32
2.1 La consistenza e la gestione del personale nell'anno 2013	»	32
2.2 La gestione del personale	»	33
2.3 Il costo del lavoro	»	35
2.4 La formazione del personale	»	39
2.5 La sicurezza sul lavoro	»	40
2.6 Le consulenze	»	43
3. La liberalizzazione del trasporto ferroviario e l'autorità di regolazione dei trasporti (ART)	»	44
4. Gli strumenti di pianificazione, programmazione e gestione degli investimenti e delle attività	»	49
4.1 Il Piano industriale di RFI quale strumento di pianifica- zione aziendale	»	49
4.2 Il Contratto di programma (CdP) quale strumento di pro- grammazione degli investimenti e delle attività. Criticità	»	51
4.2.1 Il Contratto di programma – Parte servizi (CdP-S) 2012/ 2014: programmazione degli interventi per il manteni- mento in sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria	»	53
4.2.2 La programmazione degli interventi di sviluppo e adeguamento tecnologico della rete ferroviaria attra- verso il Contratto di Programma Parte Investimenti (CdP I) 2012/2016	»	56
4.2.2.1 Lo sviluppo della rete Alta velocità – Alta capacità (Torino Milano Napoli)	»	60
4.2.2.2 Lo sviluppo della rete convenzionale	»	63

4.2.2.3 I progetti speciali da realizzare per lotti costruttivi « non funzionali » attraverso il Piano Infrastrutture strategiche (PIS)	Pag.	65
4.2.2.4 Gli interventi speciali realizzati con i Contratti istituzionali di sviluppo (CIS)	»	67
4.3 Gli investimenti in ricerca e sviluppo (R&S)	»	69
5. L'accesso equo e non discriminatorio alla rete: il prospetto informativo della rete (PIR)	»	70
<i>Parte II</i>	»	73
6. Il bilancio di esercizio	»	73
6.1 L'Attestazione del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari	»	76
6.2 La Situazione patrimoniale e finanziaria	»	78
6.3 Il Conto economico	»	88
6.5.1 I Ricavi	»	90
6.5.2 I Costi	»	92
7. Il contenzioso	»	96
7.1 Questioni tributarie. Rapporti con l'Agenzia delle Entrate ...	»	96
7.2 Contenzioso Amministrativo e, in particolare, il giudicato concernente lo « Sconto K2 » ex dm 44T/2000 alla luce delle Sentenze del Consiglio di Stato	»	97
7.3 Contenzioso del lavoro	»	100
7.4 Contenzioso Penale	»	102
7.5 Contenzioso Regolatorio	»	105
7.6 Arbitrati	»	107
8. Andamento della gestione delle principali società partecipate da RFI	»	109
8.1 Blufferies S.r.l.	»	111
8.2 Terminali Italia S.r.l.	»	112
8.3 Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A.	»	114
8.4 Nord Est Terminali S.p.A.	»	115
9. Il patrimonio immobiliare	»	117
10. I principali fatti di rilievo intervenuti nell'esercizio	»	119
11. I principali fatti di rilievo intervenuti successivamente all'approvazione del bilancio 2013	»	126
<i>Considerazioni conclusive</i>	»	130
<i>Indice delle tabelle</i>	»	138

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.) S.p.A. per l'esercizio 2013 e sulle susseguenti vicende di maggior rilievo, fino a data corrente, ai sensi dell'art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210, e dell'art. 2 della legge 21 marzo 1958, n. 259.

L'ultima relazione presentata, approvata da questa Sezione con determinazione n. 123 del 17 dicembre 2013, riguardante l'esercizio 2012, è inserita nella raccolta dei documenti parlamentari della XVII legislatura (Doc. XV n. 105).

Può utilmente ricordarsi che, la gestione di Ferrovie dello Stato S.p.A., Capogruppo e controllante di RFI, è anch'essa soggetta al controllo della Corte dei conti, ma nelle forme di cui all'art. 12 della legge 259/1958.

PARTE I**1. RUOLO ISTITUZIONALE E ASSETTO SOCIETARIO**

Rete Ferroviaria Italiana spa (di seguito RFI), è una società per azioni interamente partecipata dalla Ferrovie dello Stato italiane (FSI) S.p.A, costituita il 1° luglio 2001, in coerenza con le Direttive comunitarie sulla separazione fra gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (di seguito, per brevità, GI o Gestore infrastruttura) e produttore dei servizi di trasporto ferroviario¹.

RFI è quindi, ai sensi del decreto legislativo n. 188/2003, il Gestore dell'infrastruttura ed è chiamato ad assolvere, in particolare, ai compiti di:

- progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (16.751 Km di linee ferroviarie, 24.291 Km di binari), ivi incluse le stazioni passeggeri (2.190 stazioni) e gli impianti merci modali e intermodali, nonché la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, ivi compreso il sistema Alta Velocità/Alta Capacità;
- promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- garanzia dell'accesso all'infrastruttura ed ai servizi (quali *obbligatori, facoltativi e accessori*), riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie².

RFI, per la realizzazione dello scopo sociale, ha struttura e organizzazione con obiettivi temporali definiti dal Piano industriale e provvede ai propri compiti attraverso finanziamenti pubblici con specifici Contratti di programma (CdP), nonché attraverso la riscossione dei canoni per l'utilizzo della rete da parte delle imprese ferroviarie che la utilizzano.

L'attuale struttura amministrativa della Società si sviluppa in n. 13 Direzioni centrali, n. 4 Direzioni di Direttrice e n. 15 Direzioni territoriali di produzione, con il compito di presidiare e mantenere in efficienza e sicurezza l'infrastruttura, la circolazione, i servizi di manovra, i terminali e i servizi erogati.

¹ Per un approfondimento sull'istituzione della Società e sull'organizzazione si rinvia a quanto riferito nei precedenti referti.

² Per una disamina sul tema si rinvia al paragrafo 5 della presente relazione.

Nel periodo di riferimento RFI al fine di contenere, razionalizzare e ottimizzare la spesa, ha adottato un nuovo modello centralizzato per la gestione degli acquisti e delle attività negoziali e ha dato corso alla riorganizzazione delle strutture deputale alle attività negoziali e agli affari legali. In tale direzione si è provveduto, in particolare, alla riorganizzazione delle strutture della Direzione Produzione e della Direzione Affari legali e societari, nonché alla istituzione di una nuova Direzione Acquisti posta alle dirette dipendenze dell'Amministratore delegato³.

Per una puntuale disamina della struttura societaria si rinvia alle precedenti relazioni che hanno diffusamente trattato il tema; appare tuttavia opportuno evidenziare, in questa sede, che nel corso del 2013 RFI ha provveduto all'adeguamento del proprio Statuto al fine di introdurre requisiti di onorabilità e di professionalità per la nomina alla carica di amministratore e assicurare il rispetto dell'equilibrio di genere nella composizione degli organi sociali, così come previsto per tutte le società a partecipazione pubblica in esecuzione del Decreto del Presidente della Repubblica 30 novembre 2012, n. 251⁴.

Al 31 dicembre 2013 il Capitale sociale di RFI ammontava a 32.007.632.680 €.

Il bilancio di esercizio di RFI è inserito nell'ambito del bilancio consolidato di FSI, ed è redatto in conformità agli International Financial Reporting Standard (IFRS) emanati dall'International Accounting Standard Boards, adottati dall'Unione Europea (EU-IFRS).

La Corte, già nelle pregresse relazioni sulla gestione finanziaria ha reiteratamente trattato le tematiche del modello gestionale caratterizzante il sistema ferroviario nazionale nel quale il gestore dell'Infrastruttura (RFI) è inserito in una struttura verticalmente integrata con a capo una holding (FSI S.p.A.) che esercita attività di direzione e coordinamento sulle società del Gruppo tra le quali si annovera il principale operatore del trasporto ferroviario nazionale (Trenitalia S.p.A.).

Questo modello gestionale è stato ritenuto dalla Corte di giustizia europea (Sentenza 3 ottobre 2013) compatibile con le direttive europee in materia di separazione del gestore dell'infrastruttura rispetto alla controllante come più diffusamente esposto nel successivo capitolo 3.

³ Disposizione organizzativa dell'AD di RFI n. 134 del 25 febbraio 2013.

⁴ Assemblea dei soci in convocazione straordinaria, sedute del 30 maggio 2013 e 18 dicembre 2013.

1.1. GLI ORGANI SOCIETARI

Ai sensi del vigente Statuto sono organi di RFI, l'Assemblea dei soci, il Consiglio di Amministrazione che esprime tra i suoi componenti il Presidente e l'Amministratore delegato e il Collegio sindacale⁵.

Assemblea dei Soci

L'Assemblea dei soci è l'organo che esprime la volontà sociale da attuarsi a cura del Consiglio di Amministrazione e si compone dell'unico socio FSI S.p.A. titolare di n. 32.007.632.680 azioni, del valore nominale di 1 euro, costituenti l'intero capitale sociale. L'Assemblea, in sede ordinaria, delibera, fra l'altro, sull'approvazione del bilancio, sulla nomina, revoca e determinazione dei compensi degli amministratori, mentre, in convocazione straordinaria, si esprime in merito alle modifiche statutarie, all'aumento di capitale, all'emissione di titoli obbligazionari, alla nomina del Presidente del Consiglio di Amministrazione. Ai sensi dell'articolo 3, comma 12 della legge 244/07, fintantoché lo Stato italiano detenga direttamente o indirettamente il controllo della Società spetta all'Assemblea ordinaria autorizzare il Consiglio di Amministrazione ad attribuire deleghe operative al Presidente su specifiche materie.

Il Consiglio di Amministrazione

Il C.d.A. di RFI, ai sensi dell'articolo 15 dello Statuto, è composto da 5 membri cui spetta la gestione della società.

Il C.d.A., qualora non vi abbia provveduto l'Assemblea, elegge fra i suoi componenti, ai sensi dell'art. 2380 bis del Cod. Civ. un Presidente e può delegare, nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 del Cod. Civ., proprie competenze ad un Amministratore delegato.

Ai sensi dell'articolo 19 dello Statuto il potere di rappresentanza della Società spetta disgiuntamente al Presidente e all'Amministratore delegato.

Nel corso del 2013 l'Assemblea di RFI ha provveduto⁶ ad adeguare lo Statuto introducendo ulteriori requisiti di onorabilità e professionalità necessari per la nomina

⁵ Nella seduta del 29 agosto 2013 il C.d.A. della Capogruppo FSI si è riservato competenze esclusive in materia di individuazione dei criteri di ordine generale (requisiti di indipendenza, professionalità e capacità manageriale) sulla cui base nominare, su proposta dell'AD di FSI, gli organi di amministrazione e di controllo delle principali controllate, tra cui RFI.

alla carica di amministratore di RFI. Attraverso la predetta modifica statutaria sono state introdotte, inoltre, specifiche cause di ineleggibilità e di decadenza.

Il CdA scaduto nel maggio 2013 con l'approvazione del bilancio di esercizio 2012 è rimasto in regime di *prorogatio* fino al rinnovo avvenuto il 19 febbraio 2014. In tale data, si è tenuta l'Assemblea dei Soci che ha nominato il Presidente e i nuovi amministratori e determinato i correlati compensi (vedi Tab. 1).

Il nuovo C.d.A., che resterà in carica fino all'approvazione del bilancio di esercizio 2016, nella seduta del 19 febbraio 2014, ha confermato l'Amministratore delegato⁷ al quale sono stati conferiti, nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 del cod. civ., ampi poteri di gestione e riconosciuti, in ragione dell'incarico, compensi aggiuntivi (cfr. tabella n. 2).

Il Collegio sindacale

Il Collegio sindacale, ai sensi dell'articolo 21 dello Statuto, è composto da tre sindaci effettivi e due supplenti nominati dall'Assemblea ed è chiamato a vigilare sull'osservanza della legge e delle disposizioni statutarie, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento.

Il Collegio sindacale svolge, ai sensi dell'articolo 19 del D.Lgs. n. 39/2010, il ruolo di "*Comitato per il controllo interno e la revisione contabile*", con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, nonché sulla revisione legale dei conti e, infine, sull'indipendenza della società di revisione legale.

⁶ Il C.d.A. di FSI nelle seduta del 23 ottobre 2013 ha deliberato l'autorizzazione a procedere agli adeguamenti statuari delle società del Gruppo alle disposizioni in materia di "onorabilità", "professionalità" e "competenza" che hanno natura convenzionale e sono aggiuntivi rispetto a quelli previsti dall'articolo 2382 cod.civ. Conseguentemente l'Assemblea di RFI, in seduta straordinaria, in data 18 dicembre 2013 ha deliberato le modifiche statutarie tenendo conto delle richiamate disposizioni di Gruppo e di quanto previsto dalla Direttiva MEF del 24 giugno 2013 "in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione e di politiche per la remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze".

⁷ Successivamente in data 29 maggio 2014 l'amministratore delegato di RFI è stato chiamato a ricoprire l'incarico di AD in FSI e, conseguentemente, l'Assemblea dei soci di RFI, riunitasi in data 24 luglio 2014, ha provveduto a nominare un nuovo Consigliere di Amministrazione successivamente chiamato dal C.d.A. a ricoprire l'incarico di AD di RFI.

Il Collegio sindacale, cessato dalle funzioni con l'approvazione del bilancio di esercizio 2013, ha proseguito l'attività in regime di "prorogatio" fino al suo rinnovo avvenuto in data 24 luglio 2014.

La revisione legale dei conti della società è affidata ad una società di revisione iscritta nell'apposito registro.

I compensi agli amministratori e ai sindaci

I compensi spettanti agli amministratori e ai membri del Collegio sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni che risultano dalla nota integrativa al bilancio 2013 sono riportati nel prospetto che segue e confrontati con quelli dell'esercizio precedente. I compensi risultano ridotti del 16% circa rispetto all'esercizio 2012.

Tabella n. 1 Compensi agli amministratori *(migliaia di euro)*

PERCIPIENTI	2013	2012	VAR. % '13/'12
Amministratori (*)	425	494	-16%
Sindaci	85	85	-
TOTALE	510	579	

Fonte: RFI

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

Nel prospetto che segue si riportano i compensi lordi spettanti agli amministratori ed ai sindaci:

Tabella n. 2 *Compensi pro capite amministratori e sindaci* (in euro)

Compensi amministratori e sindaci					
Funzioni	2012	2013	Data di nomina	Data di cessazione	
Consiglio di Amministrazione	Presidente	€ 87.143	€ 87.143	31.08.2010	Approvazione Bilancio Esercizio 2012*
	Amministratore Delegato	€ 300.000	€ 300.000 *	02.09.2010	"
	Consigliere	€ 24.300	€ 24.300	31.08.2010	"
	Consigliere	€ 24.300	€ 24.300	31.08.2010	"
	Consigliere	€ 24.300	€ 24.300	18.10.2012	"
Collegio Sindacale	Presidente	€ 33.300	€ 33.300	18.05.2011	Approvazione Bilancio Esercizio 2013***
	Sindaco	€ 25.200	€ 25.200	18.05.2011	"
	Sindaco	€ 25.200	€ 25.200	18.05.2011	"
	Sindaco supp.	-	-		
	Sindaco supp.	-	-		

Fonte RFI

*In "prorogatio" fino al rinnovo avvenuto in data 19 febbraio 2014 con scadenza es. 2016

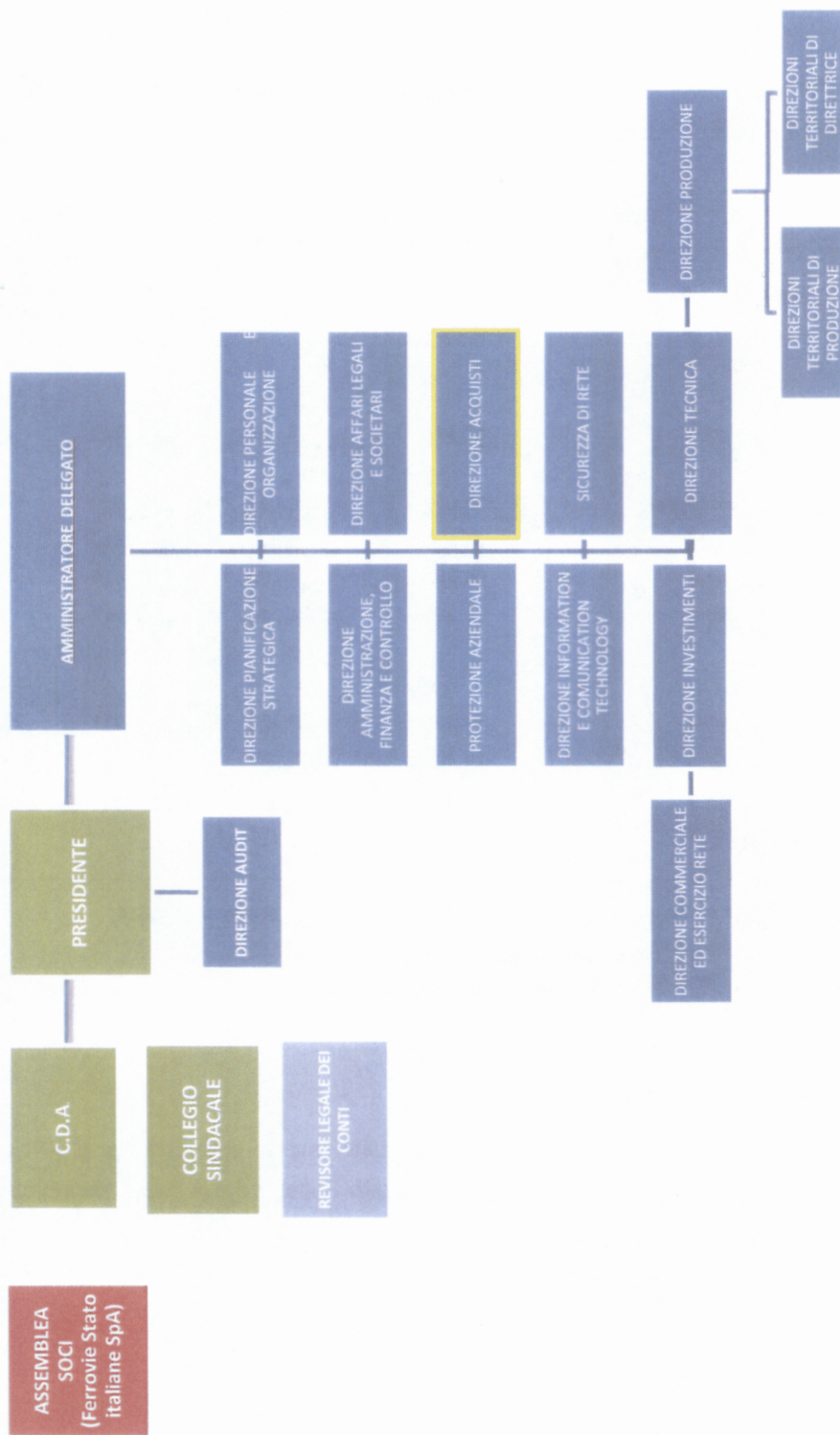
** Assorbe il compenso di Consigliere deliberato dal C.d.A.

*** In "prorogatio" fino al rinnovo avvenuto in data 24 luglio 2014.

1.2 L'articolazione organizzativa

Nella tabella seguente si dà conto dell'attuale assetto organizzativo di RFI che è inserito nel Gruppo industriale Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., a cui fanno capo le altre società operative nei diversi settori della filiera e altre società di servizio e di supporto al funzionamento del Gruppo.

Tabella n. 3 Assetto organizzativo "Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano S.p.A.



Fonte: Elaborazione Corte dei conti

Nel presente referto si descrive sommariamente l'articolazione organizzativa di RFI con indicazione del personale dedicato compresi i dirigenti. Come già evidenziato, il management di RFI si articola in 13 Direzioni centrali, 15 Direzioni territoriali di produzione e in 4 Direzioni territoriali di Direttrice.

Tabella n. 4 Articolazione organizzativa RFI con indicazione del personale assegnato

	31.12.2012 personale in servizio	31.12.2013 personale in servizio	Incidenza %	Δ 2013-2012
Direzione Produzione	22.953	24.639	90,89%	7,35
Direzione Commerciale ed Esercizio Rete	2.067	403	1,49%	-80,50
Direzione Tecnica	268	281	1,04%	4,85
Direzione Investimenti	299	289	1,07%	-3,34
Protezione Aziendale	203	209	0,77%	2,96
Direzione Personale e Organizzazione	883	842	3,11%	-4,64
Direzione Amministrazione, Finanza e Controllo	83	81	0,30%	-2,41
Direzione Pianificazione strategica	35	34	0,13%	-2,86
Direzione Affari Legali e Societari	130 (*)	52	0,19%	-60,00
Direzione Information & Communication Technology	74	81	0,30%	9,46
Sicurezza Rete	55	84	0,31%	52,73
Direzione Acquisti	(*)	60	0,22%	
Direzione Audit	29	30	0,11%	3,45
Staff AD/Presidente	14	12	0,04%	-14,29
Altro	8	11		37,50
	27.101	27.108		0,03

Fonte: RFI

(*) Comprende il personale che ad inizio 2013 (Disposizione Operativa n. 134/AD del 25.2.13) sono transitate nella nuova Direzione Acquisti e nelle Direzioni Territoriali Produzione per effetto del passaggio di competenze sulle gare.

Si riporta, inoltre, una breve descrizione della attività svolte e del personale complessivamente assegnato presso ciascuna Direzione al 31 dicembre 2013.

Direzione Produzione

La Direzione garantisce tutte le attività di pianificazione, programmazione, coordinamento operativo e controllo finalizzate ad assicurare la produzione di tutti i servizi necessari alla circolazione dei treni e all'esercizio ferroviario (in particolare: regolazione della circolazione, mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria, manovra dei rotabili nei porti di Messina e Villa S. Giovanni e nei transiti di confine, servizi nelle stazioni). La Direzione assicura, inoltre, la definizione dei

fabbisogni di approvvigionamento e logistica dei materiali nonché della produzione delle Officine Nazionali⁸ e la verifica della conformità tecnica. L'attività di produzione si esplica attraverso 15 Direzioni territoriali di produzione e 4 Direzioni di Direttrice (Asse Orizzontale, Asse Verticale, Asse Tirrenica, Adriatica).

Personale occupato: 24.639

Direzione Commerciale ed Esercizio Rete

La Direzione presidia il processo di pianificazione, programmazione, sviluppo e regolazione della circolazione dei treni e dell'esercizio della rete e garantisce che le attività dei progetti di sviluppo della rete vengano attuati in modo efficace ed efficiente ai fini dell'economicità gestionale, della qualità dei servizi e della sicurezza. La Direzione garantisce, inoltre, la programmazione e vendita dei servizi di infrastruttura e gestisce i rapporti commerciali necessari ad assicurare la relazione fra il Gestore dell'infrastruttura e i soggetti richiedenti.

Personale: 403

Direzione Tecnica

La Direzione garantisce l'emanazione di disposizioni e prescrizioni di esercizio per la sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario, delle disposizioni generali attuative della legislazione in materia di sicurezza del lavoro e di protezione ambientale, nonché la definizione di norme tecniche, standard e specifiche tecniche per la parte infrastrutturale del sistema ferroviario. Garantisce, altresì, la definizione e lo sviluppo di progetti/prodotti a tecnologia innovativa.

Personale: 281

Direzione Investimenti

La Direzione garantisce il processo decisionale connesso al ciclo di realizzazione degli investimenti, anche attraverso la gestione del contratto con Italferr S.p.A.⁹.

Personale: 289

⁸ Le Officine nazionali costituiscono il ramo operativo della Direzione produzione e provvedono alla fabbricazione di apparecchi del binario necessari per la manutenzione delle linee convenzionali e AV.

⁹ Italferr S.p.A. è una società partecipata integralmente da FSI S.p.A. che opera nel campo dell'ingegneria dei trasporti con il compito di supervisionare, coordinare, progettare e costruire le linee ferroviarie.

Protezione Aziendale

La struttura definisce procedure societarie in materia di protezione aziendale (sicurezza nei luoghi e delle attività industriali, tutela del patrimonio, del know how, ecc.), ed assicura l'attuazione e la gestione delle misure di protezione sul territorio per la tutela dell'infrastruttura.

Personale: 209

Direzione Personale e Organizzazione

La Direzione garantisce il presidio dei processi e la realizzazione delle azioni ad essi correlati, dell'area del Personale e Organizzazione. Salvaguarda, infatti, la realizzazione di tutte le attività riguardanti la gestione e lo sviluppo delle Risorse Umane, a livello organizzativo e manageriale; presidia, infine, la gestione delle relazioni industriali e dei relativi adempimenti legislativi ed i servizi sanitari.

Personale: 842

Direzione Amministrazione, Finanza e Controllo

La Direzione garantisce, in coerenza con le disposizioni di legge e gli indirizzi e le politiche aziendali e di Gruppo e in coordinamento con le competenti strutture della Capogruppo, il presidio complessivo dei processi di: budget e controllo di RFI, la predisposizione del bilancio dell'Azienda, la definizione delle regole di contabilità generale di RFI e la gestione delle attività di natura fiscale dell'Azienda.

Personale: 81

Direzione Pianificazione Strategica

Assicura, in coerenza con il quadro strategico di Gruppo, il presidio dei processi aziendali di pianificazione strategica e degli investimenti.

Personale: 34

Direzione Affari Legali e Societari

La Direzione garantisce, nel rispetto degli indirizzi di Gruppo, la tutela legale dei diritti e degli interessi societari nel campo degli Affari regolamentari, Penale, Civile, Appalti e Amministrativo, nonché l'interpretazione della normativa emanata.

Personale: 52

Direzione Information & Communication Technology

La Direzione assicura, in coerenza con gli standard di Gruppo, la pianificazione, lo sviluppo, la gestione e l'esercizio dei sistemi di information technology della Società, garantendo l'integrazione delle piattaforme hardware/software, la coerenza dei sistemi e l'uniformità della diffusione sul territorio.

Personale: 81

Sicurezza della Rete

La struttura presidia i processi costituenti il Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (Sicurezza della Circolazione, Sicurezza del Lavoro, Sicurezza Ambientale), assicura che il Vertice Societario sia a conoscenza delle prestazioni del sistema e che siano forniti gli elementi per ogni esigenza di miglioramento. Individua, sulla base delle risultanze delle attività di ispezione, gli interventi finalizzati a migliorare la sicurezza della circolazione e dell'Esercizio Ferroviario, verificando la corretta e tempestiva attuazione dei piani di azione definiti.

Personale: 84

Direzione Acquisti

La neo istituita Direzione acquisti opera alle dirette dipendenze dell'Amministratore delegato di RFI e garantisce il presidio e la gestione centralizzata del processo di acquisto/vendita di beni e servizi. In particolare cura le procedure di appalto di lavori a valenza nazionale, il sistema di qualificazione dei fornitori aziendali, nel rispetto della legislazione vigente, del regolamento negoziale di Gruppo, degli standard e delle politiche di acquisto della Società e delle controllate per il raggiungimento degli obiettivi di *saving* e di qualità delle forniture. Per gli affidamenti di lavori, forniture e servizi ha un proprio sistema di e-Procurement denominato "*Portale Acquisti RFI*", che in ottemperanza alla normativa vigente in materia di appalti pubblici e di firma digitale ai sensi del dlgs 145/2013¹⁰, è volto a garantire il rispetto dei principi di trasparenza (ai sensi della l.190/2012), tempestività, correttezza e libera concorrenza nella scelta del contraente.

Personale: 60

¹⁰ In conformità al disposto di cui al D.L.145/2013, dal 1° gennaio 2015 i contratti derivanti dalle procedure di affidamento indette da RFI S.p.A. dovranno essere stipulati in modalità digitale, pena la nullità dell'atto.

Direzione Audit

La Direzione opera alle dirette dipendenze del Presidente ed assicura la definizione delle politiche, delle procedure aziendali in materia di Audit e del piano di audit di RFI e delle Società controllate qualora prive di funzioni di audit.

Personale: 30

1.3 I CONTROLLI INTERNI**1.3.1 L'Internal auditing**

In RFI opera una specifica Direzione Audit, posta alle dirette dipendenze del Presidente e collegata con la Direzione Centrale Audit di FSI, con il compito di fornire elementi cognitivi agli organi di amministrazione sui processi gestiti dalle strutture di RFI.

Il Sistema di Controllo Interno (SCI) della Società si basa su elementi cognitivi che derivano dalle conoscenze acquisite attraverso le attività di verifica svolte sia in attuazione di uno specifico Piano, sia per soddisfare specifiche richieste. Le politiche seguite da RFI, attraverso l'internal auditing, sono orientate al miglioramento continuo dei processi e delle procedure.

Le 40 attività di audit realizzate nel corso del 2013 dalla Direzione Audit hanno interessato i principali macroprocessi della società e fra questi, in particolare, i processi relativi alla gestione amministrativa e fiscale, quelli relativi alla sicurezza sul lavoro e la tutela ambientale, nonché quelli inerenti la produzione dei servizi. Tra le attività realizzate si segnalano il supporto all'Organismo di Vigilanza ex Dlgs 231/2001, le attività di Risk assessment e il supporto al Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili.

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

Nella tabella che segue sono riportati il numero delle attività di audit per anno di riferimento.

Tabella n. 5 Attività di audit effettuate nel corso del 2013.

Area/Macroprocesso oggetto di audit	N. attività di audit 2012	N. attività di audit 2013
Produzione dei servizi	1	1
Negoziare e approvvigionamenti	4	5
Gestione scorte	3	4
Investimenti	3	6
Manutenzione	2	4
Qualità	1	
Sicurezza sul lavoro e tutela ambientale	0	
Sicurezza di esercizio	12	4
Gestione risorse umane	3	3
Sviluppo e gestione dei sistemi informativi	4	3
Gestione amministrativa e fiscale	9	6
legale e affari societari	1	1
gestione patrimonio immob.	3	1
pianificaz. e controllo		2
monitoraggio finanziario		
Commerciale	1	
Altre		
totale	47	40

Fonte: RFI

La Direzione Audit, all'esito delle attività di *audit* eseguita presso le strutture organizzative della società sia centrali che territoriali ha espresso una valutazione di generale adeguatezza dell'architettura del Sistema di controllo interno (SCI) e ha adottato specifici Piani di Azione per ripristinare alcune carenze emerse¹¹.

Nel quadro del rafforzamento del sistema dei controlli interni ed anche in sede di analisi istruttoria delle questioni maggiormente rilevanti, il *Comitato di Audit di RFI* ha assistito il Consiglio di Amministrazione nell'attività di supervisione generale dei processi amministrativi, nella reportistica finanziaria dell'organizzazione, nelle revisioni contabili di bilancio e nel controllo interno.

1.3.2 L'organismo di vigilanza ex D. Lgs. n. 231/2001

L'Organismo di vigilanza istituito ai sensi del Decreto 231 è dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo e di autonomi mezzi finanziari e logistici che ne garantiscono la piena e continua operatività, ha il compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza dei modelli di organizzazione, gestione e controllo di RFI S.p.A. e di curarne l'aggiornamento. Il CdA nella seduta del 19 novembre 2014 ha deliberato di rinnovare l'Organismo di vigilanza, determinando in € 30 mila il

¹¹ RFI, Relazione sull'attività svolta dalla Direzione Audit nell'anno 2013 del 4 aprile 2014, pagine 4 e 10.

compenso annuo lordo per il Presidente e in € 15 mila il compenso per il compenso annuo lordo per il componente esterno. La Direzione Audit offre il supporto tecnico all'Organismo di vigilanza e cura l'aggiornamento del Modello organizzativo di RFI.

In ordine a ciò, giova evidenziare che il comma 77 dell'art. 1 della legge 190/2012 ha introdotto il reato di corruzione tra privati ampliando il catalogo dei reati-presupposto per i quali i rappresentanti legali della Società rispondono in prima persona qualora siano commessi dal dipendente a vantaggio della Società stessa. In tale ottica, RFI si è tutelata dall'addebito di responsabilità amministrativa con l'adozione di un modello organizzativo aziendale basato su di un sistema di controllo interno volto a verificare le aree di attività ed i processi della Società maggiormente esposti alle fattispecie di reato previste dal decreto, anche al fine di prevenirne la commissione.

1.3.3 Misure di prevenzione della corruzione, trasparenza, inconfiribilità e incompatibilità di incarichi.

RFI in adempimento agli obblighi di cui all'articolo 1 comma 32 della legge n° 190/2012 ha reso disponibili in apposita sezione del proprio sito istituzionale "Anticorruzione" tutte le informazioni relative alle procedure di affidamento di appalti esperite da RFI SpA nel periodo 1° dicembre 2012 – 31 dicembre 2013. Inoltre, per il tramite della Capogruppo Fsi, è stata attivata una interlocuzione con l'ANAC¹² al fine di chiarire puntualmente i contorni di applicazione degli istituti introdotti dalla legge 190 del 2012 in materia di "trasparenza e accountability" al fine di dimostrare in ogni momento, anche documentalmente, che nell'azione amministrativa siano stati rispettati, non solo i canoni della legalità, ma anche quelli dell'efficienza, dell'efficacia e dell'economicità.

¹² Note Fsi Direzione Centrale Audit Legale del 22 ottobre 2013 e, da ultimo, Direzione Centrale Audit Legale del 11 aprile 2014.

2. LE RISORSE UMANE

2.1 La consistenza e la gestione del personale nell'anno 2013

Le unità in servizio al 31 dicembre 2013 ammontavano a complessive 27.108 unità in sostanziale equilibrio rispetto all'esercizio precedente che evidenziava la presenza in azienda, alla medesima data, di 27.101 dipendenti. Il dato medio annuo di presenze si attestava invece a 27.304 risorse, contro le 27.582 del 2012.

Nel corso del 2013 sono state effettuate n. 415 assunzioni da mercato, n. 20 assunzioni a seguito di contenzioso e si è registrata una mobilità netta in entrata da società del gruppo per n. 972 unità¹³. Il personale in uscita che ha usufruito del fondo di sostegno al reddito è stato pari a n. 693 unità, mentre le cessazioni anticipate connesse alle incentivazioni all'esodo sono state pari a n. 328 unità. Le dimissioni, i licenziamenti e i decessi sono stati nel periodo pari a n. 379 unità. Gli ingressi si attestano complessivamente a n. 1.407 unità mentre le fuoriuscite a n. 1.400 unità.

Nella tabella che segue si dà conto, rispettivamente, delle variazioni che l'organico ha registrato nel corso dell'anno 2013 e del 2012.

Tabella n. 6 Andamento organico - Anno 2013

Consistenza al 31.12.2012	27.101
Assunzioni da mercato	415
Assunzioni per reintegre giudiziali	16
Assunzioni per definizione contenzioso	4
Mobilità netta tra Società del Gruppo	972
Totale ENTRATE	1.407
Accessi al Fondo di sostegno al reddito	693
Accessi al Fondo incentivo all'esodo	328
Altre cessazioni (dimissioni, licenziamenti, decessi)	379
Totale USCITE	1.400
Consistenza al 31.12.2013	27.108

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati RFI.

¹³ L'acquisizione di tali professionalità è connessa alla necessità di implementare il progetto di riqualificazione delle stazioni attraverso interventi di pulizia, decoro e piccola manutenzione.

La tabella n. 6 riporta l'incidenza e la variazione del personale ripartito per livello professionale alla data del 31 dicembre degli anni 2012 e 2013.

Tabella n.7 Incidenza e variazione percentuale del personale di RFI ripartito per livello professionale. Anni 2012/2013.

Livelli		In servizio al 31.12.2012	In servizio al 31.12.2013	Incidenza %	□□%
					2013/2012
Quadri	Q1	1.511	1.507	5,56	-0,27
	Q2	4.623	4.640	17,12	0,37
Direttivi	A	636	664	2,45	4,22
Tecnici	B	6.905	7.092	26,16	2,64
	C	5.040	5.063	18,68	0,45
Operatori	D	7.678	7.337	27,07	-4,65
	E	375	488	1,80	23,16
	F	83	74	0,27	-12,16
	Totale	26.851	26.865	99,10	0,05
Dirigenti		250	243	0,90	-2,88
Totale complessivo		27.101	27.108		0,03

Fonte RFI

Dalla lettura della soprarichiamata tabella emerge la sostanziale invarianza nelle dimensioni degli occupati e le modifiche avvenute tra le diverse categorie.

2.2 La gestione del personale

Nel 2013 l'evento di maggiore rilievo, per quanto attiene la gestione del personale, è stato l'entrata a regime del CCNL e del Contratto aziendale del Gruppo FS. Il nuovo contratto prevede importanti innovazioni quali l'introduzione di una maggiore produttività, ottenuta con una più grande flessibilità nella gestione delle presenze, con maggiori orari di lavoro e un incremento economico. E' stato introdotto un sistema di incentivazione a breve termine di tipo *Management by Objectives (MBO)* o *management by results* nel quale la quota variabile della retribuzione è strettamente correlata al raggiungimento degli obiettivi di performance assegnati dal vertice aziendale, secondo una logica di tipo "top-down" e in coerenza con gli obiettivi strategici dell'esercizio.

Nella definizione degli obiettivi particolare rilevanza è stata data agli indicatori relativi alla sicurezza sul lavoro e alla sostenibilità ambientale considerati valori competitivi e leve strategiche per RFI e per il Gruppo. Nel processo di MBO per l'esercizio in esame l'entità degli incentivi da erogare è stata strettamente correlata alla posizione ricoperta, alla prestazione individuale e ai risultati complessivamente conseguiti dal Gruppo.

Nel corso del 2013 sono poi proseguite le attività di formazione per riqualificare il personale che è risultato in esubero a fronte dell'introduzione nella rete di nuove tecnologie volte ad ottimizzare la regolazione del traffico e di aumentare gli standard di sicurezza del trasporto ferroviario.

La Società ha inoltre attivato le procedure per utilizzare l'esodo incentivato attingendo alle risorse accantonate nell'apposito Fondo¹⁴ pari a 50,5 mln di €.

Parallelamente, la Società ha ritenuto necessario accedere anche al Fondo di sostegno al reddito e all'occupazione, originariamente istituito ai sensi dell'articolo 59 della legge 449/1997¹⁵ con l'obiettivo di supportare gli interventi di riassetto industriale del Gruppo FSI e di attenuare le ricadute sociali che i medesimi interventi potrebbero determinare. Attraverso il Fondo, la cui consistenza al 31 dicembre 2013 è pari a 129.5 mln di euro, sono erogate al personale prestazioni ordinarie (pagamento di azioni formative di riconversione e riqualificazione professionale e erogazione di specifici trattamenti economici a favore dei lavoratori interessati da riduzioni dell'orario di lavoro) e straordinarie (erogazione straordinaria di assegni per il sostegno all'occupazione e al reddito dei lavoratori dichiarati in esubero nell'ambito dei processi di ristrutturazione aziendale).

Inoltre, tra i fatti di maggior rilievo concernenti la gestione del personale verificatisi nel 2013 si segnala fra l'altro la sottoscrizione, in data 30 luglio 2013, dell'Accordo con le organizzazioni sindacali che prevede, tra l'altro, l'adeguamento del richiamato Fondo di sostegno al contesto normativo scaturito dall'entrata in vigore della legge n. 92 del 2012 cd. "Riforma Fornero"¹⁶, l'estensione a 60 mesi della durata

¹⁴ Il cd. "incentivo all'esodo" è un reddito da lavoro dipendente corrisposto dal datore di lavoro al lavoratore a fronte della risoluzione anticipata consensuale del rapporto di lavoro.

¹⁵ Il comma 6 dell'articolo 59 della legge 449 del 1997, successivamente modificato dalla lettera d) del comma 47 dell'art. 3 della legge 28 giugno 2012, n. 92, dispone l'istituzione, con accordo collettivo tra le parti, di un fondo a gestione bilaterale che definisca misure per il perseguimento di politiche attive di sostegno al reddito e all'occupazione nell'ambito del processo di ristrutturazione aziendale.

¹⁶ La piena operatività delle innovazioni introdotte dal menzionato Accordo e la piena funzionalità del Fondo avverrà solo a seguito dell'adozione dell'apposito decreto interministeriale di recepimento a cura dei competenti dicasteri (lavoro ed economia). Frattanto, al fine di assicurare la continuità delle prestazioni del Fondo, il Ministero del lavoro (Direzione generale Politiche attive e passive del lavoro, nota prot. 40 del 12 marzo 2014) ha consentito che il Comitato Amministratore del Fondo in carica potesse deliberare l'accesso

massima di permanenza nel fondo e l'attivazione di progetti per favorire un "ricambio professionale" attraverso l'introduzione di professionalità adeguate agli standard operativi e produttivi imposti dalle più moderne tecnologie.

Infine, si evidenzia l'Accordo sottoscritto in data 2 agosto 2013 con le Organizzazioni sindacali nazionali che prevede la riqualificazione e il reimpiego dei lavoratori inidonei o non riqualificabili verso le attività di esercizio, che non trovano possibilità di impiego in RFI o nelle altre Società del Gruppo, in progetti di decoro e piccola manutenzione nelle stazioni, in particolare in quelle impresenziate (circa 1.700), con l'obiettivo di realizzare un miglioramento dei livelli di qualità percepiti e dell'immagine aziendale collegati ai servizi offerti nelle medesime stazioni.

2.3 Il costo del lavoro

Da un raffronto dei dati rispetto all'esercizio precedente emerge che il costo del personale medio unitario *pro/capite* è cresciuto nel 2013 del 1,3%, il costo complessivo del personale è aumentato del 0,3% (pari a 4,3 mln di euro) e mediamente il personale in attività è diminuito nel 2013 del 1 %.

Dall'analisi dell'incidenza del costo del lavoro sui costi operativi e sui ricavi aziendali emerge che il costo del lavoro si è attestato a 1.456,2 milioni di euro e rappresenta oltre il 67 % dei costi operativi della Società, assorbendo poco meno del 55 % dei ricavi aziendali.

alle prestazioni straordinarie dei progetti territoriali sottoscritti nel 2013 e attendere agli adempimenti connessi. La Direzione Centrale Risorse Umane e Organizzazione di FSI con nota del 5 settembre 2014 ne ha sollecitato l'approvazione alle competenti strutture del Ministero del Lavoro.

Tabella n. 8 Variazione ed incidenza del costo del lavoro su costi operativi e ricavi aziendali. Anni 2012-2013

(dati in €)

	2012	2013	Δ% 2013/2012
Risorse umane (media annua)	27.582	27.304	-1,01
Costo complessivo	1.451.910.051	1.456.225.070	0,30
Costo medio unitario	52.641	53.335	1,32
Ricavi totali	2.663.346.892	2.675.921.106	0,47
% Ricavi totali	54,5	54,4	
Costi operativi	2.286.587.331	2.159.406.842	-5,56
% Costi operativi	63,5	67,4	

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati RFI

Tabella n. 9 Costo del lavoro disaggregato per voci di costo. Esercizi 2012 -2013 (importi espressi in €/000)

ELEMENTI DI COSTO	ANNO 2012			ANNO 2013			Δ% '13/'12
	Dirigenti	Altro personale	Totale	Dirigenti	Altro personale	Totale	
RETRIBUZIONI							
Competenze fisse	24.237	795.852	820.089	23.581	815.224	838.805	2,3%
Straordinario		42.788	42.788	-	36.510	36.510	-14,7%
Trasferte	707	15.161	15.868	712	14.833	15.545	-2,0%
Competenze accessorie	4.312	140.788	145.100	5.229	146.768	151.997	4,8%
Indennità di mancato preavviso		438	438	87	601	687	56,9%
TOTALE RETRIBUZIONI	29.256	995.027	1.024.283	29.609	1.013.936	1.043.545	1,9%
ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI							
Contributi all'INPS e altri Ist. Prev.li e acc. (al netto accantonamenti rinnovo ccnl e con ipotesi invarianza oneri apprendisti 2011 e 2012)	3.814	63.922	67.736	4.150	76.118	80.268	18,5%
Contributi all'INPS Fondo Speciale	5.676	211.022	216.698	5.392	208.101	213.493	-1,5%
Accantonamento fondo TFR	1.805	66.158	67.963	1.752	70.028	71.780	5,6%
pro forma Altri Costi per quadratura (accantonamenti oneri ccnl e differenza oneri apprendistato 2012)		1.000	1.000		1.159	1.159	n.s
TOTALE ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI	11.295	340.101	351.396	11.294	355.406	366.700	4,4%
Altri costi del personale a ruolo	203	-2.919	-2.716		4.553	4.553	-267,6%
Totale costo personale di ruolo	*40.754	1.332.209	1.372.963	40.903	1.373.896	1.414.799	3,0%
Altri costi del personale	129	78.818	78.947		41.426	41.426	n.s
COSTO DEL LAVORO	40.883	1.411.027	1.451.910	40.903	1.415.322	1.456.225	0,3%

Fonte: RFI

* La voce in sede di approvazione del bil. 2012 ha subito una riclassifica in diminuzione pari a 3.910 mila euro relativa al recupero vertenze di lavoro e pertanto risulta Euro 1.501.589

Nel 2013 la voce *Retribuzioni*, articolata nelle diverse componenti fisse ed accessorie, subisce un aumento del 1,9 %, in controtendenza con l'andamento dell'esercizio 2012. Nello specifico, diminuiscono le spese per *straordinario, competenze accessorie* (legate prevalentemente alla politica meritocratica attuata dalla Società, secondo piani definiti di raggiungimento degli obiettivi aziendali) e aumentano le spese connesse con l'*indennità di mancato preavviso* (che quantifica l'onere delle contribuzioni soggette a tassazione separata correlate alle fuoriuscite anticipate dal servizio).

In aumento del 4,4% gli *Oneri sociali e previdenziali* e i versamenti all'INPS (+ 18,5%), in diminuzione del 1,5 % i contributi previdenziali destinati a Fondi speciali istituiti presso il medesimo Ente previdenziale.

Di seguito si riporta la retribuzione media annua corrisposta al personale dirigente e dipendente della Società, al netto degli oneri sociali e delle voci relative ad altri costi del personale, nel biennio 2012/2013.

Tabella n. 10 Retribuzione media di dirigenti ed impiegati (€/000)

	Anno 2013			
	Dirigenti	Altro personale	Dirigenti	Altro personale
Totale Retribuzioni	29.256	995.028	29.609	1.013.936
Retribuzione media	113,5	36,4	119,8	37,5
Δ % retribuzione su anno precedente	1%	-1,50%	5,51	2,91

Fonte:RFI

Nel 2013 i 247 dirigenti aziendali hanno avuto una retribuzione media di circa 113 mila euro annui pro/capite, pari ad un onere complessivo di 29,6 milioni di euro.

La retribuzione media di un lavoratore dipendente si attesta a 37.500 euro aumenta del 2,96% rispetto al 2012.

2.4 La formazione del personale

Nel 2013 il piano formativo di RFI S.p.A., strumento rilevante nelle politiche della sicurezza, delle dinamiche organizzative nonché della razionalizzazione del personale, è stato incentrato, in particolare, sulle tematiche relative alla sicurezza, sia in termini di esercizio ferroviario sulla base delle indicazioni fornite dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), sia in termini di sicurezza del lavoro.

Gli obiettivi alla base delle iniziative attivate sono stati:

- il rispetto degli adempimenti richiesti dagli accordi stato-regioni in materia di sicurezza del lavoro;
- il miglioramento continuo degli indici infortunistici attraverso una sistematica sensibilizzazione del personale direttamente coinvolto nelle attività di manutenzione infrastruttura;
- la diffusione della cultura della sicurezza ferroviaria;
- l'organizzazione e la gestione in sicurezza dei processi produttivi;
- il miglioramento delle competenze di gestione, programmazione ed esecuzione della manutenzione degli enti rilevanti ai fini della sicurezza.

Sono state svolte, nel 2013, un totale di 178.000 giornate uomo di formazione, con una media di circa 7 giornate medie pro-capite, valore quest'ultimo in linea con la media degli anni precedenti.

Nel 2013 sono state attivate iniziative di formazione continua a favore del personale attraverso le risorse dei Fondi interprofessionali¹⁷.

In particolare, a seguito di specifica richiesta istruttoria, RFI ha riferito che nell'ambito del Piano di Formazione 2013, sono state erogate in totale n. 14.503 ore di formazione finanziata con Fondi interprofessionali ex legge 388/2000 (Fondimpresa). Tale formazione, articolata in n. 8 Piani formativi aziendali multiregionali, ha coinvolto n. 10.012 dipendenti ed ha riguardato le seguenti aree tematiche:

- formazione tecnico-professionale;
- formazione al ruolo;
- formazione sulla sicurezza.

¹⁷ I Fondi interprofessionali per la formazione continua sono organismi associativi di diritto privato costituiti dalle organizzazioni sindacali e dei datori di lavoro maggiormente rappresentative a livello nazionale ai sensi della legge 388/2000 con lo scopo di sostenere l'evoluzione delle competenze professionali attraverso la formazione continua del personale. I Fondi interprofessionali si alimentano con lo 0,30% dei contributi previdenziali versati all'INPS per finanziarie iniziative di formazione e aggiornamento dei lavoratori.

Del totale degli interventi formativi avviati, n. 6 sono terminati e n. 2 sono ancora in corso. Il valore economico complessivo dei Piani formativi approvati ammonta a € 9.197.645,00 (comprensivo dei costi di formazione, logistica e costo del lavoro) di cui € 3.176.650,00 finanziati da Fondimpresa. Si trasmette in allegato il dettaglio dei suddetti interventi.

Nella tabella sotto riportata si riepilogano, per ciascuna delle quattro aree indicate, il numero di lavoratori interessati, il volume di giorni/uomo di formazione erogata e il costo complessivo. Come si può notare il costo totale risulta aumentato a fronte di un numero di giornate/uomo erogate in sostanziale diminuzione.

Tabella n. 11 Formazione erogata per area di competenza (000/€)

Area	2012			2013		
	N. Partecipazioni	Volumi (gg/u)	Costo (mg/€)	N. Partecipazioni	Volumi (gg/u)	Costo (mg/€)
Istituzionale	470	853	0,0	121	120	40
Manageriale	1.438	2.332	495,4	509	769	681
Trasversale/Comune	2.392	4.277	60,2	174	544	25
Tecnico Professionale	188.752	191.064	1.845,6	179.031	177.816	2.415,0
TOTALI	193.052	198.526	2.401,2	179.835	179.249	3.161,0
Medie/occupato	7,00	7,20	87,1	7,02	7	116,1

Fonte :RFI

2.5 La sicurezza sul lavoro

É proseguito, anche nell'esercizio in esame, il piano di interventi destinato a garantire la sicurezza sui luoghi di lavoro ed a fronteggiare i rischi operativi, in osservanza delle disposizioni contenute nel D.Lgs. n. 81/2008.

Nel 2013, a seguito dei risultati positivi conseguiti negli esercizi precedenti che hanno consentito di raggiungere anticipatamente gli obiettivi fissati nel triennio 2011-2015 (- 25% infortuni e - 10% frequenza infortuni), la Capogruppo ha rivisto gli obiettivi e gli indirizzi in materia di salute e sicurezza sul lavoro per gli esercizi 2013-2105.

Le nuove disposizioni mirano alla costruzione di un modello di sicurezza basato sulla prevenzione, che prevede la partecipazione inclusiva di tutti i soggetti aziendali e garantisca standard di sicurezza elevati e la costante riduzione degli infortuni. I nuovi

obiettivi si prefiggono la riduzione annuale del 3% degli infortuni e del 2% della loro frequenza¹⁸.

Per quanto attiene, più in generale, alla sicurezza della circolazione ferroviaria nel 2013 è proseguita la formazione rivolta al personale RFI nell'ottica di un continuo processo di miglioramento del Sistema di gestione della sicurezza (SGS)¹⁹, attualmente in fase di adeguamento al nuovo contesto normativo (d.lgs n. 162 del 2007 e direttiva 1/dir/2010 emanata dall'Agenzia) e, pertanto, oggetto di un'autorizzazione di sicurezza da parte dell'ANSF²⁰.

In ordine a ciò l'ANSF, con il rilascio di una provvisoria autorizzazione, ha evidenziato l'esigenza di adeguamento del SGS che "non è solo una mera formalità" ma serve a garantire che qualsiasi modifica apportata ai processi di sicurezza non diminuisca le prestazioni, in termini di sicurezza, del sistema stesso e, quindi, l'introduzione di nuove tecnologie o le ristrutturazioni organizzative non possono prescindere da esso²¹.

Nel 2013 gli incidenti ferroviari sono lievemente diminuiti. Quelli classificati come "gravi" dalle direttive comunitarie sono stati 100 rispetto ai 107 del 2012. In diminuzione anche gli incidenti totali, ovvero il numero complessivo degli eventi, comprendendo anche quelli non classificati come "gravi". Calano leggermente anche le vittime e feriti: 62 morti e 34 feriti gravi, rispetto ai 69 e 39 del 2012. Dal confronto internazionale, emerge che i valori di incidentalità, riferiti al periodo 2006 - 2013, sono allineati con quelli registrati nei principali Paesi europei, mentre il dato relativo alle conseguenze, in termini di morti e feriti gravi, permane sopra la media europea.

Il seguente grafico evidenzia l'andamento degli incidenti "tipici"²² negli anni 2003-2013.

¹⁸ Corte dei conti, Relazione Sezione del controllo sugli enti sul risultato del controllo eseguito sulla gestione di Ferrovie dello Stato italiane S.p.A. per l'esercizio 2013

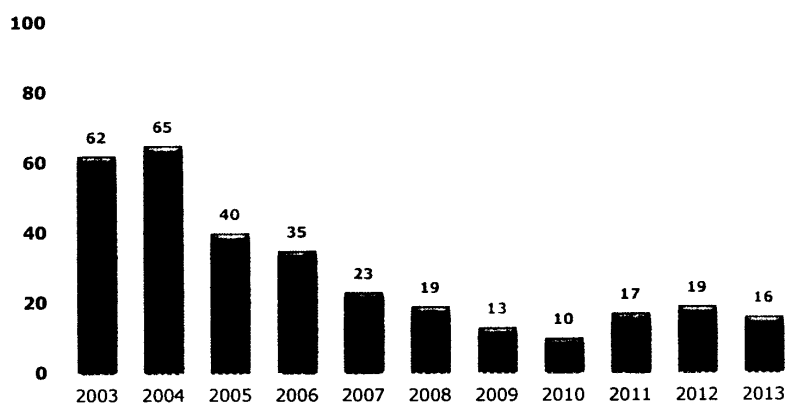
¹⁹ Il Sistema di gestione della sicurezza è l'organizzazione e le operazioni messe in atto dal GI per assicurare la gestione sicura delle operazioni.

²⁰ Ai sensi dell'articolo 15 del decreto legge 162 del 2007 per poter gestire e far funzionare l'infrastruttura ferroviaria il Gestore deve ottenere una autorizzazione di sicurezza dell'ANSF. L'ANSF ha rilasciato l'autorizzazione provvisoria in data 6 febbraio 2013 successivamente prorogata, a fine settembre 2013, nella sua validità temporale fino al 30 giugno 2014.

²¹ ANSF, Relazione annuale "Andamento della sicurezza delle ferrovie nell'anno 2013", Firenze 6 marzo 2014 p. 12.

²² Si ricorda che si intende per *tipico* l'episodio che registra collisioni, deragliamenti, incendi e investimenti di veicoli stradali in corrispondenza dei passaggi a livello. Per contro, gli incidenti "Atipici", che sostanzialmente rilevano il numero degli investimenti di persone e la caduta di viaggiatori dai treni in movimento, sono stati pari a 84 nel 2013 e 88 nel 2012.

Tabella n. 12 Andamento incidenti cd. "Tipici" - Unione internazionale delle ferrovie



Fonte: Bilancio RFI 2013

Nel 2013 sull'infrastruttura ferroviaria nazionale di RFI, sono stati registrati 16 incidenti "Tipici" UIC rispetto ai 19 registrati nel corso del corrispondente periodo del 2012 facendo rilevare una diminuzione dei valori di circa il 15,5%.

L'importanza che la sicurezza riveste ha fatto sì che con il decreto legge n. 69/2013 cd. "Del Fare", anche prima dell'approvazione del contratto di programma - parte investimenti 2012-2016, per l'importo già disponibile di 300 milioni di €²³, è stata autorizzata la contrattualizzazione degli interventi per la sicurezza ferroviaria immediatamente cantierabili, e destinati in accordo con il MIT alla prosecuzione del "Piano per la sicurezza della circolazione ferroviaria" predisposto dalla Società in osservanza dell'Atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del luglio 2009 e della successiva Direttiva n.1/2010 dell'ANSF.

²³ DPCM n° 194 del 1 marzo 2012, a valere sul "Fondo Interventi urgenti e indifferibili" (istituito dall'art.33 comma 1 della legge 183/2011).

2.6 Le consulenze

Nell'esercizio si rileva da un lato un consistente aumento della quantità di incarichi seppure con un sostanziale mantenimento della spesa sostenuta nell'esercizio precedente (989 mila euro nel 2013 e 985 mila euro nel 2012).

Tra le spese sostenute si evidenzia la erogazione di un servizio di *management e recruiting* dei dirigenti (per oltre 300 mila euro) e la erogazione di prestazioni formative a favore del personale di RFI, per oltre 400 mila euro, tra cui due corsi di formazione teorico/pratica di guida sicura tenuti presso l'autodromo di Vallelunga nel 2013 (per 100 mila euro) ai quali hanno partecipato quadri impiegati ed operai impiegati nelle Direzioni territoriali produzione di Firenze, Roma e Napoli e nella Direzione tecnica impiegati in attività di "pronto intervento" su guasti all'infrastruttura ferroviaria.

Nella tabella in appendice sono stati messi a confronto la quantità degli incarichi di collaborazione utilizzati nel 2013 in raffronto con l'esercizio 2012.

La differenza tra i costi per consulenze di RFI (713 mila € nel 2012 e 10 mila € nel 2013) tra i due esercizi è dovuta sostanzialmente al cambiamento del criterio di imputazione dei costi per cui nel 2013 gli oneri relativi alla formazione professionale sono stati ricondotti, anziché nella voce "Consulenze", nell'ambito della voce "Prestazioni professionali", passate da 11.3 mln di € nel 2012 a 11.94 mln di € nel 2013 (+550 mila €) di cui il 45,75% riguardanti spese per il contenzioso amministrativo e civile gestito dalla Direzione Affari legali e societari.

Nella tabella seguente si evidenzia la composizione della voce di bilancio "Prestazioni professionali":

Tabella n. 13... Composizione della voce di bilancio "Prestazioni professionali". Es. 2013 (importi in €)

	Descrizione	Importo	Incidenza %
A	Corrispettivi riconosciuti ai legali esterni impiegati nella difesa in giudizio ed agli oneri di registrazione degli atti:	10.222.000,00	85,6%
B	Corrispettivi riconosciuti alle società fornitrici dei corsi di formazione professionale istituzionale e/o obbligatoria, erogata da RFI (Importo ricompreso nel prospetto in Appendice)	555.000,00	4,6%
C	Altro	1.167.000,00	9,8%
	TOTALE	11.944.000,00	100%

Fonte RFI"

3. LA LIBERALIZZAZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO E L'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI (ART)

Il ruolo svolto da RFI, quale gestore dell'infrastruttura ferroviaria, si è determinato anche in relazione agli interventi del legislatore comunitario volti a raggiungere la piena liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario in Europa.

Tale processo, avviato dall'Unione a partire dai primi anni '90 con la direttiva n.91/440 è proseguito con l'adozione di una nutrita serie di direttive e regolamenti raggruppati a partire dal 2001 nei c.d. "pacchetti ferroviari" (i primi tre pacchetti già recepiti nel nostro ordinamento ed il "quarto pacchetto" presentato dalla Commissione UE a gennaio scorso ed in via di approvazione da parte del Parlamento europeo e del Consiglio dell'unione europea ²⁴.

Con la recente approvazione della Direttiva "Recast" oltre a razionalizzare le normative esistenti²⁵ si è inteso accelerare il processo di integrazione del settore dei trasporti e, in particolare, migliorare l'efficienza e la competitività della rete e del mercato ferroviario europeo²⁶ anche attraverso l'accesso equo e non discriminato di nuovi operatori, la definizione di nuove regole per il funzionamento del mercato stesso, l'interoperabilità della rete con la definizione di standard tecnici, il coordinamento e sviluppo delle infrastrutture europee, la revisione della disciplina degli aiuti di Stato e la realizzazione di un'unica area di trasporto europea anche attraverso la piena liberalizzazione di tutti i segmenti del mercato ferroviario²⁷.

Nello specifico, con la Direttiva CE 91/440, primo atto di derivazione comunitaria che ha dato avvio al processo di liberalizzazione, è stata operata in Italia la

²⁴ Per un approfondimento si rinvia al paragrafo 10.

²⁵ In particolare, la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, la direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. La Direttiva n. 2012/34/UE dovrà essere recepita nelle legislazioni nazionali entro il 16 giugno 2015.

²⁶ Il Governo ha inserito nell'Allegato al DFE 2014 l'attuazione della direttiva "Recast" tra le azioni e iniziative prioritarie, da proporre durante il semestre di presidenza italiana dell'Unione europea e, in tal senso, intende adoperarsi per la definizione della posizione comune nel Consiglio europeo.

²⁷ Con il Regolamento (UE) n. 1315/2013 il Parlamento europeo ha avviato la revisione della Rete TEN-T, allo scopo di realizzare una rete completa ed integrata che comprenda e colleghi tutti gli Stati membri dell'UE in maniera intermodale ed interoperabile, per contribuire alla realizzazione, entro il 2050, di uno spazio unico europeo dei trasporti basato su un sistema di trasporti competitivo ed efficiente. In particolare, si prevede la creazione di una rete TEN-T articolata su due livelli: una rete centrale a livello di UE (da realizzare entro il 2030) basata su un "approccio per corridoi", ed una rete globale (da realizzare entro il 2050) che comprenderà infrastrutture a livello nazionale e regionale. Con il Regolamento n. 1316/2013 concernente "Connecting Europe facility" è disciplinato il nuovo "Meccanismo per collegare l'Europa" attraverso lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti con uno stanziamento complessivo pari a 26,3 miliardi di € di cui 11,3 provenienti dal Fondo di coesione cui potranno accedere gli Stati con PIL pro-capite inferiore al 90% della media UE-27.

separazione delle attività di gestione dell'infrastruttura da quelle relative alla prestazione del servizio di trasporto ferroviario, sia sul "*piano contabile*" che adottando una "*separazione societaria*" e, a partire dal 1° luglio 2001, la nuova configurazione societaria del Gruppo FS vede il MEF proprietario al 100% del pacchetto azionario di "Ferrovie dello Stato S.p.A.", che, a sua volta, detiene il 100% del pacchetto azionario di "Trenitalia S.p.A.", società di trasporto ferroviario, e di RFI, società giuridicamente distinte fra loro.

La Direttiva 34/2014 "Recast" intende introdurre ulteriori elementi per chiarire il perimetro dei diversi segmenti di attività consentendo, in termini di gestione, organizzazione ed impiego degli *asset*, di distinguere più marcatamente le attività regolate da quelle a mercato anche attraverso il passaggio da una contabilità di tipo regolatoria ad un di tipo industriale e la contendibilità dei servizi offerti alle imprese ferroviarie.

Il quadro istituzionale negoziale si è sin qui strutturato con l'obiettivo di garantire lo sviluppo di una rete ferroviaria sicura ed efficiente attraverso la istituzione di specifici organismi quali l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, (ANSF), l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) e da ultimo, con l'istituzione dell'Autorità di regolazione dei Trasporti (ART).

L'ANSF è un organismo indipendente creato per disciplinare la sicurezza della circolazione ferroviaria sulla rete nazionale, vigilare sull'applicazione delle norme, rilasciare autorizzazioni e certificazioni e omologazioni alle imprese ed ai gestori di infrastrutture ferroviarie operanti in Italia - prevista dal Decreto Legislativo n. 162 del 10 agosto 2007. Diversamente, in attuazione della direttiva 2001/14/CE²⁸, "*per garantire assoluta autonomia e piena indipendenza di carattere organizzativo, giuridico e decisionale*" è stato istituito, in un primo momento, l'URSF istituito alle dirette dipendenze del Ministro dei trasporti e delle infrastrutture con compiti di vigilanza sulla concorrenza nei mercati del trasporto ferroviario ed alla risoluzione del relativo contenzioso, cui è recentemente succeduta l'Autorità di regolazione dei trasporti

²⁸ Nella direttiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001 è previsto (articolo 30) che "ciascuno Stato membro istituisce un organismo di regolamentazione. Detto organismo, che può essere il ministero competente in materia di trasporti o qualsiasi altro organismo, è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti". Inoltre l'art. 6,3° così dispone: "Gli Stati membri adottano misure necessarie per garantire che le funzioni essenziali che determinano accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, elencate nell'allegato II, siano attribuite a enti o società che non prestano a loro volta servizi di trasporto ferroviario indipendentemente dalle strutture organizzative è necessario provare che il presente obiettivo è stato realizzato. Gli Stati membri possono tuttavia incaricare le imprese ferroviarie della riscossione dei diritti e attribuire loro la responsabilità di gestione dell'infrastruttura ferroviaria, ad esempio investimenti, manutenzione e finanziamento."

(ART)²⁹.

All'ART sono stati affidati, tra l'altro, nel campo del trasporto ferroviario compiti di regolazione e di promozione della concorrenza, di tutela dei consumatori, di vigilanza sulle condizioni di accesso alle infrastrutture e ai servizi, sui livelli di efficienza e di qualità dei medesimi servizi, sull'adeguatezza delle tariffe applicate e dei corrispettivi richiesti a fronte dei servizi erogati.

In particolare, l'ART è chiamata a garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, alle stazioni e ai servizi correlati.

L'Autorità, in qualità di organismo di regolazione di cui all'*articolo 37 del d.lgs. n. 188/2003*, è chiamata, fra l'altro, a "definire i criteri per la determinazione dei pedaggi, per l'assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura". Tuttavia, l'articolo 17 comma 11 del D.Lgs 188/03 attribuisce al MIT il compito di fissare con decreto il "quadro per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura" mentre l'articolo 37 comma 2 lett. i) del DL 201/2011 assegna all'ART la "definizione dei criteri per la determinazione dei pedaggi". Sarebbe opportuno, ai fini dell'individuazione del soggetto responsabile per definire i criteri per determinare il calcolo del canone, chiarire quale parte della norma del 2003 sia rimasta in vigore.

Sul tema della definizione delle condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie e ai connessi servizi è stato recentemente avviato e concluso dall'ART (delibera n. 70 del 31 ottobre 2014) un procedimento per l'adozione di specifiche misure di regolazione tese ad adeguare l'attuale Prospetto informativo della rete (PIR) 2014 adottato da RFI a dicembre 2013 e a verificare l'adeguatezza della regolazione vigente concernente l'organizzazione e la gestione dell'infrastruttura e, in particolare, gli Accordi quadro, l'assegnazione della capacità su di un arco di tempo pluriennale alle imprese ferroviarie e alle regioni, la gestione della circolazione "perturbata", lo sgombero delle infrastrutture, gli effetti della mancata

²⁹ L'Autorità di regolazione dei trasporti è stata istituita ai sensi dell' art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481 e subentra nelle funzioni all'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, opera in piena autonomia, con indipendenza di giudizio e di valutazione, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione. Le attribuzioni dell'Autorità non sostituiscono né surrogano alcuna competenza di amministrazione attiva o di controllo ma esprimono una funzione di regolazione, promozione e tutela della concorrenza nel settore dei trasporti. L'Autorità è, in definitiva, chiamata ad assolvere a compiti di regolazione economica del settore, anche attraverso l'emanazione di direttive per assicurare la trasparenza, la disaggregazione e la separazione contabile e gestionale delle imprese regolate, anche in modo da distinguere costi e ricavi riguardanti le attività di servizio pubblico. Con DPR 9 agosto 2013 si è proceduto alla nomina dei componenti dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce, la determinazione dei pedaggi relativi alle tratte AV, i sistemi di gestione del "performance regime", la definizione degli obblighi di separazione e contabilità regolatoria, l'inventario delle pertinenze della rete, il regime d'accesso e uso dei servizi, i servizi di manovra, l'assistenza alle persone a mobilità ridotta, gli spazi pubblicitari, i desk informativi e la fornitura di servizi automatizzati alla clientela finale.

L'ART ha ritenuto, in sede di approvazione della richiamata delibera n. 70/2014, di dover avviare uno specifico procedimento istruttorio riguardante la determinazione dei pedaggi per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria tradizionale da concludersi entro il 30 settembre 2015.

Significativa nell'ambito della Direttiva Recast è la previsione della possibilità di assegnazione dei compiti di gestione dell'infrastruttura, per una rete o parte di essa, a diversi organismi o imprese nonché affidare la gestione di uno o più impianti di servizio.

I richiamati servizi potranno essere resi da un «operatore dell'impianto di servizio», definito dalla Direttiva Recast quale entità giuridica pubblica o privata che dovrà operare in modo tale da essere indipendente³⁰ dalle imprese ferroviarie e conseguendo un "profitto ragionevole". L'iniziativa intrapresa dall'ART è coerente con quanto previsto dalla Direttiva cd. "Recast" che, come detto, ha l'obiettivo di rifusione delle precedenti direttive e di facilitare la concreta applicazione da parte degli Stati membri.

In tale contesto, la Commissione europea, pur riconoscendo la compatibilità con l'ordinamento comunitario del modello gestionale in cui il Gestore dell'infrastruttura è inserito in una struttura verticalmente integrata con a capo una holding³¹, quale quella di RFI, ha stabilito che gli Stati membri devono provvedere affinché per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto siano tenute contabilità separate rispetto alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, anche al fine di consentire di verificare il rispetto del divieto di trasferimento di fondi pubblici a fini diversi da quelli del potenziamento e mantenimento delle infrastrutture.

In tale prospettiva deve intendersi l'adeguamento della normativa nazionale che ha stabilito con la legge 9 agosto 2013 n. 98 che "la *separazione contabile e dei bilanci deve fornire la trasparente rappresentazione delle attività di servizio pubblico e dei*

³⁰ Sotto il profilo dell'indipendenza gli operatori di detti impianti di servizio dovranno essere organizzati in modo tale da essere indipendenti sotto il profilo organizzativo e gestionale dagli enti o società che detengono una posizione dominante sui mercati nazionali dei servizi di trasporto ferroviario e dovranno tenere contabilità e bilanci separati.

³¹ Tale posizione è stata ratificata nella recente sentenza del 3 ottobre 2013 con cui la Corte di Giustizia Europea si è pronunciata in merito alla procedura di infrazione (causa C-369/11).

*corrispettivi e/o fondi pubblici percepiti per ogni attività*³².

La Direttiva "Recast" prevede, inoltre, che funzioni essenziali quali quelle relative all'assegnazione delle tracce e all'attribuzione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura siano poste in essere da enti o società che non svolgono a loro volta servizi di trasporto ferroviario ovvero da organismi indipendenti dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo e decisionale.

RFI, in sede di approvazione del bilancio 2013³³, ha inteso aderire ai principi della Direttiva 34/2012 che introduce elementi che chiariscono il perimetro dei diversi segmenti di attività consentendo, in termini di gestione, organizzazione ed impiego degli *asset*, di distinguere più marcatamente le attività regolate da quelle a mercato.

³² Art. 24, comma 2 del DL 21 giugno 2013, n. 69 convertito in legge dall'articolo 1, comma 1 L 9 agosto 2013, n. 98. Il Governo nella relazione al decreto legge n. 69/2013, tenuto conto della procedura di infrazione (n. 2013/2213) avviata dalla Commissione europea, ha dato atto che l'Italia ha recepito la separazione contabile fra le varie attività (soprattutto tra il settore merci e passeggeri), ma deve operare l'ulteriore separazione contabile delle singole attività. In tale prospettiva si è provveduto ad all'inserimento, nel testo del decreto legislativo n. 188 del 2003, di tale ulteriore condizione a garanzia dell'indipendenza tra GI e IF.

³³ RFI Bilancio di esercizio 2013, pag. 11

4. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE, PROGRAMMAZIONE E GESTIONE DEGLI INVESTIMENTI E DELLE ATTIVITA'

La pianificazione delle attività di RFI si esplica attraverso l'adozione di un Piano industriale, che prevede il finanziamento degli interventi attraverso risorse derivanti da fondi propri, dell'Unione europea, degli enti locali, dal mercato e da appositi Contratti di programma (CdP) in coerenza con quanto stabilito dal Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) del MIT allegato al Documento di economia e finanza (DEF).

4.1 Il Piano industriale di RFI quale strumento di pianificazione aziendale.

Nell'ambito della politica generale del trasporto ferroviario, il GI è tenuto, ai sensi dell'articolo 14, comma 5, del D.Lgs. 188/2003, all'elaborazione e all'aggiornamento di un Piano industriale (di seguito per comodità PI), comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da sottoporre all'approvazione dell'azionista FSI e al MIT.

Il PI è il documento che si articola con una prospettiva pluriennale con aggiornamento annuale e che espone, in modo organico, le linee strategiche dell'impresa, i principali obiettivi economici e finanziari che si intendono raggiungere, le azioni che saranno intraprese per permettere il conseguimento degli obiettivi stessi, le nuove iniziative o gli investimenti previsti per realizzare l'ottimale impiego e lo sviluppo delle infrastrutture, l'efficienza dei trasporti e l'equilibrio finanziario.

Nel 2013 l'azione di RFI si è sviluppata in coerenza con il PI 2011-2015 cui ha fatto seguito, in data 20 marzo 2014, il nuovo PI per gli esercizi 2014 - 2017.

In particolare, la strategia individuata nel Piano industriale 2011-2015 è stata orientata a garantire la crescita del trasporto ferroviario quale elemento centrale ed eco-compatibile della mobilità, alla ricerca di una maggiore indipendenza dalle risorse pubbliche, allo sviluppo del mercato attraverso l'elevazione dei livelli di performance e dell'infrastruttura soprattutto sotto il profilo della sicurezza e all'innalzamento della qualità e della gamma dei servizi offerti alle IF.

Tra gli obiettivi perseguiti nell'ambito del PI 2011-2015 vi è la ricerca di nuovi equilibri nei rapporti con lo Stato per l'ottimale gestione delle risorse definite nell'ambito del Contratto di programma e in tale direzione, a partire dal 2013, è stato

attivato l'iter per l'approvazione rispettivamente del Contratto di programma Parte Investimenti (CdP-I) 2012-2016, allo scopo di disciplinare i rapporti con lo Stato per la realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria nonché del Contratto di programma Parte Servizi (CdP-S) 2012-2014, al fine di assicurare la manutenzione pianificata dell'infrastruttura ferroviaria secondo adeguati livelli di sicurezza, affidabilità ed efficienza.

Inoltre, è proseguita la razionalizzazione della struttura organizzativa di RFI con la progressiva introduzione di tecnologie innovative per la gestione "in telecomando"³⁴ della circolazione del traffico ferroviario e la costante manutenzione delle rete ferroviaria, la messa in sicurezza dei treni attraverso l'attivazione di servizi e comandi accentrati in pochi centri *out station*.

In data 20 marzo 2014 è stato approvato dal C.d.A. il nuovo PI 2014-2017 tiene conto dei CdP relativi agli investimenti e ai servizi, dell'evoluzione del quadro economico, di quello regolatorio e normativo, nonché della capacità di creare valore in ogni settore di business e di supportare la crescita qualitativa e dei volumi dei servizi offerti, sia passeggeri AV/AC che merci, affinché si possano dare risposte ad un mercato, regionale e metropolitano, caratterizzato da una forte domanda di qualità e puntualità dei servizi offerti.

In tale ottica, entro il prossimo 16 dicembre 2014, in linea con i principi dettati dalla Sezione 4 del Capo I "Accesso all'infrastruttura ed ai servizi ferroviari" della Direttiva 34/2012 (vedi capitolo 5), dovranno essere elaborate soluzioni organizzative e strategiche e rivisitati i rapporti con lo Stato anche attraverso l'adozione di un Piano strategico quinquennale³⁵, un *Piano commerciale*³⁶, un Contratto di programma³⁷ congruente con il Piano commerciale e un Registro dei beni³⁸.

³⁴ Quali ad esempio il C.T.C. (Controllo Traffico Centralizzato), il Sistema Comando e Controllo della Circolazione (SCC), e più di recente, il sistema di Controllo Centralizzato Linee (CCL) e il Sime (Sistema Informatico della Manutenzione Evoluta).

³⁵ Il Piano Strategico quinquennale (art. 8, par.1) dovrà descrivere la strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria diretta a soddisfare le future esigenze di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura, fondate su un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario;

³⁶ Il *Piano Commerciale* (art. 8, par. 3 Dir. Recast), dovrà comprendere i programmi di investimento e di finanziamento congruenti rispettivamente con il Piano strategico e con il Contratto di programma (CdP), allo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando, al tempo stesso, l'equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi.

³⁷ I Contratti di Programma (art. 30 e allegato V Dir. Recast) in vigore al 15 dicembre 2012 dovranno essere modificati per renderli allineati alla Direttiva 34/2012, dovranno avere durata quinquennale, essere congruenti con il Piano Commerciale e dovranno prevedere finanziamenti funzionali ad una gestione efficiente dell'infrastruttura, l'introduzione di indicatori e criteri di qualità, di incentivi, di misure correttive in caso di inadempimento di una delle Parti o di circostanze eccezionali che dovessero incidere sulla disponibilità dei finanziamenti pubblici (rinegoziazione, risoluzione anticipata).

³⁸ In relazione ai beni in proprietà, il Gestore dovrà redigere ed aggiornare il Registro dei beni (art. 30, par. 7 Dir. Recast) con l'obiettivo di valutare i finanziamenti necessari a riparare o sostituire i beni nello stesso elencati e, nello specifico, i beni costituenti l'infrastruttura ferroviaria (di cui all'Allegato I del Recast). Nel Registro dovranno essere riportate le spese dettagliate per rinnovo ed il potenziamento dell'infrastruttura.

4.2 Il Contratto di programma (CdP) quale strumento di programmazione degli investimenti e delle attività. Criticità.

Come già evidenziato, l'articolo 14 del D.Lgs. 188/2003 stabilisce che i rapporti tra lo Stato e RFI siano disciplinati da un atto di concessione e da un contratto di programma, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato.

In particolare il CdP, stipulato per un periodo minimo di tre anni³⁹, mira ad individuare gli obiettivi tecnici e commerciali e le risorse finanziarie necessarie alla realizzazione dell'equilibrio finanziario al fine di disporre nell'esercizio di una quantità di finanziamenti sufficiente a coprire gli investimenti richiesti dalla gestione.

Il CdP è adottato nel rispetto dei principi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile del GI, di economicità in relazione alla qualità del servizio prestato e di programmazione delle attività, degli investimenti e dei finanziamenti.

Ai sensi della Delibera CIPE n. 4/2012, i rapporti tra RFI e lo Stato sono regolati, a decorrere dal 2013⁴⁰, non più da uno ma da due distinti contratti, in particolare, da:

- un CdP - Parte servizi, per la disciplina delle attività di manutenzione della rete (di tipo "ordinaria" e "straordinaria") e delle attività di *safety, security* e navigazione ferroviaria;
- un CdP - Parte investimenti, finalizzato a regolare la programmazione degli interventi infrastrutturali in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.

Tuttavia la richiamata ripartizione del CdP, in parte investimenti e servizi, sembrerebbe volgere verso il superamento con l'approvazione del DEF 2014; il Governo, infatti, nell'ambito della programmazione a medio termine ha individuato tra le priorità la necessità di ridefinire il rapporto con Ferrovie dello Stato Italiane (FSI) considerando che il CdP, attualmente ripartito in parte "Investimenti" e parte "Sevizi", deve essere esaminato da parte del MIT ed RFI in modo unitario e in tempi certi⁴¹.

La riconduzione ad uno dei CdP sarebbe peraltro ampiamente motivato, a seguito dell'approvazione dell'articolo 24 del Decreto Legge 69/2013, con l'esigenza avvertita dal Governo di favorire *"una maggiore leggibilità dei bilanci del Gruppo FSI,*

³⁹ L'articolo 30, comma 2 della Direttiva n. 34/2012 ha sancito una durata minima del contratto di programma di 5 anni.

⁴⁰ Il CdP S è stato sottoscritto tra MIT ed RFI in data 29 novembre 2013 successivamente approvato, con il parere favorevole del CIPE in data 18 marzo 2013, con decreto del Ministro MIT n. 203 del 14 maggio 2014.

⁴¹ L'Allegato al Programma delle infrastrutture strategiche del MIT, incluso nel DEF 2014 Approvato dal Consiglio dei ministri in data 8 aprile 2014 e dalle Camere in data 17 aprile 2014, ha confermato quanto previsto dalla Nota di Aggiornamento del DEF 2013 (settembre 2013).

nel suo insieme, con una più chiara rappresentazione della erogazione delle attività di servizio pubblico, in tutte le loro componenti, e dei corrispettivi e o fondi percepiti per ogni altra attività". La richiamata legge 69/2013, pertanto, prescrive al GI e alle altre Società del Gruppo di dare conto, in maniera sistematica, del quadro delle scelte operate da ciascuna negli investimenti e nella erogazione dei servizi.

Inoltre, al fine di limitare l'incertezza sui tempi e sulle risorse disponibili, più volte stigmatizzata nei precedenti referti da questa Corte in quanto foriera di ostacoli e ritardi nella realizzazione dei progetti con conseguenti ripercussioni sul livello dei costi, con il DEF 2014 e, da ultimo, con l'art. 1, comma 10, del DL 133/2014 convertito dalla legge 164/2014, sono stati puntualmente individuati tempi e procedure di approvazione del CdP 2012-2016 sottoscritto in data 8 agosto 2014⁴².

Questa Corte, anche in vista della prossima scadenza del CdP Parte servizi (31 dicembre 2014) auspica che anche per i successivi rinnovi dei contratti possano essere adottate stabilmente procedure accelerate che individuino tempi e risorse certe per gli investimenti richiesti dalla gestione.

⁴² L'articolo 1, comma 10 del DL 133/2014 convertito nella legge 11 novembre 2014 n.164 dispone, fra l'altro, che «Per accelerare la conclusione del contratto il cui periodo di vigenza è scaduto e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, il contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Lo schema di decreto di cui al primo periodo è trasmesso alle Camere entro trenta giorni dalla predetta data, per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia. I pareri sono espressi entro trenta giorni dalla data di assegnazione. Decorso tale termine, il decreto può comunque essere emanato»

4.2.1 Il Contratto di programma - Parte servizi (CdP-S) 2012/2014: programmazione degli interventi per il mantenimento in sicurezza della Rete.

Con il Decreto MIT n. 203 del 14 maggio 2014⁴³ è stato approvato il Contratto di programma - Parte servizi 2012/2014 sottoscritto da MIT ed RFI in data 29 novembre 2013. Il Contratto ha come oggetto la realizzazione della opere di manutenzione, ordinaria e straordinaria⁴⁴, necessarie al mantenimento in esercizio in condizioni di sicurezza ed affidabilità della rete, nonché le attività di safety, security⁴⁵ e navigazione ferroviaria. La volontà delle parti di procedere alla sottoscrizione di un separato accordo⁴⁶, scaturisce dall'esigenza di orientare in un quadro stabile e definito una parte degli investimenti pubblici attraverso una programmazione mirata delle risorse⁴⁷ da destinare agli interventi manutentivi straordinari di aggiornamento e potenziamento dei sottosistemi infrastrutturali, impiantistici, e tecnologici, anche al fine di garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione dei treni, di assicurare un servizio affidabile e di qualità e di contenere i costi manutentivi. Il Contratto ha validità per un triennio a partire dal 1° gennaio 2012 sino al 31 dicembre 2014 e alla scadenza è prevista la proroga tacita per un anno.

Il CdP S contiene, tra l'altro, innovative disposizioni sia in tema di monitoraggio delle risorse impiegate sia di misurazione della performance. E' previsto, infatti, che RFI dovrà dare puntuale evidenza degli interventi di manutenzione straordinaria realizzati, produrre le risultanze della contabilità regolatoria (per le attività di Manutenzione Ordinaria, Safety, Security e Navigazione) e le risultanze del

⁴³ Registrato dalla Corte dei conti in data 9 giugno 2014.

⁴⁴ Sono ordinari gli interventi manutentivi finalizzati al contenimento del normale degrado dell'infrastruttura nell'ambito del previsto ciclo di vita utile degli oggetti tecnici in cui è articolata l'infrastruttura e di primo intervento. Sono straordinari gli interventi finalizzati al rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interni, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliorano l'affidabilità, la produttività l'efficienza e la sicurezza.

⁴⁵ Il processo di Safety" ricomprende le attività poste in essere dal Gestore di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria, di omologazione e certificazione dei materiali e dei prodotti connessi alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, nonché le prestazioni relative al monitoraggio ambientale e le prestazioni sanitarie. Le attività di security sono finalizzate al controllo e salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e delle persone presenti negli ambienti di competenza del Gestore. Si tratta di attività che mirano a tutelare la sicurezza delle persone presenti negli ambienti di competenza del Gestore, dei dipendenti, dell'infrastruttura e degli impianti.

⁴⁶ Con nota congiunta del 30 ottobre 2007 (prot.14072), con riferimento al Contratto di Programma 2007-2011, il MIT ed il MEF si sono impegnati a proporre tutte le misure e attuare le iniziative necessarie per rendere disponibili ad RFI, con facoltà di assumere impegni di spesa anno per anno, le risorse necessarie per realizzare il programma pluriennale di manutenzione straordinaria, al fine di garantire il perseguimento dei più alti livelli di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria.

⁴⁷ L'art. 7 del CdP S prevede che il MIT ed il MEF, a fronte degli obblighi contrattualmente assunti da RFI, riconoscono per ciascun anno di esecuzione del Contratto sia "contributi in conto esercizio" per le attività di manutenzione ordinaria e per le attività di Safety, Security e Navigazione che "contributi in conto capitale" per le attività di manutenzione straordinaria della rete.

Monitoraggio degli Investimenti Pubblici (MIP), nell'ambito dei "Rendiconti annuale e finale di Contratto. RFI dovrà dare, inoltre, conto del livello di prestazione della rete effettivamente raggiunto attraverso un "Monitoraggio di Qualità della Rete" anche al fine dell'applicazione di sanzioni e penali per il mancato raggiungimento dei target prestazionali predefiniti o per mancato rispetto di obblighi e tempistiche previste dal contratto. L'attività di vigilanza e controllo è esercitata dal MIT cui spetta la facoltà di risolvere il Contratto nel caso di mancato adempimento dell'obbligazione secondo le modalità stabilite e in relazione ai livelli prestazionali attestati nel richiamato Monitoraggio di Qualità della Rete" oppure qualora il Ministero eserciti il potere di decadenza o revoca della Concessione. L'articolazione complessiva del fabbisogno finanziario nel triennio 2012-2014, a completa copertura del CdP S, analiticamente descritta nelle tabelle seguenti, è pari a 5.295 milioni di € (1.830 mln di € per il 2012, 1.770 mln di € per il 2013 e 1.695 mln di € per il 2014).

Tabella n. 14. CdP S 2012-2014: Prospetto fonti ed impieghi delle risorse per competenza. (Mln di €)

IMPIEGHI		Totale	2012	2013	2014
1	Manutenzione ordinaria	2.850	1.010	950	890
1a	di cui rete AV/AC	206	81	65	60
2	Safety, Security e Navigazione	285	100	100	85
3	Fabbisogno c/esercizio (1+2) finanziati a legislazione vigente	3.135	1.110	1.050	975
4	Manutenzione straordinaria	2.160	720	720	720
5	Fabbisogni c/impianti a legislazione vigente	1.940	720	720	500
6	Fabbisogni c/impianti non finanziati a legislazione vigente	220			220
7	Fabbisogni complessivi per competenza finanziati (3+5)	5.075	1.830	1.770	1.475
8	Fabbisogni complessivi per competenza da finanziare (6)	220			220
FONTI		Totale	2012	2013	2014
	Cap. Bilancio Stato				
9	Bilancio di previsione dello Stato	1541	3.135	1.110	1.050
10	Totale fonti c/esercizio	1541	3.135	1.110	1.050
11°	Delibera CIPE n. 33 del 23.03.2012	7514	300	300	
11b	art.1. c. 175 della legge n. 228/2012 (Legge Stabilità 2013)	7122	300	300	
11c	Delibera CIPE n. 22 del 2013 Risorse a valere sull'art. 1 c. 175 Legge 228/2012		338	19	319
11d	Delibera CIPE n. 22 del 2013 risorse a valere su art. 32, c. 1 DL 98/2011	7518	240		240
11e	Bilancio di previsione dello Stato (ridestinate da legge n. 71/2013 art. 7 ter)	1541/7122	262	101	161
11 f	DDL Stabilità 2014 (art.4)*		500		500
11	Totale fonti c/impianti		1.940	720	720
12	Totale fonti finanziate a legislazione vigente per competenza (10+11)		5.075	1.830	1.770
13	Fabbisogno c/impianti non finanziati (6 e 8)		220		220

Fonte: RFI

Tabella n. 15. CdP S 2012-2014. Fonti ed impieghi risorse per cassa (a legislazione vigente).

(Mln/€)

IMPIEGHI			Totale	2012	2013	2014	oltre
14	Manutenzione ordinaria		2.850	1.010	950	890	
14 a	di cui rete AV/AC		206	81	65	60	
15	Safety, Security e Navigazione		285	100	100	85	
16	Fabbisogno c/esercizio (14+15)		3.135	1.110	1.050	975	
17	Manutenzione straordinaria		1.940		408	648	884
18	Fabbisogni c/impianti		1.940		408	648	884
19	Fabbisogni complessivi per cassa (16+18)		5.075	1.110	1.458	1.623	884
FONTI			Totale	2012	2013	2014	oltre
		Cap. Bilancio Stato					
20	Bilancio di previsione dello Stato	1541	3.135	1.110	1.050	975	
21	Totale fonti c/esercizio		3.135	1.110	1.050	975	
22°	Delibera CIPE n. 33 del 23.03.2012 art.1. c. 175 della legge n. 228/2012 (Legge Stabilità 2013)	7514	300		123	147	30
22b	Delibera CIPE n. 22 del 2013 Risorse a valere sull'art. 1 c. 175 Legge 228/2012	7122	300		143	146	11
22c	Delibera CIPE n. 22 del 2013 risorse a valere su art. 32, c. 1 DL 98/2011		338			153	185
22d	Bilancio di previsione dello Stato (ridestinate da legge n. 71/2013 art. 7 ter)	7518	240		82		158
22e	DDL Stabilità 2014 (art.4)	1541/7122	262		60	202	
22f	Totale fonti c/impianti		500				500
22	Totale fonti per cassa (21+22)		1.940	-	408	648	884
23	P.m. (Impieghi man. Straord. - carry over in CdP I)		5.075	1.110	1.458	1.623	
24	Totale impieghi Manutenzione straordin. (CdP I e CdP S)		1.680	829	450	401	
25	Totale impieghi Manutenzione straordin. (CdP I e CdP S) (16+22+24)		3.620	829	858	1.049	884

Fonte: RFI

4.2.2. La programmazione degli interventi di sviluppo e adeguamento tecnologico della rete ferroviaria attraverso il Contratto di Programma Parte investimenti (CdP-I) 2012/2016.

Il CdP-I disciplina i rapporti tra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura per quanto attiene alla realizzazione di progetti di investimento, di sviluppo e *upgrading* dei livelli di sicurezza.

Il nuovo Contratto di programma Parte investimenti (CdP-I) 2012-2016 è stato predisposto a seguito della scadenza del precedente atto contrattuale in data 31 dicembre 2011.

Al fine di evitare la temporanea vacanza della definizione dei rapporti tra Stato e Gestore dell'infrastruttura e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale e l'attuazione dei relativi programmi di investimento, è stata disposta la proroga degli effetti del richiamato CdP-I fino alla conclusione della procedura di approvazione del nuovo contratto di programma - parte investimenti che sarebbe dovuta avvenire entro il termine perentorio del 30 giugno 2014⁴⁸.

Il nuovo CdP investimenti è stato siglato in tre successive versioni dapprima nelle date del 12 marzo 2013 e 22 maggio 2014 e successivamente in data 8 agosto 2014. I primi due documenti non hanno concluso l'iter procedurale di approvazione per effetto della rimodulazione degli stanziamenti disposti da provvedimenti di spesa che hanno modificato il quadro finanziario dei contratti siglati.

Nell'ambito del DEF 2014 sono state definite dal Governo procedure accelerate per la definizione del C.d.P. 2012-2016 sottoscritto in data 8 agosto 2014 che hanno trovato, successivamente, concreta esplicitazione nel richiamato nell'art. 1, comma 10, del DL 133/2014 che, in deroga alle procedure vigenti⁴⁹, ha stabilito che l'emanazione del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, di approvazione del nuovo CdP sottoscritto in data 8 agosto 2014, dovrà avvenire entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del DL 133/2014 (11 gennaio 2015) e che l'espressione del

⁴⁸ La proroga degli effetti del CdP Parte investimenti 2007-2011 è stata disposta, fino al 30 giugno 2013 ai sensi dell'art. 3 dell'Aggiornamento 2010-2011 approvato con DM 12 luglio 2012 prot. n. 234 e, successivamente, "fino alla conclusione della procedura di approvazione del contratto di programma-parte investimenti 2012-2016, da effettuare entro il termine massimo del 30 giugno 2014", ai sensi del comma 4 dell'articolo 17 del D.L. 6 marzo 2014, n. 16 convertito dalla legge di conversione 2 maggio 2014, n. 68.

⁴⁹ L'articolo 1 della legge 238/1993 dispone che prima della stipulazione i contratti debbano essere trasmessi dal Ministro alle competenti Commissioni parlamentari e al CIPE per la preventiva acquisizione del parere.

parere delle competenti Commissioni parlamentari dovrà avvenire entro i successivi trenta giorni dalla data di assegnazione.

Lo schema del CdP-I, siglato in data 8 agosto 2014, pur mantenendo sostanzialmente invariato l'impianto contrattuale del precedente CdP, si caratterizza per la esclusione della regolazione degli interventi di manutenzione straordinaria della rete, che come evidenziato sono state disciplinate in maniera unitaria assieme agli interventi di manutenzione ordinaria, nell'ambito di un apposito contratto per il servizio di disponibilità della rete (CdP-S 2012-2014). Il CdP I, in tal modo, sarebbe in linea con gli orientamenti europei (Multi Annual Contractor)⁵⁰, con prestazioni misurabili attraverso standard definiti e finanziamenti garantiti da risorse ordinarie "non rimodulabili"⁵¹.

La tabella seguente dà conto dell'ammontare delle coperture finanziaria delle e della variazioni di competenza presenti nel CdP I sottoscritto in data 8 agosto 2014 e in fase di approvazione definitiva. Nelle more dell'emanazione del decreto interministeriale di approvazione gli investimenti in essere sono, come già riferito, finanziati con le risorse disponibili.

L'approvazione definitiva del CdP darà continuità agli investimenti di sviluppo anche della rete convenzionale.

⁵⁰ Si ricorda che la Commissione europea (COM(2008) 54 del 6 febbraio 2008, ha osservato che la competitività del settore ferroviario dipende in larga misura dalla disponibilità e dalla qualità dell'infrastruttura e che il canone imposto alle IF dal GI dovrebbe essere commisurato alla qualità della medesima infrastruttura. In tale contesto, è emerso, inoltre, che a livello comunitario la manutenzione dell'infrastruttura non beneficia sempre dell'attenzione e dei finanziamenti necessari per poter essere competitiva con altri modi di trasporto. La Commissione europea auspica che gli Stati membri e i GI adottino contratti pluriennali al fine di disporre di risorse certe per la pianificazione delle attività di manutenzione.

⁵¹ Ai sensi dell'art. 21 del dlgs 196/2009 le spese "non rimodulabili" sono quelle per le quali l'amministrazione non ha la possibilità di esercitare un effettivo controllo, in via amministrativa, sulle variabili che concorrono alla loro formazione, allocazione e quantificazione. Esse corrispondono alle spese definite «oneri inderogabili», in quanto vincolate a particolari meccanismi o parametri che regolano la loro evoluzione, determinati sia da leggi sia da altri atti normativi. Rientrano tra gli oneri inderogabili le cosiddette spese obbligatorie, ossia quelle relative al pagamento di stipendi, assegni, pensioni e altre spese fisse, le spese per interessi passivi, quelle derivanti da obblighi comunitari e internazionali, le spese per ammortamento di mutui, nonché quelle così identificate per espressa disposizione normativa.

Tabella n. 16 Cdp I - Copertura finanziaria delle opere e variazioni di competenza (mln/€)

	Cdp 2012-2016										Rimodul azi	Coperture finanziarie comprehensive					
	Cdp 2007-2011					Cdp 2012-2016											
	Risorse al 2011	Trasferim. in Tab. E Progetti ultimati	Riclassifiche e trasferim. da Opere program.	Definanziamenti	Nuovi finanziamenti	Def/Fin D	MEF	MIT	MISE	UE			ALTRO				
A	Portafoglio investimenti in corso																
	00 Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	70.630	-9.623	-1.026	-1.118	-495	-230	-606	-182	2.222	631	-	181	304	713	6	60.694
	01 Sicurezza ed adeguamento a obblighi di Legge	8.991	-7.079	-108	-145			-4					30	18	12	-32	1.817
	02 Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	4.319	-167	927	-6			-110		375	95		64	17	345	-62	5.424
	03 Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia	8.031	-1.092	-3.171	-6					70			27	11	-41	-33	3.727
	04 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete convenzionale/Alta Capacità	17.290	-1.284	1.298	-967	-444	-220	-444	-179	505	337		162	933	43	2.231	
	05 Sviluppo infrastrutturale delle AV/AC Torino Milano Napoli	32.000		27						1.272	199		60	95	-537	90	15.496
B	Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali	4.598		105	-136	-1.059		-221		2.926	29		179	7	1.727	1	6.430
C	Progetti infrastrutturali realizzati tramite società di scopo			916		-919		-218			3.480		12	4	2.358		3.275
E	Valore coperture finanziarie opere in corso (A+B+C)	75.228															70.397
	Opere ultimate	18.716	9.623	138	-9	-2	-140				2			16	-140	-7	28.338
	TOT. DEF/N. FIN.				-1.263	-2.475	-370	-1.045	-182	5.148	4.142	12	364	327			
	TOT. COPERTURE FIN.	93.944	-	138			-5.335				9.994				4.659	-	98.736

Fonte: RFI Contratto di Programma Parte investimenti (2012-2016) del 8 agosto 2014

Legenda:

- A:** investimenti in corso di realizzazione dotati di integrale copertura finanziaria con risorse immediatamente disponibili a legislazione vigente per l'assunzione di impegni da parte del Gestore;
- B:** investimenti realizzati per lotti costruttivi non funzionali (art. 2 comma 232 e ss. Legge finanziaria 2010) Gli impegni presi da RFI sono assunti nei limiti delle risorse effettivamente rese disponibili dallo Stato;
- C:** investimenti che riguardano opere infrastrutturali non realizzate direttamente dal GI ma che vengono affidate ai sensi dell'articolo 3 dell'Atto di Concessione a Società di scopo alle quali trasferisce, in base alla propria quota azionaria, direttamente o indirettamente le risorse nazionali contrattualizzate;
- E:** opere realizzate nel periodo di vigenza del Cdp 2007-2011.

Con il nuovo CdP I il valore complessivo delle opere risulta essere pari a 70.397 milioni di euro. Le variazioni finanziarie recepite dal nuovo Contratto prevedono i finanziamenti aggiuntivi per 9.994 milioni di euro e riduzioni di risorse per 5.335 milioni di euro per un saldo pari a 4.659 milioni di euro.

Nel periodo di vigenza del CdP 2007 -2011 sono state realizzate complessivamente opere per un valore di 28,3 miliardi di euro, sono stati previsti finanziamenti aggiuntivi per 933 milioni di euro, da destinare al superamento delle "strozzature" di rete e per 345 milioni di € per la messa in sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge. Nell'ambito del nuovo CdP-I si prevede, altresì, un incremento degli investimenti da realizzarsi ai sensi dell'art. 3 dell'Atto di concessione attraverso le società di scopo (LTF SpA e BBT SpA) alle quali sono trasferite le risorse finanziarie nazionali contrattualizzate (2.358 milioni di euro). Nella tabella seguente sono riepilogate le nuove fonti contrattualizzate con evidenza dei provvedimenti normativi, dei correlati finanziamenti e delle Amministrazioni che gestiscono i singoli capitoli di bilancio.

La tabella che segue evidenzia l'evoluzione, allo stato, delle risorse annuali complessive destinate ai CdP, parte investimenti e parte servizi, suddivise per anni secondo l'impiego delle stesse, con la precisazione che, in alcuni casi, l'effettivo impiego delle risorse finanziarie rimane subordinato all'effettiva approvazione del contratto.

Tabella n. 17. Evoluzione delle risorse di competenza dei CdP (investimenti e servizi) (mln di €)

Competenza	media 2001-2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Finanziamenti	3.720	5.018	3.159	3.778	0	5.857	1.020	6.128	5.006
<i>CdP-I(**)</i>	<i>3.720</i>	<i>5.018</i>	<i>3.159</i>	<i>3.778</i>		<i>5.857</i>	300	5.408	4.286 (*)
<i>CdP-S</i>							720	720	720
Definanziamenti opere in corso	0	0	0	-255	-922	-1.028	-69	-1.968	-3.299
<i>CdP-I(**)</i>		<i>0</i>		<i>-255</i>	<i>-922</i>	<i>-1.028</i>	<i>-69</i>	<i>-1.968</i>	<i>-3.299</i>
<i>CdP-S</i>									
Totale	3.720	5.018	3.159	3.523	-922	4.829	951	4.161	1.707

Fonte RFI

* L'importo è comprensivo degli 84 mln di € (di cui 72 derivanti dalla Legge obiettivo e 12 dal Fondo sviluppo e coesione).

** Nella previsione del CdP I sottoscritto in data 8 agosto 2014 in fase di approvazione.

4.2.2.1 Lo sviluppo della rete Alta velocità-Alta capacità (Torino-Milano-Napoli)

La realizzazione della direttrice dorsale AV/AC Torino-Milano Napoli rappresenta da tempo il principale intervento di potenziamento della rete ferroviaria italiana con l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza, di accorciare le distanze tra i maggiori centri urbani del Paese, di aumentare, attraverso una maggiore uniformità e specializzazione dei servizi offerti, il numero di tracce a disposizione e, con specifico riferimento alle stazioni, di realizzare azioni di sviluppo architettonico e riqualificazione urbana per le città interessate.

Il progetto AC/AV è quindi da collocarsi nell'ambito del più ampio disegno di sviluppo e riassetto infrastrutturale del sistema di trasporto nazionale che il GI e, più in generale il Gruppo Ferrovie dello Stato, sta perseguendo mediante gli investimenti in corso e quelli programmati che dispiegheranno i loro effetti positivi sull'intero sistema ferroviario.

Nella seguente tabella si dà conto dello stato dei lavori al 31 dicembre 2013.

Tabella n. 18 Stato dei lavori e previsioni di attivazione Rete AC/AV

INVESTIMENTO		Attivazione
Torino - Milano:	Avviamento	Febbraio 2006
	Completamento	Dicembre 2009
Milano - Bologna	Avviamento	Settembre 2006
	Completamento	Dicembre 2008
	Opere accessorie	Giugno 2013
Nodo di Bologna	Passante di superficie	Dicembre 2007
	Passante sotterraneo senza servizio viaggiatori	Giugno 2012
	Passante sotterraneo e stazione AC/AV	Giugno 2013
Bologna - Firenze	Intera tratta	Dicembre 2009
	Scavalchi	Settembre 2011
Nodo di Firenze	Passante sotterraneo	Giugno 2019
	stazione AC/AV	Giugno 2020
Firenze - Roma	Adeguamento standard 1 ^a fase	Dicembre 2009
Nodo di Roma	Avviamento	Ottobre 2006
	Completamento	Settembre 2008
Roma - Napoli	Avviamento	Dicembre 2005
	Completamento	Dicembre 2009
Nodo di Napoli	Avviamento	Dicembre 2007
	Collegamento Nord-Sud	Dicembre 2013
	Stazione AV-AC	Dicembre 2016

Fonte: RFI. Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti (giugno 2014)

Tra i fatti di rilievo avvenuti nell'esercizio in esame si segnalano l'attivazione della nuova stazione AC/AV di Bologna (giugno 2013) e il "Collegamento nord-sud" tra le linee AV/AC Roma - Napoli e Napoli - Salerno che ha consentito il collegamento diretto tra Roma e Salerno (dicembre 2013). Allo stato attuale per il completamento dei programmi AV-AC mancano la realizzazione delle stazioni AC/AV di Napoli e Firenze, con il correlato passante sotterraneo la cui conclusione è prevista rispettivamente per dicembre 2016 e giugno 2019⁵². L'avanzamento economico delle opere al 31.12.2013 è pari a 29.600 milioni di euro, importo che corrisponde a circa il 93% del valore a vita intera programmato per la costruzione dell'intera infrastruttura (32.000 milioni di euro).

Il quadro complessivo delle contabilizzazioni in esame suddiviso per opere è riportato nella tabella seguente.

Tabella n. 19 Spese per investimenti Rete AV/AC. Costo totale e contabilizzato.

(mln di €)

Investimenti su tratte/nodi	Costo totale	Contabilizzato		
		al 31.12.2012 riclassificato	2013	al 31.12.2013 riclassificato
Torino - Milano	7.644	7.391	141	7.532
Nodo di Torino	3	6.778	224	7.002
Nodo di Milano	44	5.645	15	5.660
Milano - Bologna	7.008	123	5	128
Nodo di Bologna	2.019	5.692	18	5.709
Bologna - Firenze	5.720	3	-	3
Nodo di Firenze	1.782	42	1	43
Firenze - Roma	344	1.604	128	1.734
Nodo di Roma	764	674	44	717
Roma - Napoli	5.905	668	24	692
Nodo di Napoli	504	361	8	369
Materiali di scorta	11	11	-	11
Contingencies	252	-	-	-
Totale	32.000	28.991	609	29.600
Oneri finanziari e altri impieghi		4.206	189	4.395

Fonte: RFI. Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti (giugno 2014)

⁵² I lavori per la realizzazione del sottopasso di Firenze sono attualmente al centro di indagini da parte della Procura della Repubblica di Firenze e amministrative da parte dell'ANAC. Per un approfondimento si rinvia a quanto riferito nei paragrafi 7.4 e 11.2 della Relazione.

I flussi di spesa dell'investimento, nel corso del 2013 hanno raggiunto un volume consuntivato pari a 798 milioni di euro suddivisi tra opere (609 milioni di euro) ed interessi (189 milioni di euro).

Emissioni obbligazionarie per il finanziamento delle opere

Con riferimento alla necessità di reperire risorse sul mercato finanziario, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2013 ha collocato sul mercato delle emissioni obbligazionarie a valere sul suo Programma di Euro Medium Term Notes (EMTN Programme)⁵³.

In particolare, in data 28 giugno 2013 il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane S.p.A. ha deliberato di approvare l'emissione di un prestito obbligazionario a tasso fisso, nell'ambito di un programma Euro Medium Term Notes (EMTN) fino a 4,5 miliardi di euro, in una o più tranches, sul mercato borsistico di Dublino in data 11 luglio 2013.

FS Italiane in data 15 luglio 2013 e in data 5 dicembre 2013 ha collocato sul mercato le prime due emissioni obbligazionarie del valore complessivo di euro 1350 (serie 1: 750 milioni di € con scadenza 22 luglio 2020 e cedola fissa annuale del 4 % ACT/ACT e serie 2: 600 milioni di euro, con scadenza dicembre 2021 e cedola fissa del 3,5% annuo) .

In tale contesto RFI, attraverso due contratti inter company ha ricevuto da FS Italiane quota parte dei fondi rinvenienti dalle richiamate emissioni obbligazionarie rispettivamente per importi complessivi pari a 750 milioni di euro (250 milioni di € e 500 milioni di €).

Le risorse reperite con questa operazione saranno utilizzate per la realizzazione di infrastrutture ferroviarie e acquisto di nuovo materiale rotabile.

Per un approfondimento sul tema si rinvia a quanto detto al paragrafo 6.2 della presente Relazione.

⁵³ A seguito di specifica istruttoria il MEF ha confermato che "il Gruppo Ferrovie ha selezionato tramite apposita gara le banche d'affari che effettivamente hanno collocato i prestiti obbligazionari sul mercato regolamentato quotato di Dublino. In particolare, l'emissione del primo bond, pari a 750 milioni di euro, avvenuta a giugno 2013, è stata curata da un pool di banche internazionali composto da: Credit Agricole Cib, Deutsche Bank, Jp Morgan, UniCredit, Bnp Paribas, Banca Imi e Société Generale. L'emissione del secondo bond, pari a 600 milioni di euro, avvenuta a dicembre 2013, è stata curata, altresì, da un pool di banche internazionali composto da: Barclays, Goldman Sachs, Morgan Stanley, Royal Bank of Scotland e UniCredit".

4.2.2.2. Lo sviluppo della rete convenzionale.

Il piano di investimenti previsti del Contratto di programma siglato in data 8 agosto 2014 , previsto per lo sviluppo infrastrutturale della Rete convenzionale, come si è evidenziato nella Tabella n. 14 della presente relazione ammonta ad un totale di 98.5 miliardi di euro di cui circa 15.49 miliardi che trovano interamente copertura per competenza e 83 miliardi di opere programmatiche, secondo la ripartizione mostrata nel prospetto seguente.

Tabella n. 20 Investimenti per lo sviluppo infrastrutturale della Rete

	CdP I 2007-2011 (Aggiornamento 2010-2011)			Inc. %	CdP I 2012-2016			Inc. %
	Opere in corso	Opere programm.	Totale		Opere in corso	Opere programm.	Totale	
Aree metropolitane	4.748	10.314	15.062	27,46%	5.481	12.292	17.773	35,37%
Corridoi TEN -T	7.641	77.886	85.527	44,19%	5.947	54.746	60.693	38,38%
Direttrici trasversali	4.335	15.061	19.395	25,07%	2.478	15.529	18.007	15,99%
Altro	566	1.017	1.583	3,27%	1.589	477	2.066	10,25%
TOTALE	17.290	104.278	121.567		15.496	83.043	98.539	

Fonte: Rfi

Analizzando la composizione degli investimenti infrastrutturali si evidenzia che il 35,37 % del totale è riferito alle categorie "Aree Metropolitane", il 38,3 % ai Corridoi europei Ten-T, il 16 % ricade in "Direttrici e trasversali" mentre la restante parte (10%) è relativa ad opere minori.

In particolare, in linea con quanto previsto dalla politica europea Connecting Europe Facility orientata alla costruzione di una rete centrale di trasporto (Core Network) le linee strategiche nazionali si sono orientate su investimenti di valenza europea (Corridoi Ten-T) con l'obiettivo di dare corpo ad un quadro organico di priorità infrastrutturali e logistiche capaci di sostenere la competitività e la crescita del Paese. L'obiettivo è quindi, quello di realizzare, progressivamente, le tratte dei quattro "Core Corridor" nazionali "Adriatico-Baltico", "Mediterraneo", "Reno-Aòpi" e "Scandinavia-Mediterraneo".

Nel 2013 il programma "Aree Metropolitane" ha riguardato, principalmente, interventi di progettazione nelle aree di Palermo, Torino, Roma Milano e Genova

mentre le attivazioni hanno interessato le opere di potenziamento dei nodi, dello standard di interoperabilità dei corridoi europei e il miglioramento delle prestazioni della rete e dei servizi ferroviari alla clientela (Stazioni di Torino, Frascati, e Bologna) nonché interventi tecnologici (Nodo di Bologna, tratte Messina-Siracusa e Roma-Napoli).

Nell'esercizio in esame gli investimenti sulle rete convenzionale AC sono stati pari a 2.223 milioni di euro, con un decremento di 19 milioni di euro (circa - 1 %) rispetto all'esercizio precedente. Si precisa che circa 62 milioni di euro sono stati erogati alle società TFB ed LTF (di cui circa 50 milioni di euro a titolo di aumento del capitale sociale).

Tabella n. 21 Investimenti AC (mln/€)

CDP	Tabella		Anno 2012	Anno 2013
<i>Servizi</i>	-	Manutenzione straordinaria (ciclo 2012-2014)	-	402
<i>Investimenti</i>	Tabella A: Integrale copertura finanziaria	A00-Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	829	411
		A01-Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge	157	155
		A02-Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	265	301
		A03-Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia	60	68
		A04-Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità	616	368
	Tabella B: Lotti Costruttivi	Linea AV/AC Treviglio-Brescia	240	325
		Nuovo Valico del Brennero (BBT)	15	28
		Linea AV/AC Milano-Genova (3^Valico)	34	131
	Tabella C: Investimenti realizzati tramite società di scopo	Nuova Linea Torino - Lione (Interventi prioritari-quota italia)	26	34
	TOTALE			2.242

Fonte: Bilancio RFI

4.2.2.3 I progetti speciali da realizzare per lotti costruttivi "non funzionali" attraverso il Piano infrastrutture strategiche (PIS)

Il CdP Investimenti, nella versione in via di approvazione⁵⁴ ricomprende, nella tabella B, anche le risorse stanziare nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) ovvero di una categoria di opere per le quali la legge n. 443/2001, c.d. "legge obiettivo" ha previsto un iter amministrativo approvativo accelerato per i progetti esecutivi consentendo l'avvio in tempi brevi di numerose opere di rilevanza strategica⁵⁵. Nella tabella seguente si riportano i dati relativi ai costi totali, coperture finanziarie e agli impegni programmatici che lo Stato ha assunto a garanzia della completa realizzazione delle opere riportate nel CdP 2012-2016 con indice della copertura finanziarie e variazioni rispetto al precedente CdP.

Tabella n. 22 Coperture finanziarie degli interventi da realizzare per lotti costruttivi (mln di €)

Tabella B	CdP 2007-2011 (Agg. 2010-2011)			% copertura finanziaria	CdP 2012-2016			% copertura finanziaria	Δ % Fondi CdP 2007/2011- 2012/2016		
	finanziati	Risorse progr.	Costo Totale		finanziati	Risorse progr.	Costo Totale		Finanziati	Risorse progr.	Costo Totale
Linea AV/AC MI-VR tratta Reviglio Brescia	2.050	0	2050	100%	2.050	0	2050	100%	-	-	-
Linea AV/AC MI-VR tratta BS-VR					768	3.186	3954	19%			
Linea AV/AC MI-VE subtratta VR-VI					369	3.289	3658	10%			
Linea AV/AC MI-VE subtratta VI-PD					-	2.393	2393	0%			
Nuovo valico del Brennero	728	3412	4140	18%	888	3.977	4865*	18%	22	17	18
Linea AV/AC MI-GE 3° valico dei Giovi	1820	4380	6200	29%	1587	4.613	6200	26%	-13	5	0
Itinerario NA-BA: radd. Apice Orsara					768	1.918	2686	29%			
Subtotale Lotti C.	4.598	7.792	12.390	37%	6.430	19.376	25.806	25%	40	149	108

Fonte: elaborazione Corte conti su dati RFI

* Costo quota Italia – realizzato attraverso la società BBT.

⁵⁴ Cfr nota 41 del paragrafo 4.2 della presente Relazione.

⁵⁵ Il Governo, nell'ambito della Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2013 presentata alla Camera in data 30 settembre 2013, ha previsto, al fine di dare maggiore respiro programmatico agli investimenti del prossimo quinquennio, la riforma della Legge obiettivo attraverso la istituzione di un Fondo unico infrastrutture da implementarsi annualmente con una quota pari allo 0,3 per cento del PIL e di una Programma quinquennale delle infrastrutture strategiche coerente con il Piano comunitario delle Reti Ten-T da aggiornarsi annualmente attraverso l'Allegato Infrastrutture al DEF.

I costi a "vita intera" e le coperture finanziarie del Nuovo valico del Brennero e del 3° Valico dei Giovi hanno subito rilevanti modifiche nel 2013.

In particolare, con riferimento al nuovo Valico del Brennero, tratta italiana (Galleria di Base) il CIPE (delibera n. 28/2013) ha autorizzato il costo di 4.865 milioni di euro, la realizzazione del 2° lotto costruttivo per un importo di circa 297 milioni di euro e l'assegnazione a RFI, oltre che della citata somma di 297 milioni di euro, anche della somma pari a circa 24 milioni di euro per il completamento della copertura finanziaria del 1° lotto costruttivo. Il programma connesso con il 3° Valico dei Giovi è stato oggetto di de-finanziamenti (ex DL 69/2013, Seduta cipe 18/03/2013 e DL 78/2010 e 98/2011) e assegnazione di nuove risorse (DL 43/2013 per 802 mln di €) che hanno determinato una diminuzione della copertura finanziaria⁵⁶.

Per quanto concerne il Mezzogiorno è occasione di riqualificazione nelle scelte di investimento trasportistico quella offerta dal nuovo Programma di Azione e Coesione (PAC) 2014 - 2020 al fine di garantire una riduzione degli squilibri tra ambiti territoriali del Paese⁵⁷.

Le differenti dotazioni infrastrutturali del trasporto ferroviario impongono un nuovo intervento agli assi ferroviari AV/AC Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania e dei nodi Metropolitan di Napoli, Bari, Catania e Palermo. In Coerenza con quanto previsto dal DEF 2014⁵⁸ con il DL 133/2014 convertito dalla legge 164/2014 si è inteso garantire un volume di risorse dedicato non alla realizzazione di segmenti infrastrutturali ma dell'intero impianto progettuale.

⁵⁶ Sul tema dell'esigenza di assicurare la copertura finanziaria dei progetti da realizzarsi nell'ambito del PIS si rinvia, da ultimo, alla deliberazione delle Corti dei conti, Sez. Centr. Contr. Leg. Atti di Governo n. 20/2013/Prev..

⁵⁷ Il medesimo Governo, nella richiamata Nota di aggiornamento al DEF 2013, ha evidenziato, ad esempio, che "per realizzare il raddoppio ferroviario dell'asse Bari - Lecce sono stati necessari 25 anni (dal 1981 al 2006); trattasi di 160 Km in pianura e senza espropri. Altrettanto dicasi per l'asse ferroviario Bari - Taranto (i lavori sono cominciati nel 1984 ed ancora non sono finiti). Il risultato è banale sui due assi ferroviari Bari - Lecce e Bari Taranto la capacità residua è enorme perché tutto il movimento delle merci pugliese va su strada: la Puglia movimenta circa 44 milioni di tonnellate, su ferrovia vanno solo 350.000 tonnellate."

⁵⁸ Programma infrastrutture strategiche allegato al DEF 2014, pag. 28 e ss.

4.2.2.4 Gli interventi speciali da realizzare attraverso i Contratti istituzionali di sviluppo (CIS).

Ulteriore strumento di riequilibrio infrastrutturale territoriale ferroviario regionale è previsto nel CdP-I in via di approvazione dove sono ricomprese anche le risorse aggiuntive e gli interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali previsti dai Contratti istituzionali di sviluppo (CIS) ai sensi dell'art. 6 del D. Lgs. 88/2011⁵⁹. Con la sottoscrizione dei CIS, RFI è obbligata, oltre che all'esecuzione della progettazione e realizzazione degli interventi, anche al monitoraggio periodico degli obiettivi del Contratto, mentre le parti pubbliche si impegnano a garantire la celere approvazione dei progetti e la disponibilità delle risorse per la progettazione/realizzazione. Con tali CIS le risorse aggiuntive del Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) sono trasferite ai soggetti assegnatari, in appositi fondi a destinazione vincolata in considerazione dello stato di avanzamento della spesa, che ne garantiscono la piena tracciabilità attraverso l'autonoma evidenza contabile nel bilancio.

Tra la fine del 2012 e il 2013 sono stati sottoscritti i seguenti CIS:

- CIS Direttrice Napoli-Bari-Lecce-Taranto stipulato in data 2 agosto 2012. Rfi ha comunicato che gli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Direttrice comportano un impegno finanziario complessivo di 7.116 mln di € e le risorse disponibili ammontano a oltre 3.532 mln di €. In data 17 dicembre 2013 il Comitato di Attuazione e Sorveglianza del CIS ha autorizzato la ripermetrazione degli interventi di velocizzazione relativi alle tratte Napoli Bari-Lecce proposte da RFI⁶⁰.
- CIS Direttrice Salerno-Reggio-Calabria stipulato in data 18 dicembre 2012. Gli interventi inclusi nel CIS comportano un impegno finanziario complessivo per 504 mln di €.
- CIS Direttrice Messina-Catania-Palermo stipulato in data 28 febbraio 2013. Gli interventi inclusi nel CIS comportano un impegno finanziario complessivo per 5.106 mln di € e le risorse disponibili ammontano a circa 2.426 mln di €.

La tabella che segue riassume i costi ed i finanziamenti disponibili sui CIS.

⁵⁹ L'art. 6 del D. Lgs. 88/2011 disciplina le risorse aggiuntive e gli interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, ed è finalizzato ad accelerare la realizzazione degli interventi sulle principali Diretrici del mezzogiorno d'Italia previsti nel Contratto di Programma.

⁶⁰ Si tratta della realizzazione di una nuova linea a doppio binario in variante rispetto al tracciato esistente, che by-passa l'abitato di Modugno, comprende la realizzazione di due nuove fermate - Bari Villaggio dei lavoratori e Modugno.

Tabella n. 23 Contratto istituzionale di sviluppo. Attività finanziate, costi e coperture. (mln/€)

Descrizione	Costo a vita intera interventi	Attività finanziata	Attività non finanziata
CIS Direttrice Napoli-Bari-Lecce-Taranto	7.116	3.532	3.584
CIS Direttrice Salerno-Reggio-Calabria	504	504	0
CIS Direttrice Messina-Catania-Palermo	5.106	2.426	2.680
TOTALE	12.726	6.462	6.264

Fonte: RFI

FINANZIAMENTI PER INVESTIMENTI

Nella seguente tabella si riportano i finanziamenti dello Stato e dell'Unione europea al 31 dicembre 2013 a favore di RFI a seguito dell'emanazione di provvedimenti di erogazione di finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale sociale o di contributi diversi.

Tabella n. 24 Impegni da Stato e UE a favore di RFI

(000/€)

Periodo di riferimento	Σ Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare	Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi
	A	B	C	D	E=A-B-C	F=B-D
Al 31.12.2012	75.703.419	56.569.248	7.978.456	53.528.100	11.155.715	3.041.148
Al 31.12.2013	80.935.024	59.559.713	8.598.142	55.653.060	12.777.169	3.906.653
A	5.231.605	2.990.466	619.685	2.124.960	1.621.454	865.506

* Si tratta degli investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2013. Fonte RFI.

In particolare, le risorse complessivamente programmabili fino al 31 dicembre 2013 ammontano a circa 80,9 miliardi di euro. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti "per competenza" previsti dalle varie Leggi Finanziarie (ora Leggi di Stabilità) sia quelli previsti da provvedimenti legislativi di stanziamento ad hoc, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2012, le risorse disponibili registrano un incremento di 5.231.605 mila euro.

Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2013 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a 59.559.713 mila euro (pari al 73% circa).

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni di cui sopra ammontano al 31 dicembre 2013 a 55.653.060 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2012, registrano un incremento di 2.124.960 mila euro, determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2013.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 8.598.142 mila euro

4.3 INVESTIMENTI IN RICERCA E SVILUPPO (R&S)

Il volume di spesa consuntivato per investimenti in R&S relativi al 2013 è pari a circa 23,1 milioni di euro determinando un significativo incremento rispetto al 2012 ed agli anni precedenti.

Il prospetto che segue evidenzia l'ammontare della relativa spesa negli anni 2010-2013 ripartita tra i principali settori di intervento.

Tabella n. 25 Spese per ricerche e sviluppo.

(Mln/ euro)

	2010	2011	2012	2013	% 2013-12
Tecnologie per la sicurezza	7,85	6,32	5,88	9,1	35
Diagnostica innovativa	2,48	0,38	0,15	4,0	96
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	1,62	1,05	1,86	10	81
Totale	11,95	7,75	7,89	23,1	66

5. IL PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (PIR): STRUMENTO PER L'ACCESSO EQUO E NON DISCRIMINATORIO ALL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA A GARANZIA DELLO SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA E DEL MERCATO FERROVIARIO.

RFI, come già evidenziato, è tenuta a redigere il Prospetto informativo della rete (PIR) in conformità a quanto previsto dagli artt. 12 e 13 del D.Lgs. 188/2003, previa consultazione delle parti interessate e a seguito delle indicazioni e prescrizioni formulate dall'ART.

Il PIR evidenzia i diritti e gli obblighi del GI e delle IF richiedenti con riferimento alla richiesta/assegnazione della capacità/tracce, all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e all'erogazione dei servizi ad essa connessi, nonché i canoni e i corrispettivi dovuti. Il PIR disciplina le regole e le condizioni generali di ciascun contratto posto in essere tra il GI e le IF richiedenti e, in particolare, di ciascun Accordo quadro (AQ) e/o Contratto di utilizzo (CU) dell'infrastruttura ferroviaria. Il PIR è pubblicato nel sito internet di RFI e costituisce, pertanto, parte integrante e sostanziale dei singoli AQ e CU e, in ragione di ciò, con la sottoscrizione dei medesimi contratti la IF richiedente attesta una piena ed incondizionata accettazione delle disposizioni in esso contenute.

Il PIR, ha lo scopo di consentire la corretta pianificazione dell'offerta da parte delle IF, contiene, infatti, la descrizione delle caratteristiche dell'infrastruttura, le condizioni di accesso, le procedure e i termini di allocazione della capacità di rete, i servizi offerti dal GI (*obbligatori, complementari, ausiliari*) i canoni di pedaggio⁶¹ e i corrispettivi dovuti per la fruizione dei servizi.

Il GI, a termini di quanto previsto dall'art. 20, comma 7 del D.Lgs 188/2003 deve offrire i servizi complementari ed ausiliari a prezzi commisurati al costo di fornitura e al livello di utilizzo effettivo. E' previsto che con l'entrata in vigore della

⁶¹ Il valore del pedaggio sulle linee della rete convenzionale è attualmente definito dal GI sulla base di quanto disposto dal DM 43T/2000 e dalle sue successive modifiche ed integrazioni. Con la delibera n. 70/2014 l'ART ha ritenuto che la revisione del modello disposto dal DM, 43T/2000 deve muovere da quanto previsto dalla Direttiva Recast prevedendo una modulazione delle tariffe secondo parametri di tipo *cost based* che mettano in relazione il prezzo all'usura prodotta dal singolo treno per la copertura dei costi e di tipo *market based* in relazione all'*ability to pay* delle IF, in funzione del segmento del mercato e del segmento di rete utilizzato.

Con riferimento ai criteri di ammissibilità delle voci di costo l'ART ha prescritto al GI di adottare con decorrenza immediata il nuovo pedaggio stabilendo che per il computo del pedaggio di accesso alla rete AV/AC siano ammissibili, in aggiunta alla componente relativa al costo di gestione dell'infrastruttura, adeguatamente rimodulato, esclusivamente la quota annuale degli oneri finanziari residui sostenuti direttamente dal GI per gli investimenti già realizzati al 31 dicembre 2013, in quanto non coperti da contributi pubblici e la quota annuale degli oneri finanziari da sostenere per gli investimenti in corso di realizzazione successivamente al 31 dicembre 2013, calcolati sui soli costi effettivamente sostenuti dal GI al netto dei contributi pubblici.

Direttiva "Recast" i servizi passeranno da un regime di tariffa al costo ad un regime di pricing con mark-up e, in tale contesto, il canone per l'utilizzo degli impianti, per la erogazione dei servizi complementari e ausiliari richiesto dal GI non potrà superare il costo della loro fornitura, aumentato di un "profitto ragionevole"⁶².

Per quanto attiene all'esercizio in esame, si evidenzia che RFI, con le disposizioni n. 11 del 7 dicembre 2012 e n. 23 del 13 dicembre 2013 ha emanato, rispettivamente, il PIR edizione dicembre 2012 ("PIR 2013") ed il PIR edizione dicembre 2013 ("PIR 2014").

Giova, in questa sede, osservare che con la deliberazione 6 marzo 2014, n. 16 e la successiva deliberazione n. 70 del 31 ottobre 2014 l'ART ha avviato e concluso la procedura per l'adozione di specifiche misure di regolazione sul tema dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, ivi comprese le tematiche concernenti il PIR, con l'obiettivo sia di definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del GI e per l'assegnazione delle tracce e della capacità, sia di vigilare sulla loro corretta applicazione da parte di RFI.

In particolare, per quanto concerne le misure di accesso ai servizi l'ART ha prescritto al GI di pubblicare nel PIR un unico documento che contenga in forma analitica le informazioni circa l'attuale offerta di tutti gli impianti e relativi servizi collegati all'uso dell'infrastruttura ferroviaria (localizzazione, caratteristiche, dotazioni esistenti e piani di sviluppo, responsabile della gestione, canone per l'accesso agli impianti e per i singoli servizi offerti al loro interno).

In tema di ridefinizione di principi e procedure da applicare nella "determinazione/riscossione" dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria" e nella "assegnazione della capacità di infrastruttura" si è inserita anche la Direttiva 34/2012 cd. "Recast" che ha stabilito che la Commissione europea entro il 16 giugno 2015 dovrà adottare atti di esecuzione volti a stabilire le modalità applicabili per il calcolo dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria. La tabella seguente evidenzia i principali servizi che il Gestore dell'infrastruttura deve offrire, a condizioni eque e non discriminatorie, per l'accesso agli impianti di servizio ai sensi del vigente PIR 2014 e quelli che dovranno essere assicurati dal gestore dell'infrastruttura o alternativamente dall'"operatore dell'impianto" (ai sensi della Direttiva "Recast") dietro pagamento di un canone o corrispettivo.

⁶² La Direttiva Recast definisce come "Profitto ragionevole" un tasso di rendimento del proprio capitale che tiene conto del rischio anche in termini di entrate, o della mancanza di siffatto rischio, assunto, in linea con il tasso medio per il settore interessato negli ultimi anni.

Tabella n. 26 Servizi alle imprese ferroviarie: PIR 2014 (appr. dic. 2013) e Direttiva Recast.

	PIR 2014 (13 DIC. 2013)	DIRETTIVA 34/2012
Pacchetto minimo di accesso (Gestore infrastruttura)	<ul style="list-style-type: none"> a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ai fini della conclusione dei Contratti; b) utilizzo della capacità assegnata; c) uso degli scambi e dei raccordi; d) controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e istradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione; e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile; f) ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità. 	<ul style="list-style-type: none"> a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria; b) diritto di usare la capacità concessa; c) uso scambi e raccordi; d) controllo dei treni, compresi segnalamento, regolazione, smistamento, nonché comunicazione e fornitura di informazioni sulla circolazione dei treni; e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile; f) tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.
Accesso alle linee ferroviarie e ai seguenti impianti di servizio e ai servizi ivi prestati:	<ul style="list-style-type: none"> a) approvvigionamento di combustibile; b) stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi; c) scali e terminali merci; d) aree e impianti di smistamento e composizione treni; e) aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito del materiale rotabile e di merci; f) centri di manutenzione e ogni altra infrastruttura tecnica; g) infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari (Collegamento ferroviario marittimo per/da Sicilia (rotta Villa S. Giovanni – Messina) e Sardegna (rotta Civitavecchia –Golfo Aranci) h) Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni. 	<ul style="list-style-type: none"> Accesso alle linee ferroviarie e ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi ivi prestati: a) approvvigionamento di combustibile e fornitura di combustibile con fatturazione separata rispetto al canone*; b) stazioni passeggeri, loro edifici e altre strutture inclusi i sistemi di informazione di viaggio e spazi adeguati per i servizi di biglietteria;* c) scali merci*; d) scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra*; e) stazioni di deposito*; f) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati; g) infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari*; h) altre infrastrutture tecniche, comprese quelle di pulizia e di lavaggio; i) impianti e attrezzature di soccorso;
Servizi Obbligatori (Gestore infrastruttura)	<ul style="list-style-type: none"> a) fornitura corrente di trazione b) preriscaldamento e climatizzazione dei treni passeggeri; c) assistenza alla circolazione treni speciali, controllo trasporti merci pericolose d) servizio manovra e) rifornimento carburante e idrico f) assistenza a persone a mobilità ridotta 	<ul style="list-style-type: none"> a) fornitura di corrente di trazione, i cui diritti di utilizzo sono indicati nelle fatture separatamente rispetto a quelli per l'utilizzo del sistema di alimentazione elettrica, fatta salva l'applicazione della direttiva 2009/72/CE; b) preriscaldamento e climatizzazione dei treni passeggeri; c) contratti su misura per: il controllo dei trasporti di merci pericolose e l'assistenza alla circolazione di treni speciali
Servizi Complementari (Gestore infrastruttura)	<ul style="list-style-type: none"> a) fornitura studi di fattibilità , Verifica tecnica materiale rotabile b) fornitura di informazioni complementari, c) Studi fattibilità di tracce orarie d) Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate 	<ul style="list-style-type: none"> a) ispezione tecnica del materiale rotabile; b) fornitura di informazioni complementari; c) servizi di manutenzione pesante prestati in centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati d) accesso alla rete di telecomunicazioni; e) servizi di biglietteria nelle stazioni passeggeri

* Servizi alle imprese che potranno essere forniti da operatori di impianto organizzati in modo tale da essere indipendenti sotto il profilo organizzativo, gestionale e contabile da enti o società che hanno una posizione dominante sui mercati nazionali dei servizi di trasporto ferroviario.

Fonte: Elaborazione Corte dei Conti

Parte II**6. IL BILANCIO DI ESERCIZIO 2013**

Il bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 è stato predisposto in conformità agli International Financial Reporting Standards, emanati dall'International Accounting Standards Board, adottati dall'Unione Europea ("EU-IFRS").

Il bilancio di esercizio è stato approvato e depositato entro i termini previsti dallo Statuto e dal Codice Civile.

Nella redazione del bilancio RFI S.p.A. ha optato per l'esenzione dal consolidamento prevista dal paragrafo 10 dello IAS 27 e, pertanto, il bilancio consolidato ad uso pubblico è redatto dalla Capo Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Il bilancio d'esercizio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella 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".

Ai sensi dell'articolo 22 dello Statuto è il C.d.A. che nomina, previo parere obbligatorio del Collegio sindacale, il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari per un periodo non inferiore alla durata in carica del Consiglio stesso e comunque non superiore a sei esercizi.

Il Dirigente Preposto in carica ha attestato che il bilancio in esame, redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002, corrisponde alle risultanze contabili dei libri e delle scritture contabili ed è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria.

La funzione di Dirigente Preposto è stata ricoperta per l'esercizio in esame dal responsabile della Direzione amministrazione, finanza e controllo che è stato successivamente confermato nella carica fino all'assemblea di approvazione del bilancio dell'esercizio 2016⁶³.

⁶³ Consiglio di Amministrazione di Rfi, seduta del 19 febbraio 2014.

Il Collegio sindacale, ai sensi dell'articolo 2429 Cod. Civ. ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio di esercizio 2013, evidenziando che il medesimo è stato redatto in conformità ai principi contabili internazionali IAS/IFRS, che 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 e che nello svolgimento della vigilanza non sono state presentate denunce ex art. 2408 Cod. Civ. o esposti, così come non sono emerse omissioni, fatti censurabili o irregolarità.

Il controllo contabile di RFI - ora revisione legale ai sensi dell'art. 2409 bis del codice civile, così come modificato a seguito dell'entrata in vigore del D. Lgs. n. 27 gennaio 2010, n. 39 - è stato svolto, per l'esercizio 2013, da una società di revisione dietro corrispettivo di euro 411 mila per lo svolgimento delle attività di revisione legale e di euro 85 mila per il servizio aggiuntivo relativo alla attività di contabilità regolatoria⁶⁴. La Capogruppo FSI S.p.A. in qualità di "*Ente di interesse pubblico*" ai sensi art. 16 del D.Lgs. 39/2010, ha indetto una procedura di gara europea per l'affidamento dell'incarico di revisione legale dei conti per tutte le società del Gruppo⁶⁵.

La società di revisione ha svolto la revisione contabile e ha ritenuto la relazione sulla gestione coerente con il bilancio di esercizio e quest'ultimo conforme agli International Financial Reporting Standards (IFRS) adottati dall'Unione europea essendo redatto con chiarezza e in grado di rappresentare, in maniera veritiera e corretta la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa di RFI⁶⁶.

RFI ha chiuso il bilancio 2013 con un utile di € 269,8 milioni (+69%) e un valore di Ebitda di 516,5 mln di euro (+37%), confermando il trend favorevole del 2012 chiuso con un utile di € 159 mln. I ricavi operativi nel quadriennio 2010-2013 sono aumentati del 3,66% e del 0,45% nel 2013. Il MOL è aumentato del 77,8 % dal 2010 al 2013 e del 37% dal 2012 al 2013 (+ 139,7 mln di €). Il risultato operativo è aumentato nello stesso quadriennio del 186,6 % e del 57,4% rispetto all'esercizio precedente. Il risultato netto è aumentato del 193 % circa nel quadriennio e del 57,40% nell'esercizio in esame. Il capitale investito netto è diminuito del 3,73% nel quadriennio ed è aumentato di 6,8 mln di euro rispetto all'esercizio precedente (+0,02%). I mezzi

⁶⁴ Comunicazione del Presidente del Collegio sindacale della Capogruppo FSI, nota n. 135 del 3 dicembre 2013.

⁶⁵ Assemblea Ordinaria dei Soci di RFI, seduta del 18 dicembre 2013.

⁶⁶ il revisore legale ha richiamato l'informativa fornita dagli Amministratori alla nota esplicativa 47 "*Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio*" per la parte concernente il contenuto e gli effetti della sentenza 1345/2014 con la quale il Consiglio di Stato ha intimato a RFI S.p.A., al MIT e all'URSF di dare esecuzione alla propria sentenza n. 1110/2013 concernente il riconoscimento di sconti temporanei a favore delle imprese ferroviarie a parziale compensazione degli "extra costi di condotta" sostenuti e derivanti dall'arretratezza tecnologica della rete.

propri sono diminuiti del 0,67% nel quadriennio e aumentati del 0,79% rispetto all'esercizio 2012. L'indebitamento finanziario netto è diminuito del 35,77% nel quadriennio e del 11,05% nel 2013.

L'Assemblea, sulla base dei risultati conseguiti, ha deliberato di approvare il bilancio dell'esercizio 2013 e di destinare l'utile di 269,78 mln di € come segue: accantonamento a riserva legale 13,48 mln di €, pagamento dei dividendi all'Azionista per 73 mln di € e riporto a nuovo della restante parte dell'utile, pari a 183,29 mln di €.

Nella tabella seguente sono riportati i principali risultati di bilancio raggiunti nel 2013 in rapporto agli anni a partire dal 2010.

Tabella n. 27 Principali risultati di bilancio raggiunti nel periodo 2010-2013 (€ milioni)

	2010	2011	2012	2013	Var. 13/12	Δ 13/12	□□ 13/10
Ricavi operativi	2.581,40	2.537,00	2.663,30	2.675,90	12,60	0,47%	3,66%
Margine operativo lordo	290,50	240,00	376,80	516,50	139,70	37,08%	77,80%
Risultato operativo	135,10	113,00	246,00	387,20	141,20	57,40%	186,60%
Risultato netto	92,00	98,00	160,00	269,80	109,80	68,63%	193,26%
Capitale investito netto	36.720,00	35.413,00	35.343,30	35.350,10	6,80	0,02%	-3,73%
Mezzi propri	33.520,00	33.358,00	33.033,10	33.295,10	262,00	0,79%	-0,67%
Indeb. finanziario netto	3.199,20	2.055,00	2.310,20	2.054,90	-255,30	-11,05%	-35,77%
ROE (RN/MP*)	0,3%	0,3%	0,48%	0,82%			
ROI (RO/CI*)	0,7%	0,3%	0,70%	1,10%			
ROS (Ebit Margin) (RO/RIC)	5,2%	4,4%	9,25%	14,47%			
MOL/ricavi o Ebitda Margin (MOL/RIC)	11,3%	9,4%	14,15%	19,30%			

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati RFI

Legenda

RN: Risultato netto.

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

RO: Risultato operativo

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

RIC: Ricavi operativi

MOL: Margine operativo lordo

6.1 Rendiconto finanziario

Nella tabella seguente si riporta il Rendiconto finanziario 2013 predisposto da RFI secondo il "metodo indiretto" o procedimento sintetico (IAS 7 e OIC 10) presentato in forma scalare che dà conto di tutti i flussi finanziari, in uscita ed in entrata e delle disponibilità liquide avvenute nell'esercizio concernenti la gestione reddituale, le attività di investimento e di finanziamento⁶⁷. Da un'analisi comparativa tra il 2013 e l'esercizio precedente si evince che l'utile d'esercizio (269.7 mln di €) è aumentato (+68.6%), il flusso finanziario derivante dalla gestione operativa (-697 mln di €) è fortemente diminuito, il flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento (996,9 mln di €) è aumentato del 226%, il flusso di cassa netto generato da attività finanziaria (103 mln di €) è aumentato del 123,9% mentre il flusso di cassa complessivo (403 mln di €) è aumentato del 181,2%. Le disponibilità liquide a fine periodo sono incrementate del 28,4 % come riportato nella successiva tab. 29.

⁶⁷ La gestione reddituale comprende generalmente le operazioni connesse all'acquisizione, produzione e distribuzione di beni e alla fornitura di servizi, nonché le altre operazioni non ricomprese nell'attività di investimento e di finanziamento. L'attività di investimento comprende le operazioni di acquisto e di vendita delle immobilizzazioni materiali, immateriali e finanziarie e delle attività finanziarie non immobilizzate. L'attività di finanziamento comprende le operazioni di ottenimento e di restituzione delle disponibilità liquide sotto forma di capitale di rischio o di capitale di debito.

Tabella n. 28 Rendiconto finanziario classificato secondo il metodo indiretto (000/€)

RENDICONTO FINANZIARIO	2012	2013	Variaz.	2013-12
Utile/(perdita) di esercizio	159.987	269.785	109.798	68,63
Ammortamenti	61.566	94.157	32.591	52,94
Svalutazioni	23.833	10.405	-13.428	-56,34
Accantonamento fondi per rischi	181.827	85.318	-96.509	-53,08
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	29.979	17.440	-12.539	-41,83
Accantonamenti e svalutazioni	235.638	113.163	-122.475	-51,98
Plusvalenze/Minusvalenze da alienazione	-4.458	85.033	-80.575	-1807,42
Variazioni delle rimanenze	-18.925	81.110	-62.185	-328,59
Variazioni dei crediti commerciali	-2.441	145.710	148.151	6069,27
Variazioni dei debiti commerciali	-38.257	-272.691	-234.434	-612,79
Variazioni delle imposte differite attive e passive	513	20.426	19.913	3881,68
Variazioni dei debiti e crediti per imposte	19.868	15.656	-35.524	-178,80
Variazioni delle altre passività	2.592.017	200.249	-2.792.266	-107,73
Variazioni delle altre attività	-2.028.275	482.632	1.545.643	76,20
Variazioni delle altre attività e passività	584.123	678.111	-1.262.234	-216,09
Utilizzi fondo rischi e oneri	-173.405	196.909	-23.504	-13,55
Pagamento benefici ai dipendenti	-67.692	6.029	61.663	91,09
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	736.135	-697.069	-1.433.204	-194,69
Inv-Immobilizzazioni materiali	-2.779.924	-2.832.284	-52.360	1,88
Inv-Investimenti immobiliari	-2.317	-	2.317	-
Inv-Immobilizzazioni immateriali	-52.829	38.794	14.035	26,57
Inv-Partecipazioni	-165	-	165	-
Investimenti al lordo dei contributi	-2.835.235	-2.871.078	-35.843	1,26
Contr-Immobilizzazioni materiali	2.011.518	3.840.899	1.829.381	90,95
Contr-Investimenti immobiliari	2.387	9.957	7.570	317,13
Contr-Immobilizzazioni immateriali	19.345	1.687	-17.658	91,28
Contributi	2.033.250	3.852.543	1.819.293	89,48
Disinv-Immobilizzazioni materiali	12.498	13.583	1.085	8,68
Disinv-Immobilizzazioni immateriali	12	1.940	1.928	16.066,67
Disinv-Partecipazioni	222	-	-222	-
Disinvestimenti	12.732	15.523	2.791	21,92
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento	-789.253	996.987	1.786.240	226,32
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio /lungo termine	-377.676	22.254	399.930	105,89
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	8.765	14.234	5.469	62,40
Variazione delle attività/passività finanziarie	-49.541	139.802	189.343	382,19
Dividendi	-25.000	73.000	-48.000	192,00
Variazioni patrimonio netto	-25.000	73.000	-48.000	192,00
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria	-443.453	103.291	546.744	123,29
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo	-496.570	403.210	899.780	181,20
Disponibilità liquide a inizio periodo	1.914.800	1.418.229	-496.571	25,93
Disponibilità liquide a fine periodo	1.418.230	1.821.440	403.210	28,43

Fonte: Bilancio RFI

6.2 Situazione patrimoniale e finanziaria

Di seguito si riportano il prospetto della Situazione Patrimoniale - Finanziaria predisposto classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente" e il prospetto dello Stato patrimoniale riclassificato.

Tabella n. 29 Prospetto della situazione Patrimoniale-Finanziaria 2013

(000/€)

	31.12.2012	31.12.2013	Δ 2013/2012	2013/2012
ATTIVITA'				
<i>Attività non correnti</i>				
Immobili, impianti e macchinari	34.886.966	33.919.214	-967.752	-2,77%
Investimenti immobiliari	1.196.688	1.169.331	-27.357	-2,29%
Attività immateriali	280.478	220.102	-60.376	-21,53%
Attività per imposte anticipate	189.477	169.051	-20.426	-10,78%
Partecipazioni	229.295	229.060	-235	-0,10%
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.294.271	1.177.628	-116.643	-9,01%
Crediti commerciali non correnti	2.716	1.908	-808	-29,75%
Altre attività non correnti	4.532.081	3.808.784	-723.297	-15,96%
Totale attività non correnti	42.611.972	40.695.078	-1.916.894	-4,50%
<i>Attività correnti</i>				
Rimanenze	269.649	344.473	74.824	27,75%
Contratti di costruzione	5.854	12141	6.287	107,40%
Crediti commerciali correnti	1.003.539	858.636	-144.903	-14,44%
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	751.858	1.004.982	253.124	33,67%
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	810.359	966.300	155.941	19,24%
Crediti tributari	1.422	1.859	437	30,73%
Altre attività correnti	3.737.159	4.969.705	1.232.546	32,98%
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	24.205	1.912	-22.293	-92,10%
Totale attività correnti	6.604.045	8.160.008	1.555.963	23,56%
TOTALE ATTIVITA'	49.216.017	48.855.086	-360.931	-0,73%
PATRIMONIO NETTO				
Capitale sociale	32.007.633	32.007.633	0	0,00%
Riserve	-304.558	-208.235	96.323	-31,63%
Utili (perdite) portati a nuovo	1.141.673	1.220.661	78.988	6,92%
Risultato d'esercizio	159.987	269.786	109.799	68,63%
TOTALE PATRIMONIO NETTO	33.004.735	33.289.845	285.110	0,86%

(segue)

	31.12.2012	31.12.2013	^A 2013/2012	2013/2012
PASSIVITA'				
<i>Passività non correnti</i>				
Finanziamenti a medio/lungo termine	4.442.049	4.811.520	369.471	8,32%
TFR e altri benefici ai dipendenti	839.298	778.300	-60.998	-7,27%
Fondi rischi e oneri	882.721	771.130	-111.591	-12,64%
Passività per imposte differite	6.063	6.063	0	0,00%
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	28.362	6.054	-22.308	-78,65%
Debiti commerciali non correnti	35.436	26.316	-9.120	-25,74%
Altre passività non correnti	81.604	125.172	43.568	53,39%
Totale passività non correnti	6.315.533	6.524.555	209.022	3,31%
<i>Passività correnti</i>				
Finanziamenti a breve termine	219.050	6.604	-212.446	-96,99%
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	505.562	385.025	-120.537	-23,84%
Debiti commerciali correnti	2.811.476	2.547.905	-263.571	-9,37%
Debiti per imposte sul reddito	15.219	0	-15.219	-100,00%
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.118	1.645	527	47,14%
Altre passività correnti	6.343.325	6.099.508	-243.817	-3,84%
Totale passività correnti	9.895.750	9.040.686	-855.064	-8,64%
TOTALE PASSIVITA'	16.211.283	15.565.241	-646.042	-3,99%
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	49.216.018	48.855.086	-360.932	-0,73%

Fonte: elaborazione Corte su dati RFI

Tabella n. 30 Stato patrimoniale riclassificato

(Mln di €)

	31/12/2012	31/12/2013	Variazioni 2013/2012	%
Capitale circolante netto gestionale (Attività correnti – passività correnti)	- 1.560	- 1.344	216,1	-13,85%
Altre attività nette	2.014	2.710	696,2	34,57%
Capitale circolante	454	1.366	912,3	201,08%
Immobilizzazioni tecniche	36.364	35.309	- 1.055,5	-2,90%
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	229	229	0,2	-0,09%
Capitale immobilizzato netto	36.593	35.538	- 1.055,7	-2,88%
TFR	- 839	- 778	60,9	-7,26%
Altri fondi	- 889	- 777	111,6	-12,56%
TFR e Altri fondi	- 1.728	- 1.556	172,5	-9,98%
Attività/(Passività) nette detenute per la vendita	24	2	- 22,3	-92,15%
CAPITALE INVESTITO NETTO	35.343	35.350	6,8	0,02%
Posizione finanziaria netta a breve	- 838	- 1.580	- 742,1	88,60%
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	3.148	3.635	486,8	15,46%
Posizione finanziaria netta	2.310	2.055	- 255,3	-11,05%
Mezzi propri	33.033	33.295	262,1	0,79%
TOTALE COPERTURE	35.343	35.350	6,8	0,02%

Fonte: elaborazione Corte su dati RFI

L'aumento del "Capitale circolante" è dovuto alla riduzione del "Capitale circolante netto gestionale" (216,1 mln di €) che presenta minori debiti commerciali (272,6 milioni di euro), maggiori acconti a fornitori (7,9 milioni di euro), minori crediti commerciali (144,9 milioni di euro), maggiori rimanenze (74,8 milioni di euro) e contratti di costruzione (6,3 milioni di euro) ed altre.

La variazione positiva delle "Altre attività nette" (696,2 milioni) trae origine da maggiori crediti verso il MEF al netto dei relativi acconti (872,2 milioni di euro), aumento degli Altri debiti correnti e non correnti (147,8 milioni di euro) minori altri crediti correnti e non correnti (29 milioni di euro).

Il "Capitale immobilizzato netto" subisce un decremento (1.055,5 milioni di €) a causa delle riduzioni delle Immobilizzazioni tecniche (Immobili, Impianti e Macchinari) e, in minima parte, delle immobilizzazioni finanziarie (0,2 mln di €).

Le voci "TFR" e "Fondo rischi ed oneri" subiscono un decremento (60,5 e 112 milioni di €).

Le "Attività detenute per la vendita" subiscono un decremento (22,3 mln di €) a causa della vendita a BNP Paribas Real Estate Property Development Italy S.p.A. dei terreni limitrofi alla stazione Tiburtina di Roma (-24,2 mln di €) e di ulteriori investimenti immobiliari (+1,9 mln di €).

Il Capitale investito netto registra una variazione positiva (+ 6,8 mln di €).

Da un raffronto tra il corrente esercizio e l'esercizio precedente emerge che la Posizione finanziaria netta pur mantenendosi positiva (2.055 mln di €) evidenzia una riduzione pari all' 11%.

Patrimonio netto

Il *Patrimonio netto* della Società si è attestato, al termine dell'esercizio 2013 a 33.289.8 mln aumentato di circa 285,1 mln rispetto al 2012 (33.004.7 mln).

Le variazioni del Patrimonio netto intervenute nel corso del 2013 in esame sono illustrate nella tabella seguente.

Tabella n. 31 Movimentazione del patrimonio netto.

(dati in euro)

	Capitale sociale	Riserve		Riserve di valutazione		Totale Riserva	Utili (perdite) portati a nuovo cum.	Risultato d'esercizio	Totale
		Riserva legale	Riserve diverse	Riserva per variazioni FV su derivati <i>Cash Flow Hedge</i>	Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti				
Saldo al 31/12/2011	32.174.873.313	7.972.054	-	-175.767.759	5.328.574	-162.467.131	1.073.473.780	98.104.941	33.183.984.903
Aumento di capitale						-			-
Distribuzione dei dividendi						-		(25.000.000)	-25.000.000
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		4.905.247				4.905.247	68.199.694	(73.104.941)	-
Altri movimenti	- 167.240.633					-			-167.240.633
Utile (Perdite) complessivo rilevato di cui:									
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura dei flussi finanziari				(28.887.324)		(28.887.324)			-28.887.324
Variazioni di FV degli investimenti finanziari disponibili per la vendita					(118.109.011)	-118.109.011			-118.109.011
Utile (Perdita) relativi a benefici attuariali						-			-
Utile (perdita) d'esercizio						-		159.986.594	159.986.594
Saldo al 31/12/2012	32.007.632.680	12.877.301	-	-204.655.083	-112.780.437	-304.558.219	1.141.673.474	159.986.594	33.004.734.529
Aumento di capitale									
Distribuzione dei dividendi								- 73.000.000	- 73.000.000
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		7.999.330		29.076.871		7.999.330	78.987.264	- 86.986.594	
Altri movimenti						29.076.871			29.076.871
Utile (Perdite) complessivo rilevato di cui:									
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura dei flussi finanziari				21.718.669		21.718.669			21.718.669
Variazioni di FV degli investimenti finanziari disponibili per la vendita					37.529.149	37.529.149			37.529.149
Utile (Perdita) relativi a benefici attuariali									
Utile (perdita) d'esercizio								269.785.835	269.785.835
Saldo al 31/12/2013	32.007.632.680	20.876.631	-	- 153.859.543	- 75.251.288	- 208.234.200	1.220.660.738	269.785.835	33.289.845.053

Fonte RFI

NOTA Nel bilancio 2012 la voce "Altri movimenti" era denominata "Variazione da scissione"

Al 31 dicembre 2013 la *Riserva legale* è pari a 20,8 mln di € a seguito dell'assegnazione da parte dell'Assemblea della quota di utile 2012 pari a € 7,9 mln.

La *Riserva di copertura flussi finanziari*, che accoglie la variazione netta del *fair value* degli strumenti derivati al 31 dicembre 2013 presenta un saldo negativo pari a 153,8 milioni di euro, in diminuzione rispetto al 2012 (pari a 204 mln di €). Al 31 dicembre 2013 il saldo registra un aumento, essenzialmente a seguito della destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente (29 mln di €) e della quota efficace delle variazioni di *fair value* della copertura dei flussi finanziari (21,7 mln di €).

La *Riserva di utili e perdite attuariali*, che include gli effetti delle variazioni delle riserve per utili attuariali per benefici ai dipendenti (Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione-CLC) nonché il valore della riserva utili e perdite attuariali è negativo per 75.2 mln di € in aumento rispetto al 2012 e che presenta un utile attuariale complessivo pari a 37.5 mln di euro.

L'insieme degli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2013 ammontano a 1.220,6 mln di € e mostrano un crescita rispetto all'esercizio precedente di 78 mln di €, derivante dalla destinazione dell'utile del Bilancio 2011 deliberato dall'Assemblea del 30 maggio 2012.

Immobili impianti e macchinari

Dal raffronto dei dati tra i due esercizi 2013 e 2012 risulta che la consistenza dei terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale subisce una variazione positiva del 3,73%, le immobilizzazioni in corso di costruzione non ancora ultimate e gli acconti ai fornitori per l'acquisto delle stesse subisce una variazione negativa del 32,26%. Per un approfondimento sul patrimonio immobiliare di RFI si rinvia al paragrafo n. 9.

Contributi pubblici

Il quadro di sintesi degli interventi e dei trasferimenti di risorse pubbliche a favore di RFI, di competenza 2013, in raffronto a quelli di competenza del 2011 e 2012, emerge dal prospetto riepilogativo che segue.

Tabella n. 32 Composizione Contributi pubblici
(Mln/€)

CONTRIBUTI PUBBLICI								
	2011	Inc. % 2011	2012	Inc. % 2012	Diff. Ass. 2012/2011	2013	Diff. Ass. 2013/2012	Inc. % 2013
Contributi in conto esercizio dallo Stato	975	25%	1.110	35%	135	1.050	-60	21%
Contributi in c/investimento dallo Stato	2.878	75%	2.033	65%	-845	2.716	683	55%
Altri (UE ed Enti locali)						1.138	1.138	23%
Totale apporti e contributi	3.853		3.143		-785	4.904	1.761	

Fonte Bilancio RFI

Nel 2013 i contributi in conto esercizio dalla Stato, che riguardano gli incassi relativi agli stanziamenti di competenza dell'anno, sono diminuiti (-60 mln di €) e si attestano a 1.050 mln di €, mentre i contributi in conto investimento dello Stato, che rappresentano il confronto tra i contributi allocati sui Lavori in corso (LIC) a valere sugli acconti MEF e MIT per gli esercizi 2013 e 2012 sono aumentati (683 mln di €). Gli altri contributi, che rappresentano i contributi allocati sui LIC a valere sugli acconti per contributi derivanti dalla Comunità europea e dagli enti locali, sono pari ad 1.138 mln di €.

Investimenti immobiliari

Nella tabella seguente si da conto delle consistenze degli investimenti immobiliari nel 2013 in raffronto con l'esercizio precedente. Nell'esercizio in esame gli investimenti immobiliari subiscono una variazione negativa (-27,3 mln di €) rispetto all'esercizio precedente.

Tabella n. 33 Investimenti immobiliari (€/000)

2012		Totale	2013		Totale	Variazione 2013-2012	var % 2013-2012
Terreni	Fabbricati		Terreni	Fabbricati			
907.086	289.602	1.196.688	882.831	286.500	1.169.331	- 27.357	-2,29

Fonte Bilancio RFI

Partecipazioni

Per un approfondimento sulle partecipazioni di RFI in imprese controllate si rinvia al paragrafo n.8 della presente relazione.

Attività e passività finanziarie

Da un raffronto con l'esercizio precedente della composizione delle attività finanziarie emerge un aumento delle *attività Finanziarie* (2.183 mln di euro, in aumento di € 136,48 mln sul 2012 (+6,7%). I crediti per finanziamenti non correnti riguardano principalmente un conto corrente bancario vincolati intrattenuto presso un primario istituto di credito (43.8 mln).

La voce "Altri crediti finanziari correnti" registra un aumento (247,9 mln di €) rispetto all'esercizio precedente derivante del credito sul conto inter-societario verso la Capogruppo.

Tabella n. 34 Composizione attività finanziarie esercizio 2012 e 2013 (€/000)

Attività finanziarie	2012			2013			Variazioni 2013-2012			
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	31.1 2.2013 Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	var %
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	1.282.947	143.987	1.426.934	1.133.104	149.842	1.282.946	-149.843	5.855	-143.988	-10,1
Crediti per finanziamenti	11.324		11.324	43.849		43.849	32.525		32.525	287,2
Altri crediti finanziari		607.871	607.871	674	855.140	855.814	674	247.269	247.943	40,8
Totale attività finanziarie	1.294.271	751.858	2.046.129	1.177.627	1.004.982	2.182.609	-116.644	253.124	136.480	6,7

Fonte Bilancio RFI

Da un raffronto con l'esercizio precedente della composizione delle passività finanziarie correnti e non correnti inclusi i derivati emerge una diminuzione della parte non corrente degli "Strumenti finanziari derivati di copertura" (-22,3 mln di €) a seguito della valutazione fair value degli strumenti derivati e dell'incremento della Riserva di copertura dei flussi finanziari su derivati.

Finanziamenti

Nel 2013 i finanziamenti ricevuti da RFI registrano un aumento (36,4 mln di €) rispetto al 2012 con un incremento di 369,4 mln di € di quelli a M/L termine sostanzialmente dovuto a debiti infragruppo e una riduzione di quelli a B/T per 332,9 mln di €.

Tabella 35 Composizione finanziamenti (€/000)

Medi/lungo termine	2012	2013	var 2013-2012	Δ % 2013-2012	
Finanziamenti da banche	2.184.984	2.062.292	- 122.691	-	6
Debiti verso altri finanziatori	248.592	223.413	- 25.179	-	10
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.008.473	2.525.815	517.342		26
Totale medio/lungo termine	4.442.049	4.811.520	369.472		8
Breve termine					
Finanziamenti da banche (breve termine)	480.984	132.954	- 348.029	-	72
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	24.509	25.179	670		3
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	219.119	233.496	14.377		7
Totale breve termine	724.612	391.629	- 332.982		
Totale M/L/B Termine					
Finanziamenti da banche	2.665.967	2.195.247	- 470.720	-	18
Debiti verso altri finanziatori	273.101	248.592	- 24.509	-	9
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.227.592	2.759.311	531.718		24
Totale Finanziamenti	5.166.661	5.203.149	36.490		0,7

I finanziamenti da banche a medio/lungo termine e a breve termine (2.195 mln di €), sono rappresentati da debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati (10.2 mln di €).

Questi finanziamenti si riducono rispetto all'esercizio precedente (-470,7 mln di €) a motivo del rimborso di quote capitale nel 2013 (469.5 mln di €) e dei ratei (1,22 mln di €). Nel corso del 2013 anche i debiti verso altri finanziatori a medio/lungo termine e a breve termine (248.5 mln di €), sostanzialmente i debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti, subiscono un decremento nel corso del 2013 (24.5 mln di €).

I "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" a medio/lungo termine e a breve termine (2.759,3 milioni di €), sono comprensivi dei ratei non ancora liquidati pari a 6.6 mln di €. e si riferiscono a 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 ed ai finanziamenti collegati alle due tranches dell'emissione obbligazionaria che FSI ha collocato sul mercato⁶⁸ a luglio ed a dicembre 2013 nell'ambito del "FS EMTN Programme" per 750 mln di euro per finanziare il completamento delle attività di investimento sull'asse AV /AC Torino - Milano - Napoli. Per un approfondimento si rinvia al paragrafo 4.2.2.1 della presente relazione.

I debiti finanziari verso società del gruppo sono aumentati rispetto al 2012 (531.7 mln di €) e ciò è dovuto principalmente all'aumento per i finanziamenti relativi all'emissione obbligazionaria (744.1 mln di €) e ai rimborsi di quote capitale per 217.38 mln di €).

Di seguito si riporta la tabella contenente i termini e le condizioni dei finanziamenti nell'esercizio 2013 in raffronto con l'esercizio precedente.

Tabella n. 36 Finanziamenti in essere al 31.12.2013

Debitore	Creditore	Valuta	Tasso di interesse Note Nom.	31/12/2013		31/12/2012
				Anno di Scadenza	Valore Nom.	Valore Nom.
RFI	BEI 1	Euro	Fisso	2023	233.123	251.439
RFI	BEI 2	euro	Fisso	2023	169.419	182.012
RFI	BEI 3	euro	(1)Variabile	2024	583.333	638.889
RFI	BEI 4	euro	(2)Fisso	2030	429.612	444.559
RFI	BEI 5	euro	(1) Variabile	2025	21.333	23.111
RFI	BEI 6	euro	(2) Fisso	2032	179.700	185.349
RFI	BEI 7	euro	(3) Fisso/Var	2032	268.466	279.210
RFI	BEI 300	euro	(5) Variabile	2021	300.000	300.000
RFI	UNICREDIT (EX CAPITALIA)	euro	Variabile	2013		350.000
RFI	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 1	euro	(4) Fisso	2021	123.592	135.601
RFI	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2	euro	(1) (4) Variabile	2023	125.000	137.500
RFI	INTERCOMPANY CDDPP/FS RT	euro	Fisso	2021	678.187	748.745
RFI	INTERCOMPANY CDDPP/FS AV	euro	Fisso	2021	604.759	678.187
RFI	INTERCOMPANY BEI/FS	euro	Fisso	2021	725.528	798.928
RFI	INTERCOMPANY EMTN 1 TR/FS	euro	Fisso	2020	247.112	
RFI	INTERCOMPANY EMTN 2 TR/FS	euro	Fisso	2021	496.911	

Fonte: RFI

(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.

⁶⁸ Vedi nota n. 53 pagina 48.

(4) Finanziamento ceduto dalla Cassa DDPP alla CPG Società di cartolarizzazione a.r.l., con un'operazione di cartolarizzazione in accordo alla Legge n. 130/1999

(5) Finanziamento oggetto di operazioni di copertura del rischio di tasso (collar)

Fondi per rischi ed oneri

Le variazioni dei fondi per rischi ed oneri (Fondo imposte, Fondo oneri nei confronti del personale, Fondo oneri nei confronti dei terzi, Fondo bonifica, Fondo Partecipazioni, Fondi relativi ad altri rischi) intervenute nel corso dell'esercizio sono illustrate nella tabella seguente.

Tabella n. 37 Fondi per rischi e oneri in essere al 31.12.2013 (€/000)

	2012	Accantonam.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	2013	Var % 2013- 2012
Fondo imposte	16.275	471	-12	-6.404		10.330	-36,53
Altri Fondi	866.446	102.520	119.408	-11.269	-77.489	760.800	-12,19
Totale	882.721	102.991	119.420	-17.673	-77.489	771.130	

Fonte Bilancio RFI

Nel 2013 sia il fondo imposte che gli altri fondi subiscono un decremento rispettivamente del 36 % e 12%.

6.3 Il Conto economico

Di seguito si riporta il prospetto del conto economico predisposto classificando i costi operativi per natura.

Tabella n. 38 Conto economico

(000/€)

	31/12/2012	31/12/2013	Δ 2013/2012	2013/2012
Ricavi delle vendite e prestazioni	2.304.665	2.304.997	332	0,01%
Altri proventi	358.681	370.942	12.261	3,42%
Totale ricavi operativi	2.663.346	2.675.939	12.593	0,47%
Costo del personale	(1.451.910)	(1.456.225)	4.315	0,30%
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(389.461)	(416.261)	26.800	6,88%
Costi per servizi	(682.161)	(597.814)	-84.347	-12,36%
Costi per godimento beni di terzi	(39.040)	(43.678)	4.638	11,88%
Altri costi operativi	(114.248)	(111.676)	2.572	-2,25%
Costi per lavori interni capitalizzati	390.234	466.250	76.016	19,48%
Totale costi operativi	(2.286.587)	(2.159.407)	-127.180	-5,56%
Ammortamenti	61.565	94.157	32.592	52,94%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(19.940)	(10.170)	-9.770	-49,00%
Accantonamenti	(49.000)	(25.000)	-24.000	-48,98%
Risultato operativo (EBIT)	246.253	387.203	140.950	57,24%
Proventi e oneri finanziari	(62.209)	(80.786)	18.577	29,86%
Proventi finanziari	11.159	32.723	21.564	193,24%
Oneri finanziari	(73.368)	(113.510)	40.142	54,71%
Risultato prima delle imposte	184.043	306.417	122.374	66,49%
Imposte sul reddito	(24.057)	(36.631)	12.574	52,27%
Risultato del periodo delle attività continuative	159.986	269.785	109.799	68,63%
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali			-	
Risultato netto di esercizio	159.986	269.785	109.799	68,63%

Fonte: elaborazione Corte su dati RFI

Come già riferito nella precedente paragrafo 6, il 2013 ha chiuso il bilancio in positivo, registrando un utile di € 269,78 mln in considerevole incremento (€ 109,8 mln) sul risultato conseguito nel precedente esercizio.

Il primo dato consuntivo di interesse è il *Risultato operativo* (EBIT) che si è attestato a € 387,2 mln, superiore di € 140,9 mln rispetto al 2012 (€ 246,2 mln). La *Gestione finanziaria* ha chiuso in negativo di € 80,78, evidenziando un peggioramento consistente sull'anno di comparazione che presentava un saldo negativo di € 62,2 mln. Ciò in ragione del consistente aumento degli oneri finanziari seppur a fronte di un meno robusto aumento dei proventi: l'incremento degli oneri per circa 40 mln è dovuto fra l'altro all'incremento degli accantonamenti di 48.882 mila euro della voce oneri finanziari accantonamenti e rilasci inerente la società Stretto di Messina posta in liquidazione.

6.5.1 Ricavi

Nel corso del 2013 la società ha registrato ricavi in linea con l'esercizio precedente a fronte di un lieve incremento degli altri proventi.

Tabella n. 39 Ricavi RFI

(€/000)

	31.12.2012	31.12.2013	Variazioni 2012/13	Variazioni % 2012/13	Inc. % 2013
Ricavi delle vendite e delle prestazioni					
Ricavi da servizi di Infrastruttura	2.234.554	2.247.713	13.159	0,6%	84,0%
Contributi da Stato	1.110.406	1.050.406	-60.000	-5,4%	
Pedaggio	1.028.635	1.103.173	74.538	7,2%	
Vendita trazione elettrica	75.000	76.000	1.000	1,3%	
Servizi di traghettamento	20.513	18.134	-2.379	-11,6%	
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	62.713	57.284	-5.429	-8,7%	2,1%
Ricavi da Servizi di trasporto	7.399	0	-7.399	-100,0%	
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.304.666	2.304.997	331	0,0%	86,1
Altri proventi					
Ricavi da gestione immobiliare	114.251	104.635	-9.616	-8,4%	3,9%
Canoni di locazione	106.837	97.122	-9.715	-9,1%	
Riaddebito oneri condominiali e IRE	1.036	1.135	99	9,6%	
Vendita spazi pubblicitari	6.378	6.378	0	0,0%	
Proventi diversi	244.430	266.307	21.877	9,0%	10,0%
Prestazioni sanitarie	36.597	35.800	-797	-2,2%	
Vendita materiali	2.026	1.755	-271	-13,4%	
Lavori per conto terzi	51.098	30.648	-20.450	-40,0%	
Plusvalenze	57.453	85.161	27.708	48,2%	
Ricavi GSMR	9.080	8.027	-1.053	-11,6%	
Proventi diversi	88.176	104.916	16.740	19,0%	
Totale ricavi da altri proventi	358.681	370.942	12.261	3,4%	
TOTALE RICAVI	2.663.347	2.675.939	12.592	0,5%	100,0%

Fonte: elaborazione Corte su dati RFI

Al 31 dicembre 2013 i ricavi di RFI spa, dettagliatamente illustrati nella sopra evidenziata tabella, ammontano a € 2.675 mln, a fronte di proventi per € 2.663 mln realizzati al termine del 2012 con un incremento del 0,5 %.

In definitiva nel 2013 rispetto al 2012 si ha la seguente situazione: i ricavi aumentano di ½ punto percentuale ed i costi diminuiscono di 5,6 punti. Il risultato operativo nel 2013 è positivo e superiore del 57 % rispetto al 2012 così come il risultato netto d'esercizio è positivo per 256 mln di € e supera del 68,63% quello dell'esercizio precedente.

Al 31 dicembre 2013 i *Ricavi delle vendite e delle prestazioni*, pari a € 2.304,9 mln di € nel 2013, in aumento di 331 mila € rispetto al 2012, rappresentano l'84 % del fatturato della Società.

In presenza di un accresciuto volume complessivo dei ricavi pari al 0,5 % nel 2013 (12,5 mln di €) rispetto al 2012, la quota relativa alla gestione caratteristica è passata dall' 86,5 % al 86,1%.

In tale ambito i *Ricavi da servizi di Infrastruttura*, che accolgono i proventi rivnienti dalle attività proprie del ramo d'azienda infrastruttura, presentano una crescita di € 13,1 mln sul precedente esercizio (+0,6%) riferibile, principalmente, all'aumento del pedaggio, passato da € 1.028 mln del 2012 a 1.103 € mln (+74,5 mln di €) nel 2013 (+ 7,2 %) nonostante la riduzione del 15% del canone relativo alla rete AV deliberato con il Decreto Ministeriale n. 330 del 10 settembre 2013.

I *Ricavi per Servizi accessori alla circolazione* evidenziano la complessiva contrazione del 8,7 % attribuibile, principalmente, alla diminuzione dei guadagni rivnienti dai servizi di manovra (12,4 mln di €) e ad una riduzione dei servizi terminali e merci pari a 2.1 mln di euro in parte compensati da un aumento dei ricavi per le altre prestazioni per il trasporto pari a 4.5 mln di euro e da un aumento dei noli ed indennizzi dei materiali rotabili pari a 4,7 mln di euro.

La diminuzione della posta "*Ricavi da Servizi di Trasporto*" di 7,3 mln di euro deriva dal conferimento del ramo di Azienda "Navigazione traghetti/mezzi gommati e passeggeri" a *Bluferries* avvenuto nel 1° giugno 2012.

Tabella n. 40 Altri proventi

(€/000)

	31.12.2 013	31.12.2 012	Variazioni
Ricavi da Gestione Immobiliare	1 04.635	114.251	-9.616
<i>Canoni di locazione</i>	97.122	106.837	-9.715
<i>Riaddebito oneri condominiali e IRE</i>	1.135	1.036	99
<i>Vendita spazi pubblicitari</i>	6.378	6.378	0
Proventi diversi	266.3 07	244.430	21.877
Totale	37 0.942	358.681	12.261

Fonte: Bilancio RFI

Gli *Altri proventi*, rappresentano complessivamente il 13,9% dei ricavi di RFI spa nel 2013, in aumento rispetto al 2012. In tale ambito si nota la diminuzione dei *Ricavi da Gestione Immobiliare* (- 8,4 %) e l'aumento del 9 % della voce *Proventi diversi*. Quest'ultima posta evidenzia, tra l'altro, la diminuzione della voce *Lavori per conto terzi*, minore per complessivi € 20,4 mln sul 2012, a seguito, principalmente, dei minori ricavi derivanti dalla fase di completamento dei lavori relativi alla

circonvallazione di Batteria Nomentana/A24 (Roma) pari a 17 mln di euro e dei lavori di riqualificazione di Roma Tiburtina pari a 1.6 mln di euro. Tra gli altri proventi diversi si registra un aumento pari ad euro 16,7 mln di € dovuto principalmente all'esito favorevole per RFI della sentenza n. 4154/2012 che ha condannato la società Autostrade Italiane S.p.A. a sostenere gli oneri sopportati per la bonifica dei siti inquinati nel Comune di Casoria per un importo pari a 12,7 mln di €.

6.5.2 Costi

Alla fine del 2013 i *costi* di RFI spa ammontano a 2.159 mln di € in diminuzione rispetto al 2012 di 127 mln di €. Su tale voce ha inciso, in particolare, la diminuzione dei Costi per servizi del 12,4 % dovuto principalmente a:

- minori costi per lavori appaltati in conto terzi pari a 11,2 mln di euro derivante principalmente dal completamento dei lavori relativi alla circonvallazione di Batteria Nomentana/A24 pari a 7.971 mila euro ed alla riqualificazione di Roma Tiburtina pari a 3 mln di € a seguito del processo di revisione dei prezzi attuato con decorrenza primo marzo 2011;
- diminuzione dei costi di manutenzione e riparazione dei beni immobili e mobili, pari a 19.1 mln di euro
- diminuzione dei costi diversi, pari a 76.8 mln di euro a seguito del decremento dei costi per assicurazioni (- 11.48 mln di €), decremento netto degli altri costi per accantonamenti (- 63.2 mln di €) in conseguenza di minori accantonamenti effettuati nel 2013 (- 52 mln di €) e maggiori rilasci di fondi (11.2 mln di €) in massima parte per contenzioso civile.

Al 31 dicembre 2013 i *costi* di RFI, dettagliatamente illustrati nella tabella seguente, registrano una diminuzione del 5,6 % rispetto al saldo registrato al termine del 2012.

Tabella n. 41 Costi operativi

(€/000)

COSTI OPERATIVI	2012	2013	Var. 2012-2013	Var. % 2012-13	Inc. % 2013
Costo del personale	1.451.910	1.456.225	4.315	0,3%	67%
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	389.462	416.262	26.800	6,9%	19%
Costi per servizi	682.161	597.815	-84.346	-12,4%	28%
Costi per godimento beni di terzi	39.041	43.679	4.638	11,9%	2%
Altri costi operativi	114.248	111.677	-2.571	-2,3%	5%
Costi per lavori interni capitalizzati	-390.235	-466.250	-76.015	19,5%	-22%
Totale Costi operativi	2.286.587	2.159.408	-127.179	-5,6%	10%

Fonte: elaborazione Corte su dati RFI

L'analisi dei *Costi operativi* evidenzia in primo luogo un lieve aumento del Costo del personale nel 2013 nella misura di € 4,3 mln (+0,3 %) sul 2012 in ragione del fatto che dal 1° gennaio 2013 si sono prodotti interamente gli effetti sul costo del lavoro determinati dalla sottoscrizione del CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 20 luglio 2012, entrati in vigore il 1° settembre 2012. Tale voce rappresenta comunque circa il 67 % del totale dei costi.

Per un approfondimento sulle dinamiche del personale si rinvia al paragrafo 2.

L' aumento nel 2013 del 6,9 % sul 2012 dei *Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci* è dovuto soprattutto a maggiori consumi di materiali (36.6 mln di €) soprattutto nel settore delle infrastrutture sia in conto investimenti (33.6 mln di €), sia in conto esercizio (3 mln di €) e per l'illuminazione e forza motrice pari a 4,43 mln di € compensati da una diminuzione dei costi per l'energia elettrica e combustibili per trazione pari a 2 mln di €.

I *Costi per servizi* si sono ridotti complessivamente di € 84,3 mln (-12,4%) rispetto al 2012 per effetto della diminuzione dei costi "Diversi" (assicurazioni, accantonamenti e rilasci da fondi, ecc.), della diminuzione degli "altri costi operativi" (incremento costi IMU; minori minusvalenze ordinarie ecc), della diminuzione dei costi per accantonamenti derivanti dall'effetto di maggiori rilasci di fondi e minori accantonamenti effettuati per contenzioso con appaltatori.

Tabella n. 42 Costi per servizi

(mln di euro)

	31.12.2012	31.12.2013	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	13.688	15.233	1.545
- Altre prestazioni collegate al Trasporto	-4.477	-1.954	2.523
- Pedaggio			0
- Servizi di manovra	11.628	10.886	-742
- Servizi di traghettamento			0
- Servizi trasporto Merci	6.537	6.301	-236
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	3 04.186	287.311	-16.875
- Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	40.667	29.460	-11.207
- Serv. pulizia ed altri serv. Appaltati	67.856	81.301	13.445
- Manutenzioni e rip. beni immob. e mobili	195.663	176.550	-19.113
Servizi immobiliari e utenze	1 01.947	1 06.897	4.950
Servizi amministrativi ed informatici	59.950	62.576	2.626
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	1.116	1.389	273
Diversi	2 01.274	124.409	-76.865
V Consulenze	713	10	-703
V Assicurazioni	42.795	31.306	-11.489
V Prestazioni professionali	11.394	11.944	550
V Provvigioni alle agenzie	1.773	1.600	-173
V Costi comuni di Gruppo	20	17	-3
V Altro	91.239	89.487	-1.752
V Accantonamenti e rilasci Altro	53.341	-9.955	-63.296
Totale	682.161	597.815	-84.346

Fonte: Bilancio RFI

Infine, la voce *Costi per lavori interni capitalizzati* presenta un saldo di € 466,2 mln nel 2013, incrementato di € 76 mln (+19%) rispetto al 2012 attribuibili essenzialmente a maggiori internalizzazioni delle attività e ad una rivisitazione della tariffa media oraria in vigore da dicembre 2012.

Gli *Ammortamenti*⁶⁹ nel 2013 si sostanziano in 94,1 mln di € e rispetto al 2012 subiscono un incremento pari a 32,5 mln di euro che deriva principalmente alla massiva attività di passaggio a cespite svolta nel corso del 2013 che ha determinato un incremento del valore contabile del passaggio in esercizio di opere non completamente contribuite in quanto precedentemente finanziate da aumenti di capitale sociale.

Le *Svalutazioni* subiscono un incremento passando da 73,36 mln di € nel 2012 a 113,5 mln di euro nel 2013. Gli oneri finanziari su debiti si attestano a 64,29 mln di € subendo un decremento pari a 6,68 mln di € rispetto al 2012, le svalutazioni di attività finanziarie passano da 2,3 milioni di € a 234 mila €. La voce oneri finanziari accantonamenti e rilasci subisce un incremento degli accantonamenti (48,8 mln di €) inerenti la società Stretto di Messina Spa in liquidazione, di cui si è detto al paragrafo 6,7,9.

Gli Accantonamenti (25 mln di €), effettuati nel 2013 riguardano la parte straordinaria del richiamato Fondo bilaterale di sostegno al reddito finalizzata all'accompagnamento del personale in possesso di determinati requisiti a pensione per il quale si rinvia al paragrafo 2.2.

⁶⁹ 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 sia per la Rete Convenzionale che per quella AV/AC, 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

7. Il contenzioso

RFI ha riferito che per l'attività di gestione del contenzioso giudiziale di competenza della Direzione Affari Legali e Societari di RFI, il budget per il pagamento dei compensi degli avvocati, prescelti tra i legali inseriti nell'albo dei fiduciari del Gruppo FSI, che patrocinano in giudizio la Società RFI per l'anno 2013, è stato, al tempo, indicato in euro 5.690.000,00. Il consuntivo, al 31.12.2013, è stato invece pari a euro 5.443.000,00.

7.1 Questioni tributarie. Rapporti con l'Agenzia delle Entrate.

Nell'ambito dell'evoluzione del contenzioso fiscale si segnala che nel mese di luglio 2013 a seguito di verifica dell'Agenzia delle entrate finalizzata ad analizzare le scelte operate dalla Società sulla separazione contabile dell'IVA a partire dal periodo di imposta 2010 (parziale indetraibilità) è stata contestata l'indeducibilità dell'IVA sui beni non ammortizzabili utilizzati promiscuamente ai sensi del comma 3 dell'articolo 36 del DPR 633/1972 per l'importo di 2.578.794,78. La Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma successivamente coinvolta dall'Agenzia delle entrate, non ha rilevato gli estremi per procedere in ordine al fatto tipico "dichiarazione infedele" ex art. 4 del dlgs 74/2000 e ha avanzato in data 15 novembre 2013 richiesta di archiviazione.

Nel corso della seduta del 31 luglio 2014 il Collegio sindacale ha chiesto all'amministrazione di fornire aggiornamenti sugli sviluppi della vicenda e sulle decisioni dell'Agenzia delle Entrate alla luce della perizia asseverata prodotta al fine di determinare puntualmente il consumo potenziale di energia e gas nei locali occupati dall'Unità sanitaria territoriale imputata dall'Agenzia delle Entrate interamente a carico dell'attività esente anziché suddividerlo tra attività sanitaria e ferroviaria.

In ordine alla opportunità di costituire un fondo di riserva al fine di tenere indenne la società RFI, si rinvia a quanto detto nel successivo paragrafo con riferimento al contenzioso legato al cd. "Sconto K2".

7.2 Contenzioso amministrativo

7.2.1 Il giudicato concernente lo "Sconto K2" ex dm 44T/2000 alla luce delle Sentenze del Consiglio di Stato.

In ragione dell'entità economica, nell'ambito del contenzioso amministrativo particolare rilievo merita quello riguardante il cd. "Sconto K2" ovvero il riconoscimento da parte di RFI di un contributo (sotto forma di sconto) a favore delle IF a parziale compensazione degli "extra costi" di condotta sostenuti in ragione della tecnologia utilizzata e dall'insufficienza regolamentare della rete che, di fatto, impedivano la condotta dei convogli "ad agente unico".

In ordine a ciò, si rappresenta che in data 22 febbraio 2013 il Consiglio di Stato ha rilevato, attraverso una serie di pronunciamenti⁷⁰ l'illegittimità, per eccesso di potere per sviamento, del Decreto Ministeriale n. 92/T del'11 luglio 2007 che subordinava la corresponsione di sconti temporanei nei confronti delle IF, ad ulteriori presupposti⁷¹ rispetto a quelli precedentemente stabiliti con il D.M. 94T del 2000 e ha intimato al MIT e alla RFI di provvedere alla corresponsione dello sconto a favore delle IF ricorrenti.

Con una successiva sentenza del Consiglio di Stato (n.1345 del 19 marzo 2014) è stata accerta l'inottemperanza alle suddette sentenze del Consiglio di Stato ed è stato assegnato ad RFI, al MIT e all'Ursf un termine perentorio di 60 giorni per provvedervi. Decorsi i menzionati termini all'adozione degli atti avrebbe dovuto provvedervi il Segretario Generale dell'Autorità dei Trasporti individuato quale commissario "ad acta" per l'ottemperanza. Malgrado i tentativi di RFI di vedere

⁷⁰ Sentenze n 1107 (Società Ferrotramviaria SpA e GGT Gruppo torinese trasporti S.p.A.), n. 1108 (Metrocampania Nord Est S.r.l., n. 1109 (Fas Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A.) e n. 1110 (Rail Traction Company s.p.a., Nordcargo s.r.l., SBB Cargo Italia s.r.l., DB Schenker Rail Italia s.r.l.) tutte del 22 febbraio 2013.

⁷¹ Il D.M. 11 luglio 2007 n. 92T subordina (art. 1) l'applicabilità dello "sconto K2" sul canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, di cui al D.M. 44T del 22 marzo 2000, all'effettiva corresponsione di contributi statali al gestore dell'infrastruttura "in assenza dei quali non sussiste alcun obbligo da parte del gestore medesimo di applicare il predetto sconto né il diritto da parte delle imprese ferroviarie a rivendicarne l'applicazione...". Sempre il predetto DM 92T, (art. 2) prevede che "le condizioni per l'applicazione dello sconto previste dal D.M. 44T del 22 marzo 2000 non sono più sussistenti, per le sezioni di rete per le quali il gestore dell'infrastruttura abbia provveduto alla realizzazione dei sottosistemi di terra, a decorrere dalla data di adozione delle norme tecniche da parte del gestore che disciplinano la circolazione dei treni con un solo agente addetto alla condotta senza agente di accompagnamento".

inserito nei CdP i fondi necessari all'esecuzione il MIT (con nota prot. 1140 del 14 luglio 2013), evidenziando che gli oneri del presente contenzioso *"non possano in alcun modo rientrare nel perimetro contenutistico degli atti contrattuali di programma, che sono attualmente in corso di definizione, in quanto contratti a prestazioni corrispettive"*, ha chiesto alla Società *"di attivarsi per il tramite della Capogruppo FSI direttamente presso il MEF, quale azionista unico, al fine del reperimento delle risorse finanziarie"*.

Pertanto la Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA, con nota del 5 settembre 2013, ha chiesto al MEF e al MIT *"di assumere tempestivamente ogni concreta iniziativa idonea a tenere indenne RFI dagli effetti economici e finanziari derivanti dall'esito del giudicato amministrativo, ammontanti da un minimo di 250 mln ad un massimo di 300 milioni di €"*.

Il MIT ed RFI ravvisando la estrema complessità della vicenda hanno promosso incidente di esecuzione ex art. 112, comma 5 del codice del processo amministrativo in ordine alle modalità di esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 1110/13 e hanno avviato dei tavoli per procedere ad una esatta quantificazione dei danni subiti dalle IF.

Per completezza espositiva, con riferimento allo sconto "K2", si evidenzia che sono tuttora pendenti innanzi al TAR:

- il giudizio (R.G. n. 2792/2006) con cui RFI ha impugnato l'originaria Decisione dell'URSF n. 18 del 20 gennaio 2006 con il quale il medesimo URSF imponeva ad RFI di ripristinare il computo dello Sconto K2 sulle medesime sezioni di rete e di continuare ad applicare tale sconto fino:
 - al realizzarsi delle condizioni oggettive per l'adozione del modulo di condotta ad "agente unico". Quale unico agente (macchinista) normalmente presente in cabina di guida addetto alla condotta di un convoglio ferroviario
 - alla modifica della disciplina relativa allo sconto K2;
 - alla adozione da parte delle IF dei "sottosistemi di bordo" che devono interagire con i sottosistemi di terra al fine del funzionamento del sistema ad agente unico nel contesto del Sistema di controllo della marcia del treno (SCMT);
- il giudizio (R.G. 4775 del 2007) con cui R.F.I. ha chiesto l'annullamento della decisione DD 30 marzo 2007 del URSF con la quale si statuiva l'erroneità dell'interpretazione data da R.F.I. in ordine agli aggiornamenti apportati per il 2007 al § 5.2.5. sostenendo che *"...non risulta ancora perfezionato l'addendum al contratto di programma e, quindi, non sono assicurati né resi disponibili i*

finanziamenti per l'applicazione dello sconto per l'anno 2006 che, sulla base della disciplina complessiva della materia riguardante lo sconto, lo Stato eroga al gestore dell'infrastruttura e quest'ultimo trasferirà alle imprese ferroviarie sotto forma di sconti trasparenti e non discriminatori. Analoga situazione permane per il 2007".

Ciò posto, si evidenzia che RFI ha ritenuto, con la condivisione della società di revisione, non ricorrenti le condizioni di oggettiva quantificabilità dell'onere potenziale richieste dallo IAS 37 in materia di accantonamento dei rischi ed oneri in bilancio non ha ritenuto necessario iscrivere nel bilancio né i costi né gli oneri verso le Imprese ferroviarie, né i corrispondenti ed eventuali ricavi da ricevere in ragione *"dell'arbitrarietà che comporterebbe qualsiasi valutazione e del conseguente rischio di indicare importi che sarebbero soggetti ad elevata variabilità"*.

Tuttavia occorre rammentare che gli articoli 2423 e 2423 bis del Cod. Civ. prevedono che nella redazione del bilancio la valutazione delle voci deve essere veritiera e fatta con prudenza nella prospettiva della continuazione dell'attività.

Questa Corte, pertanto, ritiene più rispondente alla disciplina civilistica l'appostazione di un apposito fondo di garanzia a copertura degli eventuali oneri derivanti dal contenzioso collegato allo sconto "K2".

7.2.2. Roma Tiburtina. Concessione per lo sfruttamento economico del complesso immobiliare di Roma Tiburtina. Deliberazione AVCP (ora ANAC) n. 7 del 2013 . Ricorso al TAR.

Si segnala il contenzioso, tuttora pendente in sede TAR Lazio, riguardante l'impugnativa da parte di RFI della Deliberazione dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture (ora ANAC) n. 7 del 6 marzo 2013 con la quale è stato deliberato il provvedimento finale ritenendo che l'affidamento della concessione per lo sfruttamento del complesso immobiliare di Roma Tiburtina, con gestione funzionale dello stesso mediante affidamento a imprese terze dei servizi di conduzione e manutenzione ordinaria, sia avvenuto in contrasto con i principi di libera concorrenza, parità di trattamento, trasparenza proporzionalità e pubblicità.

7.2.3 Procedimento AGCM A389 (Locomotori noleggiati) - Ricorso al Consiglio di Stato

Risulta pendente, innanzi al Consiglio di Stato, il giudizio di appello presentato dall'AGCM che ha chiesto la revisione della Sentenza del TAR Lazio (n.3128/2012) che ha ritenuto errata l'interpretazione della medesima AGCM nell'ambito del procedimento A/389, con cui era stata confermata la corretta interpretazione del contenuto degli impegni assunti da RFI in ordine all'esclusione dagli indennizzi sotto forma di "sconto K2" delle imprese ferroviarie che si sono avvalsi del noleggio di mezzi rotabili.

7.2.4 Ricorso presentato da Arenaways averso il provvedimento dell'URSF prot. 589/2010.

Il data 24 settembre 2014 il TAR Lazio con sentenza n. 9967/2014 ha respinto il ricorso promosso da Arenaways dichiarando infondati tutti i motivi di censura nonché la richiesta risarcitoria, con compensazione delle spese di lite tra le parti.

7.3 Contenzioso lavoro

Il contenzioso del lavoro gestito da RFI è sintetizzato nella tabella allegata dove sono ripartiti le principali tipologie delle controversie relative agli anni 2012-2013 e la variazione percentuale registrata nel confronto nei due esercizi.

Tabella n. 43 Contenzioso del lavoro 2013

Causali	Contenzioso pendente (n° ricorsi)		var. %
	al 31.12.2012	al 31.12.2013	
Amianto/danno biologico	61	73	19,67
Sindacale (art. 28 L.300/70)	19	18	-5,26
Buonuscita/TFR	217	131	-39,63
Conversione contratti a termine	189	188	-0,53
Contributi INPS	128	98	-23,44
Differenze economiche	485	425	-12,37
Disciplina	131	98	-25,19
Giustizia Amministrativa (*)	182	154	-15,38
Interposizione manodopera L.1369/60	144	138	-4,17
Istituti contrattuali	789	779	-1,27
Licenziamenti	147	161	9,52
Funzioni superiori	253	198	-21,74
Risarcimento danni	145	114	-21,38
Trasferimenti	45	36	-20,00
Obbligo solidale	300	141	-53,00
TOTALE	3.235	2.752	-14,93

Fonte: RFI

Nel 2013 si registra un decremento del numero complessivo di cause (- 14,93%) frutto dell'adozione di una politica di prevenzione della conflittualità aziendale incentrata sulla diffusione di linee guida per l'applicazione uniforme dei differenti istituti contrattuali, sul costante coordinamento tra RFI e la Capogruppo e tra la sede centrale e le sedi territoriali, attraverso la continua interazione tra gli addetti della gestione del personale e i referenti del contenzioso.

In particolare, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente risultano i contenziosi per pretese legate al TFR (-39,63%), per il riconoscimento di mansioni superiori (-12,37%) e per procedimenti disciplinari (-25%), per obbligazioni solidale con le società appaltatrici di servizi e/o lavori per le rivendicazioni a questa avanzate dai lavoratori in ordine agli obblighi retributivi, contributivi ed assicurativi (-53%).

Un andamento costante rispetto all'esercizio precedente hanno le cause intentate dai lavoratori per ottenere la conversione di contratti a termine (0,53%) e per interposizione di manodopera finalizzato ad ottenere il riconoscimento di un rapporto di lavoro subordinato direttamente con RFI (-4,17%). In aumento le cause per danni da esposizione da amianto (19,67%) e per licenziamenti (9,52%).

7.4 Contenzioso penale

Numerosi sono i contenziosi di natura penale che vedono coinvolta RFI, in qualità di danneggiata e in qualità di responsabile civile ed amministrativo ex legge 231.

Nell'ambito del contenzioso penale pendente al 2013 che vede RFI in qualità di danneggiata si evidenziano, tra l'altro, i seguenti procedimenti:

- n. 6693/2007 RGNR pendente presso il Tribunale di Civitavecchia che ha coinvolto alcuni ex dipendenti RFI con l'accusa di aver sottratto illecitamente materiali tolti d'opera e rotaie reimpiegate illecitamente per la realizzazione dell'Interporto di Civitavecchia;
- n. 1408/2009 RGNR pendente presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Civitavecchia, coinvolgente alcuni dipendenti ed ex dipendenti RFI per reati di truffa aggravata, peculato, abuso d'ufficio, falso in atto pubblico, falso in atto pubblico commessi nell'esecuzione e nel pagamento di lavori di manutenzione straordinaria sui ponti in Ferro e della Roma Grosseto e nel restyling della Dotazione di Anguillara, appaltati da RFI che sarebbero stati eseguiti da ditte esterne con materiali e manodopera di RFI;
- n. 25816/2010 RGNR concernete i contratti di appalto ed esecuzione delle opere di penetrazione urbana della linea ferroviaria ad Alta velocità, Nodo di Firenze, appaltati quali committente da RFI sotto l'alta sorveglianza di Italferr che vede coinvolti, a vario titolo, alcuni ex Amministratori e dipendenti di RFI e Italferr nonché ditte esterne per reati di associazione a delinquere, truffa aggravata a danno dello Stato e di enti pubblici, frode in pubbliche forniture, corruzione e traffico di rifiuti;
- n. 32316/2011 RGNR pendente presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma coinvolgente alcuni ex dipendenti RFI per reati di truffa aggravata, peculato, abuso d'ufficio, falso in atto pubblico commessi nell'esecuzione e nel pagamento dei lavori effettuati sulla tratta Roccasecca-Avezzano;
- n. 1382/2012 RGNR pendente presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Alessandria che vede coinvolti alcuni ex dipendenti RFI e ditte esterne per reati di frode nelle pubbliche forniture, inadempimento di contratti di pubbliche forniture, falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici e attentato alla sicurezza dei trasporti nell'esecuzione di lavori commissionati da RFI;
- n. 3034/2012 RGNR pendente presso la Procura di Rossano a seguito dell'investimento da parte di un treno regionale di un autoveicolo nel quale

risultano indagati dipendenti/ex dipendenti di RFI e soggetti esterni alla Società con l'accusa di omicidio colposo e disastro ferroviario colposo.

- n. 41061/2012 RGNR pendente presso la Procura di Roma concernente l'assegnazione di lavorazioni a Società esterne nel quale risultano indagati per i reati dolosi di corruzione, abuso d'ufficio e turbata libertà degli incanti dipendenti ed ex dipendenti di RFI e soggetti esterni alla Società;
- n. 21786/2013 RGNR pendente innanzi alla Procura di Roma a seguito dell'incendio verificatosi presso la Stazione di Roma Tiburtina il 24 luglio 2011.

Nell'ambito del contenzioso penale pendente al 2013 nei confronti di RFI ai sensi della legge 231 si evidenziano, tra l'altro, i seguenti procedimenti:

- n. 18772/2008 RGNR tuttora pendente innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Firenze per l'infortunio sul lavoro verificatosi in data 2 ottobre 2008 presso il cantiere di Firenze Castello, sospeso per sollevata questione di legittimità costituzionale;
- n. 4656/2009 RGNR tuttora pendente davanti alla Procura di Messina, infortunio sul lavoro verificatosi in data 21 febbraio 2008 presso l'ex magazzino approvvigionamenti nazionale di Messina;
- n. 6305/09 RGNR pendente innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto a Viareggio il 29 giugno 2009 è attualmente in fase dibattimentale, a seguito del rinvio a giudizio di tutti gli imputati e degli enti incolpati, tra i quali RFI, nella qualità di responsabili civili ed amministrativi, disposto dal Giudice dell'udienza preliminare del 18 luglio 2013, in accoglimento delle richieste formulate dal Pubblico Ministero in esito alle indagini preliminari. Allo stato le Società del Gruppo FS Italiane ritengono di non essere in grado di ipotizzare le passività a carico peraltro affermano essere coperte da idonee polizze assicurative;
- n. 7906/2009 RGNR tuttora pendente innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Latina riguardante ipotesi di lesioni colpose, connesse a presunte violazioni di normativa antinfortunistica (evento del 10 agosto 2009) verificatesi nel corso di operazioni manutentive nei pressi di Fondi, per il quale sono stati iscritti nel registro degli indagati tre funzionari della Società nonché la persona giuridica RFI ex D.Lgs. 231/01). In data 2 agosto 2013 è pervenuta la notifica dell'avviso di conclusione indagini preliminari notificato a RFI.
- n. 5643/10 RGNR pendente innanzi alla Procura della Repubblica del Tribunale di Sassari instaurato nel 2012 a seguito dell'infortunio mortale occorso ad un

macchinista per impatto con un masso caduto in linea a seguito di evento franoso nel quale è stato disposto il rinvio a giudizio per tre dipendenti di RFI e per la Società, nella qualità di responsabile civile ed amministrativo.

- n. 10095/2010 RGNR pendente presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Catania per ipotesi di responsabilità amministrativa contestate a RFI in relazione all'infortunio sul lavoro occorso il 1 settembre 2008 a Motta Sant'Anastasia in cui hanno perso la vita due dipendenti di RFI;
- n. 1933/2011 RGNR, attualmente instaurato presso Procura della Repubblica presso il Tribunale di Latina con l'ipotesi di omicidio colposo a carico del GI, di dipendenti RFI e altri soggetti esterni a seguito dell'infortunio mortale di un dipendente di una ditta esterna;

In relazione ai fascicoli TAV transitati a RFI la Società ha dichiarato che non risultano variazioni rispetto a quanto riportato nel bilancio 2012.

In ordine ai procedimenti descritti la Società ha attestato che "non sono ipotizzabili danni materiali non coperti da polizze assicurative.

7.5 Contenzioso regolatorio

Nell'ambito delle questioni correlate agli aspetti regolatori si evidenzia quanto segue.

7.5.1 Procedimento Antitrust: A436 – Arenaways SpA/RFI, FS. Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri

In materia Antitrust, si evidenzia che, in data 25 luglio 2012, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con provvedimento n. 23770, a conclusione del procedimento A436, ha deliberato che Ferrovie dello Stato Italiane, attraverso le società controllate RFI e Trenitalia, avrebbe messo in atto una complessa e unitaria strategia finalizzata a ostacolare e di fatto impedire l'ingresso della società Arenaways sul mercato del trasporto ferroviario passeggeri.

Il TAR Lazio (Sezione Prima), con la Sentenza 27 marzo 2014, n. 3398, ha annullato il richiamato provvedimento dell'Autorità garante della concorrenza e del

mercato rilevando che RFI Ferrovie dello Stato e Trenitalia non hanno commesso abuso di posizione dominante. In data 22 luglio 2014 RFI ha provveduto a costituirsi nel giudizio di appello instaurato dal ricorso presentato dall'AGCM innanzi al Consiglio di Stato.

7.5.2 Procedimenti istruttori dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF) a seguito dei ricorsi NTV ex art. 37 del D.Lgs. 188/2001

Infine, in materia di gestione dell'infrastruttura ferroviaria, si segnala che in data 15 febbraio 2013 l'URSF ha comunicato a RFI l'avvio di sei procedimenti istruttori (procedimenti nn. 133, 134, 135, 136, 137, 138), promossi a seguito di altrettanti ricorsi promossi da NTV ex art. 37, comma 3, del D.Lgs. 188/2003, aventi ad oggetto varie tematiche oggetto anche di valutazione da parte dell'Antitrust. I sei procedimenti istruttori sopra menzionati si sono ad oggi tutti conclusi con esito soddisfacente per RFI e le relative Decisioni dell'URSF sono state tuttavia tutte impugnate da NTV, con ricorso innanzi al TAR Lazio. RFI si è tempestivamente costituita in giudizio nei predetti ricorsi. Il 6 e 9 maggio 2014 NTV ha notificato, presso il domicilio eletto di RFI gli atti di rinuncia dei menzionati ricorsi

7.5.3 Procedimento A443 – NTV/Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di Trasporto ferroviario passeggeri ad Alta Velocità.

Inoltre, sempre in materia Antitrust, si evidenzia che si è recentemente concluso il procedimento A443, avviato in data 28 maggio 2013 dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, su segnalazioni di NTV, nei confronti di RFI - nonché Ferrovie dello Stato Italiane, Trenitalia, Grandi Stazioni, Cento Stazioni e FS Sistemi Urbani- per verificare se il Gruppo FSI - per il tramite delle controllate RFI, Trenitalia, Grandi Stazioni, Cento Stazioni e FS Sistemi Urbani - abbia abusato della propria posizione dominante nei mercati dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, della gestione degli spazi pubblicitari all'interno delle principali stazioni italiane e nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità. In data 12 marzo 2014 è stato pubblicato il provvedimento conclusivo del procedimento A443 con cui l'Autorità ha accettato gli impegni presentati da RFI (unitamente alle altre società

del Gruppo), rendendoli obbligatori e chiudendo così l'istruttoria, senza accertare l'infrazione nei confronti di tutte le società del Gruppo FSI coinvolte⁷².

7.5.4 Procedimento AGCM I/763 - Servizi di trasporto marittimo nello Stretto di Messina

In data 2 luglio 2013 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha notificato nei confronti di RFI e Blufferies srl l'avvio di un procedimento (AGCM I/763), ai sensi dell'art. 14 della legge n. 287/90, sui servizi di trasporto marittimo nello stretto di Messina per accertare se le condotte poste in essere dagli operatori attivi nel mercato del trasporto marittimo di linea/passeggeri/mezzi gommati nello Stretto di Messina siano suscettibili di configurare un'intesa restrittiva della concorrenza nel mercato in violazione dell'articolo 2 della legge n. 287/90 o dell'articolo 101 del TFUE.

L'AGCM ha inoltre evidenziato, in data 6 dicembre 2013, che il rilascio di sub concessioni da parte di RFI, concessionaria ex articolo 18 della legge 84/94, di un'ampia area demaniale all'interno del Porto di Messina, può ingenerare una distorsione della concorrenza ed ha invitato l'Autorità portuale di Messina ad assumere i provvedimenti consequenziali. Con riferimento allo stato dell'istruttoria, lo scorso 31 gennaio si è tenuta presso l'AGCM l'audizione di RFI. Il termine di chiusura del procedimento è fissato al 23 dicembre 2014⁷³.

7.5.5 Procedimento istruttorio dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) sul tema dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie.

Con la deliberazione 6 marzo 2014, n. 16, l'ART ha avviato il procedimento per l'adozione, di specifiche misure di regolazione sul tema dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, ivi comprese le tematiche concernenti il PIR, con l'obiettivo di definire i criteri per la determinazione dei pedaggi e per

⁷² Autorità Garante della concorrenza e del mercato, nota n. 48263 del 17 ottobre 2013.

⁷³ Rfi ha comunicato che in data 7 ottobre 2014, l'AGCM, ai sensi dell'articolo 14 del DPR 217/1998 ha comunicato di non ritenere sussistente la violazione della normativa a tutela della concorrenza, non essendo emersi nel corso dell'istruttoria elementi idonei ad imputare condotte restrittive in capo alle Società destinatarie del provvedimento di avvio del procedimento.

l'assegnazione delle tracce e della capacità e di vigilare sulla loro corretta applicazione da parte di RFI.

7.6 Arbitrati

La legge 190/2012, entrata in vigore dal novembre 2012 nel novellare le disposizioni in tema di arbitrato⁷⁴ ha ristretto le possibilità di accesso all'arbitrato disponendo che "le controversie sui diritti soggettivi, derivanti dall'esecuzione dei contratti pubblici possono essere deferite ad arbitri, previa autorizzazione motivata da parte dell'organo amministrativo della Società" e che "l'inclusione della clausola compromissoria, senza preventiva autorizzazione, nel bando o nell'avviso con cui è indetta la gara ovvero, per le procedure senza bando, nell'invito, o il ricorso all'arbitrato, senza preventiva autorizzazione, sono nulli". La menzionata disposizione non trova applicazione nei confronti degli arbitrati conferiti o autorizzati prima della data di entrata in vigore della presente legge⁷⁵.

In tale direzione, ed in maniera più pregnante, sia l'articolo 4 del Contratto di Programma 2007-2011 sottoscritto in data 10 luglio 2012 e prorogato fino al 30 giugno 2013, sia l'articolo 4 del Contratto di programma Parte investimenti 2012-2016, nella versione sottoscritta in data 8 agosto 2014, hanno espressamente disposto l'obbligo di "non prevedere la clausola arbitrale nei propri contratti con soggetti terzi, ovvero nei contratti delle società controllate dal Gestore con i soggetti terzi, né attivare la predetta clausola ove la stessa fosse già prevista nei medesimi contratti già in vigore", fatti salvi i "casi preventivamente autorizzati dal Ministero".

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

La Direzione affari legali e societari di RFI ha riferito che, in relazione alle vicende connesse alla gestione degli arbitrati AV, al 31 dicembre 2013, è pendente il procedimento di impugnazione del Lodo depositato in data 15 luglio 2013 - reso nell'arbitrato tra RFI - FIAT (Tratta AV/AC Torino - Milano). La prima udienza innanzi alla Corte di Appello di Roma si è tenuta il 24.1.2014 e la causa è stata rinviata per la

⁷⁴ La novella è contenuta ai commi da 18 a 25 dell'art. 1 della legge 190/2012

⁷⁵ Sul tema dei procedimenti arbitrali è stata emanata la Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti n. 24189/2012.

precisazione delle conclusioni all'11 luglio 2014, al cui esito la Corte ha trattenuto la causa in decisione con termini di rito. Successivamente, pertanto, saranno depositate le memorie conclusionali e, a breve, saranno depositate le relative repliche”.

Inoltre, in data 17 settembre 2014 Rfi ha notificato l'Atto di impugnazione del Lodo arbitrale tra RFI e COCIV attivato nel 2007 e avente ad oggetto gli importi relativi a talune progettazioni dal medesimo Consorzio relative alla Tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi.

Sempre importante per volumi è l'ammontare del Fondo a fronte di arbitrati che al 31 dicembre 2013 ammonta a 288,1 mln di € di importo superiore all'utile d'impresa per il 2013. Nel corso dell'esercizio 2013 detto Fondo che al 1 gennaio 2013 ammontava a complessivi 352 mln di € è stato utilizzato per 60 mln di euro a seguito della risoluzione di cause concluse con giudizio sfavorevole per la Società, principalmente conseguenti ai pagamenti effettuati relativi alle transazioni arbitrali, è stato incrementato per 4 mln euro dovuto principalmente ad accantonamento per interessi sugli arbitrati e decrementato di circa 8 mln euro per minori esigenze complessive sui contenziosi in essere.

8. Andamento della gestione delle principali società partecipate da RFI

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 2013 e 2012.

La tabella che segue mostra una riduzione di 45 mln di €.

Tabella n. 44 *Valore partecipazioni: imprese controllate e collegate 2012-2013*

Tipologia di Finanziamento	Valore netto al 31.12.2012	Valore netto al 31.12.2013	Fondo Svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	77.259,00	77.215,00	-
Imprese collegate	102.985,00	102.794,00	-
Altre imprese	49.052,00	49.052,00	-
Totale	229.295,00	229.060,00	-45

Fonte RFI

La sottostante tabella espone sinteticamente i dati delle partecipazioni più rilevanti di Rete Ferroviaria Italiana spa (RFI spa) alle date del 31 dicembre 2011 e 2012. Segue una breve panoramica dei più significativi fatti gestionali e finanziari, relativi alle sole società controllate.

Tabella n. 45 Società partecipate al 31.12.2013

	Società partecipate	Capitale sociale	Valore nominale unitario	N. Azioni possedute	% di partecipazione di RFI
Controllate	BLUFERRIES S.r.l.	20.100.000,00	€ 20.100.000,00	n° 1 quota	100
	T.F.B. S.p.A.	N. 195.790.910 (2013) n° 163.292.910 (2012)	€ 1,00	N° 167.964.435 (2013) n° 139.613.723 (2012)	85,79
	Terminali Italia S.r.l.	Capitale sociale €7.345.686,00 (2013) € 11.237.565,00 2012)	€ 6.537.985,53 (2013) € 10.001.930,25 (2012)	n° 1 quota	89,004
	N.E.T. S.p.A. In liquidazione	n° 1.560.000	€ 1,00	n° 795.600	51
Collegate	L.T.F. Sas	n° 2.000	€ 500,00	n° 1.000	50
	Quadrante Europa S.p.A.	n° 16.876.000,00	€ 1.000,00	n° 8.438	51
Altre	Stretto di Messina	n° 74.259.650	€ 5,16	n° 9.653.755	13
	ISFORT S.p.A.	n° 663.000	€ 1,00	n° 37.050	5,588
	Interporto Marche S.p.A.	€ 11.581.963,00 (2013) € 10.547.529,00 (2012)	€ 1,00	n° 82.117	0,71
	Consorzio Osservatorio	Fondo Consortile € 400.000		€ 40.000	10.000

Come già evidenziato nei precedenti referti della Corte sull'andamento di RFI spa, detta società non redige un proprio bilancio consolidato, la cui formulazione resta, invece, affidata alla Capogruppo Ferrovie dello Stato spa⁷⁶. Di seguito vengono invece riportati i principali fatti gestionali, i caratteri proprietari e i principali risultati economici delle società controllate da RFI.

⁷⁶ Comma 3 dell'art. 27 del D.Lgs. 127/1991.

8.1 Blufferries S.r.l. (100%)

La Società è stata costituita in data 4 novembre 2010 da RFI in ottemperanza alla normativa antitrust (Legge n.287/90). Con efficacia 1° giugno 2012 RFI ha provveduto ad un aumento a pagamento del capitale sociale della Blufferries srl mediante conferimento del ramo d'azienda denominato "Navigazione Traghettaggio mezzi gommati e passeggeri" comprendente principalmente le unità navali destinate al servizio di traghettaggio dei mezzi gommati e dei passeggeri sullo Stretto di Messina ed il diritto d'uso dei ponti auto delle unità navali di RFI. Tale operazione ha fatto sì che la società Blufferries, pur se costituita nel novembre 2010, abbia avviato la propria operatività solo a partire dal secondo semestre 2012. L'anno 2013 è stato pertanto il primo esercizio in cui l'attività della Società è a regime e pertanto i ricavi, così come gli altri elementi economici si sono manifestati per intero anziché per i 7/12 come nell'esercizio precedente. Non è possibile, pertanto, fare confronti omogenei rispetto al 2012 ma si rileva tuttavia nel 2013, a fronte di un decremento delle unità di personale in servizio (-15,6%), un aumento significativo sia dei costi del personale (+56,9%), passati da 4,2 mln di euro nel 2012 a 6,5 mln di € nel 2013, sia dei costi operativi, passati da 9,1 mln di € nel 2012 a 15,7 mln di € nel 2013, con un risultato operativo (Ebit) diminuito del 50,1% ed un risultato netto di esercizio anch'esso ridotto a più della metà (-57,4%), passato da 1.294 mila € a 532 mila €.

Tabella n. 46 BLUFERRIES S.r.l., Bilancio 2012-2013 (€/000)

	31/12/2012	31/12/2013	Δ% 2013-2012
Personale in servizio	128	108	-15,63
DATI DI BILANCIO			0,00
Ricavi delle vendite e prestazioni	11.660	18.405	57,85
Totale ricavi operativi	12.241	18.542	51,47
Totale costo del personale	4.199	6.592	56,99
Totale costi operativi	9.173	15.798	72,22
Risultato operativo (EBIT)	2.106	1.050	-50,14
Risultato netto di esercizio	1.249	532	-57,41
Capitale Netto	14.150	15.325	8,30

Fonte: RFI

A seguito di specifica istruttoria RFI ha specificato le dinamiche afferenti il personale in servizio dando contezza della composizione e dei relativi costi come da tabella seguente.

Tabella n. 47 Numero e costi del personale Blufferies 2012 e 2013

	31/12/2012	31/12/2013
Personale in servizio (consistenza a fine periodo)	n. 128	n. 108
- di cui personale a ruolo (consistenza di fine periodo)	n. 112	n. 108
- di cui personale distaccato (consistenza di fine periodo)	n. 16	n. 0

Personale a ruolo (consistenza media)	n. 49	n. 108
--	-------	--------

Costo del personale (a ruolo)*	2.072	5.926
Servizi per personale distaccato (inclusi nei costi per servizi tra i costi operativi)	2.126	667
Totale costi relativi al personale in servizio	4.199	6.592

*Gli importi sono espressi in €/000
Fonte RFI

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

La Società è stata costituita in data 16 maggio 2008 dalla consociata CEMAT con capitale sociale di 10 mila euro. 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. A seguito della registrazione in bilancio 2012 di una perdita d'esercizio di 1,9 milioni di euro, e risultando le perdite accumulate maggiori di 1/3 del Capitale Sociale, in assenza di elementi ragionevolmente certi circa il loro recupero nel corso del 2013, gli Amministratori hanno proceduto in data 8 maggio 2013 ad una riduzione

del Capitale Sociale, portandolo da 11,2 milioni di euro agli attuali 7,3 milioni di euro. Esso è detenuto da RFI in quota dell'89% e da CEMAT in quota dell'11%.

A seguito della fase di ristrutturazione interna avviata dalla società, il 2013 si è concluso registrando incoraggianti segnali di ripresa e consolidando una netta inversione di tendenza rispetto al passato, anche in considerazione del quadro economico a livello nazionale che ha manifestato segnali, ancorché ancora timidi, di ripresa. Il bilancio 2013 rileva, infatti, un d'esercizio di 0,3 milioni di euro.

Tabella n. 48 Terminali Italia S.r.l. Dati bilancio 2012-2013 (€/000)

	31/12/2012	31/12/2013	Δ% 2013-2012
Personale in servizio	154	175	13,64
DATI DI BILANCIO			0,00
Ricavi delle vendite e prestazioni	23.430	25.011	6,75
Totale ricavi operativi	23.810	25.493	7,07
Costo del personale	9.973	10.549	5,78
Totale costi operativi	23.680	23.381	-1,26
Risultato operativo (EBIT)	-1.763	744	142,20
Risultato netto di esercizio	-1.982	302	115,24
Capitale Netto	7.446	4.677	-37,19

Fonte: RFI

Nota sui contributi Terminali Italia:

Terminali Italia riceve contributi a fondo perduto legati alla Legge 166 per l'acquisto di alcune gru avvenuto ante 2008, quando il ramo terminalistico era ancora in capo alla società Cemat.

In particolare, nell'anno 2013 sono stati contabilizzati contributi ex Legge 166 per un importo di Euro 167.467,64 (di cui Euro 116.823,33 come quota capitale ed Euro 50.644,31 come quota interessi).

Nel corso del 2013 sono state incassate le rate relative al 31/12/12 e al 30/06/13, per un importo complessivo di euro 167.467,64, distinte in Euro 114.443,64 a titolo di capitale ed Euro 53.024,00 a titolo di interessi.

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

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

Per quanto riguarda il capitale sociale, in data 18 aprile 2012 l'Assemblea straordinaria degli azionisti di Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. ha deliberato il quinto aumento del capitale sociale scindibile fino ad un massimo di 100 milioni di euro da eseguirsi entro il 31 dicembre 2013. A tal proposito si informa che tra il 2012 ed il 2013 sono state eseguite quattro tranches di aumento di capitale sociale, pari a complessivi 50 milioni di euro. Le sottoscrizioni avvenute da parte di RFI, incluse le quote inopstate, hanno dato luogo ad un esborso totale di 43,6 milioni euro, di cui 28,3 milioni di euro nel corso dell'esercizio 2013.

Sulla base dei versamenti effettuati al 31 dicembre 2013, includendo i versamenti della quota inopstate dal socio Provincia di Verona, il capitale sociale complessivo ammonta ad 195,8 milioni di euro ed è composto da n. 195.790.910 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna. La quota di spettanza di RFI ammonta ad euro 167.964.433, pari cioè all'85,79% del capitale complessivamente sottoscritto.

Relativamente agli eventi di maggiore importanza, si informa che il 2013 è stato per la Società, se pur indirettamente, un anno estremamente importante. Infatti la partecipata Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE ha avviato le gare d'appalto delle prime realizzazioni previste nell'ambito del 2 Lotto costruttivo: sotto - attraversamento fiume Isarco (lato Italia) e galleria tra Tulfes e Pfons (lato Austria). Questo è stato possibile a seguito della pubblicazione della Delibera CIPE n. 28 del 31 maggio 2013, con la quale è stato approvato il nuovo costo a vita intera del Progetto - pari ad 9.730 milioni di euro - di cui 4.865 milioni di euro a carico della parte italiana - , la suddivisione del finanziamento in 5 Lotti costruttivi con termine lavori 2025, e l'avvio del 2° Lotto costruttivo.

Il bilancio della società, ha chiuso l'esercizio 2013 con un risultato economico positivo netto di 0,3 milioni di euro dovuto esclusivamente, come nei precedenti esercizi, ai proventi finanziari derivanti dalle giacenze bancarie il cui impiego razionale, pur in presenza delle note condizioni generali dei mercati finanziari, ha generato un risultato netto sostanzialmente in linea a quello dell'esercizio precedente.

Tabella n. 49 T.F.B. S.p.A. Dati bilancio 2012-2013
€/000

	31/12/2012	31/12/2013	Δ% 2013-2012
Personale in servizio	0	0	0,00
DATI DI BILANCIO			0,00
Ricavi delle vendite e prestazioni	0	0	0,00
Totale ricavi operativi	0	0	0,00
Costo del personale	0	0	0,00
Totale costi operativi	72	76	5,56
Risultato operativo (EBIT)	-72	-76	-5,56
Risultato netto di esercizio	327	348	6,42
Capitale Netto	145.342	157.838	8,60

Fonte: Rfi

Note sui contributi TFB ha ricevuto nel corso del 2013 un totale di 32.500.000 Euro a titolo di aumenti di capitale da parte dei soci (RFI Spa, Provincia di Bolzano, Provincia di Trento e Provincia di Verona). Nello specifico gli importi erogati da RFI sono riferibili al capitolo di spesa 7122.

8.4 Società Nord Est Terminali spa (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 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, al 31 dicembre 2013, ancora in corso.

I liquidatori segnalano, in relazione ad uno dei procedimenti giudiziari in corso (tribunale di Brescia), che nel febbraio 2013 è avvenuto il rinvio a giudizio con cui è stata fissata la prima udienza nel mese di novembre 2013; tale evento potrà incidere sulla valutazione della rischiosità della posizione della Società nell'ambito del procedimento. Relativamente allo stato di crediti e debiti, permane l'azione legale nei confronti di vecchi crediti di entità apprezzabile, per i quali si ritiene esistere la possibilità di recupero.

Nel 2013 il liquidatori hanno proseguito con le attività volte al completamento del recupero crediti attraverso l'azione del legale, alla gestione del contenzioso per danni, e alla gestione dell'eventuale difesa presso il tribunale di Brescia della Società. Il capitale sociale al 31 dicembre 2013 è pari a 1,6 milioni di euro. Si ricorda che la Società ha chiuso il bilancio 2012 con una perdita di 85 mila euro.

Tabella n. 50
N.E.T. S.p.A. in liquidazione Dati bilancio 2012-2013
(€/000)

	31/12/2012	31/12/2013	Δ% 2013-2012
Personale in servizio	0	0	
DATI DI BILANCIO			
Ricavi delle vendite e prestazioni			
Altri ricavi	30	14	-53,33
Costo del personale	0	0	0,00
Costi della produzione (al netto dell'utilizzo del fondo costi ed oneri di liquidazione)	19	1	-94,74
Risultato netto di esercizio	-85	-26	69,41
Patrimonio netto	1.948	1.922	-1,33

Fonte: RFI

Note Si segnala che, trattandosi di bilancio di liquidazione, sono stati riportati i dati di bilancio maggiormente significativi.

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

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

9. Il patrimonio immobiliare

I beni societari che costituiscono l'infrastruttura ferroviaria e le relative pertinenze sono a tutti gli effetti di esclusiva proprietà di RFI, potendone la Società disporre secondo i principi civilistici come stabilito dalla L. 210/85 ed in coerenza con le disposizioni di cui alle richiamate leggi finanziarie n. 448/98 e n. 488/1999⁷⁷.

L'attivo patrimoniale evidenzia una consistenza del patrimonio immobiliare costituito da terreni fabbricati, infrastrutture ferroviarie e portuali pari ad euro 29.284.616.000,00 nel 2013 (28.232.421.000,00 nel 2012). Tra il patrimonio immobiliare si devono inserire, fra l'altro, i 16.751 Km di linee ferroviarie e le 2190 stazioni viaggiatori.

Il prospetto del conto economico dell'esercizio 2013 ha evidenziato una diminuzione (8,4%) dei ricavi da gestione immobiliare per 9,6 mln di euro (104,6 milioni di euro nel 2013 e 114,2 milioni nel 2012) derivanti sostanzialmente da una diminuzione dei ricavi da canoni di locazione per 106,8 mln di euro 2013 e per 97,12 mln di euro nel 2012.

La gestione del patrimonio diverso da quello "strumentale" è affidata sin dal 1999, a Ferservizi S.p.A. (già Metropolis S.p.A. prima del cambio di denominazione del 6 maggio 2003)⁷⁸. Con il contratto n.1/2013 tra RFI e Ferservizi - Servizi Immobiliari è stata prorogata la durata dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2016. L'interfaccia unitaria verso Ferservizi, per tutte le tipologie di acquisto di competenza ad esclusione dei beni ICT, è assicurata dalla Direzione Acquisiti di RFI⁷⁹.

Nell'ambito del rapporto contrattuale in essere, Ferservizi S.p.A. svolge servizi di "property" (gestione e tutela del patrimonio immobiliare, tenuta e l'aggiornamento dell'archivio patrimoniale, variazioni catastali, gestione fiscalità, tutela dei diritti della proprietà, il rispetto delle norme), di "building" (manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili, conduzione impianti, gestione delle utenze e i rapporti con i numerosi condomini privati), di "facility" (gestione servizi di portineria, vigilanza, security, corrispondenza e ristorazione) e di "asset" (individuazione, valutazione e

⁷⁷ Art. 43 - *Ferrovie dello Stato S.p.A.*, comma 2 della L. 448/98 come modificato dall'art. 5 della L.488/99: "L'acquisizione, l'attribuzione e la devoluzione dei beni immobili che risultano iscritti nel bilancio della società Ferrovie dello Stato S.p.A. al 31 dicembre 1997, così come certificato dalla società di revisione ed approvato dall'assemblea dei soci, si intendono avvenute a titolo di trasferimento di proprietà".

⁷⁸ Ferservizi S.p.A. costituisce il *centro servizi integrato* del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, in quanto gestisce per la Capogruppo e per le Società del Gruppo FS le attività di *back office*, cioè quelle non direttamente connesse all'esercizio ferroviario, esercitando un ruolo di supporto al core business. In particolare Ferservizi gestisce e valorizza il patrimonio immobiliare del Gruppo FS nelle diverse aree di intervento (servizi tecnici, servizi di locazione, servizio vendita, servizi manutentivi, servizi di ingegneria, gestione degli spazi e degli uffici).

⁷⁹ Disposizione organizzativa dell'Amministratore delegato di RFI n.134 del 25 febbraio. 2013.

alienazione del patrimonio immobiliare non più strumentali all'esercizio tramite gare o leggi speciali).

Al fine di favorire la gestione efficiente dei beni costituenti l'infrastruttura ferroviaria l'articolo 30, paragrafo 7 della Direttiva Recast ha recentemente disposto che il Gestore dell'infrastruttura è obbligato a redigere ed aggiornare il Registro dei beni (art. 30, par. 7 Dir. Recast). Ciò anche al fine di valutare correttamente i finanziamenti necessari a riparare o sostituire i beni nello stesso elencati e, nello specifico, i beni costituenti l'infrastruttura ferroviaria (di cui all'Allegato I della Direttiva "Recast").

Nel Registro dovranno essere riportate le spese dettagliate per rinnovo ed il potenziamento dell'infrastruttura anche al fine di meglio programmare gli interventi previsti nell'ambito del CdP.

Tra i fatti salienti del 2013 concernenti il patrimonio non più funzionale al core business, vi è l'approvazione del Piano per la riqualificazione, il decoro e il riuso per finalità sociali di circa 1700 stazioni impresenziate. Di queste 345 sono state concesse in comodato d'uso gratuito ad Associazioni ed Enti locali per finalità sociali o ambientali.

10. Principali fatti di rilievo intervenuti nell'esercizio

Di seguito si riassumono secondo un criterio cronologico i fatti di maggior rilievo intervenuti dell'esercizio.

10.1 Adozione da parte della Commissione europea del IV Pacchetto ferroviario da sottoporre al Parlamento europeo.

Il 30 gennaio 2013 la Commissione europea ha adottato, per la successiva approvazione da parte del Parlamento europeo, il c.d. "Quarto pacchetto ferroviario", che consta di sei proposte legislative per il completamento della creazione di uno spazio ferroviario europeo unico rimuovendo ostacoli di tipo tecnico, amministrativo e giuridico⁸⁰. Il Parlamento europeo ha approvato il "Quarto pacchetto" in prima lettura nella seduta del 26 febbraio 2014, il Consiglio dell'Unione europea ha adottato la propria posizione sulla proposta che conferisce nuovi compiti all'Agenzia ferroviaria europea e sulla proposta Shift2Rail. Le Commissioni parlamentari di Camera e Senato hanno concluso l'esame, esprimendo parere favorevole al testo sottoposto dalla Commissione europea rispettivamente in data 8 ottobre e 15 ottobre 2014.

⁸⁰ Si tratta in particolare di proposte di regolamento concernenti la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (COM(2013)26) l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (COM(2013)27), la modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 in tema di apertura del mercato dei servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia (COM(2013)28), la modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria (COM(2013)29), nonché le proposte di direttive riguardanti l'interoperabilità del sistema ferroviario europeo (COM(2013)30) e la sicurezza delle ferrovie (COM(2013)31).

10.2 Riconoscimento dello sconto cd. "K2" a favore delle imprese ferroviarie a parziale compensazione degli extra costi di condotta sostenuti. Ricorso al Consiglio di Stato.

In data 22 febbraio 2013 il Consiglio di Stato ha rilevato, attraverso una serie di pronunciamenti⁸¹ l'illegittimità, per eccesso di potere per sviamento, del Decreto Ministeriale n. 92/T del'11 luglio 2007 che subordinava la corresponsione di sconti temporanei alle IF, ad ulteriori presupposti rispetto a quelli precedentemente stabiliti con il D.M. 94T del 2000 e ha intimato al MIT e alla RFI di provvedere alla corresponsione dello sconto a favore delle IF ricorrenti. Per un approfondimento si rinvia al paragrafo 7.2 della presente relazione.

10.3 Avvio gestione liquidatoria società partecipata "Stretto di Messina S.p.A."

Nel marzo 2013 si è dato avvio alla gestione liquidatoria della società partecipata "Stretto di Messina S.p.A."⁸² che si sarebbe dovuta concludere entro e non oltre un anno dalla data di avvio delle attività di liquidazione, e quindi entro il 14 maggio 2014.

In ordine a ciò RFI ha evidenziato che qualificati rappresentanti del MEF e del MIT, con nota del 20 febbraio 2014, hanno ribadito al Commissario Liquidatore che la mancata stipula entro i termini del suddetto atto aggiuntivo ha confermato l'insostenibilità finanziaria dell'opera, definendo la liquidazione della Società concessionaria quale "...esito naturale di tale accertamento..." con la conseguente necessità di svalutare totalmente le immobilizzazioni materiali e immateriali ritenendo infondata ogni pretesa di rimborso e/o di indennizzo da parte della Società nei confronti della Pubblica Amministrazione.

⁸¹ Sentenze n 1107 (Società Ferrotramviaria SpA e GGT Gruppo torinese trasporti S.p.A.), n. 1108 (Metrocampania Nord Est S.r.l., n. 1109 (Fas Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A.) e n. 1110 (Rail Traction Company s.p.a., Nordcargo s.r.l., SBB Cargo Italia s.r.l., DB Schenker Rail Italia s.r.l.) tutte del 22 febbraio 2013.

⁸² L'articolo 34-decies del D.L. n. 179 del 2012 (convertito con modificazioni dalla L. 17 dicembre 2012 n. 221), ha disciplinato la procedura da seguire per l'esame in linea tecnica del progetto definitivo dell'opera Ponte sullo Stretto di Messina e previsto, in mancanza del rispetto delle fasi disciplinate, la caducazione di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché delle convenzioni e di ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla società concessionaria. Il primo adempimento, alla cui mancanza è collegato il prodursi dell'effetto caducatorio, è la stipula, entro il termine perentorio del 1° marzo 2013, dell'atto aggiuntivo tra la società Stretto di Messina S.p.A. ed il contraente generale. Essendo spirato senza esito il menzionato termine del 1° marzo 2013 con DPCM 15 aprile 2013 la Stretto di Messina SpA è stata messa in liquidazione e si è proceduto a nominare un Commissario liquidatore.

In tal senso si è pronunciata anche la Presidenza del Consiglio dei Ministri che con nota del 21 febbraio 2014, oltre ad associarsi a quanto comunicato con la sopra citata nota, ha stabilito che l'indennizzo è previsto dalle norme solo in favore del contraente generale a fronte delle prestazioni progettuali contrattualmente previste e direttamente eseguite incrementato del 10 per cento (art. 1 comma 3 D.L. 187/2012), copertura che risulterebbe anche dall'art. 1, comma 213 della L. 228 del 25 dicembre 2012 che prevede l'assegnazione di una dotazione finanziaria (250 mln di €) per l'anno 2013 da destinare all'attuazione delle misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Stretto di Messina S.p.A. in Liquidazione.

10.4 Vendita a BNP Paribas Real Estate del primo lotto di aree di Roma Tiburtina

Tra gli eventi di rilievo si evidenzia la vendita a favore di BNP Paribas Real Estate del primo lotto edificabile dell'area di Roma Tiburtina che si è conclusa il 30 maggio 2013 e che ha riguardato 7.000 mq di terreno di proprietà di RFI su cui sorgeranno gli uffici della Direzione Centrale di BNP. L'importo della vendita è pari a circa 73 milioni di euro con una significativa plusvalenza di circa 50 milioni di euro e ha consentito alla Società di ripianare una rilevante quota-parte dell'autofinanziamento con cui RFI ha realizzato la nuova stazione Alta Velocità di Roma Tiburtina, con conseguente contenimento dell'onere pubblico per gli investimenti in nuove infrastrutture.

10.5 Adeguamento della normativa agli obblighi di separazione contabile delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria.

Va senz'altro ascritto tra i fatti di rilievo verificatisi nel corso del 2013, lo sforzo compiuto dal legislatore nazionale nell'ottica di adeguamento della normativa agli obblighi di separazione contabile delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria imposti dalla normativa comunitaria. In tale senso l'art. 24 del DL 69/2013 ha stabilito che *"la medesima separazione contabile deve fornire la trasparente rappresentazione delle attività di servizio pubblico e dei corrispettivi e/o fondi pubblici percepiti per ogni attività"*⁸³. Tale adeguamento normativo si è reso

⁸³ art. 24, comma 2 del DL 21 giugno 2013, n. 69 convertito in legge dall'articolo 1, comma 1 L 9 agosto 2013, n. 98

necessario a seguito dell'avvio della procedura di infrazione da parte della Commissione europea (n. 2013/2213 del 24 gennaio 2013) per errata applicazione della Direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

10.6 Adeguamento della normativa per la determinazione dei diritti di accesso all'infrastruttura.

Al livello comunitario l'articolo 29 della Direttiva "Recast", confermando quanto già affermato dalla Direttiva 14/2001 dispone che, per la determinazione dei diritti di accesso all'infrastruttura, spetti agli Stati membri "l'istituzione di un quadro per l'imposizione dei diritti" e al Gestore dell'infrastruttura la "determinazione del canone e la sua riscossione".

In tale ambito l'articolo 17 comma 11 del D.Lgs 188/03 attribuisce al MIT il compito di fissare con decreto il "quadro per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura" mentre l'articolo 37 comma 2 lett. i) del DL 201/2011 assegna all'ART la "definizione dei criteri per la determinazione dei pedaggi". Sarebbe, pertanto, opportuno chiarire quale parte della norma del 2003 sia rimasta in vigore.

Per superare le osservazioni sollevate dalla Corte di Giustizia europea, che con la sentenza del 3 ottobre 2013 ha osservato che l'Italia non garantisce l'indipendenza del Gestore dell'infrastruttura per la determinazione dei diritti di accesso, l'articolo 24, comma 1 del DL 21 giugno 2013, n. 69 convertito nella legge 98/2013, ha attribuito, per quanto attiene alla definizione del canone in senso stretto, al Gestore la responsabilità della proposta di pedaggio e riservato al MIT il compito di verificare e approvare la proposta presentata dal Gestore dell'infrastruttura.

Il comma 11 del richiamato articolo 24 ha inoltre previsto la possibilità che attraverso i decreti ministeriali vengano, altresì, definiti i corrispettivi per i servizi non ricompresi tra quelli inclusi nel canone di accesso all'infrastruttura (ad es. accesso stazioni passeggeri, aree di sosta, e ricovero treni, centri di manutenzione, aree smistamento treni, scali merci e impianti di combustibile e ai servizi complementari). Per un approfondimento si rinvia al capitolo paragrafo 5.

Con Decreto del 10 settembre 2013 il pedaggio unitario è stato ridotto nella misura del 15% ed è passato da 14,7752 €/treno*km a 12,5589 €/treno*km. Nell'anno 2014 il pedaggio per le linee AV è evoluto a 12,8101 €/treno*km. Con l'adozione della più volte menzionata Delibera dell'ART 5 novembre 2014 n. 70 è stata

prevista una riduzione del pedaggio a 8,2 €/treno*km. Con nota del 11 dicembre u.s. RFI, in attesa dell'adozione del Decreto del Ministro da adottarsi ai sensi dell'articolo 17 del dlgs 188/2003, ha comunicato alle IF che il canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC è fissato per il periodo 6 novembre – 31 dicembre 2015, nella misura di 8,2 €/treno*km così come previsto dalla delibera ART n. 70/2014 con una riduzione stimata del 36%, rispetto alla quale Rfi si è riservata ogni più ampia valutazione ed iniziativa. L'ART ha inoltre avviato uno specifico procedimento per la determinazione dei pedaggi concernenti la rete ferroviaria tradizionale da concludersi entro il 30 settembre 2015.

10.7 Fondo di sostegno al reddito e all'occupazione

Al termine di numerosi incontri in data 30 luglio 2013 è stato sottoscritto l'Accordo con le organizzazioni sindacali che prevede, in particolare, l'adeguamento del Fondo al reddito e all'occupazione al contesto normativo scaturito dall'entrata in vigore della legge n. 92 del 2012 cd. "Riforma Fornero"⁸⁴, l'estensione a 60 mesi della durata massima di accesso alle prestazioni del Fondo e l'attivazione di progetti per favorire un "ricambio professionale" attraverso l'introduzione di professionalità adeguate agli standard operativi e produttivi imposti dalle più moderne tecnologie. Per un approfondimento si rinvia al paragrafo 2.2 "Gestione del personale" della presente Relazione.

10.8 Autorità di regolazione dei trasporti (ART)

Nell'agosto 2013 è entrata in operatività l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) alla quale sono stati affidati compiti significativi, di regolazione e di promozione e tutela della concorrenza nel settore dei trasporti. Nell'esercizio dei compiti assegnati l'ART ha recentemente concluso due indagini conoscitive ("Indagine conoscitiva sui servizi di trasporto passeggeri" e "Indagine conoscitiva sull'accesso alle infrastrutture ferroviarie ed aeroportuali"). Per un approfondimento si rinvia ai paragrafi 3 e 7 della presente relazione.

⁸⁴ La piena operatività delle innovazioni introdotte dal menzionato Accordo e la piena funzionalità del Fondo avverrà solo a seguito dell'adozione dell'apposito decreto interministeriale di recepimento a cura dei competenti dicasteri. Frattanto, al fine di assicurare la continuità delle prestazioni del Fondo, il Ministero del lavoro (Direzione generale Politiche attive e passive del lavoro, nota prot. 40 del 12 marzo 2014) ha consentito che il Comitato Amministratore del Fondo in carica potesse deliberare l'accesso alle prestazioni straordinarie dei progetti territoriali sottoscritti nel 2013 e attendere agli adempimenti connessi.

10.9 Aumento di capitale sociale Tunnel Ferroviario del Brennero - TFB - Società di partecipazioni S.p.A.

Nel corso del 2013 (28 agosto e 6 novembre 2013), in coerenza con l'andamento delle attività progettuali del Tunnel, è proseguito (con i versamenti della terza e quarta tranche rispettivamente di 17,5 milioni e di 15 milioni di euro) l'aumento di capitale sociale per complessivi 100 milioni di euro della Società Tunnel Ferroviario del Brennero deliberato dall'Assemblea degli azionisti della stessa TFB in data 18 aprile 2012. La percentuale di partecipazione di RFI è passata da 85,67% a 85,79% e il capitale sociale della società Tunnel Ferroviario del Brennero ammonta al 31 dicembre 2013 a complessivi 195,8 milioni di euro.

10.10 Finanziamento per investimenti

Nel corso del 2013 RFI ha ricevuto dalla Capogruppo FS Italiane quota parte dei fondi rinvenienti dall'emissione obbligazionaria che FS Italiane ha collocato sul mercato (15 luglio e 5 dicembre 2013) a valere sul suo Programma di Euro Medium Term Notes di complessivi 4.500,0 milioni di euro di valore nominale, ammesso a quotazione presso la Borsa Valori di Dublino in data 11 luglio 2013. Le risorse reperite con questa operazione saranno utilizzate per il completamento del Sistema AV/AC dell'Asse Torino - Milano - Napoli. Il finanziamento infragruppo sottoscritto è pari a 600,0 milioni di euro di valore nominale. Le risorse reperite con questa operazione saranno utilizzate per il completamento del Sistema AV/AC dell'Asse Torino-Milano-Napoli.

10.11 Sottoscrizione Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2014

In data 13 dicembre 2013 è stato aggiornato il Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2014 - edizione dicembre 2013. con la deliberazione 6 marzo 2014, n. 16, l'ART ha avviato il procedimento per l'adozione, di specifiche misure di regolazione sul tema dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, ivi comprese le tematiche concernenti il PIR, con l'obiettivo sia di definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del GI e per l'assegnazione delle tracce e della capacità, sia di vigilare sulla loro corretta applicazione da parte di RFI. Per un approfondimento si rinvia al paragrafo 5 della presente relazione.

10.12 Piano riqualificazione del patrimonio non più funzionale

Tra i fatti salienti del 2013 concernenti il patrimonio non più funzionale al core business, vi è l'approvazione del Piano per la riqualificazione, il decoro e il riuso per finalità sociali di circa 1700 stazioni impresenziate. Di queste 345 sono state concesse in comodato d'uso gratuito ad Associazioni ed Enti locali per finalità sociali o ambientali.

L'obiettivo di tali azioni è continuare a valorizzare il patrimonio anche attraverso un articolato progetto di riqualificazione per il riuso sociale e ambientale degli spazi non più utilizzati.

10.13 Costituzione della Fondazione Ferrovie Stato Italiane

Nel corso del 2013 è stata costituita ed è divenuta operativa la Fondazione FS Italiane ed RFI, Ferrovie dello Stato Italiane e Trenitalia, in qualità di soci Fondatori, hanno partecipato alla sottoscrizione del fondo di gestione versando l'importo di 0,3 milioni di euro, in misura paritetica rispetto agli altri soci, quale contribuzione al Fondo di Gestione. Inoltre, ha conferito al Fondo di Dotazione 56 rotabili del parco storico operativo valutati come necessari per le finalità della Fondazione. Tale iniziativa è volta alla tutela e valorizzazione del patrimonio storico e culturale delle ferrovie italiane, variamente allocato tra le diverse società del Gruppo e costituito da uno dei più consistenti e rilevanti depositi documentali sulla storia delle ferrovie nazionali, raccolto in musei, archivi e biblioteche e consistenti, in larga parte, anche da testimonianze specifiche relative alla realizzazione delle importanti opere ferroviarie, che, anche sotto il profilo ingegneristico, hanno concorso a connotare la ferrovia come un attore protagonista nella crescita del paese nell'ultimo secolo.

11. Principali fatti di rilievo intervenuti successivamente all'approvazione del bilancio 2013

11.1 Riconoscimento dello sconto cd. "K2" a favore delle imprese ferroviarie a parziale compensazione degli extra costi di condotta sostenuti. Ricorso al Consiglio di Stato.

In data 19 marzo 2014 è stata depositata la sentenza n. 1345 del Consiglio di Stato con cui è stato accolto il ricorso proposto dalle imprese ferroviarie, come più ampiamente descritto nel paragrafo 7.2 della Relazione.

11.2. Relazione ANSF "Andamento della sicurezza delle ferrovie nell'anno 2013"

Nell'ambito della relazione annuale "Andamento della sicurezza delle ferrovie nell'anno 2013", l'ANSF ha rilevato che il Sistema di gestione della sicurezza (SGS)⁸⁵ di RFI è attualmente in fase di adeguamento al nuovo contesto normativo (d.lgs n. 162 del 2007 e direttiva 1/dir/2010 emanata dall'Agenzia) e, pertanto ed è attualmente oggetto di un'autorizzazione di sicurezza "provvisoria" e non di una autorizzazione "definitiva". Per un approfondimento si rinvia al paragrafo 2.4 della presente Relazione.

11.2 Indagine ANAC sulla realizzazione del sottopasso AV di Firenze.

Il data 28 agosto 2014 l'ANAC, Direzione generale vigilanza lavori servizi e forniture, ha avviato un istruttoria finalizzata, in particolare, a verificare lo stato di attuazione dell'opera, la corretta applicazione delle normative in materia di opere strategiche mediante affidamento a contraente generale, i tempi di esecuzione, la congruità dei costi sostenuti per la realizzazione dell'intervento, le perizie di variante e il piano degli affidamenti.

⁸⁵ Il Sistema di gestione della sicurezza è l'organizzazione e le operazioni messe in atto dal GI per assicurare la gestione sicura delle operazioni.

11.3. Accordo per collegare gli Aeroporti di Malpensa, Fiumicino e Tessera alla Rete AV/AC

Il 26 agosto 2014 è stato firmato un accordo tra il MIT e il Gruppo FS Italiane mirato a nuove soluzioni per collegare gli aeroporti di Malpensa, Fiumicino e Tessera alla rete nazionale Alta Velocità/Alta Capacità.

L'accordo prevede che il Gruppo FS Italiane, attraverso RFI avvii entro il 2014 studi finalizzati a rafforzare la dotazione di infrastrutture ferroviarie legate agli aeroporti, individui nuove offerte commerciali Alta Velocità di RFI (slot orari) per favorire collegamenti rapidi ed efficienti tra i tre aeroporti e le principali città, e verifichi la disponibilità dei soggetti interessati alla sottoscrizione di Accordi Quadro per l'utilizzo delle nuove capacità/potenzialità infrastrutturali.

L'accordo nasce dall'esigenza di favorire collegamenti rapidi ed efficienti tra i tre aeroporti e le principali città, come avviene negli altri paesi dell'Unione Europea, anche al fine di sviluppare turismo e business in tutta la Penisola, grazie all'intermodalità treno-aereo.

11.4 Rimodulazione del sistema tariffario elettrico delle Ferrovie dello Stato

L'articolo 29 Decreto-Legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito con modificazioni dalla L. 11 agosto 2014, n. 116, circoscrive l'applicazione delle tariffe elettriche agevolate di cui gode Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) ai sensi dell'articolo 4 del DPR 730/1963 ai soli consumi relativi al servizio di trasporto ferroviario universale e al trasporto ferroviario e delle merci transfrontaliero. A partire dal 2015, dunque, gli altri tipi di trasporto (alta velocità e merci), saranno assoggettati al pagamento dell'energia elettrica secondo i costi effettivi del servizio. La richiamata legge n. 116/2014 per quanto attiene al servizio ferroviario universale e al trasporto ferroviario e delle merci transfrontaliero dispone il divieto di traslazione dei maggiori oneri sui prezzi, mentre per gli altri tipi di trasporto è stato introdotto un criterio di gradualità per tale traslazione.

Alla luce di quanto sopra, RFI in considerazione del maggior costo dell'energia, nell'applicare il pedaggio per l'uso dell'infrastruttura dovrà parzialmente "sterilizzare" l'incremento del costo dell'energia, sostenendone il relativo onere, nei confronti delle tipologie di servizi destinatarie di detto incremento nella misura di 40 mln di € nel 2015, 24 mln di € nel 2016 e 16 mln di € nel 2017.

11.5 Approvazione di misure per lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie nell'ambito della legge di conversione del DL 133/2014.

L'art. 1, comma 10, del DL 133/2014, in deroga alle procedure vigenti⁸⁶, ha stabilito che l'emanazione del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze di approvazione del nuovo CdP sottoscritto in data 8 agosto 2014 dovrà avvenire entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del DL 133/2014 (11 gennaio 2015) e che l'espressione del parere delle competenti Commissioni parlamentari dovrà avvenire entro i successivi trenta giorni dalla data di assegnazione. Con lo stesso comma sono assegnati 220 milioni di euro quale contributo in conto impianti a favore di RFI per gli interventi di manutenzione straordinaria previsti nel Contratto di Programma parte Servizi 2012-2014. Con il medesimo provvedimento si escludono dal patto di stabilità interno negli anni 2014 e 2015 le spese per l'esecuzione di opere volte all'eliminazione dei passaggi a livello, a condizione che RFI disponga dei relativi progetti esecutivi, immediatamente cantierabili alla data di entrata in vigore della legge di conversione.

11.6 Adozione di misure di regolazione da parte dell'ART

A conclusione di un'apposita consultazione pubblica l'ART ha adottato la delibera n. 70/2014 che introduce misure di regolazione in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie che hanno immediata efficacia e investono svariati e strategici aspetti tra i quali l'accesso alle infrastrutture e ai connessi servizi, gli accordi quadro, l'assegnazione della capacità, i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, la gestione della circolazione perturbata e gli effetti della mancata contrattualizzazione/utilizzazione delle tracce.

11.7 Piano di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria

Il comma 10-bis della legge 11 novembre 2014 n. 164 di conversione del DL 133/2014 prevede la redazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di un piano di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria che individui le

⁸⁶ L'articolo 1 della legge 238/1993 dispone che prima della stipulazione i contratti debbano essere trasmessi dal Ministro alle competenti Commissioni parlamentari e al CIPE per la preventiva acquisizione del parere.

linee da ammodernare sia nel settore merci che in quello passeggeri. Il piano dovrà essere redatto in collaborazione con le associazioni di categoria e reso pubblico secondo le modalità del Codice dell'amministrazione digitale.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

R.F.I anche per il 2013 conferma il trend positivo degli esercizi precedenti. In particolare, il bilancio di RFI 2013 registra un utile di 269,78 mln di € in considerevole incremento rispetto al risultato conseguito nel 2012 (+68,63%).

I ricavi operativi hanno evidenziato un modesto incremento, rispetto all'esercizio 2012 (0,47%), attestandosi a 2.675,93 mln di € a fronte di una significativa riduzione dei costi pari al 5,56%.

Con riferimento ai ricavi operativi, si evidenzia, nello specifico, che i ricavi da pedaggio registrano un incremento di 74 mln di € (+7,2% sul 2012) sulle linee AV/AC nonostante la riduzione del 15 % del canone relativo alla rete AV decisa nel settembre 2013, i contributi dallo Stato diminuiscono di 60 mln di € (-5,4% sul 2012), i ricavi per servizi accessori alla circolazione diminuiscono di 5,4 mln di € (-8,7% sul 2012) e i servizi di trasporto diminuiscono di 7,3 mln di € sul 2012.

Dal lato dei costi operativi si rileva la significativa riduzione rispetto all'esercizio precedente di 127,18 mln di €.

Il costo complessivo del personale si è mantenuto sostanzialmente stabile rispetto all'esercizio precedente e si è attestato a 1.456,2 mln di € (+0,3% sul 2012) malgrado l'entrata a regime del nuovo CCNL che ha visto le retribuzioni aumentare del 1,9%.

Il costo del personale rappresenta circa il 67 % dei costi operativi ed assorbe il 55 % dei ricavi operativi.

In tale contesto il margine operativo lordo (Ebitda) risulta positivo per 516,5 mln di euro facendo registrare un aumento di 139,8 mln di € (+37,1% sul 2012) e anche il risultato di esercizio (Ebit) risulta positivo, per 387,2 mln di € con un aumento di 141 mln di € rispetto al 2012 (+57,2%). Permane negativo il saldo della gestione finanziaria con una variazione di 18,6 mln di € (-29,9% sul 2012).

Il patrimonio netto ammonta, al 2013, a 33.289,8 mln di € in aumento rispetto al periodo precedente (+285 mln di € sul 2012).

Nel 2013 la posizione finanziaria netta è positiva per 2.041 mln di € facendo registrare un decremento rispetto all'esercizio precedente (-255 mln di € e - 11%). La posizione finanziaria netta a breve termine (742,1 mln di €) registra un incremento mentre la posizione finanziaria netta a medio/lungo termine è positiva per (486,8 mln di €).

Nel 2013 i contributi in conto esercizio dallo Stato ammontano a 1.050 mln di € e sono diminuiti di 60 mln di € rispetto al 2012. Al contrario, i contributi in conto investimento dallo Stato sono aumentati di 683 mln di €.

L'Assemblea, sulla base dei risultati conseguiti, ha deliberato di approvare il bilancio dell'esercizio 2013 e di destinare l'utile di 269,78 mln di € come segue: accantonamento a riserva legale 13,48 mln di €, pagamento dei dividendi all'Azionista per 73 mln di € e riporto a nuovo della restante parte dell'utile pari a 183,29 mln di €.

Il CdA, scaduto nel maggio 2013 con l'approvazione del bilancio di esercizio 2012, è rimasto in regime di "prorogatio" fino al rinnovo avvenuto il 19 febbraio 2014. In tale data, si è tenuta l'Assemblea dei Soci che ha nominato il Presidente e i nuovi amministratori che resteranno in carica fino al bilancio di esercizio 2016.

Il Collegio sindacale, cessato dalle funzioni con l'approvazione del bilancio di esercizio 2013, ha proseguito l'attività in regime di "prorogatio" fino al suo rinnovo avvenuto in data 24 luglio 2014.

Il DEF 2014, ha individuato tra le priorità la necessità di ridefinire il rapporto con Ferrovie dello Stato Italiane (FSI) considerando che il CdP, attualmente ripartito in parte "Investimenti" e parte "Sevizi", deve essere esaminato da parte del MIT ed RFI in modo unitario e in tempi certi. L'art. 1, comma 10, del DL 133/2014 ha puntualmente individuato tempi e procedure per l'approvazione del CdP parte investimenti 2012-2016 approvato in data 8 agosto 2014 prevedendo una procedura accelerata coerentemente con quanto previsto dal DEF 2014. In sede di conversione tale procedura è stata modificata prevedendo che l'approvazione avvenga previa trasmissione del richiamato CdP-I alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del parere.

RFI è alla vigilia di importanti innovazioni sollecitate sia dalla Direttiva 34/2012 cd. "Recast" sia dalla piena operatività dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART).

Con la Direttiva "Recast", oltre a razionalizzare le normative esistenti si è inteso accelerare il processo di integrazione del settore dei trasporti e, in particolare, migliorare l'efficienza e la competitività della rete e del mercato ferroviario europeo. In tale contesto, di particolare rilievo appaiono il passaggio di RFI da una contabilità di tipo regolatoria ad una di tipo industriale e la previsione dell'adozione di un Piano strategico quinquennale, di un Piano commerciale, di un Contratto di programma congruente con il Piano commerciale e di un Registro dei beni.

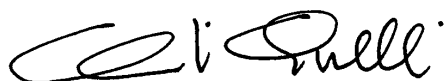
In tema di definizione dei criteri per la determinazione dei canoni l'articolo 17 comma 11 del D.Lgs 188/2003 attribuisce al MIT il compito di fissare con decreto il "quadro per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura" mentre l'art. 37

comma 2 lett. i) del DL 201/2011 assegna all'ART la "definizione dei criteri per la determinazione dei pedaggi".

RFI dovrà, inoltre, dare seguito alle prescrizioni in tema di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e ai correlati servizi adottate dall'ART con la delibera n. 70/2014.

In particolare, la rimodulazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, da 12,81 €/treno*km a 8,20 €/treno*km (-36% circa), si tradurrà in minori ricavi di rilevante ammontare.

Tra le criticità riscontrate nel periodo si segnala, come più volte richiamato nei precedenti referti, la mancata approvazione del nuovo CdP investimenti per il periodo 2012-2016, nonostante la procedura accelerata prevista dall'articolo 1, comma 10 della legge 164/2014. Questa Corte ritiene, infine, più rispondente alla disciplina civilistica l'appostazione di un apposito fondo di garanzia a copertura degli eventuali oneri derivanti dal contenzioso collegato allo sconto "K2" e all'IVA.



APPENDICE

Appendice - Elenco consulenze RFI esercizio 2013

	Importo	Data incarico	Oggetto della consulenza
Esercizio 2011	€ 31.500,00	21/10/2011	Trasporto merci pericolose
	€ 25.000,00	15/06/2011	Assistenza in materia di accise energia elettrica
	€ 18.000,00	14/02/2011	Verifica Geotecnica
	€ 18.000,00	15/06/2011	Dissesto Gallerla Cassia-Monte Mario
	€ 15.000,00	05/08/2011	Danno ambientale lavori CAVET
	€ 107.500,00		
Esercizio 2012	€ 301.000,00		Management <i>appraisal</i> e <i>recruiting</i> manageriale dei dirigenti del gruppo FS
	€ 170.000,00	04/07/2012	Supporto implementazione SGA
	€ 86.865,00	26/09/2012	Attività di verifica sulla rendicontazione all'ANSF dei costi sostenuti nel 2011
	€ 75.945,00	08/10/2012	Progetto Catasto e Banca Dati Immobiliare Stream 1
	€ 39.650,00	02/07/2012	Formazione <i>al project management</i> rivolto ai Direttori Lavori e Project Manager
	€ 36.324,00	10/12/2012	Corso di formazione Guida Sicura
	€ 35.500,00	21/09/2012	Formazione teorica-pratica corso sviluppo competenze ingegneri della produzione.
	€ 30.805,00	27/07/2012	Progetto Catasto e Banca Dati Immobiliare Stream 2
	€ 25.700,00	29/10/2012	Attività formativa rivolta agli ASPP e ai RSPP sistema prev e prot. di RFI
	€ 25.200,00	26/09/2012	Formaz. teorico-pratica per coordinatore sicurezza nei cantieri temporanei e mobili
	€ 25.000,00	18/07/2012	Formaz. teorico-pratica a operatori RFI per lavori in sicurezza (D.Lgs. 81/2008) su manutenzione infrastruttura ferroviaria
	€ 22.700,00	12/06/2012	Docenza corso profession. per personale che utilizza il carrello EM-SAT 100
	€ 17.750,00	24/10/2012	Corso valutatori Monitorag personale RFI su processo manutentivo infrastr. Ferroviaria
	€ 17.655,00	05/09/2012	Formazione teorica-pratica rivolta a Capi Tecnici di nuova immissione
	€ 16.000,00	07/02/2012	Analisi contratti banche e predisposizioni pareri
	€ 15.630,00	24/10/2012	Corso di formazione Ruolo Specialisti e Addetti tematiche ambientali
	€ 15.000,00	13/11/2012	Corso di formazione per Istruttori candidati al ruolo di Esaminatori
	€ 10.300,00	24/10/2012	Percorso Formativo rivolto ai Quadri di recendo nomina della D.P. di RFI
	€ 8.980,00	03/08/2012	Formaz. teorica nel progetto "Preposti consapevolezza di ruolo" a risorse RFI
	€ 3.900,00	21/09/2012	Formaz. teorico-pratica incarichi di istruttore progettista e gestore sistemi ATWS.
	€ 3.200,00	27/09/2012	Formaz. teorico-pratica incarichi di istruttore progettista e gestore sistemi ATWS.
	€ 2.219,84	03/12/2012	Modulo "comunicazione" all'interno delle attività di Audit
		€ 985.323,84	

	Importo	Data incarico	Oggetto della consulenza
Esercizio 2013	€ 310.500	07/05/2013	Servizio managment e recruiting per dirigenti FS
	€ 85.000		Rendicontazione Coreg e ANSF
	€ 69.828	12/04/2013	Formazione teorico pratica corso guida sicura 2013
	€ 43.605	21/10/2013	Corso e certificazione apparecch.gas fluororati
	€ 35.700	07/01/2013	Svolgimento Procedure rendicontazione costi nelle aule di formazione RFI
	€ 32.325	11/10/2013	Corso formazione Ruolo Istruttore
	€ 31.380	16/01/2013	Percorso Formativo AERO MEDICAL EXAMINER
	€ 30.805	27/07/2012	Progetto Catasto e Banca Dati Immobiliare Stream 2
	€ 30.796	23/01/2013	Formazione teorico pratica corso guida sicura 2013
	€ 30.285	03/06/2013	Realizzazione programma formativo lean six sigma
	€ 25.470	07/08/2013	Formazione Preposto Consapevolezza Ruolo
	€ 22.052	18/07/2012	Formazione teorica-pratica rivolta a operatori RFI per lavori in sicurezza (D.Lgs. 81/2008) su manutenzione infrastruttura ferroviaria
	€ 21.238	31/07/2013	Formazione per Capi Tecnici Direz. Produzione
	€ 19.305	23/07/2013	Corso Formazione sviluppo sicurezza rischi da stress
	€ 19.305	23/07/2013	Corso Formazione sviluppo sicurezza rischi da stress
	€ 19.236	09/01/2013	Percorso Formativo coordinatore sicurezza cantieri
	€ 16.550	30/05/2013	Corso Project Manager approfond.pianificazione
	€ 14.670	20/11/2013	Formazione Facilitatori Safety Day
	€ 14.441	21/09/2012	Formazione teorica-pratica corso sviluppo competenze ingegneri della produzione.
	€ 12.180	02/03/2013	Formazione sicurezza macchine
	€ 11.881	05/08/2013	Formazione a Istruttori per introduz.sistema atws mfw
	€ 11.200	12/06/2012	docenza corso profession. per personale che utilizza il carrello EM-SAT 100
	€ 9.785	15/05/2013	Consulenza legale realizzazione Ponte sullo Stretto di Messina
	€ 9.600	09/01/2013	Corsi formativi per ASPP e RSPP
	€ 9.550	01/10/2013	Corso sicurezza lavoro lontano dal sottosuolo
	€ 7.000	29/07/2013	Corso aggiornamento per manutentori app.registrat.
	€ 5.622	05/09/2012	Formazione teorica-pratica rivolta rivolta a Capi Tecnici di nuova immissione
€ 5.244	24/10/2012	Corso di formazione Ruolo Specialisti e Addetti tematiche ambientali	

	Importo	Data Incarico	Oggetto della consulenza	
Esercizio 2013	€ 5.000	29/11/2013	Sviluppo Quadri Gestione Squadra di Gruppo	
	€ 4.857	03/08/2012	Formazione teorica nel progetto "Preposti consapevolezza di ruolo" rivolto a risorse RFI	
	€ 4.100	20/12/2013	Sviluppo Quadri Gestione Squadra di Gruppo	
	€ 4.000	23/09/2013	Corso formazione 21 ing strutturisti	
	€ 3.941	13/11/2012	Corso di formazione per Istruttori candidati al ruolo di Esaminatori	
	€ 3.544	20/12/2013	Formazione per Auditors SIGS	
	€ 2.958	21/03/2013	Corsi formativi Sicurezza Macchine	
	€ 1.990	02/10/2013	Corso sicurezza lavoro ingegneri strutturisti	
	€ 1.800	29/10/2012	Attività formativa rivolta agli ASPP e ai RSPP sistema prev e prot. di RFI	
	€ 1.248	21/02/2013	Formazione sull'utilizzo "Run formazione finanziaria"	
	€ 820	23/09/2013	Corso formazione 21 Ing strutturisti	
	€ 700	23/07/2013	Corso per Idoneità istituzionale Direz. Sanità	
	€ 169	24/10/2012	Corso valutatori Monitorag personale RFI su processo manutentivo infrastr. Ferroviaria	
C 985.323,84				

INDICE DELLE TABELLE

- Tabella n. 1 Compensi agli amministratori
Tabella n. 2 Compensi pro capite agli amministratori
Tabella n. 3 Assetto organizzativo "Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano Italiane S.p.A.
Tabella n. 4 Articolazione organizzativa RFI con indicazione del personale assegnato
Tabella n. 5 Attività di audit effettuate nel corso del 2013
Tabella n. 6 Andamento organico - Anno 2013
Tabella n. 7 Incidenza e variazione percentuale del personale di RFI ripartito per livello professionale. Anni 2012/2013
Tabella n. 8 Variazione ed incidenza del costo del lavoro su costi operativi e ricavi aziendali. Anni 2012-2013
Tabella n. 9 Costo del lavoro disaggregato per voci di costo. Esercizi 2012 -2013
Tabella n. 10 Retribuzione media di dirigenti ed impiegati
Tabella n. 11 Formazione erogata per area di competenza
Tabella n. 12 Andamento incidenti cd. "Tipici" Unione nazionale delle ferrovie
Tabella n. 13 Composizione della voce di bilancio "Prestazioni professionali". Es. 2013
Tabella n. 14 CdP S 2012-2014: Prospetto fonti ed impieghi delle risorse per competenza
Tabella n. 15 CdP S 2012-2014. Fonti ed impieghi risorse per cassa (a legislazione vigente)
Tabella n. 16 CdP I Copertura finanziaria delle opere e variazioni di competenza
Tabella n. 17 Evoluzione delle risorse di competenza dei CdP
Tabella n. 18 Stato dei lavori e previsioni di attivazione Rete AC/AV
Tabella n. 19 Spese per investimenti Rete AV/AC. Costo totale e contabilizzato.
Tabella n. 20 Investimenti per lo sviluppo infrastrutturale della Rete
Tabella n. 21 Investimenti AC
Tabella n. 22 Coperture finanziarie degli interventi da realizzare per lotti costruttivi
Tabella n. 23 Contratto istituzionale di sviluppo. Attività finanziate, costi e coperture
Tabella n. 24 Impegni da Stato e UE a favore di RFI
Tabella n. 25 Spese per ricerche e sviluppo
Tabella n. 26 Servizi alle imprese ferroviarie: PIR 2014 (approvato a dicembre. 2013) e Direttiva Recast
Tabella n. 27 Principali risultati di bilancio raggiunti nel periodo 2010-2013
Tabella n. 28 Rendiconto finanziario classificato secondo il metodo indiretto
Tabella n. 29 Prospetto della situazione Patrimoniale e finanziaria
Tabella n. 30 Stato patrimoniale riclassificato
Tabella n. 31 Movimentazione del patrimonio netto.
Tabella n. 32 Composizione contributi pubblici
Tabella n. 33 Investimenti immobiliari
Tabella n. 34 Composizione delle attività finanziarie
Tabella n. 35 Composizione finanziamenti
Tabella n. 36 Finanziamenti in essere al 31.12.2013
Tabella n. 37 Fondi per rischi ed oneri al 31.12.2013
Tabella n. 38 Conto economico
Tabella n. 39 Ricavi RFI
Tabella n. 40 Altri proventi
Tabella n. 41 Costi operativi
Tabella n. 42 Costi per servizi
Tabella n. 43 Contenzioso del lavoro 2013
Tabella n. 44 Valore delle partecipazioni: imprese controllate e collegate 2012-2013
Tabella n. 45 Società partecipate al 31.12.2013
Tabella n. 46 BLUFERRIES S.r.l.. Bilancio 2012-2013
Tabella n. 47 Numero e costi del personale Blufferries 2012 e 2013
Tabella n. 48 Terminali Italia S.r.l. Dati bilancio 2012-2013
Tabella n. 49 T.F.B. S.p.A. Dati bilancio 2012-2013
Tabella n. 50 N.E.T. S.p.A. in liquidazione Dati bilancio 2012-2013

RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) S.p.A.

BILANCIO D'ESERCIZIO 2013

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

RETE FERROVIARIA ITALIANA - SOCIETÀ PER AZIONI

Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ai sensi dell'art. 2497 sexies c.c. e del D.Lgs. n. 188/2003

Sede legale: Roma - Piazza della Croce Rossa, 1

Capitale sociale: € 32.007.632.680,00

Iscritta al Registro delle Imprese C.F. 01585570581 - REA 758300

VERBALE DI ASSEMBLEA

L'anno duemilaquattordici il giorno 30 del mese di maggio, alle ore 9.00, presso la sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, è riunita, in forma totalitaria, l'Assemblea ordinaria della RETE FERROVIARIA ITALIANA - SOCIETÀ PER AZIONI (in breve, "RFT" o "Società").

Presiede il **Presidente Prof. Dario Lo Bosco**, il quale invita la **Dott.ssa Giuseppina Mariani**, Segretario del Consiglio di Amministrazione, a svolgere le funzioni di Segretario.

Il Presidente constata e dà atto che:

- è presente il socio unico FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A., con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, titolare dell'intero capitale sociale di € 32.007.632.680,00 rappresentato dalla **Dott.ssa Giuseppina Mariani**, giusta delega conservata in atti della Società
- per il Consiglio di Amministrazione, sono presenti, oltre a sé medesimo Presidente, i Consiglieri **Dott. Maurizio MAURI**, **Dott.ssa Francesca SERRA** e **Avv. Andrea PARRELLA**
- per il Collegio Sindacale sono presenti il Presidente, **Dott. Paolo Marcarelli**, ed il Sindaco effettivo **Dott. Emanuele Carabotta**
- il Sindaco effettivo **Prof. Serafino Gatti** è assente giustificato.

Il Presidente dichiara che è stata accertata l'identità e la legittimazione dei presenti e che l'odierna Assemblea, riunitasi senza formalità di convocazione, è validamente costituita ai sensi dell'art. 2366, quarto comma, codice civile, per deliberare sul seguente ordine del giorno.

Ordine del giorno:

- 1. Deliberazioni ai sensi dell'art. 2364, 1^a comma, n. 1 del codice civile**
- 2. Affidamento incarico per la revisione legale dei conti**
- 3. Deliberazioni ai sensi dell'art. 2364, 1^a comma, nn. 2 e 3 del codice civile**

Il Presidente, quindi, nessuno opponendosi alla discussione, apre i lavori dell'Assemblea.

=====

- 1. Deliberazioni ai sensi dell'art. 2364, 1^a comma, n. 1 del codice civile**

Approvazione del Bilancio di esercizio 2013

Il Presidente sottolinea che il Bilancio di esercizio 2013, sottoposto a controllo contabile da parte della PricewaterhouseCoopers S.p.A., chiude con un utile d'esercizio pari a euro 269.785.835,17.



Con il consenso dei presenti e del socio unico, omette la lettura della Relazione del Consiglio di Amministrazione sulla gestione e del Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, corredato della Nota Integrativa.

Sottolinea che il Bilancio 2013 è corredato dall'attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari che certifica *“l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e l'effettiva applicazione delle procedure amministrativo - contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2013”* e attesta che *“il bilancio d'esercizio: è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002; corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili; è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni”*.

Si sofferma, quindi, sulle principali voci di bilancio, sottolineando che il risultato d'esercizio, come sopra rappresentato, evidenzia un miglioramento pari a 109,8 milioni di euro (+68,6%) rispetto al 2012, riconducibile principalmente all'incremento del 37,1% del Margine Operativo Lordo (EBITDA), per effetto dell'aumento dei ricavi operativi (+12,6 milioni di euro) e della riduzione dei costi operativi (127,2 milioni di euro), che è stato parzialmente compensato dal peggioramento delle partite sotto l'EBITDA (30 milioni di euro).

Il Presidente quindi invita il Collegio Sindacale a dare lettura della Relazione sul bilancio.

Il Presidente del Collegio Sindacale, Dott. Marcarelli, dà lettura della Relazione predisposta sul bilancio di esercizio 2013 sottolineando, in particolare, che *“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 2013”*.

La Relazione si sofferma sugli accadimenti particolarmente rilevanti, evidenziando che il Collegio ha avuto incontri con la società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., incaricata del controllo legale dei conti.

Nella parte conclusiva della Relazione *“Considerate anche le risultanze dell'attività svolta dall'organo preposto al controllo legale che nel corso della riunione del Consiglio di Amministrazione dell'11 aprile scorso ha comunicato l'assenza di anomalie e/o evidenze significative (e ciò anche per quanto riguarda i criteri di valutazione in conformità ai principi internazionali IFRS), e tenuto conto, altresì, dell'attestazione prodotta dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari in data 11 aprile 2014, il Collegio Sindacale esprime parere favorevole in merito all'approvazione del bilancio di esercizio 2013. Non essendo stata indicata nella Relazione sulla Gestione alcuna proposta di riparto dell'utile di esercizio il Collegio, fermo restando gli obblighi di legge, resta in attesa che la medesima sia formulata al fine di rendere il parere di competenza”*

Il Presidente riprende la parola e dà comunicazione della Relazione rilasciata dalla Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., in data 23 aprile 2013 che - tra l'altro - testualmente

recita *“A nostro giudizio, il bilancio di esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2013 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 e i flussi di cassa di Rete Ferroviaria Italiana SpA per l’esercizio chiuso a tale data”*.

Il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2013, la Relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione, l’attestazione dell’Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, la Relazione del Collegio Sindacale e la Relazione della Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. sono raccolti in un unico fascicolo che si allega al presente verbale sotto la lettera “A”.

Su invito del Presidente, prende la parola il **Rappresentante del Socio unico, Dott.ssa Giuseppina Mariani**, la quale - con riferimento alla destinazione dell’utile, che non ha formato oggetto di proposta da parte degli Amministratori - propone di destinare detto utile, pari a euro 269.785.835,17, come segue:

- euro 13.489.291,71, pari al 5%, a riserva legale
- euro 183.296.542,46, a utili da riportare a nuovo
- euro 73.000.000,00, all’Azionista mediante il pagamento del dividendo.

Il Presidente - fermo restando la quota a riserva legale prevista dalla legge, in relazione alla formazione degli utili 2013 di RFI e alla distribuzione degli stessi all’Azionista nella misura di 73 mln di euro - segnala che 28 mln di euro sono liberi da vincoli di destinazione mentre gli ulteriori 45 mln di euro sono sottoposti ai vincoli di utilizzo previsti dall’articolo 8 dell’Accordo di Programma per la riqualificazione della Stazione Tiburtina sottoscritto da FS e, tra gli altri, dal Comune di Roma l’8 marzo 2000.

=====

A questo punto della seduta, essendo le ore 9.40, il Presidente, su richiesta del Collegio Sindacale, sospende i lavori dell’Assemblea. Ciò al fine di consentire al Collegio stesso di esprimere il parere di competenza sulla destinazione dell’utile nei termini proposti dal rappresentante dell’Azionista.

=====

Il Presidente, alle ore 9.50, riprende i lavori ed invita il Collegio Sindacale ad esprimere il proprio parere.

Il Presidente del Collegio Sindacale, a nome del Collegio, esaminata la proposta del rappresentante del socio FS, esprime parere favorevole alla destinazione dell’utile nei termini indicati e, in particolare, al pagamento di un dividendo al socio di euro 73.000.000,00.

Il Presidente quindi invita l’Assemblea a deliberare in merito all’approvazione del Bilancio dell’esercizio 2013 di RFI S.p.A.



L'Assemblea, nell'esprimere apprezzamento per i positivi risultati conseguiti, preso atto di quanto precisato dal Presidente e del parere favorevole del Collegio Sindacale, con il voto favorevole dell'intero capitale sociale, espresso per alzata di mano, delibera di:

- approvare il bilancio dell'esercizio 2013, che chiude con un utile di euro 269.785.835,17
- destinare detto utile di euro 269.785.835,17 nei termini proposti e, precisamente:
 - euro 13.489.291,71⁽¹⁾ pari al 5%, a riserva legale
 - euro 183.296.542,46⁽²⁾ a utili da riportare a nuovo
 - euro 73.000.000,00 all'Azionista mediante il pagamento del dividendo

=====

2. Affidamento incarico per la revisione legale dei conti

Il Presidente fa presente che con l'Assemblea del bilancio di esercizio 2013 scade la proroga dell'incarico per la revisione legale dei conti, affidato alla PRICEWATERHOUSECOOPERS SPA per l'esercizio 2013, in prosecuzione del contratto precedente (2010-2012), per il rinnovo del quale occorre attendere gli esiti della gara europea indetta dalla Capogruppo FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A. per la selezione del revisore unico di Gruppo, anche in nome e per conto di RFI SPA.

Su invito del Presidente, prende la parola il Presidente del Collegio Sindacale Dott. Paolo Marcarelli, che precisa quanto segue.

Con nota del 27 maggio us, il Collegio Sindacale di FS, nel dare seguito alle precedenti informative, ha reso noto che "... in coerenza con la Comunicazione n. 0023665 del 27 marzo 2014 della CONSOB, il Responsabile Unico del Procedimento ha inviato il provvedimento di esclusione della Società PricewaterhouseCoopers S.p.A. dal procedimento di gara in corso per l'affidamento dei servizi di revisione legale dei conti di cui all'oggetto.

Il percorso di gara, sospeso per alcune settimane nelle more dell'ufficializzazione della predetta Comunicazione è, pertanto, ripreso con l'invio, lo scorso 19 maggio 2014, dell'ultimo chiarimento richiesto dagli operatori economici in merito al dettaglio delle ore consuntivate dall'attuale revisore, suddiviso per società e per tipologia di incarico, con comunicazione della proroga del termine per la ricezione delle offerte alle ore 13:00 del 3 giugno 2014.

Come noto, qualora la gara avesse potuto proseguire regolarmente ed essere completata nei tempi originariamente previsti, l'Assemblea "della Capogruppo" convocata per l'approvazione del bilancio di esercizio di FS Italiane al 31.12.2013, avrebbe dovuto conferire su "proposta motivata" del Collegio Sindacale, il nuovo incarico di revisione legale.

Al riguardo sono state considerate le seguenti circostanze:

- impossibilità da parte del Collegio di Capogruppo di presentare all'Assemblea dei Soci la predetta "proposta motivata";
- oggettiva previsione che il completamento del procedimento di gara, presenterà tempi non brevi (fine luglio/inizi agosto 2014);

- *imprescindibile necessità di dare, comunque, continuità di esercizio alle funzioni di revisione legale dei conti per FS Italiane e per il Gruppo FS.*

Tutto ciò premesso sentita la Direzione Centrale Amministrazione, Bilancio e Fiscale di FS Italiane, è emersa l'esigenza di procedere alla "prorogatio" dell'incarico esistente - in analogia alle previsioni di cui agli artt. 2385 e 2400 del codice civile, laddove è contemplato tale regime rispettivamente per gli amministratori ed i sindaci il cui mandato è scaduto - fino a quando la deliberazione di conferimento del nuovo incarico non sia divenuta efficace. "

Il Dott. Marcarelli conclude che il Collegio Sindacale di RFI dovrà attendere gli sviluppi relativi all'individuazione del Revisore legale dei conti da parte della Capogruppo per poter presentare la proposta motivata per la scelta del revisore legale di RFI SPA e, conseguentemente, non è in condizione di presentare la proposta motivata all'odierna Assemblea.

Il Rappresentante del Socio unico, Dott.ssa Giuseppina Mariani prende atto di quanto sopra rappresentato e della necessità di rinviare ogni determinazione sull'argomento a una successiva assemblea che deliberi - su proposta motivata del Collegio Sindacale, ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 - il conferimento dell'incarico di revisione legale dei conti della Società.

Il Presidente invita quindi l'Assemblea a deliberare.

L'Assemblea, con il voto favorevole dell'intero capitale sociale, espresso per alzata di mano, delibera di aggiornare le determinazioni sull'affidamento del nuovo incarico della revisione legale dei conti a una successiva assemblea da riconvocare a valle dell'Assemblea della Capogruppo FS S.p.A. .

=====

3. Deliberazioni ai sensi dell'art. 2364, 1^ comma, nn. 2 e 3, del codice civile

Nomina Collegio Sindacale

Il Presidente informa i presenti che, con l'approvazione del Bilancio di esercizio 2013 è scaduto il mandato del Collegio Sindacale in carica; pertanto, occorre procedere alla nomina dell'Organo di controllo e alla determinazione dei relativi emolumenti.

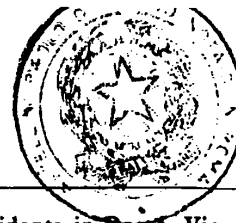
L'Assemblea, con il voto favorevole dell'intero capitale sociale, espresso per alzata di mano, delibera di:

- **nominare, a comporre il Collegio Sindacale per i prossimi tre esercizi (2014, 2015 e 2016) e, cioè, fino all'Assemblea chiamata ad approvare il bilancio al 31 dicembre 2016, i**

Signori:

Sindaci effettivi

- **Dott. Paolo MARCARELLI**, nato a Solopaca (BN) il 9 aprile 1949, residente in Roma, Via Filippo Fiorentini, 106, codice fiscale MRCPLA49D09I809X, cittadino italiano, iscritto nel Registro dei Revisori Legali al n. 35045 DM 12 aprile 1995 (GU del 21 aprile 1995 n. 31/bis)



- Dott.ssa Serenella LUCA', nata a Roma, P11 maggio 1950, residente in Roma, Via Moricone, 14, codice fiscale LCUSNL50E51H501O, cittadina italiana, iscritta nel Registro dei Revisori Legali al n. 33163 DM 12 aprile 1995 (GU del 21 aprile 1995 n. 31/bis)
- Dott. Leonardo QUAGLIATA, nato a Roma, il 21 ottobre 1953, residente in Roma, Via Colli della Farnesina, 144, codice fiscale QGLLRD53R21H501G, cittadino italiano, iscritto nel Registro dei Revisori Legali al n. 47989 DM 12.4.1995 (GU 21.4.1995 n. 31/bis)

Sindaci supplenti

- Dott.ssa Maria Cristina MORETTI, nata Magliano Sabina (RI), il 18 agosto 1967, residente in Roma, Via di Vigna Stelluti, 176, codice fiscale MRTMCR67M58E812U, cittadina italiana, iscritta nel Registro dei Revisori Legali al n. 106096 DM 25 novembre 1999 (GU n.100 del 17 dicembre 1999)
 - Dott. Giuseppe LA REGINA, nato a Teggiano (SA), il 19 marzo 1953, residente in Roma, Via Tuscolana, 235, codice fiscale LRGGPP53C19D292V, cittadino italiano, iscritto nel Registro dei Revisori Legali al n. 30943 DM 12.4.1995 (GU 21.4.1995 n. 31/bis)
- nominare, quale Presidente del Collegio Sindacale, il dott. Paolo MARCARELLI
 - determinare per il Presidente del Collegio Sindacale un compenso fisso annuo lordo pari a euro 33.300,00 e per ciascuno degli altri Sindaci effettivi un compenso fisso annuo lordo pari a euro 25.200,00.

Ai sensi dell'art. 2400 del codice civile, sono stati resi noti gli incarichi di amministrazione e controllo dei Sindaci testé nominati.

L'Assemblea rivolge un sentito ringraziamento al Collegio Sindacale uscente per la professionalità e la competenza profuse nell'assolvimento del mandato.

=====

Il Presidente, alle ore 10.30, non avendo altri argomenti da trattare, chiude i lavori assembleari.

Di quanto sopra viene redatto il presente verbale che, previa lettura, viene approvato e sottoscritto seduta stante. (1) Delle l'interlineato "1", edde "5" (2) Delle l'interlineato "2, 46", edde "3, 42". PA

IL SEGRETARIO

IL PRESIDENTE



BILANCIO

2013

RFI – RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA

Società con socio unico soggetto alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane SpA a norma dell'art.

2497 sexies del codice civile e del D.Lgs. n. 188/2003

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

Telefono: 06/44101

Capitale Sociale: euro 32.007.632.680,00 interamente versati

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

Codice Fiscale: 01585570581

Partita IVA: 01008081000

RFI S.p.A.

MISSIONE DELLA SOCIETA'

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

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

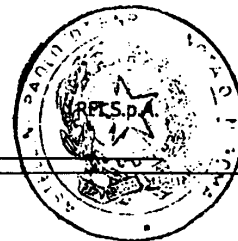
La Società assolve, ai sensi del decreto legislativo 188/2003 e successive modifiche, i compiti di Gestore dell'infrastruttura nazionale.

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

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

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

- sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali;
- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;



- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e le isole maggiori;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;
- coordinare le attività di ricerca dell'Istituto Sperimentale sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

A handwritten signature or mark is located in the lower right corner of the page, consisting of a stylized, cursive letter 'P'.

RFI S.p.A.

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

Presidente: Dario Lo Bosco

Amministratore Delegato: Michele Mario Ella

Consiglieri:

Maurizio Mauri

Andrea Parrella

Francesca Serra

Collegio Sindacale:

Presidente: Paolo Marcarelli

Sindaci effettivi

Serafino Gatti

Emanuele Carabotta

Sindaci supplenti

Letteria Dinaro

Marengo Guglielmo

Dirigente Preposto

Vera Fiorani

Società di Revisione:

PRICEWATERHOUSECOOPERS S.p.A.

**INDICE****Lettera del presidente****Relazione sulla gestione**

Principali Risultati raggiunti nel 2013

Principali eventi dell'esercizio

Risorse umane

Politica ambientale

Quadro macroeconomico

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria

Investimenti

Attività di ricerca e sviluppo

Andamento economico delle società controllate

Azioni proprie

Altre informazioni

Indagini e procedimenti giudiziari in corso

Decreto legislativo 231/2001

Informativa relativa all'art. 2497 ter

Evoluzione prevedibile della gestione

Proposta di destinazione del risultato d'esercizio

RFI S.p.A.

Prospetti contabili

Prospetto della situazione patrimoniale/finanziaria

Conto Economico

Prospetto di Conto Economico Complessivo

Prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto

Rendiconto Finanziario

Note esplicative al bilancio

Premessa

Società

Criteri di redazione del bilancio di esercizio

Principi contabili applicati

Note sullo Stato Patrimoniale

Note sul Conto Economico

Compensi Amministratori e sindaci

Informativa sull'attività di Direzione e Coordinamento

Parti correlate

Garanzie

Impegni finanziari di terzi

Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

**LETTERA DEL PRESIDENTE**

Signor Azionista,

anche quest'anno, in continuità con quanto realizzato fin dall'anno 2007, la Società presenta un Progetto di Bilancio con un lusinghiero risultato netto positivo e, come avvenuto ogni anno a partire dall'anno 2009, in sistematica crescita rispetto al risultato dell'anno precedente. Nel 2013 la crescita del risultato è pari a +110 milioni di euro rispetto al 2012, raggiungendo la straordinaria cifra di 270 milioni di euro.

Rispetto allo scorso esercizio il contesto economico di riferimento nazionale ha mostrato solo debolissimi segnali di inversione di tendenza della crisi finanziaria perdurante ormai da oltre un quinquennio. Solo nella parte finale dell'anno il quadro congiunturale è lievemente migliorato.

A partire dal terzo trimestre il PIL, si è stabilizzato, interrompendo una flessione che si protraeva dall'estate del 2011, ed è cresciuto nel quarto trimestre dello 0,4 per cento. Tuttavia la variazione in media d'anno del PIL è stata ancora fortemente negativa (- 1,8 per cento) anche paragonata alla media di quella dell'europa (- 0.4%).

L'inflazione è infine scesa significativamente nel 2013 fino all'1,2%, con un rallentamento di circa due punti percentuali rispetto all'anno precedente, principalmente grazie alla flessione dei prezzi dei prodotti energetici.

Il quadro della finanza pubblica dell'anno 2013 è stato caratterizzato dalla piena operatività delle severe misure di riduzione del disavanzo pubblico avviate dal Governo italiano negli anni scorsi e stabilizzate con il programma di stabilità 2013-2017 dell'aprile 2013, approvato dal Parlamento italiano nel maggio 2013 che hanno, in effetti, consentito di ottenere la chiusura della procedura per disavanzo eccessivo avviata dalla UE allo Stato Italiano nel 2009.

La Società ha scontato gli effetti negativi connessi a tale quadro soprattutto nei rapporti con lo Stato con il quale sono stati discussi e negoziati tre successivi schemi contrattuali finalizzati a definire il piano degli investimenti ferroviari del quinquennio 2012 - 2016 in presenza di uno scenario di forte contrazione di risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente come rilevato dai provvedimenti normativi di interesse del settore ferroviario assunti lungo tutto l'anno 2012 e la prima parte dell'anno 2013 "bilanciata" da una netta volontà di avvio di grandi opere come previsto dalla programmazione riveniente dalla legge di stabilità per l'anno 2014.

Ed in effetti il nuovo Contratto di Programma in via di finalizzazione si caratterizza per contenere e regolare, da una parte, una riduzione di risorse finanziarie preesistenti di quasi 4,5 miliardi di euro e dall'altra di disporre e pianificare risorse finanziarie aggiuntive per poco più di 9,8 miliardi di euro.

Tale complesso quadro finanziario ha reso necessario selezionare le iniziative da avviare utilizzando, quale criterio ispiratore il misurabile rapporto tra le esigenze reali della domanda di mobilità nelle diverse aree del paese, con centralità per quelle connesse ai nodi di intersezione delle reti, e la relativa qualità tecnologica, organizzativa e gestionale, mantenendo gli elevati livelli di sicurezza della circolazione ferroviaria perseguiti negli anni scorsi dalla Società.

RFI S.p.A.

Nel quadro della legge di stabilità 2014, impulso è stato profuso alle grandi opere sia come prosecuzione di quelle già avviate per lotti costruttivi negli anni passati tanto in relazione al Tunnel di Base del Brennero che al raddoppio della Treviglio - Brescia ed al Terzo Valico dei Giovi, sia per l'ampliamento del portafoglio di riferimento alle tratte AV /AC Brescia-Verona e Verona-Padova che alla linea AV/AC Napoli - Bari, quale asse di sviluppo prioritario del Sud del Paese.

Nello schema contrattuale in discussione con lo Stato trova anche adeguata definizione la tematica dell'attribuzione di obblighi di legge o di prescrizione di sicurezza da attuarsi a cura del Gestore dell'Infrastruttura da parte di soggetti terzi a vario titolo preposti senza che le necessarie dotazioni finanziarie siano né dimensionate né disponibili per le esigenze oggetto di regolazione.

In tale contratto è in effetti riconosciuto che in tali circostanze il Gestore presenta, preliminarmente, un programma corredato da apposita documentazione che consenta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, di valutare i maggiori oneri e relativi tempi di attuazione, di asseverare il programma e di verificare le relative coperture finanziarie.

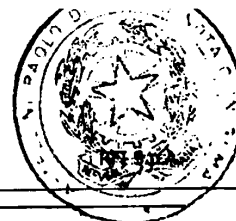
Il programma degli interventi dovrà essere corredato da una relazione che evidenzi le eventuali interazioni con gli investimenti di manutenzione straordinaria programmati e/o in corso previsti nel Contratto di Programma-Parte servizi.

Inoltre, con riferimento al complesso iter dei Contratti di Programma che spesso rende superati dagli eventi e dalle norme soprattutto di carattere finanziario il contenuto degli stessi durante l'iter approvativo, si auspica, in un quadro di snellimento dei processi vitali per accompagnare la timida ripresa economica, in una positiva valutazione di ogni sforzo per rivedere tale processo autorizzativo nella direzione di avvicinare il momento della decisione pubblica sancita con provvedimenti normativi che assegnano le risorse finanziarie per le attività e gli investimenti ferroviari a quello dell'attuazione da parte del soggetto preposto.

I nostri risultati sono stati conseguiti tenendo fede al patto fatto con lo Stato e formalizzato in un Contratto di Programma - Parte servizi 2012-2014, che invero attende di essere ancora registrato dalla Corte dei Conti, secondo cui la società avrebbe attuato nell'anno 2013 una *spending review ante litteram* riorganizzando le proprie attività manutentive complessive - ordinarie e straordinarie - e contenendo i propri fabbisogni entro un livello inferiore (- 60 milioni di euro) a quello dell'anno precedente, contando su un quadro di risorse finanziarie definite e certe almeno in un arco triennale.

Il risultato netto di quest'anno "sconta" la straordinarietà di alcuni fatti gestionali che non presentano carattere ricorrente con un impatto positivo sul risultato netto dell'anno 2013 di circa 93 milioni di euro che sono comunque la testimonianza dello sforzo e dell'attenzione che la società pone alla massimizzazione del valore di tutte le attività gestite anche ritracciandolo laddove si potrebbe ritenere che non ci sia.

Ed invero, oltre ad un importante effetto economico dovuto alla vendita di due comparti immobiliari nella prossimità della stazione di Tiburtina a Roma, avvenuta nonostante un quadro complessivo di grande criticità del settore immobiliare, testimoniato anche dall'andamento dell'IPAB (indice dei prezzi delle abitazioni) la cui variazione rispetto al precedente dal II trimestre 2011 non assume segno



positivo, i fattori straordinari di successo sono connessi al presidio di aspetti contrattuali connessi ai rapporti con terzi tesi a far valere con perseveranza le ragioni della Società nei diversi ambiti.

In ogni caso la straordinarietà di tali componenti non ha ridotto l'attenzione verso i processi aziendali core che hanno performato in linea con i migliori standard europei in primo luogo in relazione all'andamento della sicurezza della circolazione ferroviaria rispetto allo scorso anno che rappresenta per la società un obiettivo imprescindibile e primario perseguito con tenacia e determinazione nell'interesse del pubblico interesse ed in coerenza con la natura pubblica della società.

Sul versante della sicurezza, il cui presidio secondo i migliori *standard* europei è un obiettivo irrinunciabile per la società, i risultati conseguiti nell'anno 2013 mostrano che, in termini di incidentalità, le prestazioni sono in netto miglioramento raggiungendo i migliori livelli dal 2005.

Tali elementi sono stati stigmatizzati anche dal rapporto annuale sulla sicurezza ferroviaria elaborato dall'ANSF che ha messo in evidenza come le maggiori criticità del sistema ferroviario siano da ricondurre ad incidenti a persone provocati da materiale rotabile in movimento e dagli incidenti ai passaggi a livello, cause entrambe connotate - nella misura del 77% - da violazione delle norme comportamentali da parte di persone ai passaggi a livello e più in generale in ambienti ferroviari.

Il rapporto da inoltre atto alla società dello sforzo profuso e dell'eccellente risultato raggiunto in relazione al rischio del personale dipendente che nel corso dell'anno 2013 ha consentito di registrare con grande soddisfazione l'assenza di incidenti mortali e di ferimenti gravi del personale operante.

Il valore della produzione nell'anno 2013 espresso in milioni di treni-km è salito di oltre 15 milioni rispetto all'anno 2012, con forte incremento della produzione di treni-km sulla rete AV (poco più di 5 milioni, + 33%) e del 3,3% sulla Rete Tradizionale che quasi ha sfiorato i 310 milioni di treni km.

L'incremento complessivo dei ricavi da pedaggio (+ 7,2%) riflette il significativo incremento della produzione sui servizi a maggior valore per il Gestore, segnatamente quelli sulla rete ad Alta Velocità, ancorchè destinatari di una riduzione del 15% (applicata dal 10 settembre 2013) del valore del pedaggio deliberata con Decreto Ministeriale n. 330 del 10 settembre 2013, provvedimento assunto per promuovere la concorrenza tra le imprese ferroviarie e incrementare il traffico ferroviario nella prospettiva di attuare efficaci strategie di attrazione al sistema AV/AC a maggior valore aggiunto per la Società.

Il margine operativo lordo della società è migliorato di 140 milioni di euro rispetto allo scorso anno per effetto della maggiore capitalizzazione dei costi operativi connessa ad un più spinto utilizzo di personale per le attività di manutenzione straordinaria quale risultato del nuovo modello organizzativo della manutenzione dell'infrastruttura sotteso al Contratto di Programma - Parte Servizi, cui si accennava ed ad un maggior livello di ricavi connessi alla plusvalenza realizzata per la vendita di Tiburtina.

Anche grazie ai brillanti risultati conseguiti, il Gestore si pone oggi come soggetto in grado di offrire alle imprese ed ai loro utenti una rete sicura, tecnologicamente avanzata, competitiva ed efficientemente gestita per garantirne la sostenibilità economica e ambientale, valori fondamentali per la crescita del settore ferroviario nel suo complesso.

RFI S.p.A.

In continuità con la propria missione industriale, RFI è orientata al sostegno dello sviluppo di un sistema dei trasporti più sostenibile sia dal punto di vista ambientale che sociale, a beneficio della collettività e del sistema logistico e produttivo. A tal proposito le azioni poste in essere dalla Società sono volte al miglioramento della qualità e della quantità dell'accessibilità all'infrastruttura ferroviaria e ai servizi gestiti, operando secondo regole e criteri che garantiscano la *compliance* alla normativa e l'adozione di comportamenti e processi ispirati alla responsabilità ambientale e sociale dell'intera organizzazione.

Nel corso dell'anno 2013 RFI, in coerenza con gli obiettivi istituzionali e gli indirizzi strategici, ha intrapreso azioni ed iniziative di diversa natura relative alle tematiche della tutela ambientale. In particolare è stato previsto il rafforzamento dei sistemi di gestione e controllo ambientale della Società con l'estensione ai terzi appaltatori di obblighi in materia ambientale, tramite:

- ✓ l'inserimento di clausole di responsabilità ambientale nei nuovi contratti di appalto relativi a progetti di investimento;
- ✓ il monitoraggio tramite indice qualitativo delle prestazioni delle imprese appaltatrici di lavori;
- ✓ l'inserimento della certificazione ambientale ISO 14001 tra i requisiti previsti dai Sistemi di Qualificazione RFI per le imprese di lavori nel settore armamento e trazione elettrica.

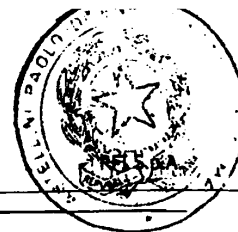
Anche nell'anno 2013 sono stati profusi sforzi per sostenere i programmi di sviluppo della dotazione infrastrutturale ferroviaria che, nonostante il contesto di grave crisi finanziaria degli ultimi anni, hanno permesso una produzione nei cantieri che realizzano investimenti intorno ai 3 miliardi di euro l'anno, consegnando all'esercizio importanti opere quali, tra le altre, nell'ambito del nodo di Napoli, il collegamento nord-sud tra la linea AV Roma-Napoli e la linea a monte del Vesuvio per Salerno, le stazioni alta velocità di Bologna, Torino Porta Susa (1^a fase) e Reggio Emilia.

Va rimarcato che il completamento della Rete AV/AC ha rappresentato uno dei traguardi più significativi conseguiti nella storia ferroviaria recente, contribuendo al rilancio del settore e più in generale, grazie alla realizzazione di un moderno sistema infrastrutturale, al miglioramento della capacità competitiva del Paese.

In tale ambito, va evidenziato anche sotto il profilo finanziario il traguardo raggiunto nel corso del 2013 attraverso l'erogazione di 750 milioni di euro a valere sull'emissione obbligazionaria posta in essere dalla Capogruppo nell'ambito del cosiddetto *Euro Medium Term Notes Programme* per finanziare il completamento delle attività di investimento sull'asse AV /AC Torino - Milano - Napoli.

La prima emissione è stata lanciata e collocata a luglio 2013 per un complessivo ammontare nominale di 750 milioni di euro di cui 250 milioni di euro per RFI e la seconda a dicembre 2013, per un complessivo ammontare nominale di 600 milioni di euro di cui 500 milioni di euro per RFI. Entrambe le tranche sono state contrattualizzate attraverso la sottoscrizione di due contratti *intercompany* con la Capogruppo stessa.

Sotto il profilo della *governance*, l'anno 2013, anche per effetto del processo di elaborazione del nuovo Piano d'Impresa 2014-2017, ha consentito di focalizzare la necessità di rivedere, ferma restando



l'attenzione ai costi e più in generale all'efficienza produttiva ed alla sostenibilità economica, il modello di *governance* dell'azienda evolvendo da quello attuale descritto dalla contabilità regolatoria verso un modello più coerente con i principi della direttiva europea 34/2012 c.d. *Recast*. Tale direttiva, che proprio su alcuni aspetti centrali in relazione alle attività del Gestore dell'Infrastruttura nazionale ancora deve essere completamente elaborata attraverso l'emissione di misure attuative, introduce elementi che chiariscono il perimetro dei diversi segmenti di attività consentendo, in termini di gestione, organizzazione ed impiego degli *asset*, di distinguere chiaramente le attività regolate da quelle a mercato.

Tale riflessione sulla *governance* consentirà, rispetto ad un percorso comunque già avviato dalla società negli anni passati, di precisare e di individuare le migliori soluzioni in termini di assetto di business, di modelli di controllo e gestionali da rappresentare e negoziare con i competenti *stakeholders*, in primis l'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

L'Autorità ad inizio 2014 ha avviato due indagini conoscitive su ambiti di operatività del settore ferroviario di cui una specifica sulle attività *core* della società concernente l'accesso alle infrastrutture ed ha deliberato l'avvio di un procedimento per l'adozione di specifiche misure di regolazione volte a garantire condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese ed i consumatori.

Il procedimento istruttorio, che dovrebbe essere completato entro 180 giorni dal 10 marzo 2014, risulta incentrato ad adeguare l'attuale Prospetto Informativo della Rete 2014 predisposto dal Gestore dell'Infrastruttura e potrebbe avere ricadute anche sulla predisposizione del PIR 2015.

Infine, come di consueto, preme evidenziare la cura mantenuta nel corso dell'anno nel processo di miglioramento globale del sistema di controllo interno, sempre basato sia sull'azione istituzionale di *Internal Auditing* sui processi operativi e di supporto e sulle attività di *Risk Management* e di supporto all'Organismo di Vigilanza a testimonianza concreta della massima attenzione alla *governance* di una società pubblica, sia attraverso l'aggiornamento costante del "Modello organizzativo e di gestione di RFI SpA ("Modello 231") che descrive i sistemi di gestione e controllo in essere nella Società, a tutela dall'addebito di responsabilità amministrativa al verificarsi di una delle diverse fattispecie di reato previste nel D.Lgs. 231.


In particolare sono state poste in essere le attività finalizzate al recepimento nel Modello 231 del Decreto legislativo n. 109 del 16 luglio 2012 che ha introdotto l'articolo 25-duodecies "Impiego di cittadini di paesi terzi di cui il soggiorno è irregolare" estendendo la responsabilità agli enti quando lo sfruttamento di manodopera irregolare supera i limiti - in termini di numero di lavoratori, età e condizioni lavorative - stabiliti nel D.Lgs. 286/98 (Testo Unico dell'Immigrazione) nonché dei reati di induzione indebita a dare o promettere utilità introdotti con la legge 190/2012.

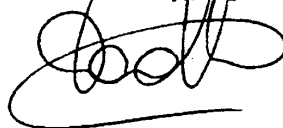
Tali aggiornamenti, unitamente a quelli dovuti alle evoluzioni organizzative della Società, saranno a breve oggetto di specifica Delibera di recepimento da parte del Consiglio di Amministrazione.

Infine, in linea con le indicazioni dell'Organismo di Vigilanza ed in ottemperanza alla necessità di

RFI S.p.A.

garantire un'adeguata formazione/informazione dei dipendenti sulla normativa in materia di responsabilità amministrativa degli enti e sugli adempimenti connessi, nel corso dell'anno si è completata l'erogazione del corso di formazione *e-learning* "Modello Organizzativo e di Gestione di RFI" ai responsabili di microstruttura, e per i dirigenti ed i quadri apicali.

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Il Presidente
Prof. Ing. Dario Lo Bosco



RELAZIONE SULLA GESTIONE

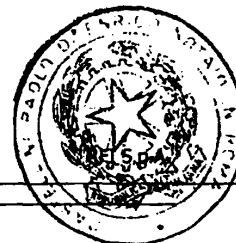
PAGINA BIANCA

RFI S.p.A.

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2013

		2013	2012
ROE	RN/MP*	0,82%	0,48%
ROI	RO/CI*	1,10%	0,70%
ROS (EBIT MARGIN)	RO/RIC	14,47%	9,25%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	MOL/RIC	19,30%	14,15%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	0,08	0,08
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	DF/MP	0,06	0,07

LEGENDA**CI***: Capitale investito netto medio (tra inizio e fine esercizio)**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**PFN**: Posizione finanziaria netta



I RAPPORTI CON LO STATO

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

A valle di un articolato processo di confronto avviato con i Ministeri competenti ed in coerenza con quanto stabilito dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) nella Delibera n.4 del 2012, i rapporti della Società con lo Stato sono - a partire dall'anno 2013 - regolati non più da un solo contratto ma attraverso due atti:

- Contratto di Programma - Parte Servizi (CdP-S), per la disciplina delle attività di Manutenzione della Rete (ordinaria e straordinaria) e delle attività di *Safety, Security* e Navigazione ferroviaria;
- Contratto di Programma - Parte Investimenti (CdP-I), finalizzato a regolare la programmazione sostenibile degli investimenti di sviluppo infrastrutturale, relativi alla sicurezza e obblighi di legge, tecnologie, interventi "leggeri" e interventi "pesanti", in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.

Il Contratto di Programma - Parte Investimenti

Il vigente Contratto di Programma parte Investimenti 2007-2011 è da tempo giunto alla sua naturale scadenza e nel corso dell'anno 2013 sono proseguite le interlocuzioni con i Ministeri competenti per la sottoscrizione del nuovo atto contrattuale per il periodo 2012-2016 di cui una prima versione è stata siglata tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e RFI in data 12 marzo 2013.

Il nuovo schema di Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti, pur mantenendo sostanzialmente invariato l'impianto contrattuale con particolare riferimento agli obblighi del Gestore, contiene alcuni elementi di novità ritenuti necessari per armonizzare e semplificare l'articolato e per adeguarlo sia alle esigenze attuali della Società che agli ulteriori adempimenti introdotti da Enti e/o Istituzioni.

La novità più rilevante riguarda il perimetro contrattuale che esclude la regolazione degli interventi di manutenzione straordinaria della rete, definiti da separato e specifico atto contrattuale. Pertanto, lo schema contrattuale siglato a marzo 2013 non ha proseguito il suo iter procedurale con l'istruzione all'esame del CIPE poiché, in rapida successione, sono emersi in un quadro politico fortemente perturbato, elementi modificativi della situazione della finanza pubblica con rilevanti impatti sul contratto siglato.

In particolare sono stati emanati ulteriori provvedimenti normativi che hanno comportato una sostanziale modifica alle risorse finanziarie di competenza e cassa di cui si dovrà tener conto nella versione definitiva del Contratto.

Di seguito i principali accadimenti:

- il 26 aprile 2013 è stato emanato il Decreto Legge n. 43 "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'area industriale di Piombino, di contrasto ad emergenze ambientali, in favore delle zone terremotate del maggio 2012 e per accelerare la ricostruzione in Abruzzo e la realizzazione degli interventi per *Expo 2015*" convertito con Legge n.71/2013 che, all'art. 7 ter comma 2 ha disposto l'assegnazione di 120 milioni per ciascuno degli anni dal 2015 al 2024 da utilizzare prioritariamente per la prosecuzione dei lavori relativi al Terzo Valico dei Giovi e per il quadruplicamento della linea Fortezza-Verona di accesso sud alla galleria di base del Brennero.

RFI S.p.A.

- 400 milioni di euro, sul capitolo MEF 7124 per la realizzazione del sistema AV/AC Torino – Milano – Napoli quale quota dei complessivi 8.100,0 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007;
- 57 milioni di euro, sul capitolo MIT 7532 per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino – Lione;
- 190 milioni di euro, sul capitolo MIT 7515 per la tratta Treviglio – Brescia;
- 8 milioni di euro, sul capitolo MIT 7518 per il Terzo Valico dei Giovi;
- 150 milioni di euro, sul capitolo MIT 7540 per interventi di miglioramento della rete ferroviaria.

Per quanto riguarda gli obblighi di informativa, previsti dagli art. 4 comma 3 lettera m) e comma 4 lettera b), art. 6 e 7 comma 2 lettera c), e art. 8 del Contratto 2007-2011 si segnala che la Società ne ha dato pieno riscontro.

Il Contratto di Programma 2012-2014 – Parte Servizi

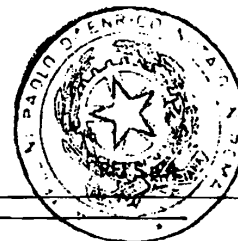
In data 18 marzo 2013 il CIPE ha espresso parere favorevole sullo schema di Contratto di Programma 2012 - 2014 - Parte Servizi per la gestione delle attività, manutentive di tipo ordinario e straordinario dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché delle attività di Navigazione, *Safety* e *Security*.

L'Atto, ai sensi dell'articolo 1 della Legge n. 238/1993, è stato sottoposto all'esame delle competenti Commissioni Parlamentari che si sono espresse favorevolmente con osservazioni, rispettivamente in data 19 e 20 novembre 2013. Tenuto conto di tali osservazioni, la nuova formulazione contrattuale condivisa con il MIT è stata sottoscritta tra le Parti in data 29 novembre 2013. In merito, si specifica che il Contratto non è ancora formalmente operativo in attesa della registrazione alla Corte dei Conti.

Il Contratto di Programma 2012-2014 – Parte Servizi è il nuovo strumento di rapporto fra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato che, in un quadro stabile di finanziamenti, permetterà di continuare a garantire, in un'ottica di manutenzione integrata, gli elevati standard di sicurezza della rete ferroviaria nazionale. Allo stesso tempo, consentirà la pianificazione delle attività di manutenzione che, con la ricerca delle migliori soluzioni, porterà ad un sensibile contenimento dei costi.

In merito alle risorse finanziarie contrattualizzate all'interno del Contratto si specifica quanto segue:

- risorse in conto esercizio, da destinare alle attività di Manutenzione Ordinaria della rete ed alle attività di *Safety*, *Security* e Navigazione ferroviaria così ripartite:
 - ✓ 1.211 milioni di euro per l'anno 2012, recati dalla Legge n.184 del 12 novembre 2011 (Bilancio di previsione dello Stato), di cui 101 milioni di euro ridestinati a beneficio delle manutenzione straordinaria, come meglio specificato nella sezione delle risorse in conto capitale;
 - ✓ 1.211 milioni di euro per l'anno 2013, stanziati dalla Legge n. 229 del 24 dicembre 2012 (Bilancio di previsione dello Stato), di cui 161 milioni di euro ridestinati a beneficio delle manutenzione straordinaria, come meglio specificato nella sezione delle risorse in conto capitale;
 - ✓ 975 milioni di euro per l'anno 2014, stanziati dalla Legge n. 229 del 24 dicembre 2012 (Bilancio di previsione dello Stato);
- risorse in conto capitale da destinare alle attività di manutenzione straordinaria:



- ✓ prima annualità del Contratto (2012)
 - 300 milioni di euro, stanziati dalla Delibera CIPE n. 33 del 23 marzo 2012 (pubblicata sulla G.U. del 28 giugno 2012) a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali, istituito con l'art. 32, comma 1, del Decreto Legge n. 98/2011;
 - 300 milioni di euro, recati dall'art.1, comma 175 della Legge n.228/2012 (Legge di Stabilità 2013);
 - 19,0 milioni di euro, quale quota parte delle risorse recate dall'art.1, comma 176 della Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) assegnati per complessivi 338 milioni di euro dal CIPE nella seduta del 18 marzo 2013 (delibera n.22/2013);
 - 101 milioni di euro, surplus di risorse originariamente previsto in conto esercizio portato a copertura del fabbisogno di manutenzione straordinaria sulla base di quanto disposto dalla Legge 24 giugno 2013, n. 71, art. 7-ter;
- ✓ seconda annualità del Contratto (2013):
 - 319 milioni di euro, quale quota parte delle risorse recate dall'art.1, comma 176 della Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) assegnati per complessivi 338 milioni di euro dal CIPE nella seduta del 18 marzo 2013 (delibera n.22/2013);
 - 240 milioni di euro recati dall'art. 32 comma 1 del Decreto Legge n.98/2011 (ridestinati a beneficio del Contratto dal CIPE con delibera n.22/2013 nella seduta del 18 marzo 2013);
 - 161 milioni di euro, quale surplus di risorse originariamente previsto in conto esercizio portato a copertura del fabbisogno di manutenzione straordinaria sulla base di quanto disposto dalla Legge 24 giugno 2013, n. 71, art. 7-ter;
- ✓ terza annualità del Contratto (2014):
 - 500 milioni di euro, stanziati dal comma 73 della Legge 147/2013 (Legge di Stabilità 2014) del 27 dicembre 2013.

La Legge Obiettivo

Nell'ambito del programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001) si evidenziano di seguito i principali eventi occorsi nel 2013:

- nella seduta del 18 febbraio il CIPE ha approvato il progetto preliminare della tratta "Cancello-Frasso-Telesino", compreso nell'itinerario ferroviario Napoli-Bari. La delibera CIPE è attualmente in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale;
- in data 23 maggio è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 119 la delibera n. 6/2013 con cui il CIPE ha approvato il progetto definitivo relativo al sub lotto funzionale "Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente" del progetto "Accesso sud alla galleria di Base del Brennero, quadruplicamento della linea Fortezza - Verona: Lotto 1 Fortezza - Ponte Gardena";

RFI S.p.A.

- in data 27 luglio è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 175 la delibera n. 2/2013 con cui il CIPE ha approvato il progetto preliminare della "1^a Tratta: variante alla linea Napoli – Cancello dell'itinerario Napoli – Bari";
- in data 7 agosto è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 184 la delibera n. 11/2013 con cui il CIPE ha approvato il progetto definitivo relativo alla "Prima fase degli interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale della linea ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria";
- in data 9 agosto è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 186 la delibera n. 28/2013 con cui il CIPE ha autorizzato il nuovo costo di 4.865 milioni di euro della parte italiana della "Galleria di base del Brennero", la realizzazione del 2° lotto costruttivo per un importo di circa 297 milioni di euro e l'assegnazione a RFI, individuata come nuovo soggetto beneficiario, di circa 24 milioni di euro per il completamento della copertura finanziaria del 1° lotto costruttivo e 297 milioni di euro per la copertura finanziaria del 2° lotto costruttivo.

Con Decreto Interministeriale MIT/MEF n. 405 del 16 novembre 2012, sono state revocate le assegnazioni del precedente Decreto 22589/2004 su fondi di Legge Obiettivo per complessivi 63,3 milioni di euro finalizzati alle progettazioni preliminari di interventi del Programma Infrastrutture Strategiche.

Con Decreto Legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito con L. 13/14, è stata disposta la revoca delle risorse assegnate con la delibera CIPE n. 33 del 2010 al 1° lotto funzionale Rho - Parabiago del progetto "Potenziamento della linea Gallarate-Rho" a favore di Interventi urgenti del piano "Destinazione Italia".

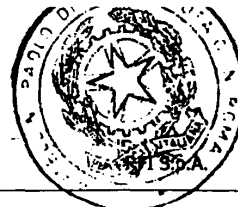
Si segnala inoltre che è stata prorogata la dichiarazione di pubblica utilità per la realizzazione degli interventi relativi al "Terzo valico del Giovi- linea AV/AC Milano - Genova", al "Potenziamento infrastrutturale Genova Voltri - Genova Brignole", al "Potenziamento infrastrutturale della linea Bari - Taranto, raddoppio tratta Bari S. Andrea - Bitetto" e reiterato il vincolo preordinato all'esproprio per la "Velocizzazione linea ferroviaria Catania - Siracusa. Adeguamento e raddoppio tratta Bicozza-Augusta".

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo

In data 28 febbraio 2013 è stato sottoscritto dal Ministro per la Coesione Territoriale, dal Ministro allo Sviluppo Economico, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Governatore della Regione Sicilia e dalla Società il terzo Contratto Istituzionale di Sviluppo relativo alla realizzazione della direttrice ferroviaria Messina - Catania - Palermo.

Gli interventi complessivi che scaturiranno dai lavori, dalle progettazioni e dagli studi previsti nel Contratto consentiranno di raggiungere tre risultati:

- una progressiva forte riduzione dei tempi di percorrenza e della frequenza e qualità del servizio fra tre importanti aree metropolitane della Sicilia;
- un miglioramento dell'accessibilità delle aree interne della Sicilia centrale e della Sicilia meridionale ai grandi centri metropolitani;
- una maggiore efficienza dei nodi ferroviari di Catania e Palermo.



- Raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo
- Progettazione e realizzazione SCC Messina-Siracusa
- Progettazione e realizzazione SCC Fiumetorto-Messina
- Tratto Catania Ognina-Catania Centrale
- Nodo Catania / Interramento km 2
- Raddoppio bivio Zurria-Catania Acquicella
- Tratta Bicocca-Motta-Catenanuova
- Tratta Catenanuova-Raddusa Agira
- Velocizzazione Pa-Ct - Tratta Roccapalumba-Marianopoli
- Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo-Catania-Messina
- Tratta Raddusa-Enna-Fiumetorto
- Potenziamento e velocizzazione Messina-Palermo e Messina-Siracusa
- Nodo di Palermo
- SCC Nodo di Palermo

In data 17 dicembre 2013 il Comitato di Attuazione e Sorveglianza del CIS ha autorizzato la ripermutazione degli interventi di velocizzazione relativi alle tratte Napoli - Bari e Bari - Lecce proposta da RFI.

RAPPORTO CON I CLIENTI

Generalità

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

Con specifico riferimento al periodo 1 gennaio 2013 - 14 dicembre 2013 (data di cambio dell'orario ferroviario 2013), il mercato presenta:

- n. 37 IF dotate di licenza ferroviaria valida rilasciata dal MIT (di cui n. 3 valide per solo traffico avente origine/destino nel territorio italiano)¹;

¹ Fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale del Trasporto Ferroviario (www.mit.gov.it/mit/site.php).

RFI S.p.A.

- n. 1 IF dotata di licenza ferroviaria europea rilasciata dalla Repubblica Federale Tedesca (TX Logistik);
- n. 33 IF che hanno espletato servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del "Contratto di utilizzo dell'infrastruttura";
- n. 41 contratti di utilizzo dell'infrastruttura², così suddivisi:
 - ✓ n. 18 per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
 - ✓ n. 21 per lo svolgimento del traffico merci;
 - ✓ n. 2 per lo svolgimento del traffico di treni tecnici destinati a corse prova di rotabili.

Con specifico riferimento al periodo 15 dicembre 2013 - 31 dicembre 2013, il mercato presenta:

- n. 37 IF dotate di licenza ferroviaria valida rilasciata dal MIT (di cui n. 3 valide per solo traffico avente origine/destino nel territorio italiano)³;
- n. 1 IF dotata di licenza ferroviaria europea rilasciata dalla Repubblica Federale Tedesca (TX Logistik);
- n. 31 IF che espletano servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del "Contratto di utilizzo dell'infrastruttura";
- n. 39 contratti di utilizzo dell'infrastruttura⁴, così suddivisi:
 - ✓ n. 17 per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
 - ✓ n. 20 per lo svolgimento del traffico merci;
 - ✓ n. 2 per lo svolgimento del traffico di treni tecnici destinati a corse prova di rotabili.

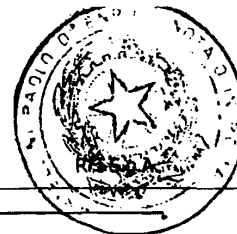
Relativamente ai soggetti "richiedenti" al 31 dicembre 2013 si rilevano in corso di validità n. 9 Accordi Quadro/Protocolli d'Intesa così suddivisi:

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

² La differenza tra numero di contratti (41) e numero delle Imprese Ferroviarie contraenti (33) è riconducibile al fatto che alcune IF sono titolari di più di un contratto.

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

⁴ La differenza tra numero di contratti (39) e numero delle Imprese Ferroviarie contraenti (31) è riconducibile al fatto che l'IF Trenitalia è titolare di n. 5 contratti (merci, passeggeri lunga percorrenza su rete tradizionale, passeggeri lunga percorrenza su rete AV, passeggeri regionale e "treni tecnici") e le IF Sangritana, TPER, Serfer e Ferrovie Udine Cividale sono titolari ognuna di n. 2 contratti (differenti per tipologia di servizio).



RICAVI DA PEDAGGIO

Generalità

Nel 2013 si registra un incremento complessivo dei volumi di produzione espressi in treni-km rispetto al 2012 del 4,8% con un incremento di oltre il 33% sulla rete AV/AC che ha superato i 21 milioni di treni-km e del 3,3% sulla rete tradizionale che quasi ha sfiorato i 310 milioni di treni-km.

La produzione è stata pari a quasi 288 milioni di treni-km per il trasporto di passeggeri e poco più di 43 milioni di treni-km per il trasporto delle merci.

I ricavi da pedaggio passano da 1.028,6 milioni di euro del 2012 a 1.103,2 milioni di euro nel 2013 con un incremento (+7,2%) che riflette il significativo incremento della produzione sui servizi a maggior valore per il Gestore, segnatamente quelli sulla rete ad Alta Velocità, ancorché destinatari di una riduzione del 15% (applicata dal 10 settembre 2013) del valore del pedaggio deliberata con Decreto Ministeriale n.330 del 10 settembre 2013 per promuovere la concorrenza tra le Imprese Ferroviarie e incrementare il traffico ferroviario.

Performance Regime

Nel corso del 2013, 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

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, pur non espletando attività di trasporto, nel rispetto dei principi enunciati nelle Condizioni Generali di accesso al servizio hanno necessità di accedere alla rete per attività legate ad esempio alla certificazione oppure a test di prova sulla rete AV/AC. Nel corso del 2013, rispetto a quanto registrato nel 2012, si registra una diminuzione (-11,6%) dei ricavi di utilizzo del GSM-R sostanzialmente per una riduzione del servizio richiesto dalle IF.

Servizi di traghettamento

Relativamente alle componenti caratteristiche dei servizi di traghettamento prestati, si riportano, qui di seguito, gli elementi più rilevanti.

Traghettamento Sicilia

Il trasporto del materiale ferroviario si è sviluppato, secondo il programma di esercizio rielaborato a seguito della entrata in servizio della nave Logudoro (a quattro binari), trasformata per permettere il trasporto delle merci pericolose e nocive, con la messa a disposizione a favore di Trenitalia, attuale unico Cliente, di n. 10.569 corse navi a quattro binari rispetto alle n. 10.950 programmate.

RFI S.p.A.

Il confronto con il numero di corse effettuate nell'anno 2012 risulta poco significativo in quanto per i primi 5 mesi del 2012 era "attivo" anche il servizio di navi bidirezionali per trasporto di merci pericolose e nocive.

I ricavi da traghettamento verso IF passano quindi da 20,5 milioni di euro del 2012 a 18,1 milioni di euro del 2013 (-11,7%).

Traghettamento Sardegna

Il servizio si svolge con le navi traghetto Villa e Scilla utilizzando i terminali di Villa San Giovanni (RC) e Messina per le operazioni di imbarco e traghettamento. Nel corso del 2013 sono state effettuate 6 corse per esigenze di trasporto esclusivamente legate a bisogni di RFI (trasporto di binari e di macchinari per manutenzione armamento), confermando il totale disinteresse delle Imprese Ferroviarie al traghettamento di rotabili ferroviari con la Sardegna.

Servizi di Manovra

I ricavi da servizio di manovra nel 2013 passano da 46,5 milioni di euro a 34,1 milioni di euro (- 26,7%). Questo risultato è determinato dalla progressiva implementazione del progetto che prevede progressivamente l'effettuazione del servizio in autoproduzione da parte delle Imprese Ferroviarie sotto il coordinamento del GI.

La riduzione di ricavi è quindi da inquadrare in tale scenario e per il futuro è prevedibile una ulteriore progressiva riduzione del servizio con conseguente abbattimento dei ricavi. Si riducono progressivamente anche le risorse dedicate a tale attività.

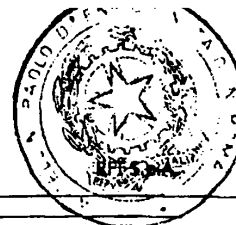
Servizio di Assistenza Persone Ridotta Mobilità

I ricavi derivanti dal servizio di assistenza alle Persone a Ridotta Mobilità gestito dalla Società ai sensi del Reg. 1371/2007 nel 2013 ammontano a 10,8 milioni di euro con un andamento in crescita rispetto al 2012 (+22,6%) dovuto sostanzialmente ad una maggior richiesta da parte delle IF. Il punto di riferimento per l'organizzazione del servizio offerto nelle 264 stazioni del circuito di assistenza alle PRM è costituito dalle Sale Blu presenti nelle 14 principali stazioni del circuito, definite "Stazioni Master", dove sono operative circa 100 persone di RFI, opportunamente formate. Le Sale Blu sono aperte tutti i giorni, festivi compresi, dalle 6:45 alle 21:30 e ubicate nelle seguenti Stazioni Master: Torino Porta Nuova, Milano Centrale, Genova Principe, Verona Porta Nuova, Venezia Santa Lucia, Trieste Centrale, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Roma Termini, Ancona, Napoli Centrale, Bari Centrale, Reggio Calabria Centrale, Messina Centrale.

Nel 2013 si è registrato un incremento del 20% del numero complessivo di interventi che sono passati da circa 180.000 del 2012 a 215.000. Inoltre si rileva un continuo incremento del numero di servizi richiesti dai viaggiatori PRM, in particolare presso le "Stazioni Master".

Altri servizi

Gli ulteriori servizi ex art. 20 D.Lgs. n. 188/2003, previsti nel PIR (edizione dicembre 2012) ed erogati nel 2013, hanno registrato nel corso del 2013 un valore economico complessivo di 7,2 milioni di euro con un incremento di 1,0 milioni di euro rispetto al 2012 (+25%), prevalentemente dovuto ad una maggiore richiesta da parte delle IF



del servizio fornitura informazioni complementari.

Fa parte di questi servizi a partire dal 2013, così come riportato nel PIR (edizione dicembre 2012), anche l'utilizzo degli impianti di manutenzione e delle platee di lavaggio che hanno determinato un ricavo di 1,6 milioni di euro.

Prospetto Informativo della Rete 2014 (edizione dicembre 2013)

Il 2 luglio 2013 RFI, in osservanza della tempistica fissata dall'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF), ha dato avvio alla fase di consultazione di cui all'art. 13 comma 1 del D.Lgs. 188/2003 trasmettendo a tutti i "soggetti interessati" la prima bozza dell'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete.

Il percorso si è concluso con disposizione AD n° 23 del 13 dicembre 2013 con la quale è stato aggiornato il Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2014 - edizione dicembre 2013 - in aderenza alle indicazioni e prescrizioni dell'URSF.

Le principali tematiche oggetto di aggiornamento del PIR riguardano:

Assicurazione Responsabilità Civile verso Terzi delle IF

E' stata chiarita la portata della clausola relativa all'obbligo di attivazione della polizza di assicurazione RCT da parte delle compagnie assicuratrici, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità: il contratto di assicurazione non ha natura di contratto autonomo di garanzia.

Risoluzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

È stata modificata la condizione di risoluzione del contratto di utilizzo in caso di mancato pagamento dei corrispettivi dovuti al Gestore a titolo di canone, servizi ed energia. In luogo del mancato versamento di due rate mensili riferite al contratto in vigore, lo stesso si intende risolto in caso di mancato pagamento di un importo pari ad almeno il 20% del valore del contratto, tenendo conto che ai fini della determinazione del predetto importo saranno prese in considerazione le fatture pagate riferite sia al contratto in vigore che al contratto sottoscritto per l'orario di servizio precedente. Tale modifica si è resa necessaria per tutelare RFI dal mancato versamento delle rate relative al contratto sottoscritto l'anno precedente scadute successivamente alla sottoscrizione del contratto in vigore.

Rail Freight Corridor

È stato inserito un nuovo paragrafo che evidenzia quali *Rail Freight Corridor*, istituiti dal Reg. 2010/913/CE, interessano l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Processo di coordinamento

Il processo di coordinamento è stato modificato al fine di assicurare al sistema una maggiore flessibilità sulla programmazione delle tracce necessaria per il notevole incremento di traffico sulle linee fondamentali.

Servizio di manovra

Al termine del processo di interlocuzione fra tutti i soggetti interessati (RFI, IF, URSF ed ANSF) è stata inserita la nuova disciplina riguardante il servizio di manovra in coerenza con le prescrizioni emanate dall'URSF. In particolare RFI continuerà ad effettuare il servizio di manovra - finalizzato prioritariamente a garantire la

RFI S.p.A.

continuità territoriale - nei seguenti impianti: Tarvisio Boscoverde, Villa Opicina, Brennero, Domo II, Messina e Villa San Giovanni. Inoltre, fino a quando non si saranno determinate le condizioni per l'autoproduzione da parte delle Imprese Ferroviarie, RFI espletterà i servizi di manovra anche nei seguenti ulteriori impianti: Trieste Campo Marzio, Bologna San Donato, Milano Smistamento e Bari Lamasinata. Nei rimanenti impianti ove RFI nello scorso orario prestava il servizio di manovra, lo stesso sarà assicurato o da un Gestore Unico o in autoproduzione direttamente dalle Imprese Ferroviarie interessate.

Inoltre, il PIR 2014 contiene la prescrizione dell'URSF in ordine alla quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un Accordo Quadro (par. 4.4.1 "Limitazioni all'Accordo Quadro") indicando che la limitazione dell'85% della capacità disponibile in ciascuna tratta è da riferirsi e applicarsi alle singole fasce orarie.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Febbraio

Decreto Legislativo 6 settembre 2011, n. 159 "Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia"

In data 13 febbraio 2013 sono entrate in vigore nuove disposizioni in materia di adempimenti ed accertamenti antimafia contenute nel Libro II del Codice - Capi da I a IV - il cui espletamento è obbligatoriamente richiesto ai soggetti pubblici preventivamente al riconoscimento - in favore di privati - di autorizzazioni, concessioni, licenze, providenze economiche, ovvero all'affidamento/autorizzazione di contratti e subcontratti di lavori, servizi e forniture.

Il Codice ha ampliato sia il perimetro dei soggetti tenuti a provvedere alle verifiche antimafia includendovi i Contraenti Generali (art. 83 comma 2 del Codice), sia quello dei soggetti da sottoporre a verifica (art. 85 del Codice) includendovi, tra gli altri, i Gruppi Europei di Interesse Economico (GEIE), i soggetti membri del Collegio Sindacale e i Componenti dell'Organismo di Vigilanza di cui al Decreto Legge 231/2001; ha inoltre previsto importanti misure organizzative volte a far fronte alla mole crescente dei complessi accertamenti quale la Banca Dati Unica della documentazione antimafia istituita, seppure non ancora attivata, presso il Ministero dell'Interno (art.96.1 del Codice); nelle more della entrata in operatività di tale strumento la documentazione antimafia dovrà essere acquisita esclusivamente tramite le competenti Prefetture.

Marzo

Fondazione FS Italiana

Il 6 marzo 2013 RFI, Ferrovie dello Stato Italiane e Trenitalia in qualità di Soci Fondatori hanno costituito la Fondazione FS Italiana.

RFI ha partecipato alla sottoscrizione del fondo di gestione versando l'importo di 0,3 milioni di euro, in misura paritetica rispetto agli altri soci, quale contribuzione al Fondo di Gestione. Inoltre, ha conferito al Fondo di Dotazione 56 rotabili del parco storico operativo valutati come necessari per le finalità della Fondazione.

Tale iniziativa è volta alla tutela e valorizzazione del patrimonio storico e culturale delle ferrovie italiane,



variamente allocato tra le diverse società del Gruppo e costituito da uno dei più consistenti e rilevanti depositi documentali sulla storia delle ferrovie nazionali, raccolto in musei, archivi e biblioteche e consistenti, in larga parte, anche da testimonianze specifiche relative alla realizzazione delle importanti opere ferroviarie, che, anche sotto il profilo ingegneristico, hanno concorso a connotare la ferrovia come un attore protagonista nella crescita del paese nell'ultimo secolo.

Il 2 luglio la Fondazione è diventata operativa.

Stretto di Messina

La data del 1 marzo 2013 prevista dalla legge 221/2012, quale data limite per la stipula dell'Atto Aggiuntivo al contratto che la società Stretto di Messina avrebbe dovuto sottoscrivere con il Contraente Generale alla luce delle nuove disposizioni di legge, è spirata senza esito.

La Società ha pertanto informato i propri Soci, con lettera del 2 marzo 2013, della risposta negativa formulata dal Contraente Generale, il quale, entro i termini previsti, ha rappresentato che *"nonostante le iniziative intraprese da Stretto di Messina in questa fase per addivenire ad un testo condiviso di Atto Aggiuntivo, tale prospettiva si è resa assolutamente irrealizzabile nella formulazione degli atti inviati"*.

Per effetto dello scadere senza esito del suddetto termine del 1 marzo 2013 per la sottoscrizione dell'Atto Aggiuntivo, e della conseguente applicazione delle disposizioni contenute nell'art. 34 *decies* della Legge 221/2012 di conversione del Decreto Legge 179/2012, sono stati caducati gli atti che regolano i rapporti di concessione, le convenzioni ed ogni altro rapporto contrattuale stipulato da Stretto di Messina Spa. Il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con lettera del 26 aprile 2013, ha pertanto comunicato alla Società l'emanazione del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, previsto dalla citata legge, con cui la Società è stata posta in liquidazione, nominando come Commissario Liquidatore il Consigliere Vincenzo Fortunato, entrato in carica il 14 maggio 2013. Secondo quanto stabilito dal decreto egli dovrà concludere le operazioni entro e non oltre un anno dalla data di avvio delle attività di liquidazione, e quindi entro il 14 maggio 2014.

Il Ministro dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti ha emanato il 12 settembre 2013 il provvedimento interministeriale n. 20959 con cui sono state definite apposite linee guida per l'attività di liquidazione.

Qualificati rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota del 20 febbraio 2014 hanno ribadito al Commissario Liquidatore che la mancata stipula entro i termini del suddetto atto aggiuntivo ha confermato l'insostenibilità finanziaria dell'opera, definendo la liquidazione della Società concessionaria quale *"..esito naturale di tale accertamento..."* con la conseguente necessità di svalutare totalmente le immobilizzazioni materiali e immateriali ritenendo infondata ogni pretesa di rimborso e/o di indennizzo da parte della Società nei confronti della Pubblica Amministrazione.

In tal senso si è pronunciata anche la Presidenza del Consiglio dei Ministri che con nota del 21 febbraio 2014, oltre ad associarsi a quanto comunicato con la sopra citata nota, stabilisce che l'indennizzo è previsto dalle norme solo in favore del contraente generale a fronte delle prestazioni progettuali contrattualmente previste e direttamente eseguite incrementato del 10 per cento (art. 1 comma 3 D.L. 187/2012), copertura che risulterebbe anche dall'art. 1, comma 213 della L. 228 del 25 dicembre 2012 che prevede l'assegnazione di una dotazione finanziaria per l'anno 2013 da destinare all'attuazione delle misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti

RFI S.p.A.

contrattuali con la Stretto di Messina S.p.A. in Liquidazione.

Risulta in essere, tra gli altri, una comparsa di costituzione e risposta ad un atto giudiziario del *General Contractor* (G.C.) nell'ambito del quale la Società Stretto di Messina nel resistere alle pretese del G.C. ha formulato altresì domanda riconvenzionale verso il MIT e la Presidenza del Consiglio dei >Ministri oltre a tutti i soci di Eurolink. La prima udienza inizialmente fissata per il 30 settembre 2013 è stata differita al 26 maggio 2014.

Aprile

Rimborso credito IVA

Con data valuta 10 aprile 2013 la Società ha incassato una prima parte del credito IVA 2010 pari a 179,4 milioni euro.

Maggio

Vendita a BNP Paribas Real Estate del primo lotto di aree di Roma Tiburtina

Il 30 maggio 2013, a seguito del contratto preliminare stipulato nel mese di settembre 2012, si è conclusa la vendita a favore di *BNP Paribas Real Estate* del primo lotto edificabile dell'area di Roma Tiburtina.

Il valore dell'operazione è stato pari a 73,2 milioni di euro oltre al contributo per oneri di urbanizzazione ed ha riguardato 7.000 mq di terreno di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana su cui sorgeranno gli uffici della Direzione Centrale di BNP. La nuova sede BNL consentirà la concentrazione dell'attività di circa 3.600 dipendenti, oggi operanti su Roma in cinque sedi differenti.

L'operazione immobiliare in questione rappresenta uno dei primi contributi funzionali al processo di riqualificazione urbana della zona compresa tra i quartieri Portonaccio e Collina Lanciani nel V Municipio, in prossimità del futuro comprensorio SDO (Sistema Direzionale Orientale), destinata a diventare un polo d'importanza strategica della città di Roma.

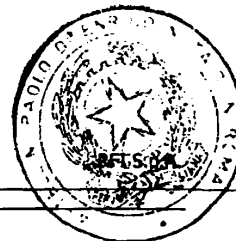
Il risultato fin qui raggiunto ha consentito di ripianare una parte significativa della quota di autofinanziamento con cui RFI ha realizzato la nuova stazione Alta Velocità di Roma Tiburtina e rappresenta un importante contributo al contenimento dell'onere pubblico per gli investimenti in nuove infrastrutture.

In merito alla condizione sospensiva di cui all'art. 2 del contratto di vendita, legata ad una prelazione concessa al Ministero per i Beni e le Attività Culturali per l'acquisto di un serbatoio dichiarato di interesse pubblico, il termine di 60 giorni è trascorso senza che il Ministero abbia fatto valere il diritto di prelazione.

In riferimento alla condizione risolutiva prevista all'art. 11 del suddetto contratto, legata all'eventuale necessità di attivazione di un procedimento di bonifica delle aree o di un piano di gestione dei rifiuti che potessero comportare un ritardo nell'avvio dei lavori superiori ai 6 mesi alla data di rilascio del permesso di costruire, il termine del 28 febbraio 2014 è trascorso senza che la controparte abbia fatto valere la condizione risolutiva.

Luglio

Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)



In data 12 luglio 2013 è stato annunciato dal Presidente del Consiglio dei Ministri l'avvio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e con decreto del Presidente della Repubblica del 9 agosto 2013 sono stati nominati il Presidente ed i componenti dell'Autorità. Sono stati successivamente adottati i regolamenti di organizzazione e funzionamento. All'Autorità sono affidati compiti significativi, di regolazione e di promozione e tutela della concorrenza nel settore dei trasporti. Le competenze dell'Autorità attingono sia alle infrastrutture di trasporto che alla qualità dei servizi prestati. L'Autorità dovrà riferire annualmente alle Camere, evidenziando lo stato della disciplina di liberalizzazione adottata e la parte ancora da definire.

A gennaio 2014 l'Autorità è divenuta operativa ed ha avviato due indagini conoscitive ("Indagine conoscitiva sui servizi di trasporto passeggeri" e "Indagine conoscitiva sull'accesso alle infrastrutture ferroviarie ed aeroportuali").

Motonave "Messina"

Inaugurata in data 26 luglio 2013 alla stazione marittima, la motonave "Messina" è l'ultima nata della flotta navale di RFI per i servizi di traghettamento sullo Stretto.

La cerimonia, alla quale hanno partecipato i rappresentanti delle Istituzioni siciliane e calabresi, si è conclusa con il tradizionale taglio del nastro.

L'avvio del servizio commerciale della motonave "Messina" integra e potenzia l'offerta dei collegamenti marittimi tra la Sicilia e la Penisola.

Fondo di Sostegno al Reddito

Al termine di numerosi incontri in data 30 luglio 2013 sono stati raggiunti gli accordi con le Organizzazioni Sindacali in materia di Fondo di Sostegno al Reddito.

Sono stati sottoscritti tre accordi che prevedono:

- l'istituzione di un Fondo per Prestazioni Solidaristiche Straordinarie, alimentato dal trasferimento del 95% delle somme risultanti dal bilancio del Fondo di Sostegno al Reddito al 31 dicembre 2012, con il quale gestire prestazioni straordinarie per l'accesso al fondo (accompagnamento a pensione) a valle di accordi da definire tra le parti;
- la modifica dell'Accordo istitutivo del Fondo (15 maggio 2009), per adeguarlo alle norme introdotte dai successivi interventi legislativi con particolare riferimento a quanto disposto dalla c.d. Legge Fornero (L. n. 92/2012) con la quale è stato previsto il prolungamento a 60 mesi del periodo di accompagnamento alla pensione, nonché lo spostamento del Fondo FS presso l'INPS per il quale si è in attesa di ratifica da parte dei competenti Ministeri (Ministero dell'Economia e delle Finanze e Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali) tramite l'emanazione di un Decreto Interministeriale;
- l'attivazione delle procedure negoziali a livello territoriale sulla base di specifici progetti di efficientamento produttivo proposti dalle Società del Gruppo per l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo per circa 3.000 lavoratori.

Agosto

Rimborso credito IVA Anno 2010

RFI S.p.A.

Con valuta 5 agosto 2013 RFI ha ricevuto una ulteriore tranche del rimborso dei crediti IVA del 2010 pari a 77,5 milioni di euro.

Aumento di capitale sociale Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni SpA

In data 28 agosto 2013, in coerenza con l'andamento delle attività progettuali del Tunnel, è proseguito, con il versamento della terza tranche di 17,5 milioni di euro, il quinto aumento di capitale sociale per complessivi 100 milioni di euro della Società Tunnel Ferroviario del Brennero deliberato dall'Assemblea degli azionisti della stessa TFB in data 18 aprile 2012. Avendo RFI esercitato in tale occasione il diritto di prelazione sulle azioni rimaste inoplate, con il versamento di tali quote avvenuto in data 1 ottobre 2013, la percentuale di partecipazione di RFI è passata dagli iniziali 85,50% a 85,67%.

Finanziamento per investimenti

In data 6 agosto 2013 RFI ha ricevuto da FS Italiane quota parte dei fondi rinvenienti dall'emissione obbligazionaria che FS Italiane ha collocato sul mercato in data 15 luglio 2013 a valere sul suo Programma di *Euro Medium Term Notes* di complessivi 4.500,0 milioni di euro di valore nominale, ammesso a quotazione presso la Borsa Valori di Dublino in data 11 luglio 2013.

Le risorse reperite con questa operazione saranno utilizzate per il completamento del Sistema AV/AC dell'Asse Torino – Milano - Napoli.

Settembre**Rimborso credito IVA Anno 2010**

Con valuta 10 settembre 2013 RFI ha ricevuto il saldo del rimborso dei crediti IVA del 2010 pari a 101,8 milioni di euro.

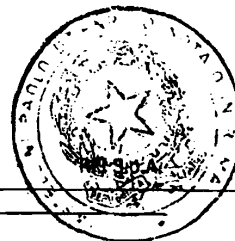
Ottobre**Rimborso del credito IVA Anno 2012**

Con valuta 17 ottobre 2013 RFI ha ricevuto il saldo del rimborso dei crediti IVA del 2012 pari a 84,5 milioni di euro.

Novembre**Aumento di capitale sociale Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni S.p.A.**

In data 6 novembre 2013, è stato richiesto ai Soci il versamento della quarta tranche di aumento di capitale pari a 15 milioni di euro (il quinto aumento di capitale sociale per complessivi 100 milioni). Avendo RFI anche in questa occasione, esercitato il diritto di prelazione sulle azioni rimaste inoplate, con il versamento di tali quote avvenuto in data 13 dicembre 2013, la percentuale di partecipazione di RFI è passata da 85,67% a 85,79%.

A seguito degli aumenti di capitale della Società Tunnel Ferroviario del Brennero relativi ai sopra menzionati mesi di agosto e novembre il capitale sociale della società Tunnel Ferroviario del Brennero ammonta al 31 dicembre 2013 a complessivi 195,8 milioni di euro.



Dicembre

Finanziamento per Investimenti

In data 13 dicembre 2013 RFI ha ricevuto da FS Italiane quota parte dei fondi rinvenienti dalla seconda emissione obbligazionaria che FS Italiane ha collocato sul mercato in data 5 dicembre 2013 a valore sul suo Programma di *Euro Medium Term Notes*. Il finanziamento infragruppo sottoscritto è pari a 600,0 milioni di euro di valore nominale.

Le risorse reperite con questa operazione saranno utilizzate per il completamento del Sistema AV/AC dell'Asse Torino-Milano-Napoli.

Sottoscrizione Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2014

In data 13 dicembre 2013 è stato aggiornato il Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2014 - edizione dicembre 2013 - in aderenza alle indicazioni e prescrizioni dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari.

RISORSE UMANE

Nel corso dell'esercizio 2013 è proseguita l'azione di riordino dell'organizzazione aziendale che ha prodotto da un lato la necessità di implementare il progetto di riqualificazione delle stazioni attraverso interventi di pulizia, decoro e piccola manutenzione per il quale sono state acquisite - con mobilità interna infragruppo - circa 1.000 risorse, dall'altro un ulteriore contenimento degli organici finalizzato all'incremento della produttività del lavoro, ad eccezione del personale idoneo alla manutenzione dell'infrastruttura.

Gli strumenti utilizzati per la gestione degli effetti occupazionali sono stati, soprattutto, quello della risoluzione incentivata del rapporto di lavoro (per i lavoratori che avevano già raggiunto i requisiti per l'accesso al trattamento pensionistico) e quello dell'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo di Sostegno al Reddito (accompagnamento a pensione entro un periodo massimo di 4 anni) sulla base di accordi sindacali raggiunti a livello territoriale.

Dalla data di prima attivazione del Fondo (1° marzo 2011) sono cessati, attraverso l'accesso alle prestazioni straordinarie dello stesso, 1.427 dipendenti.

Gli effetti degli accordi territoriali raggiunti nel periodo settembre-dicembre 2013 consentiranno l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo ad ulteriori circa 800 lavoratori nel corso dell'anno 2014.

Nell'ambito degli accordi sottoscritti dal Gruppo con il sindacato a livello nazionale il 30 luglio 2013 (per i quali si rinvia a quanto più ampiamente detto nel paragrafo "Principali eventi dell'esercizio, sono state effettuate nel periodo settembre-dicembre 2013, circa 240 assunzioni nelle figure professionali di esercizio della manutenzione infrastrutture (Capo Tecnico e Operatore Specializzato manutenzione infrastrutture), a fronte dell'esigenza di acquisire giovani con professionalità più adeguate per intervenire sulle nuove tecnologie introdotte nel nostro sistema infrastrutturale.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1° gennaio 2013 - 31 dicembre 2013:

RFI S.p.A.

- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2012: pari a n° 27.101 unità (di cui 250 Dirigenti e 26.851 tra Addetti e Quadri).
- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2013: pari a n° 27.108 unità (di cui 243 Dirigenti e 26.865 tra Addetti e Quadri).

Il saldo netto deriva da ingressi per 1.555 unità ed uscite per 1.548.

Il costo del lavoro

Dal 1 gennaio 2013 si sono prodotti interamente gli effetti sul costo del lavoro determinati dalla sottoscrizione del CCNL della Mobilità/Area Contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 20 luglio 2012, entrati in vigore il 1° settembre 2012. Tali effetti, si rammenta, sono stati contenuti entro i limiti previsti dall'Accordo Interconfederale 15 aprile 2009 per l'attuazione dell'Accordo Quadro sulla riforma degli assetti contrattuali del 22 gennaio 2009 e mitigati dalle maggiori flessibilità ottenute, in particolare sull'orario di lavoro (passaggio dalle 36 alle 38 ore e, per la manovra, dalle 34 alle 38 ore settimanali e ulteriori flessibilità negoziabili a livello territoriale).

La formazione

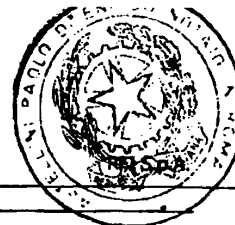
Il piano formativo 2013 si è incentrato, in particolare, sulle tematiche relative alla sicurezza, sia in termini di esercizio ferroviario, sulla base delle indicazioni fornite dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), sia in termini di sicurezza del lavoro. Gli obiettivi alla base delle iniziative attivate sono stati:

- il rispetto degli adempimenti richiesti dagli accordi Stato - Regioni in materia di sicurezza del lavoro;
- il miglioramento continuo degli indici infortunistici attraverso una sistematica sensibilizzazione del personale direttamente coinvolto nelle attività di manutenzione infrastruttura;
- la diffusione della cultura della sicurezza ferroviaria;
- l'organizzazione e la gestione in sicurezza dei processi produttivi;
- il miglioramento delle competenze di gestione, programmazione ed esecuzione della manutenzione degli enti rilevanti ai fini della sicurezza.

Sono proseguite, inoltre, in coerenza con il Piano della Formazione 2013 della Società, le attività di formazione tecnico/abilitativa per il conseguimento delle abilitazioni di settore necessarie allo svolgimento delle attività di esercizio e per il mantenimento delle competenze specialistiche acquisite.

Sono state erogate nel 2013 un totale di 178.000 giornate uomo di formazione, con una media di circa 7 giornate medie pro-capite, in linea con la media degli anni precedenti.

Significativo, è stato anche l'utilizzo dei fondi interprofessionali per il cofinanziamento delle iniziative di formazione che, per l'anno 2013, ha raggiunto il valore di circa 3,2 milioni di euro.



POLITICA AMBIENTALE

In continuità con la propria missione industriale, RFI è orientata al sostegno dello sviluppo di un sistema dei trasporti più sostenibile sia dal punto di vista ambientale che sociale, a beneficio della collettività e del sistema logistico e produttivo. A tal proposito le azioni poste in essere dalla Società sono volte al miglioramento della qualità e della quantità dell'accessibilità all'infrastruttura ferroviaria ed ai servizi gestiti, operando secondo regole e criteri che garantiscano la *compliance* alla normativa e l'adozione di comportamenti e processi ispirati alla responsabilità ambientale e sociale dell'intera organizzazione.

La componente ambientale delle attività e dei servizi ferroviari di RFI è costantemente monitorata attraverso articolati sistemi di misurazione e controllo delle variabili ambientali implicate dai diversi processi produttivi, tutti svolti nel perimetro di regole e criteri definiti attraverso il SIGS.

Nel corso dell'anno 2013 RFI, in coerenza con gli obiettivi istituzionali e gli indirizzi strategici, ha intrapreso azioni ed iniziative di diversa natura relative alle tematiche della tutela ambientale. In particolare è stato previsto il rafforzamento dei sistemi di gestione e controllo ambientale della Società con l'estensione ai terzi appaltatori di obblighi in materia ambientale, attraverso:

- l'inserimento di clausole di responsabilità ambientale nei nuovi contratti di appalto relativi a progetti di investimento;
- il monitoraggio tramite indice qualitativo delle prestazioni delle imprese appaltatrici di lavori;
- l'inserimento della certificazione ambientale ISO 14001 tra i requisiti previsti dai Sistemi di Qualificazione RFI per le imprese di lavori nel settore armamento e trazione elettrica.

QUADRO MACROECONOMICO

Lo scenario macroeconomico internazionale, ancora profondamente condizionato dalle conseguenze della crisi finanziaria, non ha mostrato nel corso del 2013 i segnali di una ripresa sufficientemente solida. L'espansione dell'attività economica globale e degli scambi internazionali è risultata modesta e irregolare: a fronte di un rallentamento delle economie emergenti, che continuano comunque a rappresentare il fattore trainante della crescita mondiale, si è avuto un graduale rafforzamento delle economie avanzate.

La crescita dell'economia mondiale si è attestata al 2,9%, sostanzialmente in linea con quella del 2012 (+3,0%), con un contributo del 4,6% dei paesi emergenti e dell'1,2% dei paesi avanzati.

L'economia con il maggior tasso di sviluppo nello scacchiere economico globale è stata ancora quella cinese, seconda maggiore economia mondiale, cresciuta del 7,6% pur avendo le autorità governative fissato un obiettivo leggermente inferiore (7,5%). La Cina si appresta ora ad affrontare importanti riforme strutturali per un più equilibrato regime di sviluppo, guidato maggiormente da investimenti e consumi interni piuttosto che dalle esportazioni.

L'economia statunitense, superate le difficoltà legate al bilancio e al debito pubblico, ha dato segnali di un ritrovato vigore grazie ad una lenta progressione del mercato del lavoro ed al buon andamento della domanda

RFI S.p.A.

interna. In media d'anno il PIL USA è cresciuto del 1,9%.

La crescita dell'economia giapponese (+1,8%) è stata stimolata dall'adozione, da parte dell'autorità governativa, di una politica monetaria espansiva, una politica fiscale più flessibile e un aumento della spesa pubblica per favorire anche gli investimenti dei privati.

La crescita del commercio internazionale, pur avendo mostrato una certa vivacità nell'ultima parte dell'anno, è rimasta ancorata su valori dell'anno precedente (+2,1%).

L'inflazione su scala mondiale è stata contenuta; molto più per i paesi industrializzati, con tassi di variazione abbondantemente al di sotto del 2% (USA 1,5%; Area euro 1,4%), che per i paesi emergenti e in via di sviluppo (India 7,8%; Russia 6,9%).

Per quanto riguarda i prezzi dei prodotti energetici, la quotazione del greggio di qualità Brent (108,6 \$ per barile) è risultata in diminuzione rispetto all'anno precedente nonostante alcune tensioni in Libia (la cui offerta resta ancora largamente al di sotto del potenziale) attenuate da un aumento dell'offerta dell'Arabia Saudita.

	2012	2013
PIL	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
Mondo	3,0	2,9
Paesi avanzati	1,3	1,2
USA	2,8	1,9
Giappone	1,4	1,8
Area euro	-0,6	-0,4
Paesi emergenti	4,8	4,6
Cina	7,9	7,6
India	4,1	3,5
America Latina	2,4	2,6
Petrolio (Brent \$ per barile)	112,1	108,6
Commercio mondiale	2,1	2,1

Fonte dati: *Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2014*

Rispetto alle politiche monetarie espansive adottate dagli Stati Uniti e dal Giappone, nei paesi dell'area euro è perdurato il rigore monetario e l'attenzione ai vincoli sul debito. Il Prodotto Interno Lordo dell'area è diminuito dello 0,4%, scontando una caduta dei consumi per effetto della compressione dei redditi familiari a seguito



dell'elevato tasso di disoccupazione. Quest'ultimo si è attestato al 12% con valori più elevati in Spagna e Grecia, dove la percentuale dei disoccupati è ormai prossima al 27%. Nell'ultimo scorcio dell'anno si è tuttavia registrata una seppur modesta ripresa, per effetto di un lento miglioramento della domanda interna e di un graduale rafforzamento delle esportazioni. Si è registrato in particolare un andamento più sostenuto per i paesi *core Europe*, come la Germania, mentre per i paesi periferici il recupero è stato di minore entità.

	2013	2014
PIL	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
Area Euro	-0,6	-0,4
Germania	0,9	0,5
Francia	0,0	0,2
Italia	-2,6	-1,8
Spagna	-1,6	-1,2
Inflazione	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
Area Euro	2,5	1,4
Germania	2,1	1,6
Francia	2,2	1,0
Italia	3,3	1,3
Spagna	3,0	1,5
Domanda Interna	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
Area Euro	-2,2	-1,0
Germania	-0,2	0,9
Francia	-0,9	0,4
Italia	-5,2	-2,5
Spagna	-4,0	-3,1

Fonte dati: *Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2014*

L'economia italiana, impegnata in un faticoso processo di riequilibrio dei conti pubblici, si è lentamente avviata verso un percorso di uscita dalla recessione. Nei mesi autunnali, dopo un lungo periodo di contrazione, il quadro congiunturale è lievemente migliorato. Tuttavia la variazione in media d'anno del PIL è stata ancora fortemente

RFI S.p.A.

negativa (-1,8%).

Il profilo congiunturale del ciclo economico ha mostrato nel 1° trimestre una diminuzione del PIL (-0,6%), ma con un ritmo meno accentuato rispetto all'ultimo trimestre del 2012. Il PIL è risultato in diminuzione anche nel 2° trimestre, ma a un ritmo inferiore (-0,3%). A partire dal terzo trimestre, il PIL si è invece stabilizzato, interrompendo una flessione che si protraeva dall'estate del 2011, ed è cresciuto nel quarto trimestre dello 0,4% (secondo le ultime indicazioni di contabilità nazionale).

PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
PIL	-0,6	-0,3	0,0	0,4
Domanda interna	-0,4	-0,7	0,3	0,2
Spesa delle famiglie	-0,5	-0,5	-0,2	0,0
Spesa delle AP e ISP	0,1	0,0	0,0	-0,3
Investimenti fissi lordi	-2,9	0,0	-0,6	-0,2
<i>costruzioni</i>	-4,0	-0,9	0,0	-1,0
<i>altri beni di investimento</i>	-1,7	1,0	-1,2	0,7
Importazioni di beni e	-0,5	-0,7	2,0	0,1
Esportazioni di beni e	-1,2	0,7	0,7	0,5

Fonte dati: *Prometeia Rapporto di Previsione gennaio*

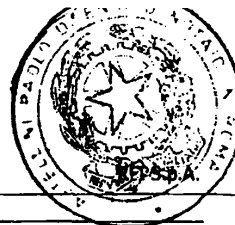
Un contributo positivo, anche se contenuto, si è avuto dalla domanda estera. La domanda interna è risultata in contrazione sia per consumi che per investimenti, anche se a tassi inferiori rispetto all'anno precedente. Il mercato del lavoro ha accentuato, nel corso dell'anno, i segnali di debolezza: l'occupazione si è ulteriormente ridotta spingendo il tasso di disoccupazione al 12,2% in media annua.

L'inflazione è infine scesa significativamente nel corso dell'anno fino all'1,2%, con un rallentamento di circa due punti percentuali rispetto all'anno precedente, principalmente grazie alla flessione dei prezzi dei prodotti energetici.

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Nonostante l'indebolimento del ciclo economico ed il conseguente calo degli scambi commerciali nazionali ed internazionali, l'andamento complessivo del settore dei trasporti è stato caratterizzato nel corso del 2013 da un'attenuazione del trend negativo degli anni precedenti, sia nel settore passeggeri che merci.

I risultati conseguiti nel settore merci, a fronte di una flessione della produzione industriale (-3,0%), di una



dinamica lievemente positiva delle esportazioni (+1,3%) e di un brusco calo delle importazioni (-9,5%), hanno mostrato un lieve segnale d'inversione di tendenza in linea con il quadro congiunturale dell'economia italiana. Nel trasporto aereo si è ad esempio registrato un incremento dell'1,9% delle tonnellate movimentate: al primo posto per volume di merci movimentate (421 mila tonnellate pari al 50 % circa del totale) si è confermato l'aeroporto di Milano Malpensa con un crescita del 3,8% rispetto al 2012. Segue lo scalo di Roma Fiumicino con 136 mila tonnellate (-0,6% rispetto all'anno precedente). E' diminuita l'entità del calo del traffico autostradale rispetto al 2012; i circa 16 miliardi di veicoli km pesanti complessivi registrati tra gennaio e novembre, evidenziano una flessione del 2,7% rispetto al corrispondente valore dell'anno precedente. Il trasporto marittimo di container nei principali porti italiani ha evidenziato un incremento del 4,0% nel primo semestre dell'anno. Traino di questa ripresa è stato il porto di Gioia Tauro, primo porto italiano di *transhipment*, con una crescita del 15%.

Il settore passeggeri ha registrato dinamiche ancora negative, in misura più o meno marcata per le diverse modalità. Il trasporto aereo è apparso fortemente condizionato da una flessione dell'offerta dei vettori tradizionali, non più in grado di garantire una presenza diffusa sulla rete aeroportuale italiana, a favore dei vettori *low cost* e dalla crescente concorrenza del treno ad alta velocità su alcune importanti rotte del Paese. Nel corso del 2013, nei 38 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti (l'associazione di settore dei gestori degli aeroporti civili italiani), sono transitati circa 144 milioni di passeggeri segnando una contrazione pari all'1,9% rispetto al 2012. Al primo posto per il traffico passeggeri si conferma lo scalo di Roma Fiumicino con oltre 36 milioni di passeggeri (-2,2% rispetto al 2012) seguito da Milano Malpensa con circa 18 milioni di passeggeri (-3,1% sull'anno precedente). In contrazione anche il traffico autostradale, che nel periodo gennaio-novembre ha prodotto circa 54 miliardi di veicoli km leggeri, corrispondenti ad una flessione dell'1,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nell'ambito marittimo, il settore delle crociere, secondo le ultime proiezioni Cemar, è risultato in crescita di circa il 2%.

I risultati del traffico delle principali Imprese Ferroviarie europee

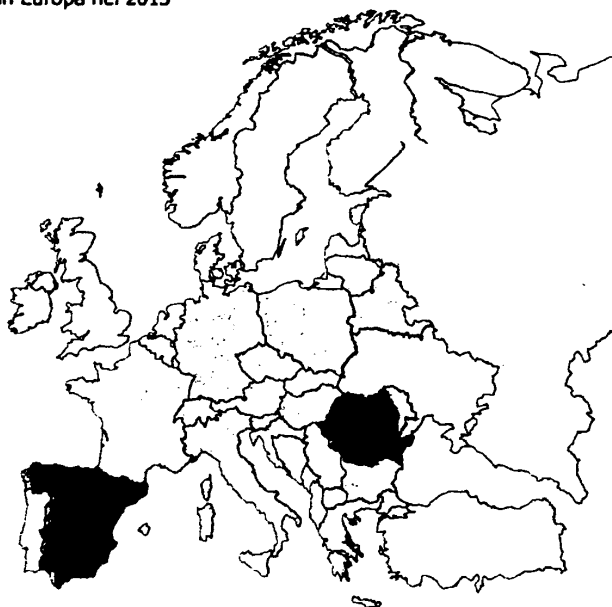
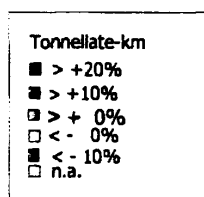
La domanda di trasporto ferroviario in Europa, per effetto di un andamento congiunturale negativo, sperimenta ormai da diversi anni una fase di stallo. In base ai dati provvisori al momento disponibili (fonte: UIC), il settore ferroviario passeggeri è stato caratterizzato da un leggero calo (-0,4% rispetto all'anno precedente), mentre il settore ferroviario merci ha subito una diminuzione più marcata (-5,1% rispetto all'anno precedente) superando sensibilmente la flessione della produzione industriale dell'Area euro (-0,8% rispetto al 2012).

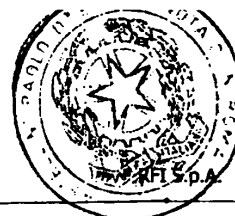
Nel settore merci, nonostante l'adozione da parte della Comunità Europea di misure e strumenti per rafforzarne la competitività, le imprese ferroviarie continuano a versare in una fase di stasi. Tra quelle di riferimento, la spagnola Renfe è stata la più virtuosa, con una crescita dei volumi in tonnellate km del 16 per cento. Si sono invece registrate diminuzioni complessive dei volumi trasportati dalla francese SnCF (-1,8%) e dalla tedesca DB AG (-5,6%).

La Renfe si è distinta anche nel settore passeggeri, con un aumento dei volumi, espressi in viaggiatori km, del 16%. In flessione sono stati invece i viaggiatori km trasportati dalla SnCF (-1,5%) e dalla DB AG (-2,1%).

RFI S.p.A.

Evoluzione del traffico merci in Europa nel 2013





ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Conto Economico

	<i>Importi in milioni di euro</i>			
	2013	2012	Variazioni	Variazioni %
Ricavi operativi	2.675,9	2.663,3	12,6	0,5%
Ricavi delle vendite e prestazioni	2.305,0	2.304,7	0,3	0,0%
Altri proventi	370,9	358,7	12,3	3,4%
Costi operativi	(2.159,4)	(2.286,6)	127,2	(5,6%)
Costo del personale	(1.456,2)	(1.451,9)	(4,3)	0,3%
Altri costi netti	(703,2)	(834,7)	131,5	(15,8%)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	516,5	376,8	139,8	37,1%
Ammortamenti	(94,2)	(61,6)	(32,6)	52,9%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(10,2)	(19,9)	9,8	(49,0%)
Accantonamenti	(25,0)	(49,0)	24,0	(49,0%)
RISULTATO DI ESERCIZIO (EBIT)	387,2	246,3	141,0	57,2%
Proventi e oneri finanziari	(80,8)	(62,2)	(18,6)	29,9%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	306,4	184,0	122,4	66,5%
Imposte sul reddito	(36,6)	(24,1)	(12,6)	52,3%
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	269,8	160,0	109,8	68,6%
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	-	-	-	-
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	269,8	160,0	109,8	68,6%

La posta Ricavi delle vendite e delle prestazioni risulta sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente di seguito si riportano i principali fenomeni:

- diminuzione dei contributi da Stato di 60,0 milioni di euro derivante da maggiori risorse originariamente previste a conto esercizio portate a copertura del fabbisogno di manutenzione straordinaria sulla base di quanto disposto dalla legge del 24 giugno 2013, n.71;
- aumento dei ricavi da pedaggio di 74,5 milioni di euro determinato da un incremento dei ricavi a più alto valore economico (AV/AC), nonostante la riduzione del 15% prevista nel Decreto Ministeriale n.330 del 10 settembre 2013;

RFI S.p.A.

- diminuzione dei servizi di traghettamento di 2,4 milioni di euro derivante principalmente dalla chiusura a giugno 2012 del servizio delle navi bidirezionali;
- diminuzione dei servizi di manovra di 12,4 milioni di euro.

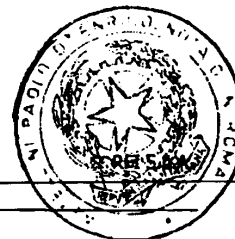
La posta Altri proventi subisce un incremento pari a 12,3 milioni di euro derivante principalmente dall'effetto combinato di:

- riduzione dei canoni di locazione pari a 9,7 milioni di euro riconducibile principalmente alla riduzione delle locazioni immobili pari a 11,8 milioni di euro, compensata da un aumento degli affitti sui terreni pari a 1,6 milioni di euro e da un aumento dei canoni di retrocessione verso Grandi Stazioni pari a 0,6 milioni di euro;
- minori ricavi per prestazioni sanitarie pari a 0,8 milione di euro;
- decremento dei ricavi per lavori conto terzi per 20,4 milioni di euro derivanti principalmente dalla fase di completamento dei lavori relativi alla circonvallazione di Batteria Nomentana/A24 (Roma) pari a 17,1 milioni di euro e dei lavori di riqualificazione di Roma Tiburtina pari a 1,6 milioni di euro;
- incremento delle plusvalenze di 27,7 milioni di euro derivante dall'effetto netto di maggiori ricavi per la vendita di Roma Tiburtina pari a 48,9 milioni di euro parzialmente compensati da minori ricavi per vendita di materiale fuori uso e tolto d'opera pari a 10,5 milioni di euro e da minori plusvalenze da alienazione di terreni e fabbricati per 10,5 milioni di euro;
- minori ricavi per GSMR pari a 1,1 milioni di euro;
- incremento pari a 16,6 milioni di euro principalmente attribuibile all'esito favorevole per RFI della sentenza 4154/2012 che ha condannato la società Autostrade Italiane S.p.A. a sostenere gli oneri sopportati per la bonifica dei siti inquinati nel comune di Casoria per un importo pari a 12,7 milioni di euro.

La posta del Costo del personale subisce un lieve incremento pari a 4,3 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente nonostante il fatto che dal 1 gennaio 2013 si sono prodotti interamente gli effetti sul costo del lavoro determinati dalla sottoscrizione del CCNL della Mobilità/Area Contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 20 luglio 2012, entrati in vigore il 1° settembre 2012.

La posta degli Altri costi netti subisce una diminuzione pari a 131,5 milioni di euro derivante dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento dei costi per materie prime, sussidiarie e di consumo, pari a 26,8 milioni di euro, dovuto soprattutto a maggiori consumi di materiali nel settore delle infrastrutture pari a 36,7 milioni di euro in parte compensati da maggiori ricavi per lavori in economia pari a 4,7 milioni di euro, da minori costi per l'illuminazione e forza motrice pari a 4,4 milioni di euro e da minori costi per l'energia elettrica e combustibili per trazione pari a 1,1 milioni di euro;
- riduzione dei costi per servizi pari a 84,3 milioni di euro riconducibili principalmente a minori costi per lavori conto terzi pari a 11,2 milioni di euro relativi al completamento dei lavori della Circonvallazione di Batteria Nomentana /A24, minori costi per manutenzioni e riparazioni immobili e mobili pari a 19,1 milioni di euro, minori costi nella posta accantonamenti e rilasci pari a 63,3 milioni di euro derivanti da minori accantonamenti per 28,7 milioni di euro e da maggiori rilasci per 11,3 milioni di euro in parte compensati da



maggiori costi per servizi di pulizia e altri servizi appaltati pari a 13,4 milioni di euro;

- maggiori costi per godimento di beni di terzi pari a 4,6 milioni di euro principalmente attribuibile a maggiori canoni di locazione pari a 4,0 milioni di euro;
- minori costi operativi pari a 2,6 milioni di euro derivante principalmente da minori minusvalenze pari a 4,4 milioni di euro compensati da un incremento dell'imposta unica sugli immobili pari a 1,0 milioni di euro e da un incremento dell'imposta raccolta rifiuti pari a 0,9 milioni di euro;
- aumento delle capitalizzazioni pari a 76,1 milioni di euro attribuibili essenzialmente a maggiori internalizzazioni delle attività.

Gli ammortamenti rispetto all'anno precedente sono aumentati di importo pari a 32,6 milioni di euro dovuti principalmente alla massiva attività di passaggio a cespiti svolta nel corso del 2013, che ha determinato un incremento del valore contabile di opere non completamente contribuite in quanto precedentemente finanziate da aumenti di capitale sociale.

La posta svalutazioni e perdite (riprese) di valore subisce un decremento complessivo pari a 9,8 milioni di euro derivante da un effetto combinato di minori svalutazione di immobili, impianti e macchinari per un valore pari a 15,9 milioni di euro in parte compensati da un aumento della posta rettifiche e ripresa valore crediti pari a 6,2 milioni di euro derivanti da un aumento del fondo svalutazione che ha riguardato essenzialmente crediti non più esigibili verso Clienti Ordinari.

Gli accantonamenti, pari a 25 milioni di euro, effettuati nel 2013 riguardano la parte straordinaria del Fondo Bilaterale finalizzata all'accompagnamento del personale in possesso di determinati requisiti a finestra utile a pensione.

La posta proventi e oneri finanziari presenta un incremento pari a 18,6 milioni di euro derivante da:

- maggiori proventi finanziari per 21,5 milioni di euro derivante principalmente da un effetto combinato di maggiori interessi verso il consorzio COCIV pari a 23,8 milioni di euro per la tratta AV/AC del Terzo Valico dei Giovi, lodo arbitrale depositato nel 2013 e riduzione degli interessi attivi sul credito IVA verso la Controllante per 6,8 milioni di euro;
- maggiori oneri finanziari per 40,1 milioni di euro principalmente dovuto all'accantonamento sulla partecipazione Stretto di Messina effettuato nel 2013 pari a 48,8 milioni di euro in parte compensato da una riduzione di 13,5 milioni di euro della voce *Interest cost* del TFR calcolata mediante l'applicazione del tasso attuariale sulla base del Fondo TFR.

La variazione delle imposte sul reddito di 12,6 milioni di euro è principalmente la risultante di maggiori imposte differite di 23,6 milioni di euro compensata da minori rettifiche per imposte sul reddito relative ad esercizi precedenti pari a 5,7 milioni di euro e maggiori riasci per 5,0 milioni di euro.

RFI S.p.A.

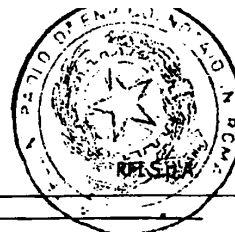
Stato patrimoniale riclassificato

	<i>Importi in milioni di euro</i>		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Capitale circolante netto gestionale	(1.343,8)	(1.559,9)	216,1
Altre attività nette	2.709,8	2.013,6	696,2
Capitale circolante	1.366,0	453,7	912,3
Immobilizzazioni tecniche	35.308,6	36.364,1	(1.055,5)
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	229,1	229,3	(0,2)
Capitale immobilizzato netto	35.537,7	36.593,4	(1.055,7)
TFR	(778,3)	(839,2)	60,9
Altri fondi	(777,2)	(888,8)	111,6
TFR e Altri fondi	(1.555,5)	(1.728,0)	172,5
Attività/(Passività) nette detenuta per la vendita	1,9	24,2	(22,3)
CAPITALE INVESTITO NETTO	35.350,1	35.343,3	6,8
Posizione finanziaria netta a breve	(1.579,7)	(837,6)	(742,1)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	3.634,6	3.147,8	486,8
Posizione finanziaria netta	2.054,9	2.310,2	(255,3)
Mezzi propri	33.295,2	33.033,1	262,1
TOTALE COPERTURE	35.350,1	35.343,3	6,8

La variazione in aumento del Capitale Investito Netto di 6,8 milioni di euro è la risultante dell'effetto combinato dell'aumento del Capitale circolante di 912,3 milioni di euro, del decremento del Capitale immobilizzato netto di 1.055,7 milioni di euro, del TFR ed Altri fondi di 172,5 milioni di euro e delle attività destinate alla vendita di 22,3 milioni di euro.

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

- diminuzione del Capitale circolante netto gestionale (216,1 milioni di euro) per effetto di minori debiti commerciali (272,6 milioni di euro), maggiori acconti a fornitori (7,9 milioni di euro), minori crediti commerciali (144,9 milioni di euro), maggiori rimanenze (74,8 milioni di euro) e contratti di costruzione (6,3 milioni di euro);



- incremento delle Altre attività nette (696,2 milioni), principalmente per effetto di maggiori crediti verso il MEF al netto dei relativi acconti (872,2 milioni di euro), maggiori altri debiti correnti e non correnti (147,8 milioni di euro) minori altri crediti correnti e non correnti (29 milioni di euro).

Il decremento del Capitale immobilizzato netto di 1.055,5 milioni di euro è determinato principalmente dal decremento degli Immobili Impianti e macchinari (967,8 milioni di euro), degli investimenti immobiliari (27,3 milioni di euro) e delle attività immateriali (60,4 milioni), quale principale effetto di una maggiore allocazione di contributi conto impianti sui lavori in corso.

Al 31 dicembre 2013 la voce TFR subisce un decremento di 61 milioni di euro mentre la voce Altri fondi si decrementa di 112 milioni di euro.

La voce "Attività detenute per la vendita" subisce un decremento netto pari a 22,3 milioni di euro derivante dall'effetto combinato tra:

- decremento di 24,2 milioni di euro attribuibile alla vendita degli asset a BNP Paribas Real Estate Property Development Italy SpA dei comparti edificatori privati limitrofi alla stazione Tiburtina di Roma;
- incremento di 1,9 milioni di euro per la classificazione in tale posta di ulteriori investimenti immobiliari.

Le Coperture diminuiscono di 6,8 milioni di euro per l'effetto combinato dell'incremento della Posizione finanziaria netta a breve (742,1 milioni di euro) e della posizione finanziaria netta a medio/lungo (486,7 milioni di euro) e dei Mezzi propri per 262,1 milioni di euro.

Il decremento della Posizione finanziaria netta (255,3 milioni di euro) è principalmente determinato da:

- aumento della Posizione finanziaria netta a breve (742,1 milioni di euro) principalmente per effetto dell'incremento del conto corrente di tesoreria (154,7 milioni di euro), del conto corrente intersocietario fruttifero (247,2 milioni di euro) e del decremento delle quote correnti di finanziamento (333,2 milioni di euro);
- aumento della Posizione finanziaria netta a medio/lungo (486,8 milioni di euro) principalmente per l'effetto combinato dell'incremento dei debiti verso la controllante (517,3 milioni di euro) e dei crediti immobilizzati per somme pignorate (33,9 milioni di euro) e del decremento del debito verso altri finanziatori (25,2 milioni di euro), dei debiti verso banche (122,3 milioni di euro) e del credito verso MEF per contributi quindicennali (149,8 milioni di euro).

INVESTIMENTI

LO SVILUPPO DELLA RETE

Si riportano di seguito le principali attività svolte nel corso dell'esercizio 2013 nel settore degli investimenti di potenziamento della rete ferroviaria.

Attività progettuale

Gli avvisi progettuali effettuati nel 2013 sono relativi alla realizzazione dei seguenti investimenti:

RFI S.p.A.

Progettazioni Preliminari

- potenziamento Tecnologico Chiasso – Monza;
- ingresso a Verona da Nord nell'ambito del Progetto di quadruplicamento della linea Fortezza – Verona;
- raddoppio delle tratte Catenanuova - Raddusa e Roccapalumba – Marianopoli nonché Studio di fattibilità della tratta Raddusa – Fiumetorto, nell'ambito del Nuovo Collegamento Palermo – Catania;

Progettazioni Definitive

- apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Livorno Calambrone;
- apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Napoli Centrale;
- nodo di Bari Sud: Variante Bari Centrale - Bari Torre a Mare;
- piano Regolatore Generale (PRG) e Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Bari Centrale;
- piano Regolatore Generale (PRG) e Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Lecce;
- completamento dell'attrezzaggio Tecnologico della linea Bari - Taranto;
- potenziamento e Velocizzazione Palermo - Messina e Massina – Siracusa.

Rete Convenzionale/AC - Avanzamento economico

Nel corso del 2013, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 2.223 milioni di euro, con un decremento di 19 milioni di euro (circa - 1 %) rispetto all'esercizio precedente. Si precisa che circa 62 milioni di euro sono stati erogati alle società TFB ed LTF (di cui circa 50 milioni di euro a titolo di aumento del capitale sociale).

Il volume complessivo di investimenti è stato destinato per circa 915 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 109 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.308 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e ad interventi diffusi sul territorio (di cui 261 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

AV/AC Torino – Milano – Napoli - Avanzamento economico

L'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2013 risulta pari a 627 milioni di euro, con una maggiore produzione di 129 milioni di euro (+26%) rispetto all'esercizio precedente. La maggiore produzione, in contrasto alla sostanziale conclusione della totalità dei progetti già attivati all'esercizio, è dovuta principalmente alla risoluzione e conseguente pagamento dei Lodi Arbitrali sulle tratte AV.

Principali Investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

Nel corso del 2013 sono proseguite le attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti pianificati, in particolare:

Nuove linee doppio binario, attivati 4,3 km: Dev. Dir. Napoli Afragola – PM Casoria.

Nuove linee semplice binario, attivati 5,7 km: Salerno – Arechi.



Nuove linee elettrificate 3KV, attivati 34,4 km:

- Ascoli Piceno – Porto d'Ascoli;
- Salerno – Arechi;
- Segnale di confine Afragola – PM Casoria.

Nuove linee elettrificate 25KV, attivati 3,4 km: Segnale di confine Afragola - dev. dir. Napoli Afragola.

ACCM (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione): sono stati inseriti sotto il comando del PCM (Posto Comando Movimento) dell'ACCM di Bologna Centrale gli impianti di bivio San Vitale e bivio Tavernelle come PP ACC (Posto Periferico Apparato Centrale Computerizzato) e gli impianti di Posto Movimento (PM) Mirandola Ozzano, Castel S.Pietro, Imola, Castelbolognese, PM Tavernelle Emilia, PC Persiceto Nord, Crevalcore, San Felice sul Panaro e Poggio Rusco con interfaccia GEA (Gestore Elettronico Apparati).

Telecomando: sono state inseriti in sistemi di telecomando quattro nuovi impianti, Terontola, Bassano del Grappa, Priolo Melilli e Augusta. E' stato inserito in telecomando punto-punto l'impianto di Borgo Ticino. E' stata inoltre inserita la tratta Agnone – Siracusa (45,3 km) nel SCC di Palermo.

DCO/CTC (Accentramento Posti Periferici): nell'ambito del progetto di accentramento dei Comando Traffico Centralizzato (CTC) di bacino sono stati spostati 3 sezioni da Cremona a Milano Lambrate, 5 sezioni da Milano Lambrate a Milano Greco e 1 da Ciampino a Roma Termini.

GSM-R, attivati 252,8 km:

- Caltanissetta Xirbi – Canicatti: 35,2 km;
- Caltagirone – Lentini Dir.: 66,3 km;
- Caltanissetta Xirbi – Roccapalumba – Fiumetorto: 82,5 km;
- Savona – San Giuseppe di Cairo via Ferrania: 19,9 km;
- Salerno – Arechi: 5,7;
- Lamezia Terme – Catanzaro Lido: 43,2 km.

Zone di manovra: Barletta.

Blocco automatico: è stato consegnato un intervento per 0,9 km.

Blocco conta assi: sono stati consegnati quattro interventi per 40,9 km:

- Salerno – Mercatello: 3,4 km;
- Racconigi – Savigliano: 13,6 km;
- Capaci – Carini: 4,8 km;
- Arona – Oleggio: 19,1 km.

Banalizzazione: sono stati consegnati tre interventi di banalizzazione per 13,3 km.

ERTMS (European Rail Traffic Management): è stato consegnato un intervento per 3,4 km.

RFI S.p.A.

SCMT (Sistema Controllo Marcia Treni), attivati 41,9 km:

- Ascoli Piceno – Porto d'Ascoli: 27,8 km;
- Rocca Ravindola – Venafro: 7,5 km;
- Segnale di confine Afragola - dev. dir. Napoli Afragola: 0,9 km;
- Salerno – Arechi: 5,7 km.

RTB (**Rilevamento temperature boccole**): sono stati consegnati 21 nuovi dispositivi RTB.

Passaggi a livello: sono stati soppressi 20 passaggi a livello, trasformati 3.

ACEI: sono stati consegnati 7 nuovi Apparato Centrale Elettrico ad Itinerari.

Trasformazione d'impianto: sono state consegnate le seguenti trasformazioni di impianto:

- 6 fermate sono state attivate: Bologna Mazzini, Bologna San Vitale, Pieve Emanuele, Eimas Aeroporto, Brunico Nord e Bolzano Casanova;
- 3 stazioni sono state modificate in fermate: Oricola Pereto, Porto Recanati e Osimo Castelfidardo;
- 3 impianti sono stati soppressi: Villa Cadè, Margherita SAV e Candida.

TECNOLOGIE INTEGRATE

Rete AC/AV

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

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

Per quanto riguarda le tratte AV/AC nell'anno 2013 sono state attivate al servizio viaggiatori le stazioni AV di Bologna e Reggio Emilia, ed è stata conclusa la riconfigurazione completa della linea Bologna – Firenze.

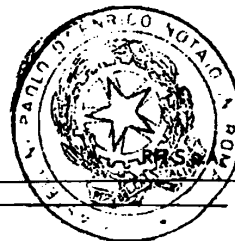
In tale ambito, sono state svolte le attività relative alla messa in servizio degli impianti per i servizi AV della Stazione di Bologna Centrale, comprese le attività relative alla redazione del Piano di Emergenza e Soccorso della Stazione AV di Bologna che è stato emesso dalla Prefettura di Bologna nel mese di giugno 2013.

È stata, inoltre, attivata l'interconnessione tra la linea AC/AV Roma - Napoli e la linea "A monte del Vesuvio".

Con il treno prove AV ETR 500 Y1 sono state effettuate le seguenti attività:

1) **Attivazioni nuovi/rinnovati tratti di linea:**

tra le attività svolte per la certificazione di interoperabilità e conformità al progetto di nuovi o rinnovati tratti



di linea di RFI, si segnalano quelle effettuate per:

- l'attivazione del raddoppio del binario nella tratta Cervaro – Bovino della linea Napoli – Foggia;
- l'attivazione a trazione elettrica della linea Porto d'Ascoli – Ascoli.

2) Monitoraggio straordinario delle linee AV:

sono state condotte le verifiche straordinarie quadrimestrali delle linee AV/AC della direttrice Torino – Salerno, eseguendo le misure di qualità dell'interazione treno – binario (pantografo – catenaria e ruota – rotaia).

3) Sperimentazione della "Diagnostica light":

è proseguita, in collaborazione con il Politecnico di Milano, la sperimentazione del c.d. "Sistema di diagnostica light", relativo alla verifica della qualità dell'interazione treno – binario (applicato ad un carrello e ad un pantografo), in grado di collegarsi ad un posto centrale per comunicare in tempo reale i rilievi e gli allarmi per il superamento di determinate soglie, che possono manifestare problemi a bordo del treno stesso, o a terra (all'infrastruttura o alla linea di contatto). Tale sperimentazione è finalizzata ad una applicazione del sistema di diagnostica a bordo del nuovo treno ETR 1000.

Rete Convenzionale e Nodi

Sono state effettuate le attività di competenza – stesura nuove logiche, valutazione funzionale, ecc. – finalizzate:

- alla messa in servizio del sottosistema "Energia" e "Comando-Controllo e Segnalamento" della tratta Porto d'Ascoli-Ascoli;
- all'attivazione degli impianti:
 - ACC-M (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione) del nodo di Bologna per estensione alle linee Bologna - Verona e Bologna - Rimini con integrazione di impianti ACEI con Gestore Elettronico Apparat (GEA);
 - ACC (Apparato Centrale Computerizzato) di Padova Campo di Marte, Rebaudengo e Treviglio;
- agli sviluppi funzionali per l'ACC di Tiburtina, per il PM/PC Casoria (per nuova interconnessione con stazione Afragola) ed, in generale, per nuove logiche sul Blocco Conta Assi Multipunto (BcaM).

È stato attivato il Sistema di Misura Carichi Verticali dell'impianto di Verona Quadrante Europa e sono stati installati analoghi sistemi sulla linea Domodossola - Iselle.

Linee di valico

È stata presidiata la partecipazione ai tavoli tecnici con le Ferrovie Svizzere, con gli appaltatori e con le rispettive Agenzie Nazionali della Sicurezza per la definizione:

- delle responsabilità e dell'attrezzaggio SCMT (Sistema di Controllo della Marcia Treno) nella stazione di Chiasso;

RFI S.p.A.

- degli schemi di principio e delle modalità normative per l'esercizio della linea Arcisate – Stabio;
- delle responsabilità e delle interfacce con gli impianti di segnalamento, per parte RFI, delle linee Domodossola - Iselle e Ranzo – Luino.

FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI**Risorse FESR – PON TRASPORTI 2000-2006**

Nel corso del 2013 è pervenuta la proposta di chiusura del PON Trasporti Ob. 1 2000-2006 che prevede una riduzione del finanziamento a livello di Programma Nazionale, per tutti i beneficiari, pari a circa 82,7 milioni di euro a fronte di uno stanziamento totale FESR di 1.904,6 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2013, a fronte di uno stanziamento di 623,3 milioni di euro, di cui 19,4 milioni di euro a valere sul Fondo di Rotazione, RFI ha incassato 565,7 milioni di euro della quota FESR pari a complessivi 603,9 milioni di euro. Ad oggi il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non ha ancora definito la ripartizione tra i vari beneficiari del taglio di 82,7 milioni di euro a fronte della sopracitata proposta di chiusura, pertanto non è possibile definire l'impatto sulla quota che la Società deve ancora incassare, né quello eventuale sulla quota già incassata.

Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013

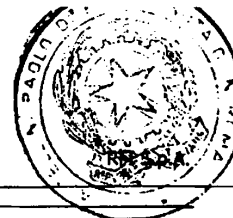
Al 31 dicembre 2013 sono stati incassati 530,6 milioni di euro, con un incremento di 187,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2012.

Con l'emissione da parte dell'Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità del decreto n. 4775 del 20 maggio 2013, del decreto n. 7427 del 9 agosto 2013 e del decreto n. 11321 del 24 dicembre 2013 è stata sancita:

1. la fuoriuscita dei tre interventi riepilogati nella tabella sottostante dalla Gestione PON R&M ed il loro trasferimento nella Gestione Piano Azione e Coesione:

Titolo Interventi	Importo
Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Ricostruzione del ponte	5,0
ACC Bari Lamasinata	25,0
Intervento "Linea veloce Palermo - Catania"	20,0
Totale	50,0

2. la decurtazione dell'importo ammesso a cofinanziamento degli interventi "Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto" (per 8,4 milioni di euro) e "Potenziamento tecnologico nodo di Napoli" (per 9,4 milioni di euro) a seguito dell'approvazione delle rispettive schede di analisi finanziaria alla base della approvazione delle schede Grandi Progetti, hanno evidenziato, a parere della Commissione, la capacità dei Progetti in esame di



generare cash flow positivi;

3. Il definanziamento integrale dell'intervento "ACC E PRG FOGGIA" per 39,0 milioni di euro in quanto transitato sotto la copertura del Cd "Decreto del Fare".

Ad oggi l'ammontare di risorse finanziarie stanziato dal PON Reti e Mobilità a favore di RFI ammonta a 1.534,0 milioni di euro ai sensi del Decreto dell'Autorità di Gestione n. 11321RU del 24 dicembre 2013.

Con nota n. 6783/RU del 18 luglio 2013 l'Autorità di Gestione ha dichiarato che una serie di interventi finanziati in ambito PON Reti e Mobilità per un ammontare di 406,0 milioni di euro deve essere considerato in "salvaguardia temporanea". Ossia parte di quei progetti che corrono il rischio di non essere conclusi entro la fine del periodo ammissibile (31 dicembre 2015), e che potranno transitare nella successiva programmazione comunitaria 2014 - 2020, al fine di non rimanere privi di copertura finanziaria, verranno finanziati temporaneamente dalle risorse a valere del Piano di Azione e Coesione. Tali interventi sono ancora inseriti nel sopraccitato Decreto dell'Autorità di Gestione n. 11321RU nelle more dell'emissione del decreto IGRUE di assegnazione di tali risorse temporanee.

Risorse TEN-T

Programmazioni periodo 2007-2013

Al 31 dicembre 2013 l'importo totale incassato è pari a 149,9 milioni di euro con un incremento di 65,6 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2012 dovuto all'incasso di prefinanziamenti, pagamenti intermedi e saldi di diverse Decisioni Finanziarie.

Nel corso del 2013 RFI ha partecipato, con esito positivo, a due bandi di finanziamento europei (programma annuale e multi annuale 2012) ottenendo il finanziamento dei seguenti progetti.

Nuove Decisioni finanziarie TEN 2007-2013 emesse nel corso del 2013

Bando	Codice TEN	Titolo dell'azione	Contributo
Multiannual	2012-IT-06072-P	Tratta AV/AC Treviglio - Brescia: completamento 1° lotto costruttivo tratta e realizzazione opere di sistemazione stazione di Brescia.	123,0
Multiannual	2007-IT-01030-M	Linea di accesso meridionale al Brennero*	5,3
Multiannual	2012-IT-60018-P	Upgrade of Roma-Napoli high speed line in order to ensure compatibility with baseline 2.3.0d	3,0
Multiannual	2012-IT-60009-P	Off-site and field testing to support Italian ERTMS migration strategy.	2,4
Annual	2012-IT-91111-P	Raddoppio Prenestina - Lunghezza - Guidonia: opere.	6,6
Annual	2012-IT-91116-P	Linea Orte - Falconara: completamento opere di raddoppio tratte.	8,2
Totale			148,4

* trattasi di incremento rispetto a precedente Decisione.

Infine RFI ha proceduto a richiedere la chiusura anticipata della Decisione "Adeguamento delle linee ad alta velocità Roma-Napoli e Torino-Novara per garantire la compatibilità con la versione 2.3.0.d" del valore di 2 milioni di euro in quanto impossibilitata a completare l'azione entro il periodo ammissibile (2013). Tale definanziamento è

RFI S.p.A.

stato comunque compensato nell'ambito dei sopracitati bandi relativi ai programmi 2012 mediante l'assegnazione di 3,0 milioni di euro a valere della Decisione "Aggiornamento della linea ad alta velocità Roma-Napoli per garantire la compatibilità con la versione 2.3.0 del sistema ERTMS".

INFRASTRUTTURA

LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO 16.751 km⁽¹⁾	16.751 KM
Classificazione	
Linee fondamentali	6.448 KM
Linee complementari	9.365 KM
Linee di nodo	938 KM
Tipologia	
Linee a doppio binario	7.540 KM
Linee a semplice binario	9.211 KM
Alimentazione	
Linee elettrificate	11.969 KM
- a doppio binario	7.463 KM
- a semplice binario	4.506 KM
Linee non elettrificate (diesel)	4.783 KM
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI	24.291 KM
Linea convenzionale	22.941 KM
Linea AV ⁽²⁾	1.350 KM
IMPIANTI FERROVIARI	
Stazioni con servizio viaggiatori ⁽³⁾	2.190 N°
TECNOLOGIE INNOVATIVE DI PROTEZIONE MARCIA TRENO⁽⁴⁾	
Sistemi di telecomando della circolazione (SCC/CTC+DPC)	11.611 KM
SCMT - Per il controllo della marcia treno	11.848 KM
SSC - Per il supporto alla guida	4.273 KM
ERTMS - Per l'interoperabilità su rete AV/AC	654 KM

Note

(1) di cui 67 Km di rete estera;

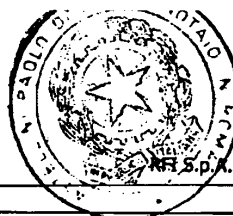
(2) riferiti a tratte attrezzate con ERTMS e ai relativi collegamenti alle località di servizio

(3) numeri arrotondati;

(4) tutte le linee della rete sono attrezzate con uno o più sistemi di protezione marcia treno

Indicatori di produttività

L'evoluzione dell'infrastruttura viene monitorata attraverso i seguenti indicatori di produttività: 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 2013 e confrontati con i dati dell'anno precedente:



Indicatori di produttività	Anno 2013	Anno 2012
a) KM di linea/agenti (manovra inclusa)	1,77	1,77
b) KM di linea/agenti (manovra esclusa)	1,86	1,91
c) % di linee telecomandate (*)	69%	68%

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

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

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

Indisponibilità dell'infrastruttura

I nuovi indicatori di *performance* concordati con il MIT nell'ambito del nuovo Contratto di Programma 2012 - 2014 - Parte Servizi sono suddivisi per classificazione delle linee secondo il loro grado di utilizzo misurato sulla base dei treni/giorno in base ai parametri di seguito specificati. Gli indicatori sono ottenuti dal rapporto tra il numero di avarie dell'infrastruttura, che hanno visto coinvolti un numero di treni superiore a 3 ed i km di linea per ciascun gruppo linea.

Il superamento delle relative soglie comporterà delle penalizzazioni sui finanziamenti previsti dal Contratto di Servizio.

Si riporta di seguito la tabella con i valori degli indicatori registrati nell'anno 2013 a confronto con il livello previsto dal MIT, che evidenzia il conseguimento di un buon risultato per il 2013.

Gruppo linee	Lunghezza linee - km	Indicatore previsto livello guasti	Consuntivo livello guasti
GR1	7870	0,60	0,25
GR2	4974	0,70	0,53
GR3	2288	1,25	0,83
GR4	939	2,10	1,60
GR5	671	1,00	0,14

Dove:

GR1 = linee treni/giorno < 40

GR2 = linee 40 < treni/giorno < 100

GR3 = linee treni/giorno >= 100

GR4 = gruppo nodi

GR5 = linee AV

RFI S.p.A.

Logistica e magazzini

Il valore complessivo delle scorte di RFI al 31 dicembre 2013 si è attestato a 348,5 milioni di euro (valutazione a prezzo standard), in aumento di 75,6 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2012.

Nel corso dell'esercizio 2013 sono state registrate acquisti da fornitura, a prezzo standard, per un valore complessivo di 324,8 milioni di euro, in diminuzione rispetto a quello del saldo rilevato nel 2012 (213,8 milioni di euro).

Si riportano di seguito le principali tipologie di materiali per le quali sono stati registrati acquisti da fornitura a magazzino:

TIPOLOGIA MATERIALI	VALORE (milioni di euro)
IMPIANTI SEGNALAMENTO	95,1
ROTAIE	88,2
CAVI	27,9
TRAZIONE ELETTRICA	21,2
TRAVERSE E TRAVERSONI	20,8
CONDUTTORI (FILO E CORDA)	16,9
MATERIALI MINUTI DI ARMAMENTO	14,9
CUORI PER DEVIATOI	11,0

Nel corso dell'anno, a fronte dei contratti in corso di validità, sono state emesse n. 1.421 specifiche di ordine (valore complessivo di circa 351,5 milioni di euro) per soddisfare, direttamente da fornitori, le richieste di materiali delle strutture utilizzatrici.

Le richieste di materiali sono state soddisfatte anche disponendo il trasferimento dal Magazzino Nazionale di Bologna (per circa 43,6 milioni di euro), dal Deposito Fiduciario (35,1 milioni di euro) e dall'Officina Nazionale Armamento di Pontassieve (per circa 30,9 milioni di euro) alle diverse strutture utilizzatrici.

Inoltre, a seguito dell'analisi preventiva delle scorte, sono state soddisfatte ulteriori richieste utilizzando i materiali dichiarati "eccedenti" per circa 2,9 milioni di euro.

Il consuntivo dei consumi è stato pari a 309,4 milioni di euro, in aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (264,1 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 2013 ha sviluppato n. 153.224 ore di produzione diretta con l'impiego medio di n. 99 agenti;
- a Bologna (Apparecchiature Elettriche) che nel corso del 2013 ha sviluppato n. 186.950 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 125 addetti.

Nel corso dell'esercizio 2013, a cura dell'Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche (impianto di Bologna), sono stati costruiti/revisionati e immessi alle scorte, a seguito di ordini di produzione, materiali per un valore complessivo di circa 7 milioni di euro, mentre a cura dell'Officina Nazionale Armamento (impianto di Pontassieve) sono stati immessi a scorte materiali e apparecchiature per un valore di 44,1 milioni di euro.

Inoltre, l'Officina Nazionale Mezzi d'Opera (ONMO) con sede a Catanzaro Lido nel corso dell'esercizio 2013 ha sviluppato complessivamente n. 70.288 ore di produzione ai servizi diretti.

LE STAZIONI

La Carta dei Servizi

La Carta dei Servizi, annuale documento rivolto a tutti coloro che fruiscono dei nostri servizi disponibile anche in formato web, continua anche nel 2013 a presentare ulteriori novità volte a far conoscere il nostro costante impegno per la migliore qualità ed accessibilità dei servizi offerti ed il nostro costante contributo allo sviluppo sostenibile della mobilità.

RFI svolge le proprie attività ed eroga i propri servizi nel rispetto dei principi previsti dalla Dir.P.C.M. del 27 gennaio 1994 e dai valori comuni a tutto il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. In dettaglio RFI:

- assicura, secondo principi di imparzialità e non discriminazione, l'accesso alla rete a tutte le imprese di trasporto garantendo parità di trattamento e di servizi offerti fra le diverse aree geografiche e tra le diverse categorie di utilizzatori;
- assicura continuamente la funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria gestita e l'erogazione dei servizi di circolazione;
- è impegnata a garantire la massima disponibilità e accessibilità delle informazioni sui suoi servizi ed attività a tutti gli utilizzatori dell'infrastruttura;
- svolge i compiti che le sono attribuiti in qualità di concessionario della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale nell'ottica del miglioramento continuo dell'efficacia e dell'efficienza delle prestazioni;
- si impegna nell'adozione di strumenti e processi in grado di offrire i più alti *standard* di sicurezza a tutela degli utilizzatori della rete, dei lavoratori e dell'ambiente;
- orienta tutte le proprie attività a sostegno dello sviluppo di un sistema di trasporti più sostenibile sia in termini ambientali che sociali.

Inoltre, per intercettare le reali esigenze dei viaggiatori nelle stazioni RFI si impegna costantemente nell'evoluzione del proprio sistema di ascolto e monitoraggio della qualità percepita dai clienti attraverso i seguenti processi fondamentali:

RFI S.p.A.

- analisi strutturata dei reclami del pubblico;
- indagini di *customer satisfaction* che prevede il monitoraggio di oltre 90 indicatori della qualità percepita;
- verifiche ispettive a campione per il monitoraggio dello stato di pulizia, decoro e manutenzione delle stazioni svolte da personale specializzato di RFI.

Nell'ambito del percorso di ottimizzazione della fruibilità degli strumenti di comunicazione con il pubblico, già nel 2012 RFI ha operato nella Carta dei Servizi una notevole semplificazione limitando gli indicatori presentati a quelli più significativi e più rilevanti per i clienti finali. Quest'anno le novità più rilevanti in tale ambito consistono nell'introduzione di due nuovi obiettivi "ambientali" e nell'adozione di due nuovi indicatori relativi ai servizi di assistenza in stazione alle persone a ridotta mobilità.

Anche quest'anno RFI, sempre impegnata nell'ottica del continuo miglioramento, ha fissato obiettivi di *performance* più avanzati rispetto a quelli proposti nell'anno precedente ed in tale contesto si evidenzia che l'analisi del livello di soddisfazione percepita dagli utenti delle stazioni mostra, nel confronto con l'anno precedente, un maggior apprezzamento da parte dell'utenza dei servizi offerti.

In particolare, giudizi favorevoli sono evidenziati dall'analisi dei risultati relativi agli indicatori di "pulizia" – "comfort" in stazione. Tale analisi evidenzia un andamento generalmente positivo in termini di "accessibilità" conseguente agli interventi effettuati su diverse stazioni, sia per i sistemi di mobilità (ascensori, scale mobili, etc.) che per gli adeguamenti dei percorsi tattili.

Le stazioni AV/AC

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

- **Torino Porta Susa** – Completate sostanzialmente tutte le opere del fabbricato viaggiatori e la realizzazione dei lavori relativi ai binari 1 e 2 della stazione sotterranea, attivati all'esercizio il 6 dicembre 2013. I due nuovi binari, con caratteristiche e funzionalità analoghe ai quattro già in esercizio, consentono una migliore gestione del traffico regionale-metropolitano e Alta Velocità offrendo la possibilità di ulteriori sviluppi dell'offerta di trasporto.

La stazione risulta oggi svelata in tutti i suoi aspetti architettonici e completamente accessibile dalle zone interne grazie all'eliminazione delle pareti che dividevano il cantiere di realizzazione dei binari dagli spazi comuni. Questa permeabilità tra i volumi del fabbricato viaggiatori e quelli dell'ambito interrato dei binari realizza la completa efficienza per quanto riguarda gli aspetti bio climatici previsti dal progetto.

Saranno inoltre progressivamente assegnati gli spazi commerciali previsti all'interno della struttura.

- **Reggio Emilia** – La stazione AV/AC di Reggio Emilia e la fermata FER di Mancasale, che consentirà il collegamento via ferro tra la nuova stazione AV e la città di Reggio Emilia, sono state attivate all'esercizio rispettivamente il 9 giugno 2013 e il 14 dicembre 2013.

A seguito della sottoscrizione della convenzione con il Comune di Reggio Emilia per definire le modalità



esecutive per la realizzazione del parcheggio e della viabilità di accesso alla stazione, parte dei lavori per la viabilità di accesso sono stati eseguiti mentre sono ancora da avviare le opere complementari (smaltimento acque meteoriche) del parcheggio e stazione.

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

- **Bologna AV e Centrale** – L'avanzamento dei lavori della stazione Alta Velocità è pari a circa l'85%. L'attivazione della stazione AV è avvenuta nel mese di giugno 2013 ed il completamento opere è previsto entro il 2014. Nella prima fase di attivazione avvenuta nel mese di giugno sono state rese accessibili le seguenti superfici di stazione:

- accesso ai quattro binari della stazione interrata e ai relativi marciapiedi;
- parte del piano Hall AV attrezzata di servizi ai viaggiatori;
- i nuovi sottopassaggi in continuità alla stazione esistente;
- parcheggio del Salesiani e il nuovo atrio del Carracci.

Nella seconda fase di completamento saranno rese disponibili altre zone della stazione:

- il piano *kiss & ride* che consentirà l'accesso diretto alla stazione AV del traffico locale da via Fioravanti e dal nuovo asse viario Nord Sud;
 - parcheggi sotterranei;
 - ripristino binari superficiali;
 - arredo urbano definitivo.
- **Firenze Belfiore** – A seguito dell'affidamento dell'appalto a Contraente Generale, sono terminati i lavori ferroviari e sono in fase conclusiva le opere di completamento del lotto 1 (Scavalco), mentre proseguono le opere per la realizzazione del lotto 2.

L'attivazione della stazione all'esercizio ferroviario è stata recentemente riprogrammata con i vertici aziendali al 30 giugno 2020. Il termine utile contrattuale è al momento rimasto invariato ad agosto 2015 (con il completamento per la parte commerciale entro dicembre 2016).

Le criticità che investono il progetto sono principalmente di due ordini: le indagini in corso da parte della Procura di Firenze che hanno portato, a partire dal mese di gennaio 2013, al fermo cantiere per il Passante e ad un forte rallentamento delle attività per la Stazione AV, nonché le criticità legate alle difficoltà economico-finanziarie del Contraente Generale Nodavia.

Nei primi giorni del mese di gennaio 2014 il Contraente Generale ha riavviato le attività del cantiere stazione procedendo con la realizzazione dei pali di fondazione, interrotta esattamente un anno fa.

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

Dal 21 settembre scorso è stata aperta al pubblico una prima parte del parcheggio a raso posto sulla copertura della Nuova Circonvallazione Interna per 126 posti auto ed entro fine marzo 2014 verrà aperta al pubblico la seconda parte per ulteriori 210 posti auto. Entro fine aprile 2014 sarà attivata una prima fase

RFI S.p.A.

della viabilità locale lato Pietralata, che consentirà l'accesso da nord al parcheggio P6, costituito da due livelli interrati, e sarà completata la viabilità che consentirà l'accesso all'atrio Pietralata sia da via Tiburtina che da via dei Monti Tiburtini. Tali lavori sono stati condizionati da ritrovamenti archeologici e dalla presenza di numerosi sotto servizi interferenti che hanno rallentato il programma lavori.

- **Napoli Afragola** – La realizzazione del nuovo fabbricato di stazione è ferma da febbraio 2012 a causa dello stato di difficoltà finanziaria (e giudiziaria) in capo all'appaltatore. A seguito del perdurare ingiustificato del fermo totale delle attività contrattuali, RFI ha dato corso alla procedura finalizzata alla risoluzione del contratto in danno. A seguito della risoluzione del contratto, sulla base degli approfondimenti tecnico/legali esperiti sui possibili scenari, per il riaffido dei lavori si procederà mediante una nuova procedura di gara ad evidenza pubblica (appalto di sola costruzione) mediante modalità con il criterio economicamente più vantaggiosa, che da maggiori garanzie alla Committenza con una migliore e più approfondita selezione delle offerte.

La maggiore complessità per la predisposizione della documentazione di gara per questa tipologia di affidamento ha determinato lo spostamento a fine gennaio 2014 della pubblicazione del bando gara, al fine di dare evidenza pubblica alle attività in essere e vista la rilevante attenzione degli *stakeholders* si è provveduto a pubblicare un avviso di pre-informazione (pre-bando). Il suddetto spostamento a fine gennaio 2014 del bando di gara, la più complessa procedura di selezione dell'impresa e alcune recenti disposizioni di legge determina, rispetto alla precedente pianificazione, un maggior tempo complessivo pari a 6 mesi con previsione di consegna dei lavori a gennaio 2015.

Si prevede il completamento dei lavori a luglio 2016 e l'apertura della stazione al servizio commerciale AV per dicembre 2016.

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

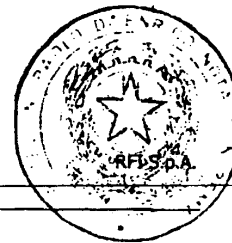
- **Vesuvio Est** – Si conferma il definanziamento dell'intervento dal PON 2007-2013 così come disposto dal decreto n. 10288 del 27 settembre 2010 emanato dall'Autorità di Gestione del PON, nonché la sospensione da parte della Regione Campania della Delibera di stanziamento delle risorse a valere sul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

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

Il network Grandi Stazioni

L'ambito di gestione deliberato dal contratto sottoscritto nel 2000, è stato ampliato dal 7 giugno 2013 alle nuove aree della stazione di Bologna Centrale dedicate in via esclusiva ai servizi Alta Velocità.

Inoltre, in data 31 gennaio 2013 si è provveduto al rilascio di una prima presa in consegna da parte di Grandi Stazioni, aggiudicataria della gara per lo "Sfruttamento economico del complesso immobiliare della stazione ferroviaria di Roma Tiburtina, con gestione funzionale dello stesso mediante affidamento a imprese terze dei servizi di conduzione e manutenzione" del complesso immobiliare di Roma Tiburtina.



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. In tale contesto, la politica di razionalizzazione dei costi imposta da RFI già per l'esercizio 2012 ha portato un risultato piuttosto soddisfacente nella gestione dei complessi di stazione, ponendo le basi di un *trend* di miglioramento della qualità nei servizi offerti al viaggiatore con un impegno economico contenuto.

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Grandi Stazioni, si registra un avanzamento di circa l'88% sull'importo complessivo di Contratto di competenza di RFI.

I cantieri delle opere di riqualifica interna delle stazioni di Torino Porta Nuova, Milano Centrale, Napoli Centrale, Verona Porta Nuova, Venezia Santa Lucia e Firenze Santa Maria Novella sono stati completati mentre i cantieri ancora in corso hanno maturato il seguente avanzamento dei lavori:

- Genova Piazza Principe: lavori completati a dicembre 2013;
- Genova Brignole: 53,51 % dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: febbraio 2015;
- Venezia Mestre: 42,72% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: in via di definizione con l'impresa;
- Bologna Centrale: 49,54% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: giugno 2015;
- Bari Centrale: 76,58% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: giugno 2014;
- Palermo Centrale: 5,81% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: giugno 2015.

Il cantiere delle opere esterne relativo alle Infrastrutture Complementari di Legge Obiettivo della stazione di Venezia Santa Lucia è stato completato, mentre i cantieri ancora in corso, hanno maturato il seguente avanzamento dei lavori:

Bari: 2,57% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: dicembre 2015;

- Bologna Centrale: 0,00% dell'importo complessivo dei lavori; inizio lavori previsto: luglio 2014; fine lavori prevista: dicembre 2018;
- Firenze Santa Maria Novella: 69,84% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: marzo 2014;
- Genova Porta Principe: 41,37% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: giugno 2014;
- Genova Brignole: 55,21% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: giugno 2014;
- Milano Centrale: 39,73% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: dicembre 2014;
- Napoli Centrale: 39,73% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: dicembre 2014;
- Palermo Centrale: 11,28% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: dicembre 2015;
- Roma Termini: 12,46% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: dicembre 2018;
- Torino Porta Nuova: 17,73% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: dicembre 2014;
- Venezia Mestre: 8,62% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: giugno 2015;

RFI S.p.A.

- Verona Porta Nuova: 45,46% dell'importo complessivo dei lavori; fine lavori prevista: ottobre 2014.

Il network Centostazioni

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

Nel corso dell'esercizio 2013 sono state verbalizzate dai Responsabili di Contratto nuove perimetrazioni che hanno regolarizzato un incremento delle aree in gestione a cura di Centostazioni. La crescita dei costi che potenzialmente ne deriva è stata ammortizzata con economie su attività condominiali in esaurimento.

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti del network Centostazioni, si registra un avanzamento di circa il 69% sull'importo complessivo di Progetto (CVI).

In particolare, nel corso del 2013 sono stati completati sostanzialmente i lavori nelle stazioni di Foligno, Forlì, Rapallo e Genova Sampierdarena, mentre proseguono nella stazione di Bergamo. Debbono essere completati gli interventi per la riqualificazione delle stazioni di Arezzo e Pistoia i cui contratti di appalto sono stati risolti.

Le stazioni in gestione diretta di RFI

Nel corso del 2013 sono continuate nelle stazioni gestite direttamente dalla Società le attività di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria e di pulizie volte a garantire il decoro delle stesse e il funzionamento degli impianti nonché la fruibilità dei servizi offerti.

In particolare la spesa per manutenzione ordinaria per il 2013 è stata pari 8,8 milioni di euro, mentre gli interventi di manutenzione straordinaria ed obblighi di legge realizzati nel 2013 hanno raggiunto un importo pari a circa 51 milioni di euro per interventi focalizzati soprattutto sulla sicurezza, sulle informazioni al pubblico ed sull'adeguamento agli obblighi di legge nelle aree con maggior impatto sulla clientela (atri, marciapiedi e pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso, etc.) nonché nelle aree di interscambio e di accesso ai fabbricati viaggiatori. Per le sole attività di pulizia la spesa è stata pari a euro 40,3 milioni.

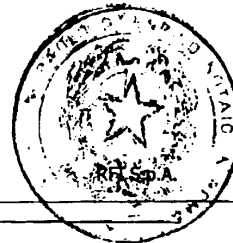
Si è confermato il trend positivo della *Customer Satisfaction* per decoro e manutenzione che ha registrato come media del periodo gennaio/novembre 2013 un valore di qualità percepita dal cliente pari all'89,2% a fronte di un valore dell'87,9% dello stesso periodo del 2012, consolidando quindi la tendenza al rialzo degli ultimi anni.

Allo scopo di consolidare i risultati e nel contempo ridurre e razionalizzare la spesa per pulizie e manutenzione dei terminali si sta operando su due fronti:

- internalizzando alcune attività di piccola manutenzione attraverso l'uso di personale non diversamente utilizzabile e/o eccedente rispetto ad altri processi lavorativi aziendali;
- ingegnerizzando anche per i terminali come già per l'infrastruttura i processi di manutenzione mediante l'uso dei cicli delle lavorazioni periodiche.

Progetto "500 stazioni"

Con l'obiettivo di aumentare in modo significativo e misurabile il grado di decoro ed il livello di qualità dei servizi



offerti è stato lanciato un piano di focalizzazione sulle 500 stazioni più grandi della rete in una logica di attenzione alle esigenze del cliente e di sostenibilità economica della gestione.

Il progetto propone un'azione incisiva e mirata su 431 stazioni della rete in gestione diretta di RFI, nelle quali si concentrano la massima parte della clientela dei treni ed anche i frequentatori occasionali delle stazioni italiane.

Lo scopo del progetto è quello di riutilizzare gli spazi non più utilizzati dagli apparati tecnici per realizzare esercizi commerciali o allargare quelli esistenti effettuando piccoli interventi di manutenzione. La presenza di queste attività contribuirà a migliorare ulteriormente la qualità delle stazioni, ad aumentare la redditività degli spazi commerciali, diminuire i costi attualmente sostenuti da RFI per la manutenzione e la pulizia degli spazi interni di stazione nonché ad incrementare a *customer satisfaction* misurata nelle stazioni. Inoltre, consentirà l'incremento dei ricavi grazie allo sviluppo di un *network* identificabile e con prodotti e servizi *standard*, rivolti ai bisogni dei viaggiatori delle stazioni selezionate (pendolari e turismo). Il *network* sarà esteso con le medesime caratteristiche a tutta la rete nazionale.

La macrodistribuzione sul territorio delle stazioni interessate dal progetto prevede allo stato attuale la seguente distribuzione:

- Nord 177 esercizi;
- Centro 131;
- Sud 122

Progetto "Le piccole stazioni"

L'avvio del "Progetto 500 stazioni" impone, parallelamente, l'esigenza di riformulare delle azioni gestionali per le "piccole stazioni" che rappresentano gli impianti minori in diretta gestione RFI classificati come "*bronze e silver*", impresenziate (circa 1.630 stazioni), con indice di frequentazione non superiore ai 1.000 viaggiatori/giorno (circa 1.500 stazioni), dove non si effettua servizio PRM e dove si fermano solo treni del trasporto locale.

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

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

Tale obiettivo viene perseguito anche con la definizione di Accordi Quadro/Convenzioni con Associazioni a livello nazionale. Nel corso del 2013 sono stati sottoscritti 3 Accordi con: Legambiente, CSVnet, Associazione Italiana Turismo Responsabile e Legacoop Sociali.

RFI S.p.A.

LA SICUREZZA D'ESERCIZIO FERROVIARIO**Andamento della Sicurezza (Incidentalità ferroviaria) nel 2013**

Il monitoraggio dell'incidentalità ferroviaria verificatisi sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) gestita da RFI è effettuato mediante 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* sull'incidentalità 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., recepita dalla legislazione italiana con il D.lgs 162/2007 (ERA - *European Railway Agency*).

Tra i due criteri adottati esiste omogeneità della definizione di "incidente" (almeno 1 morto nell'immediato o entro 30 gg dall'incidente/ferito grave⁵, 150.000 euro di danni, almeno 6 ore di interruzione della linea), statistiche con le seguenti precisazioni:

- le statistiche ERA (Dir. 2004/49 s.m.i.) fanno riferimento ai dati forniti da tutti i Gestori Infrastruttura operanti nel singolo Paese, ricomprendendo per l'Italia anche tutti i Gestori Regionali (CSI - *Common Safety Indicators*);
- le statistiche UIC (Fiche A91UIC) si riferiscono ai soli Gestori dell'Infrastruttura aderenti a tale Organizzazione del singolo Paese (per l'Italia solo Rete Ferroviaria Italiana).

Nel computo dei dati ERA, diversamente da quelli UIC, sono considerati anche gli incidenti che si sono verificati nell'ambito dei binari momentaneamente interrotti per manutenzione. Inoltre, la tipologia incidentale «Ai PL» (ai passaggi a livello), nel *benchmarking* internazionale (UIC ed ERA) comprende sia le collisioni contro ostacoli presenti nell'ambito del PL (veicoli, ecc.), sia gli investimenti degli utenti che indebitamente attraversano la sede ferroviaria a PL chiuso.

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

Relativamente all'incidentalità ferroviaria secondo i criteri della Direttiva 2004/49 CE e s.m.i. nel corso del 2013, la Banca Dati Sicurezza (BDS) ha registrato complessivamente una consistente riduzione degli incidenti rispetto agli ultimi anni di riferimento, confermando il *trend* in diminuzione già iniziato nel 2012. In particolare, rispetto al precedente anno, il valore assoluto relativo al 2013 è diminuito di 7 eventi (- 6,54%):

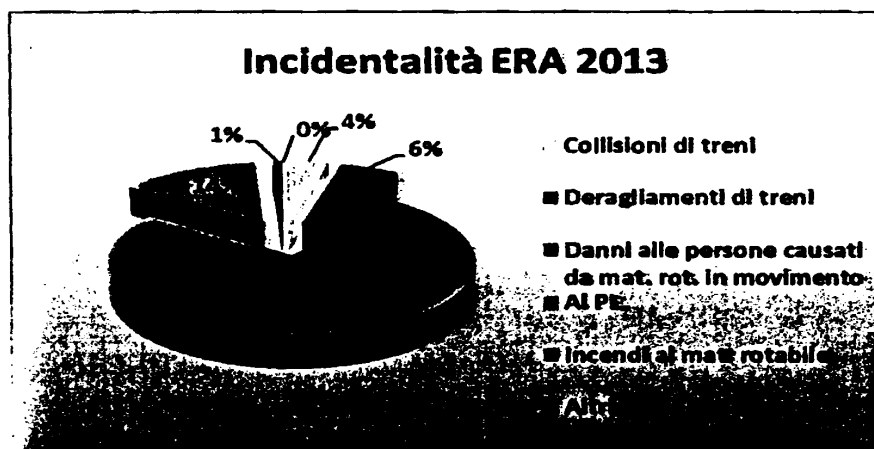
- 4 collisioni di treni⁶ contro le 7 del 2012;
- 6 deragliamenti di treni contro i 5 del 2012;

⁵ Per ferito grave è da intendere una persona che a seguito dell'evento incidentale ha subito un'ospedalizzazione superiore alle 24 h.

⁶ l'indicatore "collisioni di treni" è ascrivibile a collisioni di treni contro altri ostacoli (frane, animali, alberi).



- 73 danni alle persone causati da materiale rotabile in movimento contro gli 80 del 2012;
- 0 altri eventi contro 1 del 2012;
- 14 ai Passaggi a Livello contro i 13 del 2012;
- 1 incendio al materiale rotabile come nel 2012.



Si riporta di seguito il confronto tra i valori incidentali registrati nel 2013 con quelli dell'esercizio 2012.

RFI S.p.A.

Indicatore (classificazione FRA)	Totale					
	valore		Morti		Feriti	
	2013	2012	valore 2013	valore 2012	valore 2013	valore 2012
Collisioni ai treni		7	0	0	0	0
Deragliamenti di treni		5	0	0		1
Incidenti ai PL (compresi quelli che coinvolgono i pedoni)		13		13		9
Incidenti alle persone, provocati dal materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)		80		56		29
Incendi di materiale rotabile	1	1	0	0	0	0
Altri		1	0	0		1
TOTALE		107		69		40

legenda:	
	valore 2013 < valore 2012
	valore 2013 > valore 2012
	valore 2013 = valore 2012

Relativamente alle cause che hanno determinato i suddetti incidenti, si evidenzia che su un valore complessivo di 100 eventi, il 91% è riconducibile a cause esogene al sistema ferroviario ovvero a indebiti comportamenti di persone o ad eventi comunque esterni con caratteristiche di eccezionalità (es. eventi atmosferici di particolare intensità, ecc.), confermando, anche da questo punto di vista, una diminuzione di circa il 35% delle cause endogene passate da 14 eventi nel 2012 a 9 nel 2013.

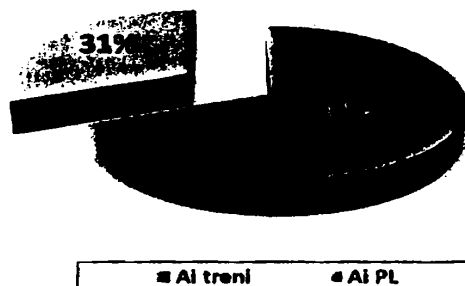
Per quanto attiene invece al monitoraggio sull'incidentalità ferroviaria effettuato secondo i criteri previsti dall'*Union Internationale des Chemins des Fer* (fiche A91 UIC), nel corso del 2013, sono stati registrati 16 incidenti "Tipici" UIC rispetto ai 19 registrati nel corso del 2012, facendo rilevare una diminuzione dei valori di circa il 15,5%. 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 le collisioni di materiale rotabile in movimento contro veicoli stradali in corrispondenza dei passaggi a livello.

Più in particolare la Banca Dati Sicurezza (BDS) ha registrato nel corso del 2013:

- 11 incidenti Tipici UIC ai treni contro i 13 del 2012;
- 0 incidenti Tipici UIC in manovra contro 1 del 2012;
- 5 incidenti Tipici UIC ai PL come nel 2012.



Tipologia degli incidenti tipici UIC 2013



Relativamente agli incidenti "Atipici" che, sostanzialmente, rilevano il numero di investimenti di persone e la caduta di viaggiatori dai treni in movimento, il 2013 ha registrato 84 incidenti contro gli 88 del 2012. Nel computo degli Atipici sono inclusi gli investimenti delle persone utenti dei PL (9 eventi nel 2013 contro gli 8 del 2012).

Per le conseguenze alle persone, negli incidenti "Tipici" UIC, il 2013 ha registrato 4 morti e 8 feriti con ospedalizzazione superiore alle 24 ore (contro 8 morti e 8 feriti gravi registrati nel 2012).

Negli incidenti "Atipici", nel 2013, si sono avuti 59 morti e 26 feriti gravi (contro i 61 morti e 31 feriti gravi registrati nel 2012).

QUALITA' E SICUREZZA

Sistema Integrato Gestione Sicurezza

Per quanto riguarda le attività relative al Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (SIGS), nel corso dell'esercizio 2013 è stato conseguito l'obiettivo del mantenimento della certificazione del Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza di RFI (SIGS), a cura della società SGS Italia (*Société Générale de Surveillance*), che mediante primo *audit* di sorveglianza annuale ha confermato la conformità del sistema alle norme ISO 9001, BS OHSAS 18001 ed ISO 14001, come dettagliato nei certificati stessi.

Piano Integrato Annuale della Sicurezza e Relazione Annuale della Sicurezza della Società

Per quanto riguarda le attività relative al Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (SIGS) è stato completato il monitoraggio del Piano Integrato della Sicurezza relativo all'anno 2012, è stato definito il Piano Integrato della Sicurezza per l'anno 2013 (Decreto ANSF 10/2009) per l'emissione del quale sono precedentemente formalizzate le Linee Guida per la sua redazione (riferimento: Decreto ANSF 10/2009).

E' in fase di completamento la Relazione Annuale della Sicurezza relativa all'anno 2013 così come previsto dall'articolo 13, comma 4, del D.Lgs. 162/2007 in riferimento agli obblighi in carico al Gestore dell'Infrastruttura

RFI S.p.A.

nazionale.

Autorizzazione di Sicurezza

A febbraio 2013 la Società ha sottoposto all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie l'intero pacchetto documentale del SIGS, consentendo alla stessa di confermare l'Autorizzazione di Sicurezza provvisoria ad RFI sino al 30 giugno 2014.

Sono stati eseguiti gli *audit* da parte dell'ANSF per valutare l'adeguatezza delle organizzazioni e dei relativi sistemi di controllo ai fini dell'efficace gestione della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, in particolare, sui processi di gestione della manutenzione dell'infrastruttura e di gestione della circolazione.

SICUREZZA DELL'INFRASTRUTTURA

Sicurezza delle Gallerie

Nel 2013, come previsto, è stata inviata al MIT e all'ANSF la relazione sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie relativa all'anno 2012, provvedendo alla ripianificazione degli interventi per il miglioramento del livello di sicurezza all'interno delle gallerie ferroviarie.

Nell'ambito della revisione delle STI (Specifiche Tecniche di Interoperabilità) "Sicurezza in galleria", è stata assicurata la partecipazione ai tavoli tecnici del CER (*Community of European Railway and Infrastructure Companies*) e dell'ERA (*European Railway Agency*) per la definizione dei nuovi *standard* di sicurezza per le gallerie ferroviarie.

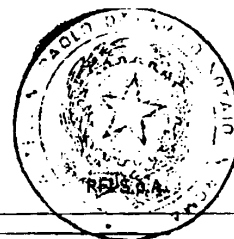
Vulnerabilità sismica delle Infrastrutture civili esistenti

Con riferimento alle verifiche di vulnerabilità sismica delle opere infrastrutturali presenti sulle linee strategiche nazionali, ai sensi dell'articolo 2, comma 3 dell'OPCM, n. 3274 del 2003, sono state avviate le attività di indagine geologica su circa 800 opere, tra ponti e fabbricati, che per prime saranno oggetto di verifica sismica.

Sono proseguite le attività di verifica di campo delle tratte di linea intersecanti aree definite a rischio idrogeologico dalle Autorità di Bacino o aree in frana censite dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), nell'ambito dell'Inventario dei Fenomeni Franosi in Italia (IFFI), sulla cui base si può procedere alla definizione della graduatoria di priorità dei tratti dell'infrastruttura ferroviaria interessati dai fenomeni di dissesto idrogeologico in base all'entità del rischio ferroviario.

PATRIMONIO

Relativamente alle attività di alienazione patrimoniale, nel mese di maggio 2013 si è conclusa la procedura di vendita del Lotto 1, limitrofo alla Stazione Tiburtina di Roma, costituito dai comparti CS e C4 Sud del Piano di Assetto dell'area della Stazione Tiburtina, con capacità edificatoria pari a 43.800 mq di superficie edificabile a destinazione mista direzionale-commerciale. Il prezzo di vendita è stato di 73,2 milioni di euro. E' stato inoltre



sottoscritto un accordo tra RFI e l'Acquirente per il completamento della rimozione dei sottoservizi residui, e per ratificare il diritto, nell'asset ceduto, di una servitù a favore di RFI per il mantenimento di un tratto di condotta fognaria a servizio della stazione.

Relativamente alla vendita dei beni minori nel corso del 2013 sono stati stipulati n. 33 atti di individuazione, con relativo rilascio di altrettante autorizzazioni alla vendita.

In termini di sfruttamento del patrimonio quale veicolo pubblicitario, il 2013 è l'ultimo anno di vigenza contrattuale dell'attuale affidamento a CBS e non sono da segnalare sostanziali novità dal punto di vista dell'attività rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Si è provveduto inoltre a dare avvio alle attività propedeutiche alla procedura di gara per il nuovo affidamento che durerà 5 anni; la gara è stata suddivisa in lotti tematici e regionali, in modo da riuscire a "performare" maggiormente rispetto all'attuale affidamento e ad ottenere una maggiore copertura del territorio a cura delle società che si aggiudicheranno la gara. Le offerte su i lotti Ponti e Stazioni, economicamente più appetibili, hanno superato di gran lunga le previsioni della stazione appaltante, producendo da sole più di due terzi del minimo garantito precedentemente riconosciuto all'affidatario uscente. Relativamente ai lotti regionali si sta predisponendo una nuova gara che terrà conto delle criticità di quel "segmento di business" che è quello che maggiormente risente della crisi economica oltre che delle restrizioni imposte dai Comuni in termini di contingentamento di quantità, superfici e scelta di siti.

ENERGIA ELETTRICA

Nel corso del 2013 il mercato elettrico è stato caratterizzato dalla riduzione dei prezzi della componente energia (causata dal forte incremento della produzione elettrica da fonti rinnovabili), controbilanciata però dall'aumento sia degli oneri di trasporto dell'energia elettrica, sia degli oneri generali del sistema elettrico nazionale (finalizzati all'incentivazione della suddetta produzione). Tale dinamica dei prezzi e delle tariffe elettriche ha determinato per la Società, al netto delle compensazioni previste dal regime tariffario speciale in vigore per l'esercizio ferroviario, un contenuto aumento del costo finale dell'energia per trazione rispetto all'esercizio precedente.

Nel mese di dicembre l'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas ha disposto la revisione degli oneri generali del sistema elettrico, al fine di ridurre la spesa elettrica degli utenti manifatturieri c.d. "Energivori", ossia le imprese a forte consumo di energia, mediante il trasferimento di alcune componenti tariffarie da questi ultimi alle altre categorie di utenza; tali modifiche produrranno sensibili aumenti del costo netto dell'energia per la trazione ferroviaria.

Nel corso del 2013, inoltre, sono state condotte azioni di razionalizzazione gestionale e contenimento dei costi nel settore elettrico ed in quello del gas. Sono state infatti esperite due gare nazionali che hanno consentito di contrattualizzare vantaggiosamente con i rispettivi vincitori:

- la fornitura di energia elettrica per gli impianti fissi di RFI precedentemente approvvigionati nel cd. "regime di salvaguardia",
- la fornitura di gas per tutte le utenze di RFI presenti sul territorio nazionale.

RFI S.p.A.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO**ATTIVITA' DI RICERCA**

Nel corso dell'esercizio 2013 è stata avviata la partecipazione:

- al *cluster* di ricerca sui trasporti per il settore ferroviario, co-finanziato dal MIUR;
- al progetto Europeo di ricerca *Shift2Rail* (IP2 per ETCS/ERTMS e IP3 per apparecchi del binario/infrastruttura), nell'ambito dell'Innovative Program n. 3 (*Infrastructure*);
- a due gruppi di lavoro nell'ambito delle attività pianificate da "*Community of European Railway and Infrastructure Companies*" (CER) e dall'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) per il progetto europeo "*Facilitating and speeding up ERTMS deployment*".

Sono proseguite le attività relative al progetto 3Insat per l'applicazione di un localizzatore satellitare in Sardegna per il segnalamento ferroviario (identificazione dei requisiti ferroviari e comparazione dei dati di precisione con localizzazione da Boa).

Inoltre, sono proseguite le attività di coordinamento dello sviluppo della normativa comunitaria ed internazionale in ambito Cenelec (SC9XC "*Railway applications - Fixed installations*") ed UIC (*Energy and electric Traction Experts*), per la realizzazione e la gestione degli impianti fissi del sottosistema Energia.

In particolare, mentre è in corso di pubblicazione da parte dell'UIC la *fiche* dedicata alla classificazione statistica degli incidenti al sottosistema "energia", è stata quasi completata quella relativa alla standardizzazione degli impianti di messa a terra nelle lunghe gallerie.

Infine, nel corso dell'anno 2013, la società ha partecipato alla Commissione Ministeriale per la definizione delle linee guida per il "TRAM-TRENO". Il progetto, di particolare importanza per le Regioni, è coordinato dal MIT ed è finalizzato alla realizzazione di mezzi in grado di circolare sia su rete urbana di tipo tranviario che su linee ferroviarie.

SVILUPPI TECNOLOGICI**Generalità**

Nell'anno 2013, il volume di spesa consuntivato per investimenti in sviluppi tecnologici innovativi è stato pari a 23,1 milioni di euro.

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



Importi in Milioni di euro

Settore di intervento	Anno 2013	Anno 2012
Tecnologie per la sicurezza	9,1	5,9
Diagnostica innovativa	4,0	0,2
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	10,0	1,8
TOTALE	23,1	7,9

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

- *Rail-dampers*: si è conclusa ad aprile 2013 la sperimentazione di un sistema di abbattimento del rumore ferroviario alla sorgente costituito dai *rail-dampers*, svoltasi nel territorio della Provincia di Bolzano sulla linea ferroviaria Verona – Brennero.
- Portali Multifunzione: in esito alla valutazione funzionale per la Qualificazione del prototipo è stata avviata la realizzazione di n. 5 impianti prototipali e sono in atto i sopralluoghi per l'individuazione dei siti di installazione per ulteriori n. 2 impianti prototipali.
- Dispositivi di sicurezza: è in corso la modellazione del "pattern" generato da una fiamma (principio di incendio a bordo treno) da un punto di vista di rivelazione basato su termo-camera infrarossi.
- Conduttori delle linee di contatto: al fine di evitare la formazione di ghiaccio sui conduttori di contatto delle linee di trazione elettrica, escludendo il ricorso all'impiego oneroso ed invasivo dei cosiddetti "treni raschia ghiaccio", è proseguito lo sviluppo delle tecniche di sghiacciamento dei conduttori delle linee di contatto, effettuate, in via prioritaria per le linee del sistema AV, su linee del sistema AV – su linee a trazione elettrica sia in corrente alternata che continua.
- Sistemi di Misura dei Carichi Verticali (SCMV) o "pese dinamiche": prosegue la realizzazione di impianti prototipali che permettono, una volta in opera sui binari di confine o di uscita dagli scali merci, di scartare i carni ferroviari caricati in eccesso o in maniera squilibrata, evitando importanti problemi alla sede ferroviaria e possibili anomalie di esercizio. In tale ambito, è stata completata l'installazione di n. 7 impianti di Pesa Dinamica e precisamente: n. 2 nello scalo di Verona Quadrante Europa, n. 2 in località Roccasecca binario pari e dispari, n. 2 sulla linea Varzo – Domodossola e n. 1 nello scalo di Domodossola, e nel contempo è stata avviata l'installazione di ulteriori n. 3 impianti prototipali nello scalo di Novara Boschetto.
- *Componentistica elettromeccanica*: proseguono le sperimentazioni prototipo del perno diagnostico per casse di manovra P80 e L90, nuova tiranteria RFI, sistema di manovra multi punto, nuovo Fermascambio FS44 con

RFI S.p.A.

nuovi contatti tipo *micro-switch* e, presso l'Officina di Pontassieve, movimentazione aghi per scambi di nuova generazione.

- *Componentistica elettronica*: è stato concluso il processo di Qualificazione per un prototipo di Sensore Controllo Giunto Meccanico ed è stata avviata la relativa sperimentazione in campo. Inoltre proseguono le sperimentazioni su diverse tipologie (n. 6) di relè elettronici, dispositivi (n. 2) per cassette induttive, segnali a LED, circuiti di binario (cdb).
- *Linee AV/AC oltre i 300 km/hr*: in collaborazione con il Politecnico di Milano, sono in corso le attività connesse alla sperimentazione per l'innalzamento della velocità di esercizio delle tratte AV/AC RM-NA e TO-MI e della direttissima (DD) RM-FI rispettivamente a 360 e a 300 km/h, mediante l'allestimento di *n. 3 siti pilota* allo scopo di verificare l'efficacia degli standard finora adottati per la costruzione/manutenzione dell'infrastruttura e degli impianti e/o di determinarne i miglioramenti per sostenere un esercizio a velocità superiori a quelle limite finora stabilite.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Blufferies S.r.l. (100%)

La Società, costituita in data 4 novembre 2010 da RFI in ottemperanza alla normativa *antitrust* (Legge n.287/90), a seguito del conferimento del ramo navigazione da RFI con efficacia 1° giugno 2012, possiede un capitale sociale di 20.100.000 euro, interamente detenuto 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 ha registrato nel 2013 un risultato economico positivo di 0,5 milioni di euro di cui propone la destinazione del 5% a riserva legale e la distribuzione del restante 95% al socio unico RFI.

Al positivo risultato di questo primo esercizio ha contribuito la continua azione di razionalizzazione intrapresa dagli amministratori, ma soprattutto la cessazione, dal 28 giugno 2013, delle attività di servizio marittimo veloce passeggeri sullo Stretto svolte a mezzo Consorzio Metromare a seguito contratto aggiudicato dal MIT. Per questo motivo, successivamente a tale data, le attività sullo Stretto per il servizio marittimo veloce passeggeri sono svolte direttamente dalla Blufferies, per il periodo 1 luglio 2013 -31 dicembre 2013, per la tratta Messina - Villa San Giovanni successivamente prorogato dal MIT per ulteriori 6 mesi (scadenza 30 giugno 2014).

La società in questo primo anno completo di attività, ha continuato nell'opera di razionalizzazione e di miglioramento del ramo conferito, con gli oneri che ciò ha comportato, tra i quali si segnalano significativi interventi di manutenzione straordinaria sulle unità navali.

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

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

A seguito della registrazione in bilancio 2012 di una perdita d'esercizio di 1,9 milioni di euro, e risultando le perdite accumulate maggiori di 1/3 del Capitale Sociale, in assenza di elementi ragionevolmente certi circa il loro recupero nel corso del 2013, gli Amministratori hanno proceduto in data 8 maggio 2013 ad una riduzione del Capitale Sociale, portandolo da 11,2 milioni di euro agli attuali 7,3 milioni di euro. Esso è detenuto da RFI in quota dell'89% e da CEMAT in quota dell'11%.

A seguito della fase di ristrutturazione interna avviata dalla società, il 2013 si è concluso registrando incoraggianti segnali di ripresa e consolidando una netta inversione di tendenza rispetto al passato, anche in considerazione del quadro economico a livello nazionale che ha manifestato segnali, ancorché ancora timidi, di ripresa. Il bilancio 2013 rileva, infatti, un utile d'esercizio di 0,3 milioni di euro.

Tunnel Ferroviario del Brennero – TFB (85,79%)

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".

Per quanto riguarda il capitale sociale, in data 18 aprile 2012 l'Assemblea straordinaria degli azionisti di Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A. ha deliberato il quinto aumento del capitale sociale scindibile fino ad un massimo di 100 milioni di euro da eseguirsi entro il 31 dicembre 2013. A tal proposito si informa che tra il 2012 ed il 2013 sono state eseguite quattro *tranches* di aumento di capitale sociale, pari a complessivi 50 milioni di euro. Le sottoscrizioni avvenute da parte di RFI, incluse le quote inopstate, hanno dato luogo ad un esborso totale di 43,6 milioni euro, di cui 28,3 milioni di euro nel corso dell'esercizio 2013.

Sulla base dei versamenti effettuati al 31 dicembre 2013, includendo i versamenti della quota inopstate dal socio Provincia di Verona, il capitale sociale complessivo ammonta ad 195,8 milioni di euro ed è composto da n. 195.790.910 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna. La quota di spettanza di RFI ammonta ad euro 167.964.433, pari cioè all'85,79% del capitale complessivamente sottoscritto.

Relativamente agli eventi di maggiore importanza, si informa che il 2013 è stato per la Società, se pur indirettamente, un anno estremamente importante. Infatti la partecipata Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE ha avviato le gare d'appalto delle prime realizzazioni previste nell'ambito del 2° Lotto costruttivo: sotto - attraversamento fiume Isarco (lato Italia) e galleria tra Tulfes e Pfons (lato Austria). Questo è stato possibile a seguito della pubblicazione della Delibera CIPE n. 28 del 31 maggio 2013, con la quale è stato approvato il nuovo costo a vita intera del Progetto - pari ad 9.730 milioni di euro - di cui 4.865 milioni di euro a carico della parte italiana - , la suddivisione del finanziamento in 5 Lotti costruttivi con termine lavori 2025, e l'avvio del 2° Lotto costruttivo.

Il bilancio della società, ha chiuso l'esercizio 2013 con un risultato economico positivo netto di 0,3 milioni di euro dovuto esclusivamente, come nei precedenti esercizi, ai proventi finanziari derivanti dalle giacenze bancarie il cui

RFI S.p.A.

impiego razionale, pur in presenza delle note condizioni generali dei mercati finanziari, ha generato un risultato netto sostanzialmente in linea a quello dell'esercizio precedente.

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

In data 21 luglio 2009 l'Assemblea dei Soci, a seguito del protocollo di intenti del 7 maggio 2009, nel quale il socio di maggioranza RFI manifestava la necessità di 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, al 31 dicembre 2013, ancora in corso. I liquidatori segnalano, in relazione ad uno dei procedimenti giudiziari in corso (tribunale di Brescia), che nel febbraio 2013 è avvenuto il rinvio a giudizio con cui è stata fissata la prima udienza nel mese di novembre 2013, rinviata a data da destinarsi; tale evento potrà incidere sulla valutazione della rischiosità della posizione della Società nell'ambito del procedimento. Relativamente allo stato di crediti e debiti, permane l'azione legale nei confronti di vecchi crediti di entità apprezzabile, per i quali si ritiene esistere la possibilità di recupero. Nel 2013 i liquidatori hanno proseguito con le attività volte al completamento del recupero crediti attraverso l'azione del legale, alla gestione del contenzioso per danni, e alla gestione dell'eventuale difesa presso il tribunale di Brescia della Società. Il capitale sociale al 31 dicembre 2013 è pari a 1,6 milioni di euro. Si ricorda che la Società ha chiuso il bilancio 2012 con una perdita di 85 mila euro.

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

Si evidenzia che l'Assemblea Ordinaria per l'approvazione del bilancio d'esercizio ai sensi dell'art. 2364 del Codice Civile sarà convocata entro il maggior termine dalla chiusura dell'esercizio sociale previsto dallo statuto di RFI (cfr. art.9 "Assemblea" – Statuto di RFI S.p.A.), al fine di poter rappresentare in bilancio ogni possibile elemento di novità emergente in ordine alla tematica "Sconto K2" di seguito rappresentata.

Indagini e procedimenti giudiziari in corso

Indagini e procedimenti penali e procedimenti L. 231/2001

Procedimenti L. 231/2001

Non si registrano evoluzioni processuali rispetto a quelle esposte nel Bilancio 2012 relativamente al proc. pen. 4656/2009 RGNR Procura di Messina, infortunio sul lavoro verificatosi in data 21 febbraio 2008 presso l'ex magazzino approvvigionamenti nazionale di Messina.

Relativamente al proc. pen. 18772/2008 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Firenze per l'infortunio sul lavoro verificatosi in data 2 ottobre 2008 presso il cantiere di Firenze Castello, sospeso per sollevata questione di legittimità costituzionale, è stata fissata udienza innanzi alla Consulta che verrà celebrata in data 8.7.2014.



Nell'ambito del procedimento penale n. 7906/2009 RGNR Procura della Repubblica presso il Tribunale di Latina concorrente ipotesi di lesioni colpose, connesse a presunte violazioni di normativa antinfortunistica (evento del 10 agosto 2009) verificatesi nel corso di operazioni manutentive nei pressi di Fondi, per il quale sono stati iscritti nel registro degli indagati tre funzionari della Società nonché la persona giuridica RFI ex D.Lgs. 231/01), in data 2 agosto 2013 è pervenuta la notifica dell'avviso di conclusione indagini preliminari notificato a RFI al domicilio eletto presso il difensore nominato.

In data 20 settembre 2013, tramite notifica dell'avviso di conclusione indagini, si è appreso che RFI risulta iscritta, ex art. 25 septies, comma 3 D.lgs. 231/2001, nel proc. pen. n. 1933/2011 RGNR, Procura della Repubblica presso il Tribunale di Latina. Il procedimento è stato instaurato a seguito dell'infortunio mortale occorso in data 25 febbraio 2011 ad un dipendente di una ditta esterna mentre stava svolgendo operazioni di abbattimento di arbusti presso il km 47+100 della tratta Campoleone – Cisterna di Latina. È stato notificato l'avviso di conclusione indagini alla Società (che ha provveduto a nominare un legale esterno), ad un dirigente e ad un dipendente di RFI. Dall'atto notificato a questi ultimi risulta l'iscrizione anche del datore di lavoro del soggetto deceduto per il reato di omicidio colposo per violazione di normativa a tutela della sicurezza del lavoro.

Per quanto attiene al proc. pen. 9592/2008 RGNR pendente presso il Tribunale di Milano con RFI indagata ai sensi del D. Lgs. 231/2001, per l'investimento di un dipendente dell'ATI CLF, avvenuto sul cantiere di Milano Rho – Certosa in data 6 marzo 2008, è stata svolta l'istruttoria dibattimentale. Il Pubblico Ministero ha concluso chiedendo la condanna sia delle persone fisiche sia delle persone giuridiche. La sentenza verrà emessa all'udienza del 14 aprile 2014 .

In merito al procedimento penale 5643/10 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Sassari instaurato nel 2012 a seguito dell'infortunio mortale occorso al macchinista del treno 8921 per impatto con un masso caduto in linea a seguito di evento franoso di eccezionale ed imprevedibile entità, all'udienza preliminare del 16 ottobre 2013, il GUP ha disposto il rinvio a giudizio per i tre dipendenti di RFI e per la Società, nella qualità di responsabile civile ed amministrativo, ed ha prosciolto i dipendenti di Trenitalia e tale Società. Con il medesimo provvedimento Trenitalia è stata esclusa dal processo come responsabile civile. Il dibattimento ha avuto inizio in data 22 gennaio 2014 ed è in corso di svolgimento con prossima udienza fissata in data 2 aprile 2014 .

Con riferimento al procedimento penale n. 10095/2010 RGNR pendente presso la Procura di Catania per ipotesi di responsabilità amministrativa contestate a RFI in relazione all'infortunio sul lavoro occorso il 1 settembre 2008 a Motta Sant'Anastasia in cui hanno perso la vita due dipendenti di RFI, all'udienza del 28 ottobre 2013 il Tribunale ha accolto l'eccezione sollevata dalla difesa di RFI relativa alla nullità del decreto di citazione a giudizio. In conseguenza della declaratoria di nullità sono stati restituiti gli atti al GUP, con regressione del procedimento alla fase precedente a quella dibattimentale. L'udienza preliminare è in fase di svolgimento con fissazione per il 14 aprile 2014. Si rammenta che il procedimento penale n. 10659/2008 RGNR pendente, per gli stessi fatti, nei confronti dei quattro dipendenti di RFI facenti parte della squadra manutentiva coinvolta nel sinistro si è concluso in fase di Appello con l'assoluzione degli imputati dal reato di calunnia, il nulla a procedere nei confronti di un dipendente per il reato di favoreggiamento personale e con la conferma della condanna per la fattispecie di omicidio colposo. Pende il ricorso in cassazione.

Il procedimento penale n. 6305/09 RGNR, pendente innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto a Viareggio il 29 giugno 2009 è attualmente in fase

RFI S.p.A.

dibattimentale, a seguito del rinvio a giudizio di tutti gli imputati e degli enti incolpati ex D.Lgs. 231/2001, disposto dal Giudice dell'udienza preliminare del 18 luglio 2013, in accoglimento delle richieste formulate dal Pubblico Ministero in esito alle indagini preliminari. Allo stato si ritiene di non essere in grado di ipotizzare passività a carico delle Società del Gruppo FS Italiane, peraltro coperte da idonee polizze assicurative.

Altri procedimenti penali rilevanti

A seguito del sinistro occorso in data 26 aprile 2012 fra due convogli ferroviari all'ingresso della Stazione di Roma Termini, pende, ancora in fase di indagini, il proc. pen. 925/2013 RGNR con iscritti nel registro degli indagati tre funzionari di RFI.

In relazione al proc. pen. 1988/96 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Perugia scaturito nel 1996 a seguito dell'arresto dell'Amministratore Delegato pro - tempore di Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni, si segnala che in data 15 ottobre 2013 sono state depositate le motivazioni della sentenza di assoluzione emessa in data 1 giugno 2010.

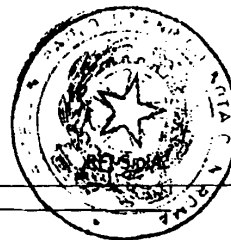
Il proc. pen. n. 21786/2013 RGNR noti (già 34838/2011 RGNR ignoti) pendente innanzi alla Procura di Roma a seguito dell'incendio verificatosi presso la Stazione di Roma Tiburtina il 24 luglio 2011 si trova nella fase delle indagini preliminari con iscrizione nel registro degli indagati di quattro alti funzionari di RFI. A seguito dell'intervenuta notifica dei verbali di elezione di domicilio e contestuale identificazione, sono stati effettuati interrogatori di garanzia. L'area dell'incendio è stata dissequestrata e restituita all'avente diritto.

Con riferimento al proc. pen. n. 942/2010 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica di Firenze concernente i disservizi del trasporto ferroviario nelle Stazioni di Firenze i giorni 17 e 18 dicembre 2010 nel quale risultano iscritti 3 dirigenti e 14 dipendenti di RFI ed 1 dirigente di Trenitalia, è stato aperto il dibattimento con calendarizzazione prevista per tutto il 2014.

Il 17 gennaio 2013 il Presidente, l'Amministratore Delegato, alcuni dipendenti di Italferr e un dirigente di RFI, unitamente a personale di altre amministrazioni e delle Imprese esecutrici, sono stati raggiunti da informazioni di garanzia notificate nell'ambito di indagini disposte dalla Procura della Repubblica di Firenze nel procedimento penale n. 25816/10 RGNR, aventi ad oggetto il contratto di appalto al Contraente Generale per la penetrazione urbana della linea ferroviaria ad Alta velocità/Alta capacità nel Nodo di Firenze.

Le ipotesi investigative afferiscono sostanzialmente a supposte difformità esecutive nella realizzazione dell'appalto, alla qualificazione e smaltimento dei materiali risultanti dalle opere di scavo, all'autorizzazione paesaggistica, all'accordo bonario per la risoluzione delle riserve presentate in corso d'opera e alle modalità di contabilizzazione dell'avanzamento dei lavori. Allo stato pendono le indagini preliminari nell'ambito delle quali sono stati svolti vari accertamenti tecnici. RFI ha nominato un proprio difensore in qualità di parte lesa/interessata nel procedimento.

Pende presso il Tribunale di Civitavecchia il procedimento penale n. 6693/2007 RGNR coinvolgente alcuni ex dipendenti RFI e soggetti appartenenti a ditte esterne. Le contestazioni a carico degli indagati riguardano reati relativi ad illecite sottrazioni di materiali tolti d'opera di RFI e reati posti in essere nel riutilizzo di rotaie illecitamente sottratte a RFI per la realizzazione dell'Interporto di Civitavecchia. A tutti gli imputati è stato altresì contestato il reato di corruzione riguardo ai singoli episodi attribuiti. I fatti sarebbero stati commessi a Montalto di



Castro nel 2004, a Civitavecchia nel 2004, 2005, 2006 e 2007, a Maccarese nel 2006 e 2007 e a Tarquinia nel 2007. RFI si è costituita parte civile. Nell'ambito del suddetto procedimento hanno richiesto ed ottenuto la definizione tramite rito alternativo del patteggiamento alcuni imputati.

Nell'ambito del giudizio abbreviato nei confronti di uno degli imputati, il GIP all'udienza del 28 ottobre 2011 ha emesso sentenza di condanna alla pena di anni 2 e mesi 6 di reclusione per alcune imputazioni ed ha assolto il medesimo per gli altri capi. La sentenza è stata impugnata dall'imputato in questione. Gli imputati che non hanno scelto riti alternativi sono stati rinviati a giudizio. Il dibattimento è in corso di svolgimento con prossima udienza fissata il 6.11.2014.

Pende innanzi al Tribunale di Civitavecchia il procedimento penale n. 1408/09 RGNR a carico di alcuni ex dipendenti RFI ed altri soggetti appartenenti a ditte esterne, per i reati di truffa aggravata, peculato e falso in atto pubblico commessi nell'esecuzione e nel pagamento di lavori di manutenzione straordinaria sui ponti in ferro della Roma - Grosseto e nel restyling della Stazione di Anguillara, appaltati da RFI, che sarebbero stati eseguiti dalle ditte esterne tramite l'indebito utilizzo di materiale e manodopera della Società medesima. RFI si è costituita parte civile. All'udienza preliminare del 21 giugno 2013 il Giudice per l'udienza preliminare di Civitavecchia ha rinviato tutti gli imputati a giudizio per tutti i reati in contestazione, dinanzi al Tribunale Collegiale di Civitavecchia. La prossima udienza è fissata per il 20 maggio 2014.

Innanzi al Tribunale di Roma pende il procedimento penale n. 32316/11 RGNR, stralcio del procedimento 1408/09 RGNR della Procura Civitavecchia. I reati contestati sono truffa aggravata, peculato, abuso di ufficio, falso in atto pubblico, falso in materia di documentazione amministrativa e corruzione commessi nell'esecuzione e nel pagamento di una serie di lavori effettuati sulla tratta ferroviaria Roccasecca - Avezzano. Il procedimento è a carico di alcuni dipendenti/ex dipendenti RFI, di un ex dipendente di Trenitalia e di altri soggetti appartenenti a ditte esterne. In data 23 ottobre 2013 si è svolta la prima udienza dibattimentale. RFI si è costituita parte civile. La prossima udienza è stata fissata al 19 maggio 2014.

Il procedimento 1408/2009 RGNR di Civitavecchia ha dato origine anche al procedimento n. 3137/2011 pendente presso la Procura di Viterbo per reati di peculato, falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici e truffa commessi in Viterbo nel corso del 2005 e 2007. L'indagine dovrebbe riguardare reati commessi in relazione a lavori sulla Linea Attigliano - Viterbo e sulla Linea Roma Viterbo. RFI ha nominato un difensore che ha presentato istanza alla Procura di Viterbo affinché provveda ad una rapida conclusione delle indagini.

Sempre nell'ambito dell'indagine "madre" n. 1408/2009 RGNR Procura di Civitavecchia, la Polfer ha rinvenuto dei libretti di circolazione di mezzi d'opera non autentici, circostanze per le quali la Procura di Civitavecchia ha avviato un'indagine (procedimento n. 3264/10 RGNR, poi iscritto nel procedimento penale 928/11 RGNR noti) su presunte irregolarità poste in essere nella librettazione di mezzi d'opera poste in essere dalle Commissioni Rilascio Libretti e dalla struttura ex Cesifer di Verona. Successivamente il relativo fascicolo n. 928/11 RGNR della Procura di Civitavecchia è stato trasmesso per competenza territoriale alla Procura di Roma dove ha assunto il n. 2211/13 RGNR.

Da questo procedimento il PM ha operato due ulteriori stralci, uno a carico di ignoti diretto a Milano e l'altro nei confronti di funzionari ed ex funzionari di RFI diretto a Verona, per fatti ipotizzati come commessi in tali luoghi.

Il procedimento n. 2211/13 RGNR, rimasto incardinato su Roma, si trova nella fase delle indagini preliminari.

RFI S.p.A.

Sono state richieste informazioni ed è emersa l'intervenuta iscrizione come indagati di alcuni dipendenti/ex dipendenti di RFI, di Trenitalia ed alcuni soggetti esterni al Gruppo. Sono in contestazione una serie di reati, anche di natura dolosa, di cui non sono state comunicate le connesse condotte.

Il procedimento penale n. 41061/12 rgnr, pendente presso la Procura di Roma, presumibilmente anch'esso collegato al procedimento penale n. 1408/09 RGNR della Procura di Civitavecchia, attiene all'assegnazione di lavorazioni a Società esterne. In data 12 settembre 2013 il PM ha parzialmente autorizzato l'istanza presentata dal già nominato difensore di RFI comunicando i nomi degli indagati nonché dei reati iscritti, rigettando invece la richiesta di conoscere le condotte contestate e la richiesta di copia degli atti d'indagine. Risultano indagati per i reati dolosi di corruzione di persona incaricata di pubblico servizio (art. 320 c.p.), abuso di ufficio (art. 323 c.p.) e turbata libertà degli incanti (art. 353 c.p.) dipendenti ed ex dipendenti di RFI e soggetti esterni alla Società.

Pende presso la Procura di Alessandria il procedimento penale n. 1382/2012 RGNR per reati commessi nell'esecuzione di lavori effettuati sulla linea ferroviaria Alessandria-Arona. Risultano indagati soggetti appartenenti alla Società e soggetti esterni, facenti parte della ditta esecutrice coinvolta. I reati contestati, di natura dolosa, sono frode nelle pubbliche forniture (art. 356 c.p.), inadempimento di contratti di pubbliche forniture (art. 355 c.p.), falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici (artt. 479 e 360 c.p.), attentati alla sicurezza dei trasporti (art. 432 c.p.). RFI ha avuto un ruolo attivo nell'indagine provvedendo, in data 7 maggio 2012, a presentare denuncia/querela all'Autorità Giudiziaria. I lavori sotto indagine hanno ad oggetto la progettazione ed il consolidamento del rilevato ferroviario, mediante realizzazione di una c.d. "berlinese" di micropali, parallela al binario, sulla banchina a sinistra nel senso della progressiva linea, per una estesa di circa 100 metri. I lavori affidati ad una ditta esterna furono però effettuati con modalità non conformi al progetto. RFI ha costantemente monitorato, tramite richieste formali, l'evoluzione dell'indagine e dopo l'emissione di un'Ordinanza cautelare nei confronti degli indagati, ha nominato un legale esterno. Sono in corso azioni in sede civile per il recupero del danno.

Il procedimento n. 3034/2012 RGNR pendente presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Rossano si è instaurato a seguito dell'investimento da parte del treno regionale 3753 di un autoveicolo con a bordo sei persone verificatosi il giorno 24 novembre 2012 presso il Passaggio a Livello (PPLL) Privato sito al km 155+849 della tratta Rossano C. - Mirto Crosia, della linea Metaponto-Reggio Calabria. Nel procedimento penale in oggetto, in fase di indagini preliminari, risultano indagati dipendenti/ex dipendenti di RFI, i titolari delle convenzioni disciplinanti l'attraversamento della sede ferroviaria mediante PPLL privato, il personale di bordo del treno 3753 ed una persona di nazionalità rumena. I reati contestati sono omicidio colposo e disastro ferroviario colposo. È stato nominato da RFI un difensore di parte interessata.

In data 24 settembre 2012 al passaggio a livello sito al Km 710+403 della tratta Bari - Lecce nei pressi della stazione di Cisternino (BR) si è verificato un sinistro che ha coinvolto il Treno Frecciargento 9351 e un autoarticolato. Nell'incidente è deceduto il macchinista e sono rimasti feriti lievemente 20 passeggeri. La Procura di Brindisi ha aperto il procedimento penale n. 6765/2012 RGNR a carico del conducente del veicolo per i delitti di omicidio colposo e disastro ferroviario. Attualmente il giudizio pende nella fase processuale avanti il Tribunale collegiale di Brindisi con udienza fissata per il giorno 12 maggio 2014. RFI si è costituita parte civile unitamente a Trenitalia.

In relazione ai fascicoli TAV transitati alla SO Penale di RFI, non risultano variazioni rispetto a quanto riportato nel



Bilancio 2012.

Allo stato non sono ipotizzabili danni materiali non coperti da polizze assicurative rispetto ai procedimenti descritti.

Procedimenti amianto

Il proc. pen. n. 2416/2009 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Messina con ipotizzate violazioni di norme in materia di tutela e della sicurezza nei luoghi di lavoro (rischio amianto che non risulterebbe essere coperto da polizze assicurative) all'udienza del 13 novembre 2013 è stato definito con sentenza di non luogo a procedere essendosi il reato estinto per prescrizione. È in corso di deposito la motivazione.

Non si registrano evoluzioni processuali rispetto a quelle esposte nel bilancio 2012 per il procedimento penale n. 18891/99 RGNR nei confronti di ex dirigenti FS imputati di omicidio colposo per esposizione ad amianto nelle Officine Grandi Riparazioni di Bologna.

Arbitrati

Con riferimento alla domanda di arbitrato presentata dalla società Strabag (già ADANTI S.p.A., capogruppo del raggruppamento d'impresa composto da: Consorzio Nazionale Cooperative di Produzione e Lavoro CIRO MENOTTI e Impresa Costruzioni Ing. R. Pellegrini Srl) riguardante n. 54 riserve per complessivi 76,5 milioni di euro di petitem relative alla Convenzione 116/2004 - Raddoppio della linea Cagliari - Golfo Aranci - Tratto Decimomanno - S. Gavino, il Collegio in data 20 settembre 2012, ha condannato RFI a corrispondere la somma complessiva di 41,7 milioni di euro (di cui 30,3 milioni di euro a titolo di sorte e 11,4 milioni di euro per interessi legali e/o moratori e/o rivalutazione) oltre interessi legali dalla data della pronuncia sino all'effettivo soddisfo, respingendo ogni altra domanda collegata ad ulteriori riserve. La Società ha impugnato il Lodo in oggetto avanti la Corte di Appello di Roma costituendosi in giudizio.

In data 23 aprile 2013 è pervenuto a RFI il provvedimento con cui il Presidente del Tribunale di Roma, su istanza di STRABAG del 4 marzo 2013, ha concesso l'esecutorietà del Lodo.

In data 30 aprile 2013 si è tenuta l'udienza di comparizione avanti la III Sez. Civ. della Corte di Appello di Roma e, in tale sede, la difesa di RFI ha richiesto la sospensione dell'esecutorietà del Lodo che è stata accolta in data 7 maggio 2013 rinviando all'udienza del 8 ottobre 2013 per la precisazione delle conclusioni.

Tale udienza è stata rinviata d'ufficio al 27 maggio 2014 per gli stessi incombenti.

Pur a fronte dei suddetti esiti positivi, RFI ha ritenuto comunque opportuno opporre Reclamo, ai sensi dell'art. 825 c.p.c., avverso il predetto provvedimento di esecutorietà del Lodo reso dal Tribunale di Roma. L'udienza su tale Reclamo si è tenuta, avanti la I Sez. Civ. della Corte di Appello, il 24 ottobre 2013 ma la Corte non ha assunto provvedimenti rinviando la discussione all'udienza del 26 giugno 2014.

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.

L'evoluzione del periodo ha evidenziato la definizione degli arbitrati in essere ed il riconoscimento ai *General*

RFI S.p.A.

Contractor di una percentuale molto ridotta del *petitum* reclamato. I riconoscimenti in questione sono stati in larga prevalenza relativi a componenti che costituiscono un incremento del valore delle opere eseguite nonché degli interessi dovuti per il differito pagamento dei maggiori costi di costruzione.

Linea Torino – Milano – Napoli**Tratta Milano-Bologna**

In relazione all'arbitrato con il *General Contractor* Cepav Uno ed RFI venivano espletate due fasi:

- 1^ fase di CTU con emissione del Lodo parziale in data 2 agosto 2012 che ha riconosciuto al GC, a fronte di una richiesta complessiva di 613,0 milioni di euro, l'importo di 54,2 milioni di euro (di cui circa 40,1 milioni di euro per sorte e rivalutazione e 14,1 milioni di euro per interessi). A seguito della notifica da parte di Cepav Uno dell'Atto di precetto unitamente al Lodo in forma esecutiva, in data 7 febbraio 2013 RFI ha provveduto al pagamento di detto importo, con espressa riserva di impugnazione del Lodo medesimo. In data 27 maggio 2013 RFI ha provveduto al pagamento di ulteriori 1,5 milioni di euro per ulteriori interessi dovuti;
- 2^ fase di consulenza tecnica, relativamente alla richiesta per oneri di ritardo e/o anomalo andamento lavori a seguito della quale, con ordinanze del 24 gennaio e 20 marzo 2013, il Collegio arbitrale ha formulato ulteriori quesiti di CTU.

Successivamente, le relative attività peritali sono state sospese su istanza congiunta delle parti a seguito dell'attivazione, nel luglio 2013, di un tentativo di complessiva composizione transattiva del contenzioso con il Consorzio Cepav Uno, avente ad oggetto, tra l'altro, il giudizio arbitrale in questione ed il connesso giudizio di impugnazione del Lodo parziale del 2009.

In data 4 - 9 dicembre 2013 è stato perfezionato l'Atto Transattivo tra RFI, il Consorzio Cepav Uno ed ENI ed in data 8 gennaio 2014 si è tenuta l'udienza nel cui ambito:

- è stata depositata copia dell'Atto Transattivo;
- il Consorzio Cepav Uno ha depositato Atto di rinuncia agli atti del giudizio;
- RFI ha depositato Accettazione della predetta Rinuncia;
- il Collegio arbitrale, preso atto di quanto sopra, ha dichiarato l'estinzione del giudizio.

Con tale Atto Transattivo sono stati definiti transattivamente i giudizi pendenti e tutti i contenziosi e/o contestazioni e/o controversie insorte e/o insorgende con la definizione di un importo fisso, immodificabile e onnicomprensivo, non soggetto a rivalutazione ed interessi, comprensivo delle somme di cui al Lodo parziale del 2 agosto 2012 nonché le controversie dedotte nelle Nuove Domande di Arbitrato notificate dal Consorzio Cepav Uno nel novembre 2012.

In esecuzione di quanto pattuito nell'Atto Transattivo, il Consorzio Cepav Uno in data 23 dicembre 2013 ha notificato a RFI, agli arbitri nominati dal medesimo Consorzio ed al Presidente del Consiglio di Stato (nella sua qualità di terzo designante l'arbitro della parte che non vi abbia provveduto), Atto di rinuncia alle Nuove Domande di Arbitrato.

Tratta Bologna-Firenze



Nel corso del 2013 è passato in giudicato il Lodo sottoscritto in data 27 gennaio 2012 con il quale il Collegio Arbitrale ha riconosciuto a favore del *General Contractor* FIAT l'importo totale di 25,4 milioni di euro pagato da RFI ad aprile 2012.

Tratta AV/AC Torino – Milano

Subtratta Novara - Milano: 1° Arbitrato RFI – FIAT

In merito al 1° arbitrato attivato nel 2008 dal *General Contractor* FIAT – avente ad oggetto la richiesta di riconoscimento di maggiori oneri nonché di maggiori tempi di esecuzione della subtratta AV/AC Novara – Milano, in data 15 luglio 2013 è stato depositato il Lodo che ha disposto a carico di RFI il pagamento di 178,5 milioni di euro esclusa IVA (di cui 147,3 milioni di euro per sorte e 31,2 milioni di euro per rivalutazione ed interessi).

A seguito della notifica da parte di FIAT, in data 21 settembre 2013, dell'Atto di precetto unitamente al Lodo in forma esecutiva, RFI ha proceduto al pagamento dell'importo precettato pari a 178,5 milioni di euro (inclusi rivalutazione, interessi ed esclusa IVA), con riserva di impugnazione del Lodo, impugnazione che è stata notificata in data 30 settembre 2013, con contestuale istanza di sospensiva (Corte di Appello di Roma, R.G. n. 5097/2013).

Successivamente, in data 1 ottobre 2013 ed in data 11 ottobre 2013 sono state depositate da RFI ulteriori istanze cautelari non accolte con ordinanza della Corte di Appello di Roma in data 4 novembre 2013.

In data 31 dicembre 2013 FIAT ha depositato Comparsa di costituzione con impugnazione incidentale nel giudizio di appello.

La prima udienza nel giudizio di impugnazione si è tenuta in data 24 gennaio 2014 e la causa è stata rinviata per la precisazione delle conclusioni all'11 luglio 2014.

Tratta Roma-Napoli

In merito all'arbitrato 2008 con il *General Contractor* Iricav Uno, in data 15 giugno 2012 il collegio Arbitrale emetteva il Lodo Arbitrale definitivo. In data 13 luglio 2012 Iricav intimava di dare esecuzione al Lodo chiedendo l'erogazione di un importo di 86,6 milioni di euro (di cui 76,3 milioni di euro per sorte e rivalutazione e 10,3 milioni di euro per interessi).

In considerazione dei gravi e plurimi vizi del Lodo, in data 8 febbraio 2013 RFI ha impugnato il Lodo definitivo presso la Corte d'Appello di Roma con contestuale richiesta di sospensiva. Il Lodo è stato reso esecutivo ex art. 825 c.p.c. dal GC in forza di decreto del Presidente del Tribunale di Roma in data 20 marzo 2013 e, con atto di precetto notificato in data 16 aprile 2013 il Consorzio Iricav ha intimato RFI di pagare l'importo complessivo di 55,8 milioni di euro.

In data 3 maggio 2013 il Consorzio ha proposto impugnazione incidentale.

Nell'ambito dell'udienza tenutasi in data 28 maggio 2013 RFI ed il Consorzio Iricav Uno hanno concordato che RFI avrebbe proceduto al pagamento del suddetto importo di 55,8 milioni di euro (importo relativo ai capitoli di condanna quantificati dal Lodo definitivo) a fronte del previo rilascio da parte del Consorzio medesimo di idonea garanzia bancaria di restituzione a prima richiesta in caso di riforma, integrale o parziale, del Lodo definitivo in esito al giudizio di impugnazione.

RFI, previa acquisizione della predetta garanzia bancaria da parte del Consorzio Iricav Uno, ha proceduto a tale

RFI S.p.A.

pagamento in data 24 giugno 2013.

Successivamente, nel settembre 2013, è stato avviato un tentativo di composizione transattiva del complessivo contenzioso in essere con il Consorzio Iricav Uno - avente ad oggetto, tra l'altro, il Lodo definitivo del 15 giugno 2012, il precedente Lodo parziale del 19 maggio 2010 ed i rispettivi giudizi di impugnazione - che è stato formalizzato con Atto Transattivo RFI - Iricav Uno/Fintecna in data 20-23 dicembre 2013, ratificato dal CdA di Fintecna il 27 gennaio 2014.

Con tale Atto Transattivo sono stati definiti transattivamente i giudizi pendenti e tutti i contenziosi e /o contestazioni e/o controversie insorte e/o insorgende attraverso la definizione di un importo fisso, immodificabile e onnicomprensivo, non soggetto a rivalutazione ed interessi, nonché le controversie dedotte nella Nuova Domanda di Arbitrato, notificata dal Consorzio Iricav Uno nel novembre 2012.

A seguito della ratifica dell'Atto Transattivo da parte del CdA di Fintecna, il Consorzio Iricav Uno, in esecuzione di quanto pattuito nell'Atto Transattivo, in data 11 febbraio 2014 ha notificato a RFI, all'arbitro nominato dal medesimo Consorzio ed al Presidente del Consiglio di Stato (nella sua qualità di terzo designante l'arbitro della parte che non vi abbia provveduto) Atto di rinuncia alla Nuova Domanda di Arbitrato. Il 26 febbraio 2014 è stato effettuato il pagamento a definizione della transazione.

Verona - Padova e Terzo Valico del Giovi

Tratta Verona-Padova

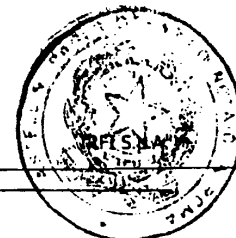
In merito al procedimento arbitrale avviato nel 2007 dal Consorzio IRICAV DUE nei confronti della ex TAV e al relativo lodo definitivo, che accogliendo le tesi di RFI in relazione alle più rilevanti richieste risarcitorie avanzate dal GC ha disposto a carico della Società il pagamento dell'importo di 11,2 milioni di euro comprensivo di interessi legali, si rinvia a quanto ampiamente descritto nei bilanci precedenti.

Poiché né RFI né il Consorzio Iricav Due hanno impugnato il Lodo entro il previsto termine di legge, il Lodo è passato in giudicato.

Terzo Valico dei Giovi

In merito alle richieste avanzate al Collegio Arbitrale dal Consorzio COCIV relativamente alle attività progettuali pregresse espletate dal Consorzio, si segnala che, in data 20 e 21 giugno 2013 il Collegio Arbitrale ha emesso il Lodo - non notificato a RFI da COCIV - con cui ha accertato e dichiarato che per le attività progettuali oggetto di causa spetta al Consorzio COCIV l'importo complessivo di 91,1 milioni di euro da maggiorarsi applicando alle singole componenti di tale importo l'indice ISTAT FOI dalle date precisate in motivazione fino alla pronuncia del Lodo ed ha conseguentemente condannato RFI al pagamento in favore del Consorzio stesso del predetto importo - al netto dell'importo di 80,0 milioni di euro (importo a suo tempo erogato a COCIV a titolo di anticipazione contrattuale in forza della Convenzione del 1991), da maggiorarsi applicando l'indice ISTAT FOI dal 6 dicembre 2000 alla data di pronuncia del Lodo.

Ai sensi di quanto previsto dall'Atto Integrativo RFI-COCIV dell'11 novembre 2011, nel mese di luglio 2013 RFI ha dato esecuzione al Lodo con il pagamento in favore del Consorzio COCIV dell'importo di 4,6 milioni di euro oltre IVA.



Altre Indagini

Con riferimento alle Deliberazioni dell'AVCP n. 80 del 14 settembre 2011, non si registrano da parte della stessa Autorità evoluzioni rilevanti rispetto a quanto già esposto nei Bilanci precedenti a cui si fa rinvio.

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

Rispetto a quanto indicato nel Bilancio 2012, a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si informa che il Consiglio di Stato - pronunciandosi in merito agli appelli promossi da RFI e dall'URSF avverso le sentenze del TAR del Lazio del 13 aprile 2012 - ha confermato, con le sentenze nn. 1107, 1108, 1109 e 1110 del 22 febbraio 2013, l'annullamento del Decreto Ministeriale n. 92/T del 11 luglio 2007 (adottato dal Ministro dei Trasporti pro tempore) e del conseguente provvedimento dell'URSF n. 300 del 15 ottobre 2007.

Il Consiglio di Stato ha anche rilevato che "essendo già stata resa al riguardo una pronuncia da parte dell'URSF impugnata da RFI innanzi al giudice di primo grado sub RGN 4775/2007 (giudizio pendente innanzi al TAR del Lazio), ogni conflitto tra le parti nella materia qui trattata dovrà essere ivi deciso dal giudice medesimo [...]".

Per completezza, si aggiunga che innanzi al TAR Lazio è pendente anche il giudizio avente R.G. n. 2792/2006, con cui RFI ha impugnato l'originaria decisione dell'URSF n. 18 del 20 gennaio 2006.

Con riferimento alle Sentenze del Consiglio di Stato del 22 febbraio 2013, alcune Imprese Ferroviarie, in data 22 luglio 2013 hanno notificato a RFI unitamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ricorso per ottemperanza alla Sentenza del Consiglio di Stato n. 1110/2013.

Con il suddetto ricorso, le Imprese Ferroviarie ricorrenti hanno chiesto al Consiglio di Stato di accertare l'inottemperanza di RFI, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari alla sopra richiamata sentenza n. 1110, di ordinare l'esecuzione della stessa entro un termine prefissato, di fissare la somma dovuta per l'eventuale ritardo e di nominare un commissario *ad acta* che provveda in via sostitutiva in caso di perdurante inadempimento dei soggetti indicati.

Si sono costituiti in giudizio RFI, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tramite l'Avvocatura di Stato ed anche Trenitalia.

Con sentenza n. 1345 del Consiglio di Stato, depositata il 19 marzo 2014, notificata a RFI il 10 aprile 2014, è stato accolto il ricorso proposto dalle imprese ferroviarie⁷ disponendo che RFI, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari - URSF (oggi l'Autorità di Regolazione dei Trasporti per effetto del subentro di quest'ultima nelle funzioni dell'URSF) diano - entro il termine di 60 giorni dalla notifica della sentenza e con l'adozione degli atti necessari - integrale esecuzione al giudicato formatosi sulla sentenza del Consiglio di Stato, n. 1110 del 22 febbraio 2013.

Il Consiglio di Stato ha disposto, altresì, che in caso di ulteriore inadempimento, scaduto il predetto termine di sessanta giorni e su richiesta delle parti ricorrenti, provveda alle necessarie incombenze il commissario *ad acta*,

⁷ Con detto ricorso veniva, tra l'altro, richiesto al Consiglio di Stato di ordinare alle controparti tutte l'integrale esecuzione della sentenza n. 1110/13 entro un termine prefissato mediante "il celere riconoscimento alle ricorrenti degli importi economici equivalenti all'applicazione del K2 previsto e regolato dal DM44T".

RFI S.p.A.

già individuato nella stessa sentenza nella persona del segretario generale dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, "con facoltà di sub delega a un dirigente del proprio ufficio, con espressa facoltà di procedere all'eventuale annullamento in autotutela dei provvedimenti emessi dopo la ricezione della richiesta di provvedere".

Per quanto sopra è in fase di attivazione il tavolo tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ed RFI affinché, congiuntamente, siano poste in essere - entro i termini indicati dalla citata sentenza - le opportune valutazioni corredate dei necessari approfondimenti anche in relazione alla determinazione dell'importo da riconoscere alle Imprese Ferroviarie avendo a riferimento il contesto regolatorio degli anni in cui è maturato il diritto allo sconto ed i conseguenti atti funzionali ad ottemperare al giudicato.

Nelle more dell'avvio del citato tavolo congiunto ed in considerazione della corrispondenza intercorsa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tenuto conto della pluralità dei soggetti terzi che saranno coinvolti nel processo di quantificazione sopra descritto, non sono stati iscritti nel presente Bilancio societario, in applicazione dei principi contabili IAS/IFRS, né i costi ed oneri verso le IF, né i corrispondenti ed eventuali ricavi da ricevere da parte dello Stato, in ragione dell'arbitrarietà che comporterebbe qualsiasi valutazione e del conseguente rischio di indicare importi di determinazione aleatoria e che sarebbero soggetti ad elevata variabilità.

Si ricorda che negli anni dal 2001 al 2005, in cui lo sconto è stato applicato dallo Stato alle Imprese Ferroviarie per il tramite del Gestore dell'Infrastruttura secondo i criteri allora vigenti, l'importo ha trovato copertura nell'ambito del relativo Contratto di Programma vigente tra RFI ed il MIT.

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

Rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2012 a cui si fa rimando per maggiori dettagli, non si registrano evoluzioni processuali.

Procedimento A436 – Arenaways S.p.A./RFI – FS

Rispetto a quanto riferito nella precedente Relazione al Bilancio 2012, a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si rammenta che, in data 25 luglio 2012, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato con provvedimento n. 23770 ha deliberato che Ferrovie dello Stato Italiane, attraverso le società controllate RFI e Trenitalia, ha messo in atto una complessa e unitaria strategia finalizzata a ostacolare e di fatto impedire, l'ingresso della società Arenaways sul mercato del trasporto ferroviario passeggeri. Per completezza, si rammenta che - in ottemperanza a quanto disposto nel provvedimento AGCM - RFI ha provveduto al pagamento della sanzione irrogata (di importo pari a 0,1 milioni di euro) nei termini prescritti.

Nel corso del mese di novembre 2012, RFI - così come FSI S.p.A. e Trenitalia - hanno impugnato il provvedimento finale dell'Autorità Garante e in data 8 maggio 2013 si è tenuta l'udienza di merito innanzi al TER del Lazio.

In data 27 marzo 2014 è intervenuta la sentenza del TAR Lazio che, in accoglimento del ricorso presentato da RFI unitamente alle altre società del Gruppo FSI coinvolte, ha disposto l'annullamento del provvedimento AGCM n. 23770 del 25 luglio 2012. Tale sentenza è provvisoriamente esecutiva salva la possibilità dell'AGCM di richiedere la "sospensiva" congiuntamente alla proposizione dell'eventuale appello innanzi al Consiglio di Stato.



Roma Tiburtina – Deliberazione dell’Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture n. 7/2013 - Ricorso al TAR

Con delibera del 13 febbraio 2012, RFI ha aggiudicato la gara europea per l’affidamento della concessione per lo “sfruttamento economico del complesso immobiliare di Roma Tiburtina, con gestione funzionale dello stesso mediante affidamento a imprese terze dei servizi di conduzione e manutenzione”, a Grandi Stazioni SpA.

Con nota del 13 luglio 2012, l’AVCP ha richiesto a RFI, con riferimento all’aggiudicazione della concessione, di fornire, “una relazione illustrativa corredata dalla necessaria documentazione comprendente la delibera a contrarre, il bando, il disciplinare ed il capitolato di gara, la delibera di aggiudicazione e il contratto, nonché eventuale ulteriore documentazione ritenuta utile”.

In data 24 ottobre 2012, l’Autorità ha concluso l’istruttoria formulando una serie di rilievi sulle modalità di svolgimento della gara e assegnando a RFI un termine per la presentazione delle controdeduzioni: le stesse sono state inviate da RFI all’Autorità in data 7 dicembre 2012.

In data 16 aprile 2013 l’Autorità ha deliberato il provvedimento finale, rilevando tra l’altro la presunta violazione dei principi di libera concorrenza, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità e pubblicità.

Con nota del 15 maggio 2013, RFI ha illustrato all’Autorità l’insussistenza dei presupposti per l’adozione di provvedimenti in autotutela, impugnando innanzi al TAR Lazio il provvedimento dell’AVCP con ricorso notificato il 16 maggio 2013. Si è in attesa della fissazione dell’udienza.

Procedimento A443 – NTV S.p.A./Gruppo FS Italiane

In data 28 maggio 2013 l’Autorità della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha notificato nei confronti di RFI - nonché Ferrovie dello Stato Italiane, Trenitalia, Grandi Stazioni, Cento Stazioni e FS Sistemi Urbani un provvedimento di avvio dell’istruttoria, ai sensi dell’art. 14 della legge n. 287/90, per accertare l’esistenza di una violazione dell’articolo 102 del TFUE.

L’avvio di istruttoria è stato adottato a seguito delle segnalazioni inviate dalla società NTV tra il 2012 e il maggio 2013 ed è finalizzato a verificare se il Gruppo FS - per il tramite delle controllate RFI, Trenitalia, Grandi Stazioni, Cento Stazioni e FS Sistemi Urbani- abbia abusato della propria posizione dominante nei mercati dell’accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale, della gestione degli spazi pubblicitari all’interno delle principali stazioni italiane e nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità.

Per completezza preme rilevare che i fatti denunciati da NTV - dai quali discende l’avvio dell’istruttoria AGCM in questione - formano altresì oggetto di sette procedimenti istruttori avviati dall’URSF a seguito di altrettanti ricorsi presentati dalla stessa NTV. Il termine di chiusura dell’istruttoria è fissato al 12 luglio 2014.

Con riferimento allo stato dell’istruttoria, si rappresenta che RFI ha formulato, unitamente alle altre società del Gruppo FS coinvolte nel procedimento istruttorio in questione (ad eccezione di FS Sistemi Urbani), un set di impegni che sono stati oggetto di presentazione all’Autorità in due fasi successive.

In esito al *market test* conclusosi il 23 novembre 2013 - sono pervenute osservazioni agli impegni, presentati dalle società del Gruppo FS e pubblicati sul sito dall’AGCM in data 24 ottobre 2013, da parte dei seguenti soggetti: le associazioni consumatori Codacons, Assoutenti, Movimento Consumatori e le imprese ferroviarie NTV e Società Viaggiatori Italia.

RFI S.p.A.

In data 23 dicembre 2013 RFI ha provveduto a depositare una memoria di replica alle osservazioni formulate in sede di *market test*, contenente altresì alcune minime integrazioni al *set* di impegni già presentato, segnatamente alcune modifiche alla procedura di allocazione degli spazi in stazione e l'impegno a rinunciare alla riscossione di una somma pari ad 1 milione di euro quale importo riconducibile a penali dovute da NTV, per mancata effettuazione di tracce contrattualizzate per corse prova nel periodo antecedente all'avvio del servizio commerciale.

In data 12 marzo 2014 è stato pubblicato il provvedimento conclusivo del procedimento A443 con cui l'AGCM ha accettato gli impegni presentati da RFI, rendendoli obbligatori e chiudendo così l'istruttoria senza accertare l'infrazione nei confronti di tutte le società del Gruppo FS coinvolte.

Con specifico riferimento alle contestazioni mosse nei confronti di RFI, ed ai corrispondenti impegni da quest'ultima presentati, si riporta in sintesi quanto affermato dall'AGCM nel provvedimento di chiusura:

- a) in merito alla "compressione dei margini" viene riconosciuta l'idoneità dell'impegno presentato da RFI di ridurre il pedaggio nella misura del 15%;
- b) in merito alla "mancata assegnazione" di tracce la condotta assunta da RFI già in corso di procedimento - concessione a NTV di tutte le tracce richieste relativamente all'orario di servizio 2013-2014 - è considerata idonea a risolvere le preoccupazioni concorrenziali;
- c) in merito alle presunte "discriminazioni/ostuzionismi/inefficienze nelle stazioni" viene riconosciuta l'idoneità dei seguenti impegni presentati da RFI:
 - predisposizione della segnaletica orizzontale (di natura generica) unitamente alla segnaletica verticale (con maggior grado di dettaglio) al fine di consentire l'individuazione degli specifici servizi erogati dalle singole Imprese Ferroviarie;
 - realizzazione della c.d. informazione dinamica presso stazioni Milano Porta Garibaldi e Napoli C.le;
 - predeterminazione delle aree da assegnare alle Imprese Ferroviarie per la collocazione di desk mobili/biglietterie self service e definizione di una procedura certa e snella per il rilascio delle stesse.
- d) in merito alla "misura compensatoria" la rinuncia di RFI alla riscossione di una somma pari ad € 1.000.000 (dovuta da NTV a titolo di penali per mancata utilizzazione di tracce contrattualizzate per "corse prova" nel periodo antecedente all'attivazione del servizio commerciale) concretizza, ad avviso dell'AGCM, l'elemento ripristinatorio di cui NTV aveva lamentato l'assenza in sede di *market test*.

Procedimenti istruttori URSF a seguito dei ricorsi NTV ex art. 37 del D.Lgs. 188/03

In data 15 febbraio 2013 l'URSF ha comunicato a RFI l'avvio di sei procedimenti istruttori, avviati a seguito di altrettanti ricorsi promossi dall'impresa ferroviaria NTV ex art. 37, comma 3, del D.Lgs. 188/2003, aventi ad oggetto le seguenti tematiche:

- "Servizi di informazione al pubblico concernente ritardi dei treni e cause di ritardo sulle linee AV/AC" [procedimento URSF prot. 133/5];
- "Comportamento inerte di RFI nell'attuazione di adempimenti vari" (informazione al pubblico e visibilità di



NTV negli atri delle stazioni del network utilizzato da NTV; collocazione di biglietterie *self-service*, segnaletica fissa di orientamento per i viaggiatori; monitor indicatori di carrozza; attivazione dei servizi pubblici e commerciali presso la stazione Roma Tiburtina) [procedimento URSF n. 134/5];

- "Comportamento inerte di RFI nell'attuazione di interventi infrastrutturali richiesti da NTV" (interventi nelle stazioni di Salerno, Napoli C.le; Roma Ostiense, Roma Tiburtina, Milano Porta Garibaldi, Torino Lingotto Milano Rogoredo Bologna AV e quelli eseguiti in coerenza con l'atto integrativo dell'Accordo Quadro del febbraio 2010) [procedimento URSF n. 135/5];
- "Mancata assegnazione di tracce in uscita dal nodo di Roma verso Nord nella fascia oraria tra le ore 7 e le ore 8" [procedimento URSF n. 136/5];
- "Tardiva comunicazione del rinvio attivazione della stazione AV di Bologna" [procedimento URSF n. 137/5];
- "Rideterminazioni delle penali per mancata contrattualizzazione delle tracce" [procedimento URSF n. 138/5].

Un ulteriore ricorso promosso da NTV in merito ad un presunto diniego di accesso all'impianto di manutenzione di Milano San Rocco è stato invece fin da subito archiviato dall'URSF con provvedimento prot. 148/5 del 20 febbraio 2013.

I sei procedimenti istruttori sopra menzionati si sono ad oggi tutti conclusi. Di seguito si riporta sinteticamente l'epilogo di ciascuno di essi.

Con riferimento al procedimento URSF n. 133/5 si fa presente che il 5 novembre 2013 è intervenuta la Decisione prot. 885/5 con cui l'URSF - riconoscendo l'assenza di un disegno discriminatorio da parte del gestore e tenendo conto delle iniziative dallo stesso intraprese nella riorganizzazione del proprio servizio di annunci - non ha applicato alcuna sanzione a carico di RFI, prescrivendogli tuttavia di completare la revisione del Manuale Annunci Sonori (MAS) entro e non oltre il prossimo cambio orario previsto per il 15 dicembre 2013.

Per quanto riguarda il procedimento URSF n. 134/5 la Decisione URSF prot. 890/5/ del 5 novembre 2013 -pur riconoscendo la buona fede del gestore e l'assenza di una strategia escludente ai danni di NTV- ha irrogato a RFI una sanzione pari a 50 mila euro, impartendo inoltre le seguenti prescrizioni: i) con riferimento alle biglietterie *self service/desk* mobili e *totem* informativi di emanare entro il prossimo cambio orario uno specifico regolamento volto a disciplinare l'assegnazione degli spazi pertinenti; ii) per quanto concerne i *monitor* posizione carrozza di aggiornare ed implementare il relativo *software*; iii) per quanto riguarda la segnaletica di stazione di modificare il "Progetto di variante del sistema segnaletico" eliminando il principio di informativa anonima e prevedendo invece l'inserimento nella segnaletica di stazione del nome/logo dell'operatore che fornisce specifici servizi. In merito alla prescrizione concernente le biglietterie *self service/desk* mobili e *totem* informativi, per completezza si segnala che il relativo termine di adempimento è stato successivamente prorogato dall'URSF al 22 febbraio 2014.

Con riferimento al procedimento URSF n. 135/5 si segnala che il 21 maggio 2013 è intervenuta la Decisione URSF prot. 400/5 che ha disposto il "rigetto" delle contestazioni avanzate da NTV con conseguente archiviazione del ricorso stesso.

Analoghe pronunce di "rigetto delle contestazioni avanzate da NTV con conseguente archiviazione del ricorso stesso" sono state emesse riguardo il procedimento URSF n. 137/5 con la Decisione URSF prot. 528/5 del 24

RFI S.p.A.

giugno 2013 e il procedimento URSF n. 138/5 con la Decisione URSF prot. 880/5 del 4 novembre 2013.

Per quanto concerne il procedimento URSF n. 136/5 si segnala che il 22 luglio 2013 è intervenuta la Decisione URSF prot. 625/5 che ha disposto il "rigetto" delle richieste avanzate da NTV, impartendo tuttavia a RFI talune modifiche regolamentari da apportare al PIR nella parte dedicata alla procedura di allocazione della capacità di infrastruttura.

NTV ha provveduto ad impugnare dinanzi al TAR tutte le Decisioni sopra menzionate.

RFI si è costituita in giudizio nei ricorsi riguardanti i procedimenti istruttori prot. 133, 134, 135, 136 e 137 e provvederà a breve a costituirsi anche in relazione al ricorso promosso da NTV avverso la Decisione URSF n. 138 del 4 novembre 2013.

Con riferimento alla questione tracce oggetto del procedimento URSF n. 136/5 si segnala inoltre che NTV - successivamente alla proposizione del ricorso all'URSF e prima della Decisione prot. 625/5 da quest'ultimo resa - ha provveduto anche a presentare ricorso al TAR ex art. 30 c.p.a. notificato a RFI in data 27 febbraio 2013. RFI si è costituita in giudizio in data 24 aprile 2013.

Procedimento AGCM I/763 - Servizi di trasporto marittimo nello stretto di Messina

In data 2 luglio 2013 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha notificato nei confronti di RFI e Blufferies - nonché delle società Caronte & Tourist, Meridiano Lines, Ustica Lines, Terminal Tremestieri e Consorzio Metromare - un provvedimento di avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'art. 14 della legge n. 287/90, per accertare l'esistenza di una violazione dell'articolo 2 della legge n. 287/90 o dell'articolo 101 del TFUE.

L'avvio di istruttoria - adottato a seguito di numerose segnalazioni pervenute nel periodo compreso tra il 2009 e il 2013 in cui si lamenterebbe un progressivo e rilevante aumento delle tariffe praticate dagli operatori che forniscono i vari servizi di trasporto marittimo (mezzi gommati e passeggeri) nello Stretto di Messina - è finalizzato a verificare se le condotte poste in essere dagli "operatori attivi nel mercato del trasporto marittimo di linea passeggeri/mezzi gommati nello Stretto di Messina" - ossia RFI (anche mediante la propria controllata Blufferies), Caronte & Tourist, Meridiano Lines, Ustica Lines (in quanto società controllante del Consorzio Metromare) e Terminal Tremestieri (in quanto impresa comune dei tre operatori Caronte & Tourist, RFI e Meridiano nonché gestore dell'approdo destinato al traffico merci nello Stretto di Messina) - siano suscettibili di configurare un'intesa restrittiva della concorrenza nel mercato in questione.

Con riferimento allo stato dell'istruttoria, si informa che lo scorso 31 gennaio si è tenuta presso l'AGCM l'audizione di RFI.

Il termine di chiusura del procedimento è fissato al 31 ottobre 2014.

Evoluzione del contenzioso fiscale

Nel seguito si riportano gli aggiornamenti intervenuti nel corso del 2013 dei principali contenziosi fiscali.

- Avviso di accertamento n. RCE030201357/2006 del 13 novembre 2006, relativo all'anno d'imposta 2002 notificato dall'Agenzia delle Entrate di Roma 4 (a fronte del Processo Verbale di Constatazione redatto dalla Guardia di Finanza) in materia di IRAP: in data 25 giugno 2013 la sentenza n. 128/21/12, con la quale i giudici



della Commissione Tributaria Regionale hanno respinto l'appello proposto dall'Agenzia delle Entrate, è passata in giudicato.

- Controversia contro il Comune di Siena per ICI relativa alle annualità dal 1998 al 2000: in data 19 aprile 2013, la Suprema Corte di Cassazione ha respinto il ricorso proposto dalla Società. La Società ha provveduto, in data 24 luglio 2013, al pagamento delle somme rimaste soccombenti, cessando la controversia.
- Accertamenti d'ufficio (sei) in materia di canone occupazione aree pubbliche (Cosap), nn. 13 - 14 -15 - 16 - 17 e 18 notificati, in data 24 settembre 2007, dalla Provincia di Genova: la Società ha istaurato il giudizio davanti al Giudice Ordinario (Tribunale di Genova): con sentenze n. 2815/2009, 2833/2009, 2835/2009, 2836/2009, 2837/2009 e 2838/2009 del 29 marzo 2013, il Tribunale di Genova ha accolto i ricorsi presentati dalla Società.
- Avvisi (nove) di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria, catastale e bollo, nn. 55875 - 57308 - 57309 - 57310 - 57311 - 97417 - 103955, 103955/sub e 210/16779, notificati dall'Agenzia delle Entrate Ufficio di Messina, in data 27 maggio, 3 giugno, 19 settembre, 2 e 5 ottobre 2009, 12 febbraio 2010: in data 13 maggio 2013, sono state depositate le sentenze, dal n. 242/09/13 al n. 250/09/13, con le quali i giudici della Commissione Tributaria Provinciale di Messina hanno respinto i ricorsi presentati dalla Società. In data 20 dicembre 2013 la Società ha proposto appello avverso le suddette sentenze.
- Avvisi (tre) di accertamento di ufficio e irrogazione delle sanzioni, in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI), prot. nn. 653/09 - 654/09 - 655/09 notificati, in data 28 dicembre 2009, dal Comune di Villadassola; in data 19 febbraio 2013 è stata depositata la sentenza n. 16/02/13 con la quale i giudici della Commissione Tributaria Provinciale hanno accolto i ricorsi (riuniti) presentati dalla Società. In data 3 ottobre 2013 è stato notificato l'appello che il Comune di Villadassola ha proposto avverso la suddetta sentenza. La Società ha tempestivamente presentato le proprie controdeduzioni.
- Avvisi (tre) di accertamento e irrogazione delle sanzioni, in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI), prot. n. 12002 (anno 2004), 12072 (anno 2005) e 12413 (anno 2006), notificati in data 4 gennaio 2010, 16 febbraio 2011 e 2 gennaio 2012 dal Comune di Avio (TN): in data 20 giugno 2013, è stata depositata la sentenza n. 79/04/13 con la quale i giudici della Commissione Tributaria di 1° Grado di Trento hanno accolto i ricorsi (riuniti) presentati dalla Società.
- Atto di accertamento in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari e radiomobili per l'anno 2007, prot. n. RCE20097200049221, notificato in data 20 marzo 2010 dall'Agenzia delle Entrate - Ufficio di Roma 4: in data 16 aprile 2013 è stato notificato l'appello, che l'Agenzia delle Entrate ha proposto, avverso la sentenza 368/10/12 con la quale il giudice di prime cure aveva accolto il ricorso presentato dalla Società. La Società ha tempestivamente presentato le proprie controdeduzioni. L'udienza di trattazione dell'appello è stata fissata in data 13 maggio 2014.
- Avviso di accertamento in materia di imposta sulla pubblicità, n. 2492/1 notificato in data 10 gennaio 2011, dalla Concessionaria Fiumicino Tributi SpA.: la Società ha provveduto al versamento delle imposte liquidate. Cessa la controversia.
- Avvisi (tre) di accertamento e irrogazione delle sanzioni, in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI), per gli anni 2005, 2006 e 2007 notificati, in data 27 marzo e 7 aprile 2011, dal Comune di Bologna: in data 14

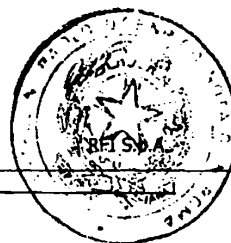
RFI S.p.A.

marzo 2013, è stato notificato l'appello, che il Comune di Bologna ha proposto, avverso la sentenza n. 129/10/12, con riferimento all'annualità 2005, con la quale il giudice di prime cure aveva accolto il ricorso presentato dalla Società. La Società ha tempestivamente presentato le proprie controdeduzioni. Con riferimento alle altre annualità (2006 e 2007), in data 12 giugno 2013, si è tenuta l'udienza di trattazione dei ricorsi, e in data 19 agosto 2013 sono state depositate le sentenze nn. 119/11/13 e 120/11/13 con le quali il giudice di prime cure ha accolto i ricorsi presentati dalla Società.

- Avvisi (due) di accertamento in materia di tassa sull'occupazione suolo pubblico (TOSAP), n. 50 e 70 notificati, in data 12 maggio 2011, dalla Società ICA Srl – società concessionaria per l'accertamento del Comune di Novi Ligure (AL): in data 19 gennaio 2013 la sentenza n. 71/01/12, con la quale i giudici della Commissione Tributaria Provinciale di Alessandria hanno accolto i ricorsi – riuniti – presentati dalla Società, è passata in giudicato.
- Avviso di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria, catastale e bollo, prot. n. 16254, notificato, in data 19 maggio 2011, dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Napoli: in data 18 novembre 2013, è stata depositata la sentenza n. 829/30/13 con la quale il giudice di prime cure ha respinto il ricorso presentato dalla Società. La Società sta valutando l'opportunità di proporre, eventuale, tempestivo ricorso in appello avverso la sentenza citata.
- Cartella di pagamento n. 09720110208704383000, ruolo n. 2011/002516, reso esecutivo in data 7/7/2011, notificata in data 10 ottobre 2011, dall'Agenzia delle Entrate, Direzione Provinciale di Messina – Ufficio di Territoriale di Messina: l'Agenzia delle Entrate, in accoglimento delle ragioni della Società ricorrente, ha disposto lo sgravio totale della cartella. In data 13 maggio 2013, è stata depositata la sentenza n. 251/9/13 con la quale i giudici della Commissione Tributaria Provinciale, preso atto dell'annullamento in autotutela dell'Ufficio, hanno dichiarato cessata la materia del contendere e condannato la convenuta al pagamento delle spese di giudizio a favore della ricorrente. Cessa la controversia.
- Sono stati presentati due ricorsi presso la Commissione Tributaria Provinciale competente avverso due avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria e catastale per l'anno 2011, nn. 2324/13 e 9792/13, notificati dall'Agenzia delle Entrate di Messina in data 21 gennaio e 8 marzo 2013.
- E' stato presentato ricorso avverso ad un avviso di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria e catastale per l'anno 2011, n. 11/1T/003041/000/P002, notificato dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Firenze. Nei termini di legge la Società ha provveduto al versamento delle imposte liquidate.
- E' stato presentato ricorso avverso tre avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria e catastale, per l'anno 2011, nn. 45, 46 e 47, notificati dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Genova.

FATTORI DI RISCHIO

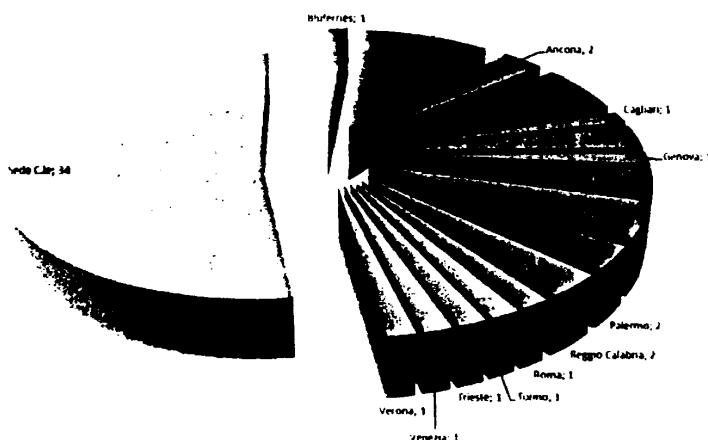
Non si prevedono, alla data di predisposizione della relazione sulla gestione corrente, particolari rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della società, oltre quelli menzionati nelle note esplicative al bilancio 2013, cui si rimanda.



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

Le attività di *audit*, eseguite in attuazione dello specifico piano della Direzione *Audit* che recepisce le indicazioni del Vertice societario e dell'Organismo di Vigilanza della Società, hanno interessato, in diversa misura, i principali macroprocessi della società con particolare riferimento ai processi "gestione amministrativa e fiscale" (n. 6^a attività) e "investimenti" (n. 6 attività).

I principali rischi analizzati nelle attività di *audit* sono stati quelli di conformità (normativa e regolamentazione esterna, disposizioni interne), di informativa operativa gestionale (per la gestione delle attività, finanziaria, budget e reporting), di informativa operativa gestionale (informativa per la gestione delle attività), di integrità (atti illeciti a danno della Società), e operativi (salute e sicurezza dei dipendenti, danni ambientali, efficienza, divario nelle prestazioni e tempi di completamento). La copertura territoriale degli interventi di *audit* svolti nel 2013 è rappresentata nel seguente grafico.



A fronte delle carenze rilevate le strutture interessate hanno attuato, di norma già in corso di *audit*, le necessarie azioni correttive puntuali; sono state altresì pianificate alcune azioni correttive afferenti all'architettura dei controlli. In particolare, nel corso del 2013 sono stati monitorati n. 38 Piani di Azione, di cui n. 18 conclusi, n. 19 in corso di attuazione e n. 1 da ricevere.

Le azioni di miglioramento relative ai Piani esaminati sono n. 193 di cui ad oggi:

- n. 128 attuate (circa il 66%);
- n. 3 non attuata (meno del 2%);
- n. 62 in corso (circa il 32%).

Le azioni più significative intraprese in esito alle attività di *audit* sono avvenute in materia di sicurezza sul lavoro,

^a Sono state svolte n. 4 attività a supporto del Dirigente Preposto per la verifica dell'osservanza delle Procedure Amministrativo Contabili (PAC) in conformità alla L. 262/2005.

RFI S.p.A.

gestione fisica e contabile dei materiali di scorta, approvvigionamento e gestione dei rapporti negoziali, approvvigionamento e gestione degli oli minerali, sviluppo e gestione dei sistemi informativi, gestione del materiale tolto d'opera, e gestione dei mezzi d'opera.

Progetto di Risk Management

Nel corso del 2013, dopo un periodo di sospensione, è stata riattivata l'attività di *Risk Management* tramite l'avvio di un percorso formativo finalizzato all'introduzione della metodologia e del *Framework* di Gruppo e il rilascio dell'applicativo informatico a supporto delle relative attività (Software Gestione Rischi Aziendali – GRA).

Le analisi ottenute dalla mappatura dei principali rischi e controlli sui processi Informatici e di *Audit* hanno evidenziato un quadro d'insieme nel quale i processi sono allineati verso un livello di esposizione al rischio medio-basso e risultano regolati e presidiati da procedure/disposizioni, anche di Gruppo, e da strumenti di controllo operativo giudicati in generale sufficienti e adeguati.

D.Lgs. 231/2001

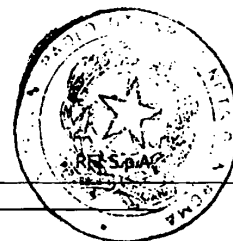
Nel corso del 2013 la Società ha eseguito le attività che, in relazione alle modifiche della normativa ed ai cambiamenti organizzativi intervenuti nella Società, l'Organismo di Vigilanza di RFI ha valutato funzionali all'assolvimento dei compiti di controllo di propria competenza. In particolare, le n. 21 attività di *audit* svolte, pari a circa il 58% degli *audit*, hanno interessato i seguenti processi esposti ai rischi di reato ex D.Lgs. 231/2001:

- gestione e aggiornamento delle tariffe, attività negoziale e gestione contrattuale;
- gestione fisica e contabile dei materiali di scorta;
- gestione delle coperture assicurative e delle pratiche per il risarcimento danni di natura extra-contrattuale;
- sviluppo e gestione dei sistemi informativi di supporto alla circolazione;
- gestione delle deleghe e delle procure;
- gestione degli adempimenti normativi e contrattuali della Direzione Lavori;
- erogazione dei ticket restaurant e gestione dei servizi di ristorazione (mensa o sostitutivi);
- gestione dei mezzi d'opera;
- sicurezza sul lavoro e tutela ambientale.

L'Organismo di Vigilanza ha quasi concluso le attività di aggiornamento del Modello rese necessarie dalle modifiche all'articolazione organizzativa aziendale, nonché al fine di recepire formalmente le disposizioni normative che hanno integrato/modificato il catalogo dei reati presupposto previsti dal D.Lgs. 231/2001.

In particolare il D.Lgs. 109/2012 ha introdotto nel D. Lgs. 231/2001 l'articolo 25-duodecies che ha esteso la responsabilità delle persone giuridiche al reato di impiego di cittadini di paese terzi con soggiorno irregolare, quando lo sfruttamento di manodopera irregolare superi i limiti – in termini di numero di lavoratori, età e condizioni lavorative – stabiliti nel D.Lgs. 286/98 (Testo unico dell'immigrazione).

Inoltre, l'entrata in vigore della legge anticorruzione - L. 6 novembre 2012, n. 190 recante "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione" - ha ampliato il



catalogo dei reati-presupposto (comma 77 dell'art. 1) per i quali la società risponde in prima persona, se commessi da un suo dipendente a vantaggio della società stessa, con l'introduzione del reato di corruzione tra privati. Premesso che la Società si è già tutelata dall'addebito di responsabilità amministrativa con l'adozione di un modello organizzativo aziendale che prevede un sistema di controllo interno volto alla prevenzione dei reati di corruzione o concussione, è stata svolta una valutazione puntuale in merito alla concreta possibilità di realizzazione in RFI del suddetto reato, in relazione all'assetto organizzativo vigente e all'attività svolta.

Con l'occasione sono state altresì approfondite le possibili ripercussioni sui processi sensibili ai sensi del D.Lgs. 231/2001 delle principali modifiche all'articolazione organizzativa aziendale, intervenute successivamente all'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione del 31 luglio 2012 dell'ultima revisione del documento rappresentativo del Modello Organizzativo e di Gestione di RFI.

Informativa relativa all'articolo 2497 ter

La Società, nel corso dell'esercizio 2013, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 *ter* del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il contesto economico di riferimento che ha informato l'anno 2013 è stato ancora profondamente condizionato dalle conseguenze della crisi finanziaria nonché dallo sforzo nazionale di riequilibrio dei conti pubblici, consentendo solo un lento avvio verso un percorso di uscita dalla recessione, senza mostrare i segnali di una ripresa sufficientemente solida.

L'inflazione è infine scesa significativamente nel 2013 fino all'1,2%, con un rallentamento di circa due punti percentuali rispetto all'anno precedente, principalmente grazie alla flessione dei prezzi dei prodotti energetici.

Le previsioni per l'anno 2014 aggiornate a gennaio 2014⁹ ipotizzano un PIL mondiale in crescita del 3,5% rispetto al 2013 ed evidenziano segnali di stabilizzazione per lo sviluppo economico mondiale. Inversioni di segno della tendenza dei sistemi economici verso la crescita si rilevano, a tinte meno nette, sia per l'Europa nel suo complesso (+2,8%) che per l'Italia (+0,8%) anche se in misura ben più debole rispetto alle aspettative di crescita della locomotiva europea, la Germania, che è attesa viaggiare quasi al +2%.

Tale scenario macroeconomico fortemente discordante, come già rilevato lo scorso anno, rispetto a quello posto a base del piano industriale 2011-2015, nonché altre importanti variabili di scenario sotto sintetizzate, ha portato, nella parte finale dell'anno 2013, alla rielaborazione completa del Piano Industriale su un orizzonte 2014-2017 che il Consiglio di Amministrazione ha approvato il 20 marzo 2014.

Gli elementi del contesto di riferimento in cui il nuovo Piano Industriale matura, oltre a quelli citati relativi al quadro macro economico, sono sintetizzabili ne:

⁹ Fonte PROMETEIA, gennaio 2014

RFI S.p.A.

- ✓ *i rapporti con lo Stato* che risentono della crisi finanziaria. Sono stati già definiti sia un nuovo schema di Contratto di Programma 2012-16 – parte Investimenti che è attualmente in corso di negoziazione con il MIT, sia il nuovo Contratto di Programma 2012-14 – parte Servizi, siglato in data 29/11/2013, in attesa dell’emanazione del Decreto MIT e della registrazione presso la Corte dei Conti per la piena operatività;
- ✓ *un quadro normativo e regolatorio* in evoluzione che ha visto, da un lato, l’evoluzione delle direttive europee sfociate nell’emanazione del c.d. “Recast” e del “quarto pacchetto ferroviario”, dall’altro l’operatività della nuova Autorità di Regolazione dei Trasporti (istituita con Legge n. 27/2012);
- ✓ *una domanda da parte delle imprese* sempre più forte in termini di qualità e puntualità sui servizi regionali e metropolitani e di maggiori volumi per i servizi nei settori AV e merci.

La società si confronterà, nell’orizzonte di Piano, con le variabili di scenario indicate per continuare ad essere una solida realtà industriale italiana e svolgere un ruolo fondamentale per lo sviluppo del mercato ferroviario, in particolare sarà necessaria un’ulteriore evoluzione nella *vision*, nella definizione degli obiettivi, nelle logiche organizzative e la ricerca della massima valorizzazione delle risorse.

Ferma restando l’attenzione ai costi e più in generale all’efficienza produttiva ed alla sostenibilità economica, aspetti che hanno caratterizzato l’azione del Gestore in questi anni, il nuovo Piano 2014-2017 si caratterizza per un approccio strategico ed operativo incentrato sulla capacità di creare valore in ogni settore di business con una forte focalizzazione sulle esigenze del cliente.

Tale indirizzo strategico dovrà tradursi in un nuovo modello di *governance* dell’azienda che consenta una chiara focalizzazione e separazione dei diversi segmenti di attività in termini di gestione, organizzazione ed impiego degli *asset*, distinguendo chiaramente le attività regolate da quelle a mercato.

L’evoluzione della *governance*, da truardare nell’orizzonte di pianificazione, potrà essere compiutamente definita ed attuata a valle di un percorso che vedrà impegnata la Società, nei prossimi mesi, ad individuare le migliori soluzioni in termini di assetto di business, di modelli di controllo e gestionali da rappresentare e negoziare con i competenti *stakeholders*.

I temi strategici su cui focalizzare l’attenzione nei prossimi anni sono di seguito sinteticamente rappresentati:

- ❖ *Revisione modelli di business* in ottica cliente: focalizzazione del business alla luce delle effettive esigenze del mercato e non solo in ragione di logiche di natura tecnico/produttiva; occorre migliorare la capacità di sviluppare servizi in grado di creare valore aggiunto per i clienti, adottando approcci strategici ed organizzativi “*customer centric*”;
- ❖ *Sviluppo del network* tramite azioni mirate sulle esigenze espresse dalle imprese in ciascun segmento di *business* per incrementare la competitività dell’infrastruttura ferroviaria rispetto ai sistemi concorrenti;
- ❖ *Revisione modello di pricing*: maggiore orientamento del *pricing* ai costi ed alla sostenibilità del mercato, focalizzando l’attenzione sul livello di pedaggio applicato dai “sistemi infrastrutturali concorrenti” nei singoli segmenti di mercato, in una logica di competizione intermodale che va riconsiderata analizzando l’intera filiera produttiva dei diversi sistemi di trasporto;
- ❖ *Sicurezza*: sviluppo gli item rilevanti per il conseguimento dei target di sicurezza attesi in coerenza con i *commons safety target* dell’ERA;



- ❖ **Sostenibilità ambientale:** rinnovato impegno in ogni settore di attività per la tutela ambientale e la ricerca di soluzioni per una crescita sostenibile, in particolare con iniziative volte ad una maggiore efficienza energetica aziendale;
- ❖ **Valorizzazione degli asset e nuove iniziative:** esplorare tutte le nuove opportunità di business/servizi in grado di generare valore per l'azienda e per il cliente, sfruttando quelle iniziative che hanno intrinseche capacità di sostenersi (valorizzazione delle stazioni attraverso nuove politiche commerciali tese a migliorarne la resa in termini di valore; tecnologie *cost saving* ecc.).

Chiave, nel futuro più immediato, è l'elaborazione della nuova impostazione dei modelli di business della Società nonché, a valle dei processi di confronto e condivisione con i diversi *stakeholders*, la relativa implementazione, in vista del recepimento obbligatorio da parte degli Stati della Direttiva UE 35/2012 il cui termine ultimo è fissato il 16 giugno 2015. In tal senso sono riferimento i principi dettati dalla Sezione 4 del Capo I della Direttiva "Accesso all'infrastruttura ed ai servizi ferroviari".

Altri aspetti oggetto di rivisitazione connessi alla direttiva citata sono quelli che attengono ai rapporti tra il Gestore dell'Infrastruttura e lo Stato regolati, direttamente e/o indirettamente, mediante i seguenti strumenti:

- Piano Strategico (art. 8, par.1)
- Piano Commerciale (art. 8, par. 3)
- Contratto di Programma (art. 30 e allegato V)
- Registro dei beni (art. 30, par. 7)

In particolare con riferimento all'art. 8 comma 1, la direttiva stabilisce che ogni Stato membro entro il 16 dicembre 2014 deve pubblicare una Strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria diretta a soddisfare le future esigenze di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura, fondate su un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario. Tale Piano Strategico deve comprendere un arco temporale di almeno quinquennale ed è soggetto a preventiva consultazione delle parti interessate.

Con riferimento agli elementi di più diretto coinvolgimento ed adempimento da parte della Società si evidenzia che ai sensi dell'art. 8, par. 3, il GI deve adottare un Piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento.

Il Piano deve tener conto della Strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria ed essere coerente con i finanziamenti previsti dallo Stato nel Contratto di Programma. Inoltre, deve garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, nonché l'equilibrio finanziario, indicando i mezzi per conseguire detti obiettivi.

Prima dell'approvazione da parte del GI, i richiedenti *noti e potenziali* (IF, Regioni, ecc.) devono potersi esprimere sul contenuto del piano riguardo le condizioni di accesso e di uso e alla natura, fornitura e sviluppo dell'infrastruttura.

Con riferimento al Contratto di Programma, quale strumento contrattuale atto a disciplinare i rapporti tra Stato e GI in merito ai finanziamenti funzionali ad una gestione efficiente dell'infrastruttura, l'articolo 30 ha introdotto novità rispetto a quanto era previsto dalla Direttiva n. 2001/14/CE in relazione alla durata minima, alla definizione

RFI S.p.A.

di indicatori e criteri di qualità ma anche introducendo incentivi al GI. E' inoltre stato ampliato il concetto in relazione agli ambiti di diffusione dei contenuti contrattuali prima della loro definitiva approvazione e sono state introdotte misure correttive in caso di inadempimento di una delle Parti o circostanze eccezionali che incidono sulla disponibilità dei finanziamenti pubblici (rinegoziazione, risoluzione anticipata).

Entro il 16 giugno 2015 i contratti in vigore al 15 dicembre 2012 devono essere modificati per renderli allineati al *Recast*.

Infine il Registro dei Beni introdotto dall'articolo 30, paragrafo 7, che deve essere redatto ed aggiornato a cura del Gestore in relazione ai beni in proprietà del GI e della cui gestione il GI è responsabile con la finalità di consentire la valutazione del finanziamento necessario per riparare o sostituire i beni nello stesso elencati.

Particolare attenzione deve poi essere dedicata a quei beni che costituiscono l'infrastruttura ferroviaria (di cui all'Allegato I del *Recast*), in quanto per questi ultimi dovranno essere riportate le spese dettagliate per il loro rinnovo ed il potenziamento.

Infine da sottolineare l'importanza delle modifiche introdotte dalla Sezione 2 del Capo IV Canonici per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi che conferma da un lato, i principi generali già contenuti nel precedente quadro normativo e introduce, dall'altro, novità rilevanti nell'applicazione di tali principi, quali quelle indicate all'articolo 31 sui "Principi di imposizione dei canoni".

Viene acclarato il principio secondo cui il pedaggio deve remunerare "il costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario" ("*cost that is directly incurred as a result of operating the train service*"), ed è previsto che entro giugno 2015 la Commissione adotti misure che definiscano le modalità di calcolo di tale costo diretto. Il GI può decidere di adeguarsi gradualmente a tali modalità in un periodo non superiore a quattro anni dall'entrata in vigore dell'*Implementing Act* (art.31.3).

Sotto il profilo del quadro normativo e regolamentare sia il processo di recepimento della direttiva 34/2012 sia l'avvio in operatività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti consentiranno auspicabilmente di superare le criticità connesse, nel settore ferroviario, all'assenza perdurante da oltre un decennio dei decreti attuativi dell'articolo 17 comma 1 e comma 11 del Decreto Legislativo 188/2003 che avrebbero consentito di disporre di un quadro chiaro del sistema delle regole che, rispettivamente, disciplinano il quadro per l'accesso all'infrastruttura, i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità, per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi, nonché le regole in materia di fornitura e gestione dei servizi di cui all'art. 20 del medesimo D.lgs.

Fino ad oggi tale lacuna è stata forzosamente e parzialmente colmata attraverso l'emissione annuale del Prospetto Informativo della Rete a cura del Gestore dell'Infrastruttura che avviene a valle di un percorso che vede coinvolti sia i soggetti istituzionali (ex Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari, la Direzione Generale del Trasporto ferroviario del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti) sia le imprese ferroviarie, che per sua funzione doveva limitarsi a regolare in termini operativi aspetti del processo di assegnazione della capacità e di utilizzo dell'Infrastruttura nel presupposto di un sistema di regole chiaro e definito.

In relazione allo sviluppo del network per segmenti di business le linee di azione si muoveranno:

- > Per la Lunga percorrenza ad incrementare le prestazioni della rete per rendere più competitivo il sistema



della mobilità e della logistica nazionale, con un mix di investimenti "leggeri" a rapido ritorno (tecnologie, velocizzazioni e rimozione dei colli di bottiglia) e investimenti "pesanti"; gli interventi sono mirati all'*upgrading* prestazionale e allo sviluppo della rete AV/AC, alla velocizzazione dei tratti antenna AV ed al potenziamento dei collegamenti ferroviari con i principali aeroporti;

- per il piano del Trasporto Pubblico Locale ad imprimere un forte segno di discontinuità con proposte innovative per il rilancio del settore, puntando a migliorare sensibilmente la qualità dei servizi regionali, con particolare riferimento alle grandi aree metropolitane anche attraverso interventi mirati ad incrementare la capacità dei nodi attraverso l'utilizzo di tecnologie innovative e la risoluzione delle principali interferenze tra flussi sugli impianti "critici", la velocizzazione delle tratte extraurbane, lo sviluppo dei punti di interscambio in area urbana ed il miglioramento dell'accessibilità e dei servizi nelle stazioni.
- Nel settore merci ad implementare azioni mirate al potenziamento dei corridoi ferroviari ed il collegamento con i principali porti, con particolare riguardo ai livelli prestazionali offerti al fine di incrementare la competitività del vettore ferroviario.

In tale contesto è determinante dare continuità agli investimenti in corso approfondendo ogni possibile sforzo nella finalizzazione del nuovo Contratto 2012-2016 in già avanzata fase negoziale con i Ministeri competenti, che consentirà anche la mobilitazione delle risorse che sono state stanziare con i provvedimenti normativi succedutesi nel tempo fino alla Legge di Stabilità 2014.

In tale Contratto dovranno trovare regolazione sia le grandi opere da realizzare con la modalità dei lotti costruttivi determinate per legge nel proseguimento dell'AC/AV Brescia-Verona-Padova e nello sviluppo dell'itinerario Napoli-Bari, sia gli interventi di sviluppo delle aree metropolitane, dei corridoi merci e le velocizzazioni delle direttrici adriatica e Milano - Venezia - Trieste vitali per lo sviluppo della strategia del Piano Industriale.

In termini di programmazione di opere pubbliche si sottolinea l'avvio imminente del prossimo ciclo di Programmazione dei finanziamenti europei 2014 - 2020 sia del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale relativo agli interventi nelle Regioni del meridione d'Italia sia della *Connecting Europe Facility* (CEF) concernente gli interventi sulle reti c.d. "Core" e "Comprehensive" rispettivamente con orizzonti di completamento al 2030 e 2050. L'ammontare dei possibili finanziamenti concessi potrà essere conosciuto solo al termine dei rispettivi iter procedurali ed autorizzativi delle richieste che saranno via via presentate nel corso degli anni di programmazione 2014-2020, ma appare del tutto lecito attendersi, in coerenza con i cicli di programmazione passati, il consueto significativo apporto finanziario per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale e transfrontaliera.

RFI S.p.A.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il Bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2013, evidenzia un utile netto di euro 269.785.835,17.

La decisione in merito alla destinazione del risultato d'esercizio è rinviata all'Assemblea degli Azionisti.

Roma, 11 aprile 2014

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente



RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00187 Roma
Il Presidente
Prof. Ing. Dario Lo Basso

A large, stylized handwritten signature in black ink, overlapping the printed name and title of the president.

PAGINA BIANCA

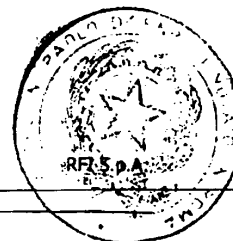
**BILANCIO DI ESERCIZIO: PROSPETTI
CONTABILI E NOTE ESPLICATIVE**

PAGINA BIANCA

RFI S.p.A.

Prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria

(Euro)	Note	31.12.2013	31.12.2012
Attività			
Immobil, impianti e macchinari	(7)	33.919.213.865	34.886.965.794
Investimenti immobiliari	(8)	1.169.330.937	1.196.688.107
Attività immateriali	(9)	220.102.337	280.478.172
Attività per imposte anticipate	(10)	169.050.542	189.477.175
Partecipazioni	(11)	229.060.471	229.294.823
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(12)	1.177.627.932	1.294.271.259
Crediti commerciali non correnti	(15)	1.908.184	2.715.616
Altre attività non correnti	(13)	3.808.784.107	4.532.081.066
Totale attività non correnti		40.695.078.374	42.611.972.012
Rimanenze	(14)	344.473.219	269.649.459
Contratti di costruzione	(14)	12.140.756	5.853.812
Crediti commerciali correnti	(15)	858.636.185	1.003.538.880
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(12)	1.004.982.235	751.857.577
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(16)	966.299.922	810.358.862
Crediti tributari	(17)	1.859.138	1.422.165
Altre attività correnti	(13)	4.969.705.005	3.737.159.461
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	(6)	1.911.553	24.205.375
Totale attività correnti		8.160.008.013	6.604.045.591
Totale attività		48.855.086.387	49.216.017.603
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(18)	32.007.632.680	32.007.632.680
Altre riserve	(18)	(208.234.199)	(304.558.218)
Utii (perdite) portati a nuovo (accumulate)	(18)	1.220.660.738	1.141.673.474
Risultato d'esercizio	(18)	269.785.835	159.986.594
Totale Patrimonio Netto		33.289.845.054	33.004.734.530
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(19)	4.811.520.331	4.442.048.680
TFR e altri benefici ai dipendenti	(20)	778.299.674	839.298.321
Fondi rischi e oneri	(21)	771.130.047	882.720.908
Passività per imposte differite	(10)	6.062.963	6.062.963
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(22)	6.054.111	28.361.889
Debiti commerciali non correnti	(24)	26.315.913	35.435.749
Altre passività non correnti	(23)	125.171.872	81.604.479
Totale passività non correnti		6.524.554.912	6.315.532.989
Finanziamenti a breve termine	(19)	6.603.860	1.663.545
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	(19)	385.024.911	722.948.145
Debiti commerciali correnti	(24)	2.547.904.838	2.811.476.345
Debiti per imposte sul reddito	(25)	0	15.219.086
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(22)	1.645.045	1.118.066
Altre passività correnti	(23)	6.099.507.767	6.343.324.897
Totale passività correnti		9.040.686.421	9.895.750.084
Totale passività		15.565.241.333	16.211.283.073
Totale patrimonio netto e passività		48.855.086.387	49.216.017.603



Conto economico

(Euro)	Note	31.12.2013	31.12.2012
Ricavi delle vendite e prestazioni	(26)	2.304.997.165	2.304.665.719
Altri proventi	(27)	370.942.466	358.681.173
Totale ricavi operativi		2.675.939.631	2.663.346.892
Costo del personale	(28)	(1.456.225.067)	(1.451.910.051)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(29)	(416.261.996)	(389.461.549)
Costi per servizi	(30)	(597.814.534)	(682.161.330)
Costi per godimento beni di terzi	(31)	(43.678.897)	(39.040.871)
Altri costi operativi	(32)	(111.676.677)	(114.248.153)
Costi per lavori interni capitalizzati	(33)	466.250.170	390.234.623
Totale costi operativi		(2.159.407.002)	(2.286.587.331)
Ammortamenti	(34)	(94.157.969)	(61.565.542)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(35)	(10.170.795)	(19.940.553)
Accantonamenti	(36)	(25.000.000)	(49.000.000)
Risultato operativo (EBIT)		387.203.865	246.253.466
Proventi e oneri finanziari		(80.786.465)	(62.209.682)
Proventi finanziari	(37)	32.723.618	11.159.219
Oneri finanziari	(38)	(113.510.083)	(73.368.901)
Risultato prima delle imposte		306.417.400	184.043.784
Imposte sul reddito	(40)	(36.631.565)	(24.057.190)
Risultato del periodo delle attività continuative		269.785.835	159.986.594
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali			
Risultato netto di esercizio		269.785.835	159.986.594

RFI S.p.A.

Prospetto di conto economico complessivo

(Euro)	Note	31/12/2013	31/12/2012
Risultato netto d'esercizio		269.785.835	159.986.594
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) del periodo			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(18)	37.529.149	(118.109.011)
Effetto fiscale utili (perdite) relativi a benefici attuariali			
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio			
	(18)	29.076.871	16.154.914
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) del periodo se sono soddisfatte determinate condizioni			
Quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari	(18)	21.718.669	(45.042.238)
Variazioni di <i>fair value</i> degli investimenti finanziari disponibili per la vendita			
Differenze di cambio			
Rivalutazione degli immobili, impianti e macchinari			
Effetto fiscale quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari			
Attività finanziarie disponibili per la vendita			
Effetto fiscale attività finanziarie disponibili per la vendita			
Differenze di cambio			
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		88.324.689	(146.996.335)
Conto economico complessivo dell'esercizio		358.110.524	12.990.259



Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

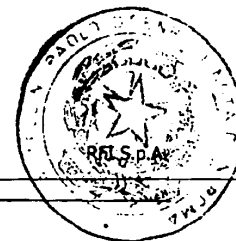
(Euro)	Patrimonio netto									
	Capitale sociale			Riserve			Riserve & valutazioni			
	Capitale sociale	Riserve legali	Riserve diverse	Riserve per var. FY su derivati: Cash Flow Hedge	Riserva per UIt (perdita) finanziaria per benefici ai dipendenti	Totale Riserve	UIt (perdita) portata a nuovo	UIt (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto	
Saldo al 31 gennaio 2011	32.088.184.379	3.292.444	250.000.000	(144.950.040)	33.118.774	120.562.174	1.073.673.708	91.592.193	33.373.813.617	
Aumento di capitale	250.000.000		(250.000.000)			(250.000.000)		(87.012.583)	(87.012.583)	
Distribuzione dividendi		4.579.610				4.579.610		(4.579.610)	(4.579.610)	
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente										
Alio movimento	(163.311.066)								(163.311.066)	
UIt/(Perdita) complessivo rilevato di cui:										
Quota efficace delle variazioni di FY della copertura di flussi finanziari UIt/(Perdita) relativi a benefici attuariani				(30.817.715)		(30.817.715)			(30.817.715)	
UIt/(Perdita) d'esercizio					(6.791.199)	(6.791.199)		98.104.941	(6.791.199)	
Saldo al 31 gennaio 2012	32.124.873.313	7.871.864	-	(175.627.790)	53.288.578	(162.467.130)	1.073.673.708	98.104.941	33.183.994.985	
Aumento di capitale										
Distribuzione dividendi		4.905.247				4.905.247		(25.000.000)	(20.094.753)	
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente										
Alio movimento	(187.240.632)					16.154.814	68.199.694	(73.104.941)	(90.750.075)	
UIt/(Perdita) complessivo rilevato di cui:										
Quota efficace delle variazioni di FY della copertura di flussi finanziari UIt/(Perdita) relativi a benefici attuariani				(45.042.230)		(45.042.230)			(45.042.230)	
UIt/(Perdita) d'esercizio					(118.109.011)	(118.109.011)		159.986.594	(67.160.747)	
Saldo al 31 dicembre 2012	32.007.632.680	12.877.281	-	(204.655.883)	(132.789.436)	(294.558.219)	1.141.873.474	159.986.594	33.004.774.530	
Aumento di capitale										
Distribuzione dividendi		7.999.130				7.999.130		(73.000.000)	(65.000.870)	
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente										
Alio movimento										
UIt/(Perdita) complessivo rilevato di cui:										
Quota efficace delle variazioni di FY della copertura di flussi finanziari UIt/(Perdita) relativi a benefici attuariani				21.718.669		21.718.669			21.718.669	
UIt/(Perdita) d'esercizio					37.529.149	37.529.149		269.785.835	77.776.663	
Saldo al 31 dicembre 2013	32.007.632.680	20.876.651	-	(133.859.543)	(75.251.287)	(208.314.190)	1.320.660.718	269.785.835	33.309.845.054	

R

RFI S.p.A.

Rendiconto finanziario

(Euro)	2013	2012
Utile/(perdita) di esercizio	269.785.835	159.986.594
Ammortamenti	94.157.969	61.565.542
Svalutazioni	10.405.146	23.832.506
Accantonamento fondi per rischi	85.318.296	181.827.000
Acc. F. di per benefici ai dipendenti	17.440.127	29.978.749
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	17.440.127	29.978.749
Accantonamenti e svalutazioni	113.163.569	235.638.255
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(85.033.508)	(4.458.475)
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(85.033.508)	(4.458.475)
Variazione delle rimanenze	(81.110.704)	(18.924.882)
Variazione delle rimanenze	(81.110.704)	(18.924.882)
Variazione dei crediti commerciali	145.710.126	(2.440.878)
Variazione dei debiti commerciali	(272.691.343)	(38.257.006)
Variazione dei debiti commerciali	(272.691.343)	(38.257.006)
Variazione delle imposte differite attive e passive	20.426.633	513.000
Variazione dei debiti e crediti per imposte	(15.656.059)	19.868.384
Variazione delle altre passività	(200.249.738)	2.592.016.798
Variazione delle altre passività	(200.249.738)	2.592.016.798
Variazione delle altre attività	(482.632.699)	(2.028.275.202)
Variazione delle altre attività	(482.632.699)	(2.028.275.202)
Variazione delle altre attività e passività	(678.111.862)	584.122.990
Utilizzi fondi rischi e oneri	(196.909.787)	(173.405.048)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(196.909.787)	(173.405.048)
Pagamento benefici ai dipendenti	(6.029.371)	(67.692.003)
Pagamento benefici ai dipendenti	(6.029.371)	(67.692.003)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	(697.089.075)	736.135.072
Investimenti-Immobilizzazioni materiali	(2.832.284.000)	(2.779.924.000)
Investimenti-Immobilizzazioni materiali	(2.832.284.000)	(2.779.924.000)
Investimenti - Investimenti immobiliari	0	(2.317.000)
Investimenti- Investimenti immobiliari	0	(2.317.000)
Investimenti-Immobilizzazioni immateriali	(38.794.126)	(52.829.000)
Investimenti-Immobilizzazioni immateriali	(38.794.126)	(52.829.000)
Investimenti -Partecipazioni	0	(165.000)
Investimenti -Partecipazioni	0	(165.000)
Investimenti ai lordo dei contributi	(2.871.078.126)	(2.835.235.000)
Contributi-Immobilizzazioni materiali	3.840.899.117	2.011.518.000
Contributi-Immobilizzazioni materiali	3.840.899.117	2.011.518.000
Contributi-Investimenti immobiliari	9.957.000	2.387.000
Contributi-Immobilizzazioni immateriali	1.687.000	19.345.000
Contributi-Immobilizzazioni immateriali	1.687.000	19.345.000
Contributi	3.852.543.117	2.033.250.000
Disinvestimenti-Immobilizzazioni materiali	13.583.000	12.498.063
Disinvestimenti-Immobilizzazioni materiali	13.583.000	12.498.063
Disinvestimenti-Immobilizzazioni immateriali	1.940.000	12.000
Disinvestimenti-Immobilizzazioni immateriali	1.940.000	12.000
Disinvestimenti-Partecipazioni	0	222.000
Disinvestimenti-Partecipazioni	0	222.000
Disinvestimenti	15.523.000	12.732.063
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento	996.987.991	(789.252.937)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	22.254.381	(377.676.465)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	14.234.352	8.765.343
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	14.234.352	8.765.343
Variazione delle attività/passività finanziarie	139.802.827	(49.541.438)
Dividendi	(73.000.000)	(25.000.000)
Variazioni patrimonio netto	(73.000.000)	(25.000.000)
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria	103.291.560	(443.452.560)
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito) nel periodo	403.210.476	(496.570.418)
Disponibilità liquide a inizio periodo	1.418.229.952	1.914.800.370
Disponibilità liquide a fine periodo	1.821.440.428	1.418.229.952



NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO

1. Premessa

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 (di seguito anche "Bilancio d'esercizio") è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall'*International Accounting Standards Board*, adottati dall'Unione Europea ("EU-IFRS"). Occorre in particolare segnalare che RFI S.p.A. si è avvalsa della facoltà prevista dal Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto Decreto Legislativo, la Società ha applicato gli EU-IFRS per la redazione del bilancio a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010. Fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 la Società ha predisposto i propri bilanci d'esercizio in accordo con quanto disciplinato in materia dal Decreto Legislativo n. 127 del 9 aprile 1991, così come interpretato dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità ("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 grazie all'acquisizione del patrimonio dell'ex Ente Pubblico in base agli artt. 2 e 15 della legge 210 del 1985, in parte acquisiti ai sensi dell'art. 43 comma 2 della L. 23 dicembre 1998 n. 448 dall'allora Ferrovie dello Stato S.p.A. ed in parte successivamente acquisita con risorse proprie. La Società rappresenta, quindi, a tutti gli effetti in via esclusiva il Gestore dell'infrastruttura nazionale.

Gli Amministratori in data 11 aprile 2014 hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2013 e la relativa messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 Codice Civile. Il presente bilancio sarà sottoposto per l'approvazione all'Assemblea entro i termini previsti dall'art. 2364 Codice Civile e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 Codice Civile. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del bilancio è il 11 aprile 2014, che corrisponde alla data di approvazione del presente bilancio da parte del Consiglio di Amministrazione.

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

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

RFI S.p.A.

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 11 aprile 2014, 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 dalle 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 ed in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva nota 5 - Gestione dei rischi finanziari e operativi.

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

4. Principi contabili applicati

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

**Immobili, impianti e macchinari**

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente ad 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. La capitalizzazione degli oneri finanziari deve essere sospesa quando tutte le operazioni necessarie per predisporre il bene nelle condizioni per garantire l'utilizzo siano state completate. 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 o sostituire una parte ovvero per effettuare la manutenzione di natura straordinaria di un bene, sono capitalizzati a diretto incremento dello stesso. Qualora siano presenti beni ove siano previste verifiche o sostituzione di pezzi ad intervalli regolari, questi oneri vengono capitalizzati nel valore del bene.

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

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

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

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

Gli immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari,

RFI S.p.A.

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 2013 e nell'esercizio 2012 sono riportate nella tabella che segue:

	Indicatori di produzione	
	2013	2012
Rete AV/AC	2,08%	1,57%
Rete Convenzionale		
Traversale padana e transiti internazionali	1,95%	1,85%
Tirrenica Nord e affluenze	1,98%	1,90%
Dorsale ed affluenze	1,83%	1,69%
Tirrenico Sud	1,98%	1,95%
Adriatica e trasversali appenniniche	2,02%	1,89%
Rete complementare	2,38%	2,33%

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

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

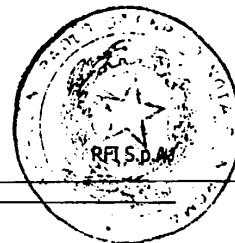
Investimenti Immobiliari

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

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

Attività Immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di



produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore accumulate. Gli eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali sono capitalizzabili sul valore dell'attività.

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

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

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

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

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

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

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette

RFI S.p.A.

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

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

ii) Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

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

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

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

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

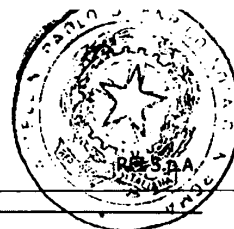
Qualora la partecipazione detenuta dall'impresa, non di controllo né di collegamento, non sia quotata in un mercato attivo e l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulti attendibile, l'investimento si valuta, comunque, al costo.

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

Strumenti Finanziari

Crediti e finanziamenti attivi

Le attività finanziarie e i crediti sono rilevate nell'attivo quando la società diviene parte nelle clausole contrattuali dello strumento e viene eliminata quando i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dalle attività finanziarie



scadono o sono trasferiti insieme ai rischi e benefici derivanti dall'attività.

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

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

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

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione o quando la corrispondente

RFI S.p.A.

obbligazione specificata nel contratto è adempiuta o cancellata oppure scaduta.

Strumenti finanziari derivati

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

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

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

Cash flow hedge

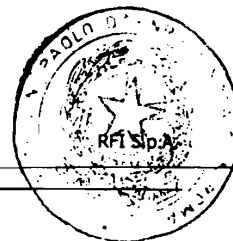
Se uno strumento finanziario derivato è designato come copertura dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari (*cash flow*) di un'attività o di una passività iscritta in bilancio o di un'operazione prevista altamente probabile, la porzione efficace degli utili o delle perdite derivanti dall'adeguamento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

Gli strumenti finanziari derivati sono contabilizzati con data di negoziazione.

Stima del *fair value*

Il *fair value* è il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività ovvero che si pagherebbe per il trasferimento di una passività in una regolare operazione nel mercato principale (o in quello più vantaggioso qualora non esista un mercato principale) alla data di valutazione e alle correnti condizioni di mercato, indipendentemente dal fatto che quel prezzo sia osservabile direttamente o che venga stimato utilizzando un'altra tecnica di valutazione. In particolare occorre considerare le caratteristiche del partecipante al mercato in riferimento all'attività e alla passività per determinare il prezzo alla data di valutazione. 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 a cui la società ha accesso alla data di valutazione;

Livello 2: *Fair Value* determinato con tecniche di valutazione che fanno riferimento a variabili osservabili direttamente o indirettamente su mercati attivi, diverse da prezzi quotati;

Livello 3: *Fair Value* determinato con tecniche di valutazione che fanno a variabili di mercato non osservabili tenendo conto delle migliori informazioni disponibili alla data.

La società utilizza ad oggi *input* di livello 2 e gli strumenti presenti nel portafoglio della società sono di natura *OTC (Over The Counter)*. Le valutazioni al *fair value* degli strumenti finanziari sono state effettuate sulla base di modelli finanziari considerati standard di mercato. In particolare si è proceduto:

- alla determinazione del valore attuale netto dei flussi futuri per gli swap;
- al calcolo del valore di mercato ricavato attraverso il modello Black & Scholes per le opzioni (Collar).

I dati di input utilizzati per la valutazione dei modelli sono rappresentati da parametri di mercato osservabili e disponibili sui maggiori info-provider finanziari.

Rimanenze

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

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

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

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

Contratti di Costruzione

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

Quando il risultato di una commessa non può essere stimato correttamente, il ricavo di commessa è riconosciuto solo nella misura in cui i costi sostenuti siano verosimilmente recuperabili. Quando il risultato di una commessa può essere stimato correttamente ed è probabile che il contratto genererà un profitto, il ricavo di commessa è

RFI S.p.A.

ricosciuto lungo la durata del contratto. Quando è probabile che il totale dei costi di commessa superi il totale dei ricavi di commessa, la perdita potenziale è rilevata a conto economico immediatamente.

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

Benefici ai dipendenti

I) Benefici a breve termine

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

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

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

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 per le quote di TFR maturande dal 1 gennaio 2007, 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 maturate 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 S.p.A..

Pertanto viene rilevato in bilancio, sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro.

Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.

Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo e il rischio specifico legato all'obbligazione.

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

Conversione delle poste in valuta

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

RFI S.p.A.

Ricavi

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

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

I ricavi da lavori in corso su ordinazione sono rilevati, coerentemente a quanto descritto in precedenza per tale ultima posta, con riferimento allo stato di avanzamento (metodo della percentuale di completamento).

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

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

Contributi pubblici

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

I) Contributi in conto impianti

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

II) Contributi in conto esercizio

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

Riconoscimento dei costi

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

Imposte sul reddito

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

Le imposte anticipate e differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze temporanee che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, ad eccezione di quelle relative a differenze



rivenienti dalle partecipazioni in società controllate, quando la tempistica di rigiro di tali differenze è soggetta al controllo della Società e risulta probabile che non si riverseranno in un lasso di tempo ragionevolmente prevedibile. Le imposte anticipate, incluse quelle relative alle perdite fiscali pregresse, per la quota non compensata dalle imposte differite, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di conto economico "Altri costi operativi".

Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate

Le attività non correnti (o gruppi in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo e la cui vendita risulti altamente probabile sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle altre attività e passività correnti del prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata rappresenta una parte dell'entità che è stata dismessa o classificata come posseduta per la vendita, e:

- rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è parte di un piano coordinato di dismissione di un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è una controllata acquisita esclusivamente allo scopo di essere rivenduta.

I risultati delle attività operative cessate – siano esse dismesse oppure classificate come possedute per la vendita e in corso di dismissione – sono esposti separatamente nel conto economico, al netto degli effetti fiscali. I corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, ove presenti, sono riclassificati ed esposti separatamente nel conto economico separato, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi. Le attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita, sono dapprima rilevate in conformità allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e, successivamente, sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo *fair value*, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita con contropartita a conto economico.

Viene invece rilevato un ripristino di valore per ogni incremento successivo del *fair value* di un'attività al netto dei costi di vendita, ma solo fino a concorrenza della perdita per riduzione di valore complessiva precedentemente rilevata.

RFI S.p.A.

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 2013, che disciplinano fattispecie e casistiche non presenti all'interno della Società alla data della presente relazione finanziaria annuale, ma che potrebbero avere effetti contabili su transazioni ed accordi futuri:

- In data 12 maggio 2011 il IASB ha emesso il principio **IFRS 10 – Bilancio Consolidato** che sostituirà il SIC-12 Consolidamento – Società a destinazione specifica (società veicolo) e parti dello IAS 27 – Bilancio consolidato e separato, il quale sarà ridenominato Bilancio separato e disciplinerà il trattamento contabile delle partecipazioni nel bilancio separato, definendo la rilevazione dei dividendi, certe riorganizzazioni all'interno di un gruppo e i requisiti di *disclosure*. Le principali variazioni stabilite dal nuovo principio IFRS 10, che hanno impatto prevalente sul concetto di controllo, sono le seguenti:
 - ✓ secondo IFRS 10 vi è un unico principio base per consolidare tutte le tipologie di entità, e tale principio è basato sul controllo. Tale variazione rimuove l'incoerenza percepita tra il precedente IAS 27 (basato sul controllo) e il SIC 12 (basato sul passaggio dei rischi e dei benefici);
 - ✓ è stata introdotta una definizione di controllo più solida rispetto al passato, basata su tre elementi: (a) potere sull'impresa acquisita; (b) esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa; (c) capacità di utilizzare il potere per influenzare l'ammontare di tali rendimenti;
 - ✓ l'IFRS 10 richiede che un investitore, per valutare se ha il controllo sull'impresa acquisita, si focalizzi sulle attività che influenzano in modo sensibile i rendimenti della stessa;
 - ✓ l'IFRS 10 richiede che, nel valutare l'esistenza del controllo, si considerino solamente i diritti sostanziali, ossia quelli che sono esercitabili in pratica quando devono essere prese le decisioni rilevanti sull'impresa acquisita;
 - ✓ l'IFRS 10 prevede guide pratiche di ausilio nella valutazione se esiste il controllo in situazioni complesse, quali il controllo di fatto, i diritti di voto potenziali, le situazioni in cui occorre stabilire se colui che ha il potere decisionario sta agendo come agente o principale, ecc.
 - ✓ In termini generali, l'applicazione dell'IFRS 10 richiede un significativo grado di giudizio su un certo numero di aspetti applicativi. Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 con possibilità di applicazione anticipata dal 1° gennaio 2013.
- In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 11 – Accordi di compartecipazione** che sostituirà lo IAS 31 – Partecipazioni in Joint Venture ed il SIC-13 – Imprese a controllo congiunto – Conferimenti in natura da parte dei partecipanti al controllo congiunto. Il nuovo principio, fermi restando i criteri per l'individuazione della presenza di un controllo congiunto, fornisce dei criteri per il trattamento contabile degli accordi di compartecipazione basati sui diritti e sugli obblighi derivanti dagli accordi piuttosto che sulla forma legale degli stessi e stabilisce come unico metodo di contabilizzazione delle partecipazioni in imprese a controllo congiunto nel bilancio consolidato il metodo del patrimonio netto. Secondo l'IFRS 11, l'esistenza di un veicolo separato non è una condizione sufficiente per classificare un accordo di



compartecipazione come una joint venture. A seguito dell'emanazione del principio, lo IAS 28 - Partecipazioni in imprese collegate è stato emendato per comprendere nel suo ambito di applicazione, dalla data di efficacia del principio, anche le partecipazioni in imprese a controllo congiunto. Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 con possibilità di applicazione anticipata dal 1° gennaio 2013.

- In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo **IAS 19 – Benefici ai dipendenti** che elimina l'opzione di differire il riconoscimento degli utili e delle perdite attuariali con il metodo del corridoio, richiedendo che tutti gli utili o perdite attuariali siano iscritti immediatamente nel Prospetto degli "Altri utili/(perdite) complessivi" o perdite complessivi ("*Other comprehensive income*") in modo che l'intero ammontare netto dei fondi per benefici definiti (al netto delle attività al servizio del piano) sia iscritto nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata. Gli emendamenti prevedono inoltre che le variazioni tra un esercizio ed il successivo del fondo per benefici definiti e delle attività al servizio del piano devono essere suddivise in tre componenti: le componenti di costo legate alla prestazione lavorativa dell'esercizio devono essere iscritte a conto economico come "*service costs*"; gli oneri finanziari netti calcolati applicando l'appropriato tasso di sconto al saldo netto del fondo per benefici definiti al netto delle attività risultante all'inizio dell'esercizio, devono essere iscritti a conto economico come tali, gli utili e perdite attuariali che derivano dalla ri-misurazione della passività e attività devono essere iscritti nel Prospetto degli "Altri utili/(perdite) complessivi". Inoltre, il rendimento delle attività incluso tra gli oneri finanziari netti come sopra indicato dovrà essere calcolato sulla base del tasso di sconto della passività e non più del rendimento atteso delle attività. L'emendamento infine, introduce nuove informazioni addizionali da fornire nelle note al bilancio. L'emendamento è applicabile in modo retrospettivo dall'esercizio avente inizio dopo o dal 1° gennaio 2013. RFI non ha mai utilizzato il metodo del corridoio.
- In data 14 marzo 2012 lo IASB ha emesso un **emendamento all'IFRS 1 – Prima adozione degli International Financial Reporting Standard** che introduce una nuova eccezione all'applicazione retrospettiva dell'IFRS 9 e dello IAS 20 in relazione alla contabilizzazione dei prestiti statali esistenti alla data di transizione, equiparando la posizione dei neo utilizzatori a quella dei soggetti che redigono da tempo il bilancio secondo i principi contabili internazionali. L'emendamento è applicabile a partire dal 1° gennaio 2013.
- Il 17 maggio 2012 lo IASB ha pubblicato il **documento Annual Improvements to IFRS 2009-2011 Cycle**, che recepisce le modifiche ai principi nell'ambito del processo annuale di miglioramento degli stessi concentrandosi su modifiche valutate necessarie, ma non urgenti. Di seguito vengono citate quelle che comporteranno un cambiamento nella presentazione, iscrizione e valutazione delle poste di bilancio, tralasciando invece quelle che determineranno solo variazioni terminologiche o cambiamenti editoriali con effetti minimi in termini contabili, o quelle che hanno effetto su principi o interpretazioni non applicabili dal Gruppo:
 - ✓ IAS 1 Presentazione del bilancio – Informazioni comparative: si chiarisce che nel caso vengano fornite informazioni comparative addizionali, queste devono essere presentate in accordo con gli IAS/IFRS. Inoltre, si chiarisce che nel caso in cui un'entità modifichi un principio contabile o effettui una rettifica/riclassifica retrospettiva, la stessa entità dovrà presentare uno stato patrimoniale anche

RFI S.p.A.

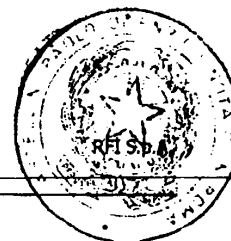
all'inizio del periodo comparativo ("terzo stato patrimoniale" negli schemi di bilancio), mentre nella nota integrativa non sono richieste *disclosures* comparative anche per tale "terzo stato patrimoniale", a parte le voci interessate;

- ✓ IAS 16 Immobili, impianti e macchinari – *Classificazione dei servicing equipment*: si chiarisce che i *servicing equipment* dovranno essere classificati nella voce Immobili, impianti e macchinari se utilizzati per più di un esercizio, nelle rimanenze di magazzino in caso contrario;
- ✓ IAS 32 Strumenti finanziari: esposizione nel bilancio – Imposte dirette sulle distribuzioni ai possessori di strumenti di capitale e sui costi di transazione sugli strumenti di capitale: si chiarisce che le imposte dirette relative a queste fattispecie seguono le regole dello IAS 12.

Principi contabili omologati da parte dell'Unione Europea e non applicati in via anticipata dalla Società

- In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni **emendamenti allo IAS 32 – Strumenti Finanziari**: esposizione nel bilancio, per chiarire l'applicazione di alcuni criteri per la compensazione delle attività e delle passività finanziarie presenti nello IAS 32, rendendola di fatto più difficile. Gli emendamenti sono applicabili per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2014. Gli emendamenti sono applicabili in modo retrospettivo per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2014 con possibilità di applicazione anticipata dal 1° gennaio 2013.
- In data 28 giugno 2012 lo IASB ha pubblicato alcune **modifiche all'IFRS 10 - Bilancio consolidato, all'IFRS 11 - Accordi a controllo congiunto e all'IFRS 12 - Informativa sulle partecipazioni in altre entità**, risultanti dalle proposte contenute nell'*Exposure Draft* - Guida alle disposizioni transitorie pubblicata nel dicembre 2011. Le modifiche prevedono in sostanza un alleggerimento nella fase di transizione ai nuovi principi, limitando l'obbligo di fornire informazioni comparative rettificata al solo esercizio comparativo precedente. Inoltre, per le informazioni relative alle entità strutturate non consolidate, le modifiche sopprimono l'obbligo di presentare informazioni comparative per gli esercizi precedenti alla data in cui l'IFRS 12 è applicato per la prima volta. Le modifiche sono applicabili dagli esercizi che decorrono dal 1° gennaio 2014 con possibilità di applicazione anticipata dal 1° gennaio 2013.
- In data 31 ottobre 2012 lo IASB ha pubblicato alcuni **emendamenti ai principi IFRS 10 – Bilancio Consolidato, IFRS 12 – Informativa sulle partecipazioni in altre entità e IAS 27 – Bilancio separato**. I suddetti emendamenti chiariscono la definizione di "*investment entity*" ed introducono un'eccezione all'applicazione del principio di consolidamento per tali imprese, permettendo alle stesse di valutare le proprie controllate al Fair Value. Inoltre, vengono meglio definiti alcuni requisiti di informativa che le "*investment entities*" devono fornire in nota. Il principio è applicabile per gli esercizi che decorrono dal 1° gennaio 2014 o in data successiva con possibilità di applicazione anticipata dal 1° gennaio 2013.
- In data 29 maggio 2013 lo IASB ha emesso un **emendamento allo IAS 36 – Informativa sul valore recuperabile delle attività non finanziarie**. L'emendamento disciplina l'informativa da fornire sul valore recuperabile delle attività che hanno subito una riduzione di valore, se tale importo è basato sul *fair value* al netto dei costi di vendita.

L'emendamento è applicabile dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2014. È consentita l'applicazione



anticipata.

- In data 27 giugno 2013 lo IASB ha emesso alcuni **emendamenti allo IAS 39 – Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione**, intitolati "Novazione dei derivati e continuità dell'*hedge accounting*". Le modifiche permettono di continuare l'*hedge accounting* nel caso in cui uno strumento finanziario derivato, designato come strumento di copertura, sia novato a seguito dell'applicazione di leggi o regolamenti al fine di sostituire la controparte originaria per garantire il buon fine dell'obbligazione assunta e se sono soddisfatte determinate condizioni. Tali emendamenti sono applicabili dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2014, con possibilità di applicazione anticipata.

Principi contabili non omologati da parte dell'Unione Europea

Alla data del presente Bilancio gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti.

- In data 12 novembre 2009 lo IASB ha pubblicato il principio **IFRS 9 – Strumenti finanziari e conseguenti emendamenti e IFRS 9 - Strumenti finanziari e emendamenti agli IFRS 7, IFRS 9 e IAS 39** : lo stesso principio è poi stato emendato in data 28 ottobre 2010 e poi ancora in dicembre 2011 per il primo documento e in novembre 2013 per il secondo. Il principio, la cui eventuale applicazione è stata posticipata al 1° gennaio 2017, rappresenta la prima parte di un processo per fasi che ha lo scopo di sostituire interamente lo IAS 39 e introduce dei nuovi criteri per la classificazione e valutazione delle attività e passività finanziarie. In particolare, per le attività finanziarie il nuovo principio utilizza un unico approccio basato sulle modalità di gestione degli strumenti finanziari e sulle caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali delle attività finanziarie stesse al fine di determinarne il criterio di valutazione, sostituendo le diverse regole previste dallo IAS 39. Per le passività finanziarie, invece, la principale modifica avvenuta riguarda il trattamento contabile delle variazioni di *fair value* di una passività finanziaria designata come passività finanziaria valutata al *fair value* attraverso il conto economico, nel caso in cui queste siano dovute alla variazione del merito creditizio della passività stessa. Secondo il nuovo principio tali variazioni devono essere rilevate nel Prospetto degli "Altri utili e perdite complessive" e non transiteranno più nel conto economico. Si segnala che l'omologazione del presente principio è attualmente sospesa.

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.

RFI S.p.A.

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

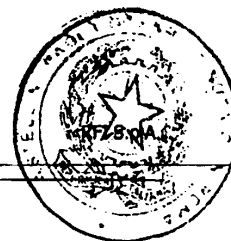
Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il valore ammortizzabile di un elemento di immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali è determinato detraendo al costo il suo valore residuo. Il valore residuo è determinato come il valore stimato che l'entità potrebbe 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 periodici potrebbero comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

IV) Fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del bilancio d'esercizio della Società.

**V) Imposte**

La contabilizzazione delle imposte differite attive è effettuata sulla base delle aspettative di reddito attese negli esercizi futuri. La valutazione dei redditi attesi ai fini della contabilizzazione delle imposte differite dipende da fattori che possono variare nel tempo e determinare effetti significativi sulla valutazione delle imposte differite attive.

VI) Fair value di strumenti finanziari derivati

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati che non sono quotati in mercati attivi è determinato usando tecniche di valutazione. La Società usa tecniche di valutazione che utilizzano input direttamente o indirettamente osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività o alle passività oggetto di valutazione. Pur ritenendo le stime dei suddetti *fair value* ragionevoli, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo dei predetti valori potrebbero produrre valutazioni diverse.

VII) Benefici ai dipendenti successivi al rapporto di lavoro

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

Pertanto, la valutazione si basa su fattori i quali sono influenzati di variabili di natura temporale, macroeconomica, demografica, che possono avere effetti sulla stessa.

RFI S.p.A.

NOTE SULLO STATO PATRIMONIALE**5. Gestione dei rischi finanziari**

Le attività svolte dalla Società la espongono a varie tipologie di rischi, che includono il rischio di mercato (rischi di tasso d'interesse, di prezzo e di cambio), il rischio di liquidità ed 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 ed i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente bilancio include inoltre ulteriori informazioni quantitative. La gestione dei rischi della Società è focalizzata sulla volatilità dei mercati finanziari al fine di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla *performance* finanziaria ed economica della Società.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria alla Società non adempiendo ad un'obbligazione e deriva principalmente dai crediti commerciali, dai crediti finanziari verso la Pubblica Amministrazione, dai crediti relativi agli strumenti finanziari derivati e dalle disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio credito della Società:

	31.12.2013	31.12.2012
Crediti commerciali correnti	980.774	1.123.287
Fondo svalutazione	(122.138)	(119.749)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	858.636	1.003.538
Altre attività correnti	4.973.007	3.740.461
Fondo svalutazione	(3.302)	(3.302)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	4.969.705	3.737.159
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.177.628	1.294.271
Attività finanziarie non correnti	1.177.628	1.294.271
Altre attività non correnti	3.808.784	4.532.081
Altre attività non correnti	3.808.784	4.532.081
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	966.300	810.359
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.004.982	751.858
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.004.982	751.858
Crediti commerciali non correnti	1.908	2.716
Crediti commerciali non correnti	1.908	2.716
Contratti di costruzione	12.141	5.854
Crediti di costruzione	12.141	5.854
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione*	12.800.084	12.137.836

*: non sono inclusi i crediti di natura tributaria e le partecipazioni

Si evidenzia che una parte significativa dei crediti commerciali e finanziari è riconducibile ad enti governativi e pubblici, tra cui le Regioni Italiane ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito per controparte al netto delle disponibilità liquide.



	31.12.2013	31.12.2012
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	8.854.137	8.466.537
Clienti ordinari	316.533	320.171
Istituti finanziari*	1.004.982	751.858
Altri debitori	1.658.132	1.788.911
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	11.833.784	11.327.477

*: la voce include Euro 855.141 mila relativi al c/c intersocietario intrattenuto con la Capogruppo.

	31.12.2013	31.12.2012
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	75%	75%
Clienti ordinari	3%	3%
Istituti finanziari	8%	7%
Altri debitori	14%	16%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100%	100%

L'ammontare delle attività finanziarie ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo è coperto da opportuni stanziamenti al Fondo Svalutazione Crediti.

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2013 e 2012 al netto del Fondo Svalutazione Crediti raggruppate per scaduto ed esposte con riferimento alla Pubblica Amministrazione, allo Stato, alle Regioni e ai Clienti ordinari.

	31.12.2013					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (brutto)	8.845.458	3.840	4.332	4.097	5.943	8.863.670
Fondo Svalutazione						(9.533)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	8.845.458	3.840	4.332	4.097	5.943	8.854.137
Clienti ordinari (brutto)	182.005	51.176	14.899	119.131	29.422	396.633
Fondo Svalutazione						(80.100)
Clienti ordinari (netto)	182.005	51.176	14.899	119.131	29.422	316.533
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	9.027.463	55.016	19.231	123.228	35.365	9.170.670

	31.12.2012					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (brutto)	8.441.866	13.642	3.588	17.506	-	8.476.602
Fondo Svalutazione				(10.065)	-	(10.065)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	8.441.866	13.642	3.588	7.441	-	8.468.537
Clienti ordinari (brutto)	231.030	47.103	14.780	102.881	-	395.794
Fondo Svalutazione				(75.623)	-	(75.623)
Clienti ordinari (netto)	231.030	47.103	14.780	27.258	-	320.171
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	8.672.896	60.745	18.368	34.699	-	8.788.708

I crediti verso i Clienti Ordinari scaduti da oltre 360 giorni derivano da contenziosi di varia natura (penali su collaudi e pedaggi). Per il loro recupero sono state poste in essere azioni legali che risultano ancora in corso di definizione.

In alcuni casi, per agevolare il recupero del credito, sono state anche proposte ed effettuate operazioni di

RFI S.p.A.

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, salvo casi particolari, una svalutazione prudenziale del 5%.

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati con l'obiettivo di garantire un'efficace e efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività della stessa. Questo obiettivo implica il mantenimento di adeguate disponibilità liquide, titoli a breve termine, nonché linee di credito *committed* e *uncommitted*. L'interlocutore per la gestione della attività in oggetto è la Capogruppo che si rivolge a primari istituti finanziari del sistema bancario, dai quali ha ricevuto linee di credito *uncommitted* concesse per far fronte a esigenze di liquidità dettate principalmente dai ritardi nei trasferimenti dello Stato. Al 31 dicembre 2013 la società aveva linee di credito pari a 400 milioni di euro, di cui nessuna utilizzata.

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

31/12/2013	Valore contabile	Passivi finanziari contrattuali	6 mesi e meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari							
Finanziamenti da banche	2.184.987	2.040.279	95.390	95.406	192.495	745.576	1.719.332
Debiti verso altri finanziatori	248.592	290.066	16.147	16.164	32.499	99.700	125.548
Debiti verso società del Gruppo	2.752.496	3.351.968	100.000	238.639	339.080	1.017.240	1.656.999
Debiti commerciali	2.236.009		589.776	1.646.233			
Passività finanziaria (escluso derivati)							
Totale	7.422.083	6.400.313	801.313	1.996.542	564.073	1.862.534	3.501.879
Interessi ratei e scatti di copertura							
Collar di copertura							
Passività finanziarie derivate	7.609	5.274	5.789	5.308	8.583	1.232	(15.600)
Totale							
31/12/2012	Valore contabile	Passivi finanziari contrattuali	6 mesi e meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari							
Finanziamenti da banche	2.654.571	3.374.017	96.030	445.205	190.829	684.268	1.957.686
Debiti verso altri finanziatori	273.101	320.755	16.123	16.121	32.318	98.313	157.880
Debiti verso società del Gruppo	2.225.860	2.697.469	100.000	210.830	310.830	932.490	1.143.319
Debiti commerciali	2.046.534		581.672	1.508.862			
Passività finanziaria (escluso derivati)							
Totale	7.242.066	6.392.241	793.825	2.179.818	533.977	1.715.871	3.258.886
Passività finanziarie derivate	28.478	27.453	5.931	6.394	11.250	15.078	(11.118)

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie al 31 dicembre 2013 e 2012, esposte in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni.



31/12/2013	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari				
Finanziamenti da banche	2.184.987	122.694	675.697	1.386.596
Debiti verso altri finanziatori	248.592	25.179	108.189	115.224
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.752.496	226.681	1.007.910	1.517.905
Totale	5.186.074	374.554	1.791.796	3.019.724

31/12/2012	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari				
Finanziamenti da banche	2.654.571	469.583	611.340	1.573.648
Debiti verso altri finanziatori	273.101	24.509	105.116	143.475
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.225.860	217.387	966.566	1.041.908
Totale	5.153.532	711.479	1.683.022	2.759.031

I flussi contrattuali delle passività finanziarie a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi forward stimati alla data di chiusura del bilancio.

Si evidenzia che, con riferimento alle passività finanziarie non derivate in scadenza entro 6 mesi o meno, la parte principale è rappresentata dai debiti commerciali per appalti e lavori il cui rimborso avviene principalmente tramite i contributi dello Stato ed in parte residua tramite i flussi di cassa della gestione.

Rischio di mercato

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 interesse ed in modo minore a quelle dei tassi di cambio.

L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione ed il controllo dell'esposizione della Società a tali rischi entro livelli accettabili ottimizzando, allo stesso tempo, 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.

Gli strumenti finanziari derivati attualmente presenti in RFI si riferiscono ad operazioni di copertura delle operazioni di provvista a lungo termine necessarie al finanziamento del Programma Alta Velocità.

Con riferimento all'indebitamento a medio lungo termine attuale e prospettico, nel corso dell'anno 2011 la Società ha adottato, con il supporto dei servizi di *financial risk management* della Struttura Finanza della Capogruppo,

RFI S.p.A.

un'organica *policy* di gestione del rischio di tasso di interesse che ha come obiettivo (i) il contenimento degli oneri finanziari complessivi (anche in presenza di scenari avversi) ad un livello non superiore alle ipotesi previste nel Piano di Impresa e che, al contempo, offre (ii) la possibilità di liberare risorse aggiuntive rispetto al costo del debito ipotizzato. Gli strumenti finanziari derivati attualmente presenti in RFI sono rappresentati da *Plain Vanilla Collar* ed *Interest Rate Swap* aventi esclusiva funzione di copertura secondo i requisiti previsti nel *Cash Flow Hedge*.

Gli *Interest Rate Collar*, per un valore nominale di 300 milioni di euro, sono stati stipulati tra l'ultima parte del 2011 ed i primi mesi del 2012 e rappresentano il primo intervento di implementazione della *policy* che prevede la gestione del debito a tasso variabile. Il debito è stato coperto per il 50% del valore fino a scadenza e per il restante 50% fino al gennaio 2017. Tali operazioni di copertura, in linea con la *policy* adottata, proteggono la Società da eccessivi rialzi del tasso variabile e stanno consentendo alla Società di beneficiare di bassi livelli del tasso variabile Euribor.

Per quanto concerne i 9 *Interest Rate Swap* in essere stipulati da RFI S.p.A. nel 2012 a seguito dell'esercizio da parte di alcune controparti *swap* della *early termination option*, costituiscono la prosecuzione economica delle coperture a valore sui finanziamenti a tasso variabile accessi nel 2012.

La seguente tabella riporta i finanziamenti a medio/lungo termine (incluso la quota a breve) a tasso variabile e a tasso fisso e dopo la considerazione degli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi.

	Valore contabile	Plusvali contrattuali	Quota corrente			
			1 a 2 anni	2 a 5 anni	oltre 5 anni	
- tasso variabile	1.137.448	1.250.206	80.616	82.411	417.585	669.593
- tasso fisso	4.048.626	5.234.130	481.230	481.662	1.444.939	2.826.299
Saldo al 31 dicembre 2013	5.186.074	6.484.336	561.846	564.073	1.862.524	3.495.892
- tasso variabile	1.664.697	1.664.697	430.850	80.536	354.742	798.569
- tasso fisso	4.727.544	4.727.544	453.458	453.440	1.360.328	2.460.318
Saldo al 31 dicembre 2012	6.392.241	6.392.241	884.308	533.976	1.715.070	3.258.887

La seguente tabella riporta l'incidenza dei finanziamenti a medio/lungo termine inclusa la quota a breve e le passività finanziarie correnti e non correnti, esclusi gli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi ovvero che forniscono protezione verso rialzi del tasso variabile oltre livelli massimi predefiniti.

	31.12.2013	31.12.2012
Prima della copertura con strumenti derivati		
- tasso variabile	21,9%	30,3%
- tasso fisso	78,1%	69,7%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
- tasso variabile	2,1%	9,0%
tasso variabile protetto	5,8%	5,8%
- tasso fisso	92,1%	85,2%

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 2013.

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	7.079	(7.079)
Interessi attivi da operazioni di finanziamento	-	-
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(4.699)	4.791
Totale	2.380	(2.288)

Infine, si riporta la tabella della "Sensitivity Fair Value Derivati di copertura", che evidenzia gli effetti di uno *shift* parallelo di 50 *basis points* in aumento ed in diminuzione della curva dei tassi *swap* rilevata al 31 dicembre 2013 sul *fair value* degli strumenti derivati.

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Fair value derivati di copertura	22.530	(24.354)
Totale	22.530	(24.354)

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 con cui opera.

Gestione del capitale proprio

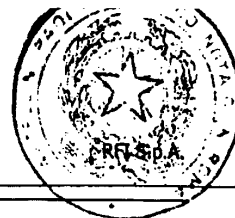
L'obiettivo della società, nell'ambito della gestione del rischio di capitale, è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale a beneficio dei diversi portatori di interesse nonché quello di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

RFI S.p.A.

Attività e passività finanziarie per categoria

A completamento dell'informativa sui rischi finanziari, la tabella di seguito riporta una riconciliazione tra attività e passività finanziarie come riportate nella situazione patrimoniale – finanziaria e categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7:

31 dicembre 2013	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.177.628		
Crediti commerciali non correnti	1.908		
Altre attività non correnti	3.808.784		
Contratti di costruzione	12.141		
Crediti commerciali correnti	858.636		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.004.982		
Disponibilità liquide	966.299		
Crediti tributari	1.859		
Altre attività correnti	4.969.705		
Finanziamenti a medio/lungo termine		4.811.520	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		6.054	6.054
Debiti commerciali non correnti		26.316	
Altre passività non correnti		125.172	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente medio/lungo termine		391.628	
Debiti commerciali correnti		2.547.905	
Debiti tributari		-	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		1.645	
Altre passività correnti		6.099.507	
31 dicembre 2012			
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.294.271		
Crediti commerciali non correnti	2.716		
Altre attività non correnti	4.532.081		
Contratti di costruzione	5.854		
Crediti commerciali correnti	1.003.539		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	751.858		
Disponibilità liquide	810.359		
Crediti tributari	1.422		
Altre attività correnti	3.737.159		
Finanziamenti a medio/lungo termine		4.442.049	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		28.362	28.362
Debiti commerciali non correnti		35.436	
Altre passività non correnti		81.604	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente medio/lungo termine		724.612	
Debiti commerciali correnti		2.811.476	
Debiti tributari		15	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		1.118	
Altre passività correnti		6.343.325	



6. Attività possedute per la vendita

La voce "Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione" subisce una variazione netta pari a 22.294 mila euro derivante dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ decremento di 24.200 mila euro attribuibile alla vendita a BNP *Paribas Real Estate Property Development* Italy S.p.A. dei comparti edificatori privati limitrofi alla Stazione Tiburtina di Roma, per la cui operazione si fa rimando a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione;
- ✓ decremento di 5 mila euro conseguente alla concessione di rotabili storici in dotazione iniziale a Fondazione FS Italiane;
- ✓ incremento di 1.912 mila euro per la classificazione in tale posta di beni minori destinati alla vendita.

7. Immobili, impianti e macchinari

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

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

RFI S.p.A.

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuali	Mezzi su attività imm. di terzi	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilitazioni in corsi e accantonamenti	Manutenzione straordinaria	Totale
Costo storico	74.072.024	197.790	362.911	612.212	355.849.9716	20.820.636	3.293.023	101.718.445
Ammortamenti e perdite di valore	(23.541.806)	(99.231)	(235.201)	(553.125)	(218.105.805)	(1.533.231)		(26.000.202)
Controvalore	(24.297.794)	(72.995)	(108.864)	(221.791)	(453.313.4107)	(1.100.099)	(3.293.023)	(40.830.779)
Consistenza al 31.12.2013	28.232.411	75.545	108.947	138.296	92.431	6.239.406		34.886.985
Investimenti	13.011	0	211	0	100	2.850.467		2.863.789
Passivo di esercizio	4.947.124	3.991	294	6.849	1.707	(4.970.253)	(194.607)	(10.189)
Ammortamento	(82.741)	(14)	(2.207)	(2.469)	(1.996)	0	0	(89.928)
Accensione mezzi "Atomea possedute per la vendita"	(1.212)	0	0	0	0	0	0	(1.212)
Variazioni costo storico per ricessione di det. Pass. Veic.	(1.212)	0	0	0	0	0	0	(1.212)
Variazioni controvalore	(3.644.960)	(5.510)	(294)	(6.994)	(1.787)	16.556	194.607	(3.840.899)
Alezzioni e trasmissioni	(5.875)	(43)	(5)	(294)	(394)	(1.162)	0	(7.564)
Decremento costo storico per alienazioni e decessioni	(22.173)	(523)	(242)	(2.917)	(4.366)	(1.162)	0	(31.462)
Decremento Fido Ammortamento per decessioni	12.739	639	994	2.467	3.794	0	0	20.442
Decremento controvalore per altre decessioni	1.775	0	0	0	108	0	0	1.967
Decremento realizzazione per decessioni	(14.979)	(46)	(678)	0	0	0	0	(15.692)
Decremento realizzazione per decessioni	16.962	57	0	78	92	0	0	17.141
Altre ricessioni	26.448	(17)	0	44	0	91.548	0	118.246
Variazioni costo storico per altre ricessioni	28.143	30	0	107	(20)	91.548	0	120.618
Variazioni controvalore per ricessioni	(2.129)	(36)	0	(16)	0	0	0	(2.172)
Variazioni selezione/realizzazione	(416)	51	0	(21)	29	0	0	(357)
Variazioni selezione/realizzazione	91.300	36	0	0	0	0	0	91.336
Variazioni selezione/realizzazione	(91.260)	(97)	0	(21)	0	0	0	(91.360)
Totale variazioni	1.052.196	498	(2.207)	(2.941)	(2.280)	(2.812.826)		(667.258)
Costo storico	81.037.317	201.288	362.211	617.462	353.345	18.992.861	3.094.416	104.659.520
Ammortamenti e perdite di valore	(23.611.907)	(94.861)	(235.514)	(533.496)	(218.229)	(1.533.231)		(26.070.234)
Controvalore	(28.141.394)	(28.454)	(191.57)	(128.631)	(46.967)	(12.113.650)	(3.094.416)	(44.670.069)
Consistenza al 31.12.2013	29.284.616	75.972	106.540	135.355	98.149	4.226.590		33.919.213

L'importo indicato nella colonna "Manutenzione Straordinaria" è relativo alle spese di manutenzione straordinaria sostenute e capitalizzate, pertanto soggette ad ammortamento.

Gli oneri finanziari capitalizzati relativi alla voce "Immobili, impianti e macchinari" ammontano per l'anno 2013 a 53.305 mila euro.



Test di *Impairment* per unità generatrici di flussi finanziari

Ai fini del test di *impairment*, la Società aveva già in precedenza identificato le unità generatrici di flussi finanziari (*Cash Generating Unit* – CGU) che rappresentano unità di business autonome, chiaramente identificabili all'interno della struttura della società in grado di generare flussi di cassa ampiamente indipendenti all'interno della società stessa. Le CGU sono state individuate coerentemente con la struttura di business e quindi organizzativa ed operativa della società, nei due segmenti operativi di attività:

- ✓ Divisione Rete Convenzionale;
- ✓ Divisione Rete AV/AC.

In accordo con il modello di controllo della società le divisioni trasversali sono già allocate nei conti economici della diverse CGU, le partite patrimoniali riferite alle divisioni trasversali sono state invece allocate alle CGU utilizzando degli appositi driver.

I flussi di cassa, per l'esercizio 2013, sono stati determinati sulla base delle migliori informazioni disponibili al momento dell'elaborazione basandoli sui dati previsionali del Budget 2014, sui valori dell'ultimo Piano Industriale 2015 -2017 mentre l'anno 2018, non essendo disponibili dati di Piano, si è provveduto ad un trascinamento dei dati del 2017.

Il Valore Terminale è stato stimato applicando il metodo della capitalizzazione illimitata del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione esplicita, facendo riferimento a tassi di crescita normalizzati. Ai fini della determinazione del Valore Terminale definito sulla base del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione si sono considerati tassi medi di crescita pari all'1% per la Divisione Rete Convenzionale e al 2% per la Divisione Rete AV/AC.

Il tasso di attualizzazione utilizzato è il "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*) valutato per ciascuna CGU.

Nel seguito si riportano i valori utilizzati ai fini del test:

CGU	Capitale investito netto (€/Mln)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth Rate
Divisione Rete Convenzionale	325	5,5%	1%
Divisione Rete AV/AC	5.242	5,5%	2%
Totale	5.567		

Dal confronto tra il capitale investito delle singole CGU ed il valore attualizzato dei flussi di cassa più il suo *terminal value* (*Value in Use*) non sono emerse perdite di valore.

Contributi governativi

Nel corso del 2013 sono stati allocati sui lavori in corso contributi in conto impianti per un totale di 3.853.789 mila euro, di cui 2.715.526 mila euro governativi:

RFI S.p.A.

- ✓ per 278.559 mila euro a valere sugli acconti per contributi da Ministero dell'Economia e delle Finanze destinati agli investimenti infrastrutturali relativi al Sistema AV/AC;
- ✓ 1.750.007 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da Ministero dell'Economia e delle Finanze destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale;
- ✓ 686.959 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e altri Enti destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale.

Gli altri contributi allocati a Lavori in corso, pari a 1.138.263 mila euro, derivano principalmente da fonti Unione Europea e Enti Locali.

8. Investimenti Immobiliari

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

	2013			2012		
	Terreni	Fabbricati	TOTALE	Terreni	Fabbricati	TOTALE
Saldo al 1 Gennaio						
Costo	907.086	209.602	1.196.688	916.860	290.994	1.207.853
di cui						
Costo Storico	1.985.622	948.023	2.934.547	1.991.827	837.256	2.829.183
Fondo Ammortamento	0	(356.244)	(356.244)	0	(356.259)	(356.559)
Contributi	(1.715)	(38.419)	(40.134)	(1.689)	(38.061)	(39.750)
Rivalutazioni - Svalutazioni	(1.078.821)	(164.660)	(1.243.481)	(1.073.270)	(155.742)	(1.229.012)
Svalutazione da impairment	0	0	0	0	0	0
Valore a bilancio	907.086	209.602	1.196.688	916.860	290.994	1.207.853
Variazioni dell'esercizio						
Acquisizioni (passaggio in esercizio)	0	10.231	10.231	0	2.317	2.317
Riclassifiche	(23.653)	(3.023)	(26.676)	(5.060)	(5)	(5.065)
Variazioni costo storico per riclassifiche	(24.879)	(5.100)	(29.979)	2.796	13.129	15.925
Variazioni Fondo Amm. da riclassifiche	1.968	212	2.179	(2.445)	(3.614)	(6.039)
Variazioni contributi per riclassifiche	0	357	357	(37)	(74)	(111)
Variazioni rivalut./svalut. per riclassifiche	(91.192)	(144)	(91.336)	(38.406)	11.721	(27.673)
Variazioni rivalut./svalut. per riclassifiche	99.648	1.732	101.380	34.024	(21.777)	12.247
Alienazioni e decessioni	(137)	(69)	(206)	(159)	(762)	(921)
Decremento costo storico da alienazioni e decessioni	(141)	(597)	(738)	(230)	(2.056)	(2.294)
Decremento F. da Ammortamento per decessioni	0	201	207	63	879	944
Decremento contributi per altre decessioni	0	70	70	0	17	17
Decremento rivalutazione per decessioni	(280)	(79)	(359)	(3.509)	(421)	(4.010)
Decremento svalutazione per decessioni	270	325	595	613	819	1.432
Operazioni straordinarie	0	0	0	(4.555)	(526)	(5.081)
Decremento costo storico per Operazioni Straordinarie	0	0	0	3.525	1.079	4.594
Decremento F. da Ammortamento per scissione	0	0	0	(68.104)	(2.929)	(71.113)
Incrementi/decrementi da rivalutazione/valutazione da scissione	0	0	0	3.059	3.059	73.060
Decremento contributi per decessioni da scissione	0	0	0	11	96	97
Riclassifiche da/ ad "Attività possedute per la vendita"	0	(700)	(700)	0	0	0
Variazioni costo storico per riclassifiche da/ ad Att. Poss. Vend.	0	(700)	(700)	0	0	0
Variazioni contributi	(463)	(9.494)	(9.957)	0	(2.387)	(2.387)
Ammortamenti (dell'esercizio)	0	(48)	(48)	0	(29)	(29)
Totale Variazioni	(24.252)	(3.103)	(27.355)	(9.782)	(1.392)	(11.174)
Saldo al 31 Dicembre						
Costo	582.831	286.500	1.169.331	907.086	290.602	1.196.688
di cui						
Costo Storico	1.963.378	952.679	2.916.056	1.985.622	848.923	2.833.422
Fondo Ammortamento	0	(355.879)	(355.879)	0	(356.244)	(356.559)
Contributi	(2.178)	(47.486)	(49.664)	(1.715)	(38.419)	(40.134)
Rivalutazioni - Svalutazioni	(1.078.367)	(162.815)	(1.241.182)	(1.076.821)	(164.660)	(1.241.481)
Valore a bilancio	882.831	286.500	1.169.331	907.086	290.602	1.196.688

9. Attività Immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle attività immateriali a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.



	Costi di sviluppo	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	102.397	303.257	121.127	526.781
Ammortamento e perdite di valore	(77.573)	(115.636)	0	(193.211)
Contributi	(2.571)	(31.807)	(18.714)	(53.092)
Consistenza al 31.12.2012	22.251	155.814	102.413	280.478
Investimenti	0	0	38.794	38.794
Passaggi in esercizio	1.305	382	(1.687)	0
Ammortamento	(473)	(3.710)	0	(4.182)
Variazioni contributi	(1.305)	(382)	0	(1.687)
Alienazioni e decessioni	0	(1)	(1.733)	(1.734)
Decremento costo storico per alienazioni e decessioni	0	(693)	(1.733)	(2.426)
Decremento F.do Ammortamento per decessioni	0	689	0	689
Decremento rivalutazione per decessioni	0	3	0	3
Altre riclassifiche	0	0	(91.568)	(91.568)
Variazioni costo storico per altre riclassifiche	0	0	(91.568)	(91.568)
Totale variazioni	(473)	(3.711)	(56.193)	(60.376)
Costo storico	103.702	302.949	64.934	471.585
Ammortamento e perdite di valore	(78.048)	(118.656)	0	(196.704)
Contributi	(3.876)	(32.189)	(18.714)	(54.779)
Consistenza al 31.12.2013	21.778	152.103	46.220	220.102

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	1.481.485	3.081.898
Contributi c/impianti da Stato fino al 2013	6.972.689	19.925.249
Contributi c/impianti da Stato su Manutenzione straordinaria 2013	3.094.417	
Contributi c/impianti da Stato sino al 2060	35.408.460	2.358.000
Svalutazione da Impairment IAS a riduzione del costo storico	3.639.089	
Totale costo ammortizzabile fiscale	47.497.567	25.370.097
Totale Quota amm. Fiscale	982.928	528.544

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 interscambiati nell'esercizio 2013 della fiscalità differita iscritta, per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

RFI S.p.A.

	31.12.2012	Incr.(decr.) con impatto a CE	Altri movimenti	31.12.2013
Attività per imposte anticipate:				
Variazioni di valore su imm. materiali ed immateriali	156.236	(3.984)		152.252
Accantonamenti per rischi ed oneri e perdite di valore con deducibilità fiscale differita	33.241	(16.443)		16.798
Totale	189.477	(20.427)	-	169.050
Passività per imposte differite:				
Differenze su immobilizzazioni attività finanziarie	6.063			6.063
Totale	6.063	-	-	6.063

Le attività per imposte anticipate sono relative al disallineamento tra valore contabile e valore fiscale della quota parte di svalutazione operata direttamente sul costo dei beni costituenti la rete ferroviaria 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.

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 2013 e 2012.

	Valore netto 31.12.2013	Valore netto 31.12.2012	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	77.215	77.259	0
Imprese collegate	102.794	102.985	0
Altre imprese	49.052	49.052	(45)
Totale	229.060	229.296	(45)



Valore Netto 31.12.2011	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2012	Fondo svalutazione cumulato
	Acquisizioni/ riscatti	Affezioni/ rimborzi	Svalutazioni/ ripuliti di valore	Riclassifiche	Altri movimenti		
Partecipazioni in imprese controllate							
Nord Est Terminal Spa in liquidazione	1.407	0	0	(370)	0	1.037	
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni Spa	48.455	0	0	0	0	48.455	
Terminal Italia Srl	6.538	0	0	(1.794)	0	6.538	
Blufarica Srl	100	21.129	0	0	0	21.229	
Partecipazioni in imprese collegate							
LTF Spa	95.121	0	0	0	0	95.121	
Quadrante Europa Terminal Gate Spa	7.941	125	0	(202)	0	7.864	
Network Terminali Siciliani Spa in liquidazione	13	0	0	(13)	0	0	
Terminali Transalpini Srl	150	0	(150)	0	0	0	
PS Ferroviana Spa in liquidazione	204	0	0	(204)	0	0	
Altre imprese							
Isfort Spa	48	0	0	0	0	48	
Stretto di Messina Spa	48.882	0	0	0	0	48.882	(45)
Consorzio Matroneo dello Stretto	72	0	(72)	0	0	0	
Interporto Marche Spa	82	0	0	0	0	82	
Consorzio Ombrosciano	0	0	0	0	0	0	
Totale	118.778	21.254	(322)	(2.858)	0	128.298	(48)

Valore Netto 31.12.2012	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2013	Fondo svalutazione cumulato
	Acquisizioni/ riscatti	Affezioni/ rimborzi	Svalutazioni/ ripuliti di valore	Riclassifiche	Altri movimenti		
Partecipazioni in imprese controllate							
Nord Est Terminal Spa in liquidazione	1.037	0	0	(43)	0	993	
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni Spa	48.455	0	0	0	0	48.455	
Terminal Italia Srl	6.538	0	0	0	0	6.538	
Blufarica Srl	21.229	0	0	0	0	21.229	
Partecipazioni in imprese collegate							
LTF Spa	95.121	0	0	0	0	95.121	
Quadrante Europa Terminal Gate Spa	7.864	0	0	(191)	0	7.673	
Altre imprese							
Isfort Spa	48	0	0	0	0	48	
Stretto di Messina Spa in liquidazione	48.882	0	0	0	0	48.882	(45)
Interporto Marche Spa	82	0	0	0	0	82	
Consorzio Ombrosciano	0	0	0	0	0	0	
Totale	128.298	0	0	(234)	0	128.064	(48)

Le partecipazioni ammontano a 229.060 mila euro con un decremento di 234 mila euro rispetto al 31 dicembre 2012. Tale differenza è essenzialmente riconducibile all'effetto della seguenti variazioni:

- ✓ svalutazione della partecipazione in Nord Est Terminal Spa in liquidazione pari a 43 mila euro per le perdite rilevate al 31 dicembre 2012, effettuata già in occasione della Relazione Semestrale al 30 giugno 2013;
- ✓ svalutazione della partecipazione in Quadrante Europa Terminal Gate Spa pari a 191 mila euro per le perdite rilevate al 31 dicembre 2013.

Per quanto riguarda la Società Isfort S.p.A., in cui RFI partecipa in via minoritaria, non si è proceduto ad effettuare alcuna svalutazione in quanto l'ultimo risultato ad oggi disponibile è quello relativo all'esercizio 2012, di natura transitoria e quindi da non considerarsi durevole.

Si segnala inoltre che:

- ✓ la partecipazione in Tunnel Ferroviario del Brennero ha registrato un incremento per 28.351 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 ha registrato un incremento per 21.797 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

RFI S.p.A.

dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7122.

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

Società	Sede	Capitale sociale	Utile (Perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2013	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2013 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni Spa	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	195.791	348	197.094	85,79%	169.087	48.455	(128.432)
Terminal Italia Srl	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	7.346	302	7.647	89,00%	6.806	6.538	(288)
Rhefferma Srl	Massina, Via Calabria 1	20.108	532	22.982	100,00%	22.982	21.229	(1.753)
Nord Est Terminal Spa in liquidazione*	Padova, Galler'è Spagna 35	1.568	(85)	1.948	51,00%	993	993	0
Partecipazioni in imprese collegate								
LTF Sas	France, 1091 Avenue de la Boissie	1.008	0	694.498	50,00%	347.249	95.121	(282.129)
Quadrante Europa Terminal Gate Spa	Verona, Via Sommacampagna 61	16.876	(382)	15.346	50,00%	7.673	7.673	0

*dati relativi al bilancio al 31.12.2012

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)
31.12.2013						
Partecipazioni in imprese collegate						
LTF Sas	50,00%	829.488	829.488	79.217	79.217	0
Quadrante Europa Terminal Gate Spa	50,00%	20.901	20.901	1.144	1.526	(382)
31.12.2012						
Partecipazioni in imprese collegate						
LTF Sas	50,00%	685.799	685.799	42.051	42.051	0
Quadrante Europa Terminal Gate Spa	50,00%	21.543	21.543	1.131	1.536	(404)

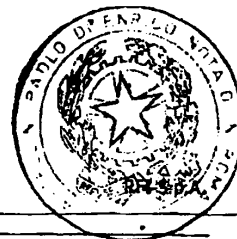
Nota: entrambe le Società non adottano i principi contabili IAS.

12. Attività finanziarie non correnti e correnti (Inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto.

	Valore contabile								
	31.12.2013			31.12.2012			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziaria									
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	1.133.104	149.842	1.282.946	1.282.947	143.987	1.426.934	(149.843)	5.855	(143.988)
Crediti per finanziamenti	43.849	-	43.849	11.324	-	11.324	32.525	-	32.525
Altri crediti finanziari	674	855.140	855.814	-	607.871	607.871	674	247.269	247.943
	1.177.627	1.004.982	2.182.609	1.294.271	751.858	2.046.129	(116.644)	253.134	136.488

La posta "Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere" è relativa ai contributi quindicennali



previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 per la realizzazione di investimenti ferroviari anticipati mediante operazione di attualizzazione. La riduzione della quota non corrente per 149.843 mila euro è dovuta alla riduzione dell'orizzonte temporale di riferimento ed alla conseguente riduzione delle annualità ancora da incassare fino al 2021.

L'aumento del credito verso il MEF "quota corrente" pari a 5.855 mila euro è determinato dall'incremento netto del credito in scadenza entro il 31.12.2014 rispetto all'analogo credito in scadenza al 31.12.2013.

I crediti per finanziamenti non correnti riguardano principalmente due conti correnti bancari vincolati intrattenuti presso Unicredit (42.870 mila euro) per somme pignorate e presso Banca Intesa san Paolo (179 mila euro), quest'ultimo destinato alla realizzazione di opere infrastrutturali finanziate dalla ex Cassa per il Mezzogiorno. L'incremento della posta è da attribuirsi all'incremento delle suddette somme pignorate.

L'incremento della posta corrente è da imputare principalmente alla voce "Altri crediti finanziari correnti", derivante dall'aumento rispetto al 31 dicembre 2012 del credito verso la Capogruppo per il conto corrente intersocietario, pari a 247.269.

13. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	31.12.2013			31.12.2012			Variazioni		
	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	614.160	261.971	876.131	794.291	147.619	941.910	(180.131)	114.352	(65.779)
Crediti per IVA	706	9	715	719	9	728	(13)	0	(13)
Ministero dell'Economia e delle Finanze e MEF	4.075.209	3.544.329	7.619.538	2.690.804	4.381.925	7.072.729	1.394.485	(837.596)	546.889
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	37.249		37.249	49.351		49.351	(12.082)	0	(12.082)
Altre Amministrazioni dello Stato	264		264	262		262	4	0	4
Debitori diversi	226.870	2.475	229.345	190.514	2.520	193.042	36.356	(53)	36.303
Rischi e Riscotti attivi	18.527		18.527	14.520		14.520	4.007	0	4.007
Totale	4.973.087	3.806.794	8.781.791	3.740.461	4.532.081	8.272.542	1.233.540	(723.297)	509.240
Fondo svalutazione	(3.302)		(3.302)	(1.102)		(1.102)	0	0	0
Totale netto Fondo svalutazione	4.969.785	3.806.794	8.776.489	3.737.359	4.532.081	8.269.440	1.233.540	(723.297)	509.240

Il decremento netto degli "Altri crediti verso società del Gruppo" pari a 65.779 mila euro è imputabile quasi esclusivamente a minori crediti verso la Controllante per 74.799 mila euro principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ aumento di 114.352 mila euro della quota di credito IVA oltre l'esercizio;
- ✓ riduzione di 191.966 mila euro della quota di credito IVA entro l'esercizio.

Inoltre, la variazione è imputabile per 16.322 mila euro all'incremento degli altri crediti non commerciali verso altre Società del gruppo.

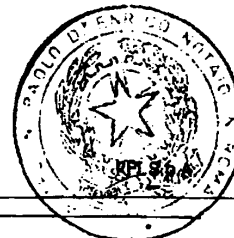
I Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze e verso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al 31 dicembre 2013 sono di seguito analizzati:

RFI S.p.A.

	31.12.2012	Incrementi	Decrementi	31.12.2013
Contributi in c/esercizio:				
- Somme dovute in forza del CdP	531.902	1.211.447	(1.300.000)	443.349
Contributi in c/impianti e investimenti:				
- cap. 7120-7122-7123-7242	2.073.145	3.025.099	(2.074.620)	3.023.624
- cap. 7124 Decreto MEF 47339/2011	3.034.885	122.807	(400.000)	2.757.692
- cap. 7060-7514-7515-7518-7540 MIT	1.432.610	367.867	(405.790)	1.394.687
Legge 87/94	187			187
Totale	7.072.729	4.727.219	(4.180.410)	7.619.538

Nel corso del 2013 la posta ha subito un incremento netto di 546.809 mila euro dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto esercizio, conto impianti e investimenti per 4.727.219 mila euro così suddivisi:
 - 1.211.447 mila euro (capitolo 1541 MEF – contributi in conto esercizio) secondo quanto stabilito dalla Legge 24 dicembre 2012, n. 228 (Legge di stabilità 2013);
 - 3.025.098 mila euro (capitolo 7122/7123 MEF – contributi in conto impianti) di cui 2.535.194 mila euro secondo quanto stabilito dalla già citata Legge di stabilità 2013 in relazione alle somme dovute in forza del Contratto di Programma - parte investimenti destinate agli investimenti infrastrutturali relativi alla Rete Convenzionale, 100.000 mila euro relative a somme stanziati sul capitolo 8425 del MISE dalla delibera CIPE 6/2012 e trasferite con decreto di variazione sul capitolo 7122 del MEF, 88.297 mila euro come stanziamento per la Manutenzione straordinaria annualità 2012 dalla delibera CIPE 33/2012, 300 mila euro stanziati dalla Delibera CIPE 4/2012 per le attività di manutenzione straordinaria e 1.607 mila euro stanziati dalla Legge di stabilità 2013 sul capitolo 7123 in relazione a somme dovute all'impresa ferroviaria per la realizzazione di opere specifiche.
 - 122.807 mila euro (capitolo 7124 MEF) pari agli interessi maturati nel corso del 2013 a valere sullo stanziamento di contributi quindicennali di cui alla legge finanziaria 2007;
 - 146.806 mila euro (capitolo 7518 MIT) annualità 2013 delle risorse stanziati dalla Delibera CIPE 86/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art 32 del decreto legge n. 98/2011 (Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali) assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi - II Lotto costruttivo pari a 196.806 dedotte di 50.000 mila euro ai sensi dei DL 78/2013 e DL 98/2013;
 - 181.061 mila euro (capitolo 7515 MIT) annualità 2013 delle risorse stanziati dalla Delibera CIPE 85/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art 32 del decreto legge n. 98/2011 (Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali) assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Verona; tratta Treviglio Brescia - II Lotto costruttivo pari a 184.000 mila euro dedotte di 2.939 mila euro ai sensi dei DL 78/2013 e DL 98/2013;
 - 40.000 mila euro (capitolo 7540 MIT) relative a somme assegnate ad RFI S.p.A. dal DL 69/2013 per interventi di miglioramento della rete ferroviaria.
- ✓ Decrementi per incassi per 4.180.410 mila euro così suddivisi:



- capitolo 1541 MEF – contributi in conto esercizio per un totale di 1.300.000 mila euro di cui 250.000 mila euro relativi a crediti residui di anni precedenti e 1.050.000 mila euro relativi ai crediti iscritti nel 2013;
- capitolo 7122 MEF - contributi conto impianti per un totale di 1.773.144 relativi ai crediti residui degli anni 2011 e 2012 e per ulteriori 300 mila euro relativi allo stanziamento da Delibera CIPE 4/2012;
- capitolo 7123 MEF - contributi conto impianti per 1.476 mila euro relativi allo stanziamento 2013;
- cap. 7124 MEF - contributi conto impianti per 400.000 mila euro relativi al contributo stanziato per il 2013 dalla Legge finanziaria 2007;
- capitolo 7060 MIT contributi conto impianti per 105.790 mila euro delle risorse della Legge 443/2001 cd "Legge obiettivo" stanziata per il progetto Linea AV/AC Milano-Verona – Tratta Treviglio Brescia;
- capitolo 7514 MIT contributi trasferiti per l'incasso sul capitolo 7122 del MEF e relativi alle annualità 2012 e 2013 per gli investimenti di manutenzione straordinaria per 300.000 mila euro.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze Legge 87/1994 al 31 dicembre 2013 sono pari a 187 mila euro e riguardano le somme anticipate dalla Società per la ri liquidazione dell'indennità di buonuscita ai dipendenti in quiescenza dal 1984 al 1994.

I tempi di incasso dei suddetti crediti sono influenzati dalla disponibilità dei Ministeri. Nell'anno 2013 sono stati incassati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze 3.474.620 mila euro, dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti 405.790 mila euro e per gli importi residui sono in corso gli opportuni contatti con le strutture competenti per definire la tempistica dei successivi pagamenti.

I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altre società.

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

Debitori diversi e Ratei e Risconti Attivi	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Accounti a fornitori per prestazioni correnti	13.194	5.229	7.965
Personale	9.813	9.443	370
Istituti previdenziali	7.735	3.445	4.290
Crediti in corso di recupero	191	191	0
Compagnie di Ass.ni per ind. Assicurativi	387	1.676	(1.289)
Altri crediti non commerciali	198.025	173.058	24.967
	229.345	193.042	36.303
Ratei e risconti	18.527	14.520	4.007
Totale	247.872	207.562	40.310

L'incremento della voce "Debitori diversi" pari a 36.303 mila euro è principalmente imputabile all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ maggiori accounti a fornitori per prestazioni correnti per 7.965;
- ✓ maggiori crediti non commerciali per 24.967 mila euro derivanti principalmente dall'aumento dei contributi verso la CCSE.

RFI S.p.A.

L'incremento della posta Ratei e risconti pari a 4.007 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato dell'iscrizione di un ulteriore risconto attivo su *roaming* nazionale Telecom contabilizzato nel 2013 per 5.177 euro, compensato dal decremento degli importi relativi ai risconti già contabilizzati al 31.12.2013.

14. Rimanenze e contratti di costruzione

Le rimanenze e i contratti di costruzione risultano così composti:

	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e di consumo	349.883	275.400	74.483
Fondo svalutazione	(5.579)	(5.920)	341
Valore netto	344.304	269.480	74.824
Acconti	169	169	-
Contratti di costruzione	12.141	5.854	6.287
Valore netto	12.141	5.854	6.287
Totale Rimanenze e contratti di costruzione	356.614	275.503	81.111

L'incremento delle rimanenze al 31 dicembre 2013 pari a 74.824 mila euro è relativo principalmente:

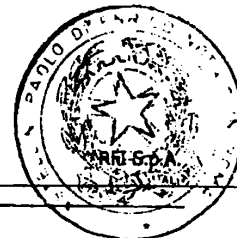
- ✓ all'incremento per circa 328.926 mila euro per acquisti di materiali;
- ✓ al decremento per circa 306.722 mila euro per impiego di materiali;
- ✓ all'incremento per circa 52.277 mila euro per la produzione delle Officine Nazionali Armamento e Apparecchiature Elettriche (Pontassieve e Bologna).

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

L'importo relativo ai Contratti in Costruzione (12.141 mila euro) rappresenta l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali i costi sostenuti, al netto dei margini rilevati, eccedono la fatturazione di avanzamento lavori. La voce va, comunque, correlata con la voce del passivo Debiti per Contratti in Costruzione che rappresenta l'ammontare lordo dovuto ai clienti, per tutte le commesse in corso per le quali gli importi fatturati eccedono i costi sostenuti, comprensivi dei margini rilevati al netto delle perdite rilevate.

15. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:



	31-12-2012			31-12-2011			Variazioni		
	Correnti	Non Correnti	Totale	Correnti	Non Correnti	Totale	Correnti	Non Correnti	Totale
Clieni ordinari	425.440	303	425.743	423.908	1.107	425.013	1.534	(804)	730
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	35.584	1.605	37.189	68.268	1.609	69.877	(32.684)	(4)	(32.688)
Ferrovie Effere	1.449	-	1.449	1.362	-	1.362	87	-	87
Ferrovie in concessione	1	-	1	1	-	1	-	-	-
Crediti verso società del Gruppo	518.300	-	518.300	629.751	-	629.751	(111.451)	-	(111.451)
Totale	980.774	1.908	982.682	1.123.280	2.716	1.126.006	(145.232)	(808)	(146.040)
Fondo svalutazione	(122.138)	-	(122.138)	(119.749)	-	(119.749)	(2.389)	-	(2.389)
Totale netto fondo svalutazione	858.636	1.908	860.544	1.003.531	2.716	1.006.247	(147.606)	(808)	(148.429)

L'incremento dei crediti verso Clienti Ordinari (correnti) di 1.534 mila euro rispetto all'esercizio precedente, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato principalmente dai seguenti fattori:

- ✓ incremento dei crediti per fatture emesse per 15.275 mila euro, derivante principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fenomeni: maggiori crediti verso il Consorzio CO.CIV. (23.775 mila euro) per rivalutazione monetaria dell'anticipazione erogata nel 1992 ai sensi della Convenzione TAV-CO.CIV, maggiori crediti immobiliari per canoni di locazione (2.000 mila euro) e minori crediti verso Telecom (11.253 mila euro) di cui all'Accordo Quadro RFI-TIM del 20.09.2004;
- ✓ decremento del credito per fatture da emettere di 13.276 mila euro.

Il decremento della posta Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche (correnti) di 32.684 mila euro rispetto all'esercizio precedente e al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato principalmente da:

- ✓ decremento crediti per fatture emesse per 30.298 mila euro derivante principalmente dallo sblocco dei pagamenti dei debiti della Pubblica Amministrazione in ottemperanza al disposto del D.Lgs. 35/2013, che ha comportato minori crediti verso il Comune di Firenze per Accordo Quadro dell'8 gennaio 2007 per lavori adeguamento idraulico Torrente Mugnone, verso il Comune di Torino per lavori in c/terzi relativi alle Convenzioni del 2007 e 2009 per la realizzazione delle opere civili per il passante di Torino nell'ambito del potenziamento del Nodo di Torino e verso il Ministero degli Interni - Dipartimento Vigili del Fuoco;
- ✓ minori crediti per fatture da emettere per 2.367 mila euro.

I crediti verso le società del Gruppo subiscono un decremento netto di 111.451 mila euro principalmente dovuto al decremento dei crediti relativi al pedaggio verso la società Trenitalia (119.304 mila euro) e Serfer (2.010 mila euro), parzialmente compensati dall'incremento dei crediti verso la società Trenord (14.413 mila euro).

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

RFI S.p.A.

	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Nazionali	978.946	1.117.639	(138.693)
Paesi dell'area euro	3.005	4.528	(1.523)
Regno Unito	8	8	-
Altri paesi europei (UE non Euro)	19		19
Altri paesi europei non UE	702		702
Stati Uniti	2	2	-
Altri paesi	-	3.827	(3.827)
Totale	982.682	1.126.004	(143.322)

16. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Depositi bancari e postali	4.002	2.988	1.014
Denaro e valori in cassa	396	221	175
Conti correnti di tesoreria	961.791	807.040	154.751
Altro	110	110	-
Totale	966.299	810.359	155.940

Risultano, inoltre, in essere pignoramenti notificati alle banche che non hanno generato vincoli di indisponibilità (contenziosi di natura giustizioristica) per 6.916 mila euro e pignoramenti per 1.916 mila euro che costituiscono "somme indisponibili sui conti correnti bancari e postali".

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

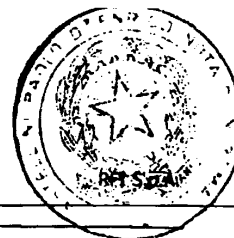
La voce "Altro" è relativa a Fondi presso la Cassa Depositi e Prestiti.

17. Crediti tributari

I crediti tributari al 31.12.2013, esposti al netto dei corrispondenti debiti, ammontano a 1.859 mila euro.

La voce comprende:

- ✓ il credito d'imposta IRES per ritenute d'acconto subite (nel periodo precedente all'adesione al regime di consolidato fiscale di Gruppo) per 1.422 mila euro;
- ✓ il credito d'imposta per autotassazione IRAP verso l'Erario, per 437 mila euro per il periodo d'imposta 2013, al netto della compensazione con i relativi debiti tributari.



18. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2013 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 2013, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 32.007.632.680 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 32.007.632.680,00 euro.

Riserva Legale

Al 31 dicembre 2013 ammonta a 20.877 mila euro, a seguito dell'attribuzione della quota dell'utile 2012 per un importo pari a 7.999 mila euro.

Riserve di valutazione

Riserva per variazione fair value su derivati (Cash Flow Hedge)

La riserva di copertura dei flussi finanziari (*Cash Flow Hedge*), include la quota efficace della variazione netta accumulata dal *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relative a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e la quota di riserva accumulata con precedenti strumenti finanziari per i quali, nel corso dell'esercizio 2012, è stata esercitata dalle controparti l'opzione di *early termination* prevista nei contratti. Al 31 dicembre 2013 il saldo è negativo e pari a 153.860 mila euro, in diminuzione rispetto al 31 dicembre del 2012 per 50.796 mila euro, in virtù del combinato effetto legato alla valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura alla data (con variazione positiva pari a 21.719 mila euro) e al rilascio della quota dell'anno legato alla chiusura anticipata dei contratti derivati in riferimento all'opzione di *early termination* precedentemente menzionata (con variazione positiva pari a 29.077 mila euro).

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 2013 il valore della riserva utili e perdite attuariali è negativo e pari a 75.251 mila euro in aumento rispetto al 2012 per effetto della movimentazione avvenuta nel corso del 2013, che presenta un utile attuariale complessivo pari a 37.529 mila euro determinata da una perdita per il fondo TFR e un utile per il fondo CLC.

Uttili (Perdite) portati a nuovo

Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2013 ammontano a 1.220.661 mila euro e presentano un incremento rispetto all'esercizio precedente pari a 78.987 mila euro, derivante dalla destinazione dell'utile del Bilancio 2012 deliberato dall'Assemblea del 30 maggio 2013.

RFI S.p.A.

Risultato dell'esercizio

L'esercizio chiuso al 31.12.2013 presenta un utile pari a 269.786 mila euro.

Nei prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio Netto, nonché la loro utilizzazione nei tre esercizi precedenti.

Origine	Importi al 31.12.2013 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	Ripiego dalle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti**		
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci (Societari)
Capitale	32.007.633	32.007.633			250.000		(330.552)
Riserva da soprapprezzo azioni							
...							
...							
Riserve di utili:							
Riserva legale	20.877	20.877					
Utili portati a nuovo *	1.220.661	261.548	959.113				
Altre Riserve:							
Riserva di copertura rischi finanziari	(153.860)	(153.860)					
Riserva da utili e perdite attuariali	(75.251)	(75.251)					
TOTALE	33.020.059	32.060.946	959.113		0	0	0 (330.552)

* il patrimonio netto totale è al netto del risultato d'esercizio 2013 (pari ad Euro 269.786 mila)

** esercizi 2010-2011-2012

**19. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine**

Finanziamenti a medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Finanziamenti da banche	2.062.292	2.184.984	(122.691)
Debiti verso altri finanziatori	223.413	248.592	(25.179)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.525.815	2.008.473	517.342
Totale medio/lungo termine	4.811.520	4.442.049	369.472

Finanziamenti a breve termine	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Finanziamenti da banche (breve termine)	132.954	480.984	(348.029)
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	25.179	24.509	670
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	233.496	219.119	14.377
Totale breve termine	391.629	724.612	(332.983)

Finanziamenti	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Finanziamenti da banche	2.195.247	2.665.967	(470.720)
Debiti verso altri finanziatori	248.592	273.101	(24.509)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.759.311	2.227.592	531.718
Totale Finanziamenti	5.203.149	5.166.660	36.489

Inclusa quota corrente finanziamenti medio - lungo.

I "Finanziamenti da Banche" a medio/lungo termine e a breve termine (compresa quota non corrente e quota corrente) per 2.195.247 mila euro, sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 10.260 mila euro e rappresentano interamente debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI).

Il decremento dei "Finanziamenti da Banche" pari a 470.720 mila euro rispetto al 31 dicembre 2012 è dovuto all'effetto dei seguenti fattori:

- decremento per 469.583 mila euro per effetto dei rimborsi di quote capitale effettuati nel corso del 2013 compresa l'intera restituzione del debito verso Unicredit per 350.000 mila euro;
- decremento per 1.137 mila euro dei ratei, esposti nella quota a breve termine.

I "Debiti verso altri finanziatori" per 248.592 mila euro a medio/lungo termine e a breve termine (compresa quota

RFI S.p.A.

non corrente e quota corrente) fanno riferimento ai debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti; il relativo decremento, pari a 24.509 mila euro rispetto al 31 dicembre 2012, è dovuto ai rimborsi di quote capitale effettuati nel corso del 2013.

I "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" a medio/lungo termine e a breve termine (compresa quota non corrente e quota corrente) per 2.759.311 mila euro sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 6.603 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 ed ai finanziamenti collegati alle due *tranches* dell'emissione obbligazionaria che FSI ha collocato sul mercato a luglio ed a dicembre 2013 nell'ambito del "FS EMTN Programme" e per la quale si fa rimando alla Relazione sulla Gestione.

L'incremento dei "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" pari a 531.718 mila euro rispetto al 31 dicembre 2012 è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento per i finanziamenti relativi all'emissione obbligazionaria per 744.164 mila euro;
- decremento dovuto ai rimborsi di quote capitale effettuati nel corso del 2013 per 217.386 mila euro;
- incremento 4.940 per mila euro dei ratei, esposti nella quota a breve termine.

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

Debitore	Creditore	Valuta	Note	Tasso di interesse Nom.	Anno di Scadenza	31.12.2013		31.12.2012	
						Valore Nom.	Valore Cont.	Valore Nom.	Valore Cont.
RFI	BEI 1	euro		Fisso	2023	233.123	233.123	251.439	251.439
RFI	BEI 2	euro		Fisso	2023	169.419	169.419	182.012	182.012
RFI	BEI 3	euro	(1)	Variabile	2024	583.333	583.333	638.889	638.889
RFI	BEI 4	euro	(2)	Fisso	2030	429.612	429.612	444.559	444.559
RFI	BEI 5	euro	(1)	Variabile	2025	21.333	21.333	23.111	23.111
RFI	BEI 6	euro	(2)	Fisso	2032	179.700	179.700	185.349	185.349
RFI	BEI 7	euro	(3)	Fisso/Var	2032	268.466	268.466	279.210	279.210
RFI	BEI 300	euro	(5)	Variabile	2021	300.000	300.000	300.000	300.000
RFI	UNICREDIT (EX CAPITALIA)	euro		Variabile	2013			350.000	350.000
RFI	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 1	euro	(4)	Fisso	2021	123.592	123.592	135.601	135.601
RFI	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2	euro	(1) (4)	Variabile	2023	125.000	125.000	137.500	137.500
RFI	INTERCOMPANY CDDPP/FS RT	euro		Fisso	2021	678.187	678.187	748.745	748.745
RFI	INTERCOMPANY CDDPP/FS AV	euro		Fisso	2021	604.759	604.759	678.187	678.187
RFI	INTERCOMPANY BEI/FS	euro		Fisso	2021	725.528	725.528	798.928	798.928
RFI	INTERCOMPANY EMTN 1 TR/FS	euro		Fisso	2020	247.112	247.112		
RFI	INTERCOMPANY EMTN 2 TR/FS	euro		Fisso	2021	496.911	496.911		

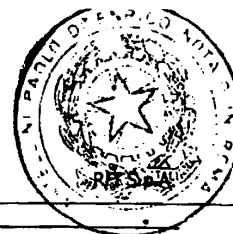
(1) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso.

(2) Fisso per ognuna delle *tranches* utilizzate.

(3) Fisso per le prime tre *tranches*, variabile per le successive.

(4) Finanziamento ceduto dalla Cassa DDP alla CPG Società di cartolarizzazione a.r.l., con un'operazione di cartolarizzazione in accordo alla Legge n. 130/1999

(5) Finanziamento oggetto di operazioni di copertura del rischio di tasso (collar)

**20. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)**

	31.12.2013	31.12.2012
Valore attuale obbligazioni TFR	757.488	807.796
Valore attuale obbligazioni CLC	20.836	31.538
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(25)	(36)
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)		
Totale valore attuale obbligazioni	778.299	839.298

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

TFR e CLC	2013	2012
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	839.334	758.871
Service Costs	140	96
Interest cost ⁽¹⁾	17.299	29.882
Benefits paid	(70.235)	(71.840)
Transfers in (out)	31.759	6.638
Estimated benefits payments	(2.444)	(2.422)
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(37.529)	118.109
Defined Benefit Obligation	778.324	839.334
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAVS)	(25)	(36)
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)		
TFR e altri benefici ai dipendenti	778.299	839.298

⁽¹⁾ con rilevazione a Conto Economico

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

L'utilizzo complessivo del TFR e della CLC nell'esercizio 2013, pari a 40.920 mila euro (*Benefits paid, Transfers in/out, Estimated benefits payments*) è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso del 2013, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da e verso altre società del Gruppo.

Sia per il TFR che per le CLC questa voce ha generato nel 2013 utili attuariali complessivamente pari a 37.529 mila euro che si confrontano con la perdita attuariale del 2012, molto elevata, pari a 118.109 mila euro. L'ammontare dell'utile attuariale è, essenzialmente, imputabile alla variazione del tasso di attualizzazione che è

RFI S.p.A.

umentato, passando, per il TFR dal 2,05% del 2012 al 2,50% del 2013 e per la CLC dal 2,70% al 3,17% ed ha generato utili attuariali rispetto alle previsioni iniziali. In particolare, le relazioni attuariali del TFR e della CLC evidenziano un utile complessivo legato ad ipotesi finanziarie (incluso il tasso di attualizzazione) pari a circa 32.200 mila euro ed un utile relativo alle ipotesi attuariali residue pari a 5.329 mila euro, la cui somma determina appunto l'utile attuariale complessivo di 37.529 mila euro.

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.

Ipotesi attuariali

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

	2013	2012
Tasso di attualizzazione TFR	2,50%	2,05%
Tasso di attualizzazione CLC	3,17%	2,70%
Incrementi futuri delle pensioni	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	4,00%	4,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato

Le ipotesi relative alla mortalità attesa si basano su statistiche pubblicate e tabelle di mortalità.

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

ANALISI DI SENSITIVITA' TFR

	2013
Tasso di turnover +1,00%	757.110
Tasso di inflazione +0,25%	765.902
Tasso di inflazione -0,25%	749.208
Tasso di attualizzazione +0,25%	745.232
Tasso di attualizzazione -0,25%	770.106



ANALISI DI SENSITIVITA' CLC

	2013
Tasso di inflazione +0,25%	21.761
Tasso di inflazione -0,25%	19.947
Tasso di attualizzazione +0,25%	20.320
Tasso di attualizzazione -0,25%	21.376

Nelle tabelle seguenti è fornita l' indicazione del contributo previsto per l' esercizio successivo, la durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani e benefici definiti e le erogazioni previste dal piano.

TFR	anni
	2013
Service Cost 2014	-
Duration del piano	7,20

CLC	anni
	2013
Service Cost 2014 (euro/000)	129
Duration del piano (anni)	10,50

Anni erogazioni previste TFR	Importo
1	74.927
2	65.445
3	71.286
4	72.631
5	72.631

Anni erogazioni previste CLC	Importo
1	1.518
2	1.494
3	1.476
4	1.456
5	1.439

21. Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2013 dei fondi per rischi ed oneri.

Descrizione	31.12.2012	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	31.12.2013
Fondo imposte	16.275	471	(12)	(6.404)		10.330
Altri	866.446	102.520	(119.408)	(11.269)	(77.489)	760.800
TOTALE	882.721	102.991	(119.420)	(17.673)	(77.489)	771.130

Fondo imposte

Accoglie stanziamenti appostati per oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Al 31.12.2013 il fondo è stato complessivamente decrementato rispetto all'anno 2012 per 5.945 mila euro per

RFI S.p.A.

l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- > incremento di 471 mila euro per imposte di registro, ipotecarie e Catastali relative all'anno;
- > utilizzi per 12 mila euro relativi al fondo ICI Stazioni;
- > rilascio di fondi eccedenti per 6.404 mila euro.

Altri Fondi

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

Descrizione	01.01.2013	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2013
Oneri nei confronti						
- del personale	66.295	11.355	(23.325)		2.000	56.325
- dei terzi	352.163	4.022	(60.029)	(7.975)		288.181
Bonifica	84.038		(17.921)			66.117
Partecipazioni	0	48.882				48.882
Altri rischi	363.950	38.261	(18.134)	(3.293)	(79.489)	301.295
TOTALE	866.446	102.520	(119.409)	(11.268)	(77.489)	760.800

Fondi relativi ad oneri nei confronti del personale e dei terzi

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

A tale titolo infatti, nel corso dell'esercizio 2013, il fondo è stato utilizzato per 23.325 mila euro a copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze nei confronti del personale.

Per quanto riguarda i terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso stragiudiziale relativo a riserve avanzate da fornitori.

Nel corso dell'esercizio 2013 il fondo è stato utilizzato per 60.029 mila euro a seguito della risoluzione di cause concluse con giudizio sfavorevole per la Società, principalmente conseguenti ai pagamenti effettuati relativi alle transazioni arbitrali, è stato incrementato per 4.022 mila euro dovuto principalmente ad accantonamento per interessi sugli arbitrati e decrementato di 7.976 mila euro per minori esigenze complessive sui contenziosi in essere.

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.



Fondo 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 iniziale di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale.

Fondo Partecipazioni

E' stato istituito a copertura del valore della partecipazione Stretto di Messina S.p.A. posta in liquidazione un fondo paria a 48.882 mila euro, per i cui riferimenti si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione nell'ambito dei principali eventi dell'anno.

Fondi relativi ad altri Rischi

Trattasi di fondi per altri rischi ed oneri principalmente relativi a:

- fondo bilaterale parte straordinaria (129.543 mila euro) finalizzato all'accompagnamento del personale munito di determinati requisiti a finestra utile a pensione;
- oneri destinati a finanziare quella parte degli interventi di manutenzione dell'infrastruttura da eseguirsi per i quali non è prevista ad oggi la copertura nel bilancio previsionale dello Stato (111.174 mila euro); tale fondo viene mantenuto in bilancio in relazione alla circostanza che non risultano stanziati dallo Stato la totalità delle risorse previste per l'anno 2014 per le attività manutentive ai sensi del Contratto di Programma - Parte Servizi 2012-2014.
- fondo incentivi all'esodo (50.514 mila euro);
- performance regime, a fronte di crediti per penali attive nei confronti delle Imprese Ferroviarie a titolo di sistema incentivante in applicazione di quanto previsto dal Prospetto Informativo della Rete (PIR), oggetto di condivisione da parte dei competenti uffici del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti (2.604 mila euro);
- altri rischi collegati a oneri stimati di competenza di periodi precedenti, oneri per premi assicurativi INAIL, ecc.

22. Passività finanziare non correnti e correnti (inclusi i derivati)

	31.12.2013			Valore contabile 31.12.2013			Variazioni 31.12.2013		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	6.054	1.645	7.699	28.362	1.118	29.480	(22.308)	527	(21.781)
Altre passività finanziarie									
Totale	6.054	1.645	7.699	28.362	1.118	29.480	(22.308)	527	(21.781)

Il decremento di 22.308 mila euro della parte non corrente degli "Strumenti finanziari derivati di copertura" è dovuto alla valutazione al 31.12.2013 degli strumenti derivati (delta FV 2013 - 2012) a fronte di analogo incremento della Riserva di copertura dei flussi finanziari su derivati (*Cash Flow Hedge*).

RFI S.p.A.

La parte corrente esprime il valore netto dei ratel connessi agli strumenti derivati.

Le passività finanziarie valutate al *fair value* sono principalmente i derivati di copertura e sono valutati al livello 2, come descritto nei criteri di redazione del bilancio a cui si fa rimando per maggiori dettagli, nonché per la definizione dei livelli gerarchici previsti nella stima del *fair value*.

23. Altre passività non correnti e correnti

	31.12.2012			31.12.2013			Variazioni		
	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale
Acconti per contributi	5.538.177		5.538.177	5.863.536	0	5.863.536	(325.359)	0	(325.359)
Debiti vs Ist. Di Prev. e di Sic. Soc.	102.814	72.304	175.118	119.780	66.278	186.058	(16.966)	6.026	(10.940)
Altri debiti verso società del Gruppo	89.831	572	90.403	5.287	572	5.859	84.544	-	84.544
Altri debiti	262.754	50.633	313.407	237.000	13.114	250.114	25.754	37.539	63.293
	5.893.576	123.529	6.117.105	6.225.603	79.964	6.305.567	(232.037)	43.569	(188.468)
Ratel e Racconti passivi	105.931	1.643	107.574	117.722	1.640	119.362	(11.791)	3	(11.788)
Totale	6.899.567	125.172	7.024.739	6.343.328	81.604	6.424.932	(349.618)	43.569	(286.250)

Gli acconti per contributi in conto impianti al 31.12.2013 ammontano a 5.538.177 mila euro e sono così dettagliati:

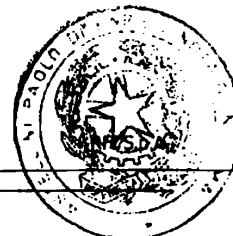
	31.12.2012	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2013
Acconti per contributi:					
Ministero dell'Economia e delle Finanze	2.850.046	3.064.960	(2.235.619)	0	3.679.386
Ministero Infrastrutture e Trasporti	1.524.415	367.867	(686.959)	(12.926)	1.192.397
FESR	826.760	197.112	(720.689)	98.045	401.228
TEN	104.838	69.725	(35.077)	(926)	138.560
ALTRI PA	534.418	39.739	(394.185)	(84.255)	95.718
ALTRI TERZI	23.059	7.075	(333)	1.086	30.887
Totale	5.863.536	3.746.478	(4.072.862)	1.025	5.538.177

Il decremento degli acconti deriva principalmente dall'effetto congiunto delle nuove iscrizioni, come esposto nella nota relativa alle Altre attività non correnti e correnti a cui si fa rimando e dei decrementi derivanti dall'applicazione dei contributi.

Gli altri debiti correnti verso Società del Gruppo, pari a 89.831 mila euro, subiscono un incremento di 84.544 mila euro derivante principalmente da:

- > maggiori debiti verso la società collegata LTF (71.231 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;
- > maggiori altri debiti verso la società Trenitalia (2.436 mila euro) e verso la società Trenord (327 mila euro) inerenti le prestazioni ferroviarie dell'European Performance Regime (EPR);
- > maggiori debiti per penalità verso la società Trenitalia per 1.445 mila euro.

Gli altri debiti correnti sono relativi principalmente a debiti verso il personale (101.303 mila euro), depositi cauzionali (32.901 mila euro), debiti verso il personale per ferie maturate e non godute (25.040 mila euro), debiti verso il fondo a gestione bilaterale (41.700 mila euro), altri debiti tributari per ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi (37.151 mila euro), debiti verso Pubbliche Amministrazioni



(8.698 mila euro).

I risconti passivi al 31.12.2013 complessivamente pari a 107.574 mila euro sono relativi principalmente a:

- quote dei ricavi differiti derivanti dalle cessioni alla Società Basicel (70.288 mila euro) dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche di competenza dei futuri esercizi, il cui contratto ha durata di 30 anni;
- canoni Vodafone per accesso e manutenzione gallerie (20.408 mila euro);
- cessione alla Società Infostrada (5.165 mila euro) del diritto d'uso delle fibre inerti RFI, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altre parti della rete IS (Impianti di Segnalamento e Sicurezza della circolazione Treni);
- canoni diversi per la parte residuale.

24. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2012			31.12.2013			Variazioni		
	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale	Correnti	Non correnti	Totale
Debiti verso fornitori	1.983.392	23.679	2.007.068	2.305.349	34.487	2.339.836	(221.957)	(10.811)	(232.768)
Accordi commerciali	53.494	1.691	55.145	47.786		47.786	5.660	1.691	7.259
Debiti commerciali +/- società del Gruppo	495.137	949	496.086	534.476	949	535.415	(38.339)	-	(38.339)
Debiti per contratti di costruzione	15.922		15.922	23.866		23.866	(7.944)	-	(7.944)
Totale	2.547.945	26.319	2.574.264	2.911.477	35.436	2.946.913	(283.371)	(6.120)	(289.491)

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

Il decremento netto al 31.12.2013 dei debiti correnti e non correnti verso fornitori rispetto all'anno precedente complessivamente pari a 232.768 mila euro è conseguente ad un'accelerazione dei pagamenti effettuati nel corso dell'esercizio 2013. La voce include anche il debito verso il *General Contractor Iricav Uno* derivante dalla transazione stipulata nel corso del 2013 per la quale si fa rimando alla Relazione sulla Gestione paragrafo Altre informazioni sezione Arbitrati.

Gli acconti commerciali sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti Ordinari (51.478 mila euro) e da Clienti Gruppo (1.975 mila euro): subiscono un aumento per 7.359 mila euro principalmente per maggiori anticipi aperti ricevuti dai Clienti Ordinari (4.707 mila euro) e da Pubbliche Amministrazioni (2.495 mila euro).

I debiti commerciali correnti verso le società del Gruppo subiscono un decremento netto pari a 39.339 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori debiti verso la società Fercredit per 29.117 mila euro per le minori cessioni dei crediti (37.769 mila euro) da parte dei fornitori di RFI, parzialmente compensati da maggiori disposizioni di pagamento effettuate nel 2013;
- minori debiti verso la società Trenitalia per 20.210 mila euro principalmente a seguito di una rimodulazione del piano dei pagamenti;

RFI S.p.A.

> maggiori debiti commerciali verso la controllante per 17.607 mila euro.

La voce Debiti per contratti di costruzione pari a 15.922 mila euro rappresenta l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali i costi sostenuti, al netto dei margini rilevati, eccedono la fatturazione di avanzamento lavori. La voce va correlata con la voce dell'attivo "Contratti di Costruzione".

25. Debiti per imposte sul reddito

La voce è così dettagliata:

	2013	2012	Variazioni
IRAP	0	15.219	(15.219)
Totale imposte sul reddito	0	15.219	(15.219)

Al 31.12.2013 il debito per imposte correnti (IRAP), al netto dei corrispondenti crediti tributari per acconti IRAP versati nel periodo d'imposta 2013, è pari a zero.

**NOTE SUL CONTO ECONOMICO****26. Ricavi delle vendite e prestazioni**

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

	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	2.247.713	2.234.554	13.159
✓ <i>Contributi da Stato</i>	1.050.406	1.110.406	(60.000)
✓ <i>Pedaggio</i>	1.103.173	1.028.635	74.538
✓ <i>Vendita trazione elettrica</i>	76.000	75.000	1.000
✓ <i>Servizi di traghettamento</i>	18.134	20.513	(2.379)
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	57.284	62.713	(5.429)
Ricavi da Servizi di Trasporto	0	7.399	(7.399)
Totale	2.304.997	2.304.666	331

La posta "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" subisce un incremento netto pari a 13.159 mila euro attribuibile ai seguenti fattori:

- ✓ diminuzione dei contributi da Stato di 60.000 mila euro derivante da maggiori risorse previste per l'anno 2012 rispetto al 2013 sulla base del Contratto di Programma – Parte Servizi 2012 - 2014;
- ✓ aumento dei ricavi da pedaggio di 74.538 mila euro da attribuire prevalentemente all'incremento dei volumi sulle linee a più elevato valore economico (AV/AC), nonostante la riduzione del 15% del canone relativo alla rete AV deliberato con Decreto Ministeriale n.330 del 10 settembre come riferito nel paragrafo "Ricavi da Pedaggio" della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli;
- ✓ diminuzione dei servizi di traghettamento di 2.379 mila euro derivante principalmente da minori ricavi per il servizio di navi bidirezionali conferita a Blufferies nel primo semestre del 2012.

La riduzione della posta "Ricavi da Servizi accessori alla circolazione" di 5.429 mila euro è riconducibile principalmente ad una diminuzione dei ricavi per servizi di manovra pari a 12.475 mila euro e ad una riduzione dei servizi terminali e merci pari a 2.118 mila euro in parte compensati da un aumento dei ricavi per le altre prestazioni per il trasporto pari a 4.506 mila euro e da un aumento dei noli ed indennizzi dei materiali rotabili pari a 4.772 mila euro.

RFI S.p.A.

La diminuzione della posta "Ricavi da Servizi di Trasporto" di 7.399 mila euro deriva dal conferimento del ramo di azienda "Navigazione traghetti/mezzi gommati e passeggeri" a Blufferies, avvenuto il 1° giugno 2012.

27. Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Ricavi da Gestione Immobiliare	104.635	114.251	(9.616)
✓ <i>Canoni di locazione</i>	97.122	106.837	(9.715)
✓ <i>Riaddebito oneri condominiali e IRE</i>	1.135	1.036	99
✓ <i>Vendita spazi pubblicitari</i>	6.378	6.378	0
Proventi diversi	266.307	244.430	21.877
Totale	370.942	358.681	12.261

La posta dei "Ricavi da Gestione Immobiliare" evidenzia nell'anno 2013 un decremento netto di 9.616 mila euro derivante principalmente da una riduzione delle locazioni immobili per 11.796 mila euro, in parte compensata da un aumento degli affitti sui terreni per 1.620 mila euro e dei canoni di retrocessione verso Grandi Stazioni per 613 mila euro.

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

	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Proventi diversi			
✓ <i>Prestazioni sanitarie</i>	35.800	36.597	(797)
✓ <i>Vendita materiali</i>	1.755	2.026	(271)
✓ <i>Lavori per conto terzi</i>	30.648	51.098	(20.450)
✓ <i>Plusvalenze</i>	85.161	57.453	27.708
✓ <i>Ricavi GSMR</i>	8.027	9.080	(1.053)
✓ <i>Altri proventi diversi</i>	104.916	88.176	16.740
Totale	266.307	244.430	21.877

L'incremento complessivo di 21.877 mila euro deriva principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ decremento dei ricavi per prestazioni sanitarie di 797 mila euro principalmente attribuibile alle minori attività richieste dal mercato esterno;
- ✓ minori ricavi per lavori in conto terzi pari a 20.450 mila euro attribuibile principalmente a minori ricavi derivanti dalla fase di completamento dei lavori relativi alla circonvallazione di Batteria Nomentana/A24 (Roma) pari a 17.058 mila euro e dei lavori di riqualificazione di Roma Tiburtina pari a 1.613 mila euro;
- ✓ incremento delle plusvalenze di 27.708 mila euro derivante dall'effetto netto di maggiori ricavi per la vendita di Roma Tiburtina pari a 48.879 mila euro parzialmente compensati da minori ricavi per vendita di materiale fuori uso e tolto d'opera pari a 10.632 mila euro e minori plusvalenze da alienazione di cespiti pari a 10.537 mila euro derivante principalmente dalla vendita di terreni e fabbricati pari a 9.153 mila euro avvenuto nel corso del 2012 nella provincia autonoma di Bolzano;
- ✓ minor ricavi per GSMR pari a 1.053 mila euro sostanzialmente dovuti ad una riduzione dei servizi richiesti dalle IF;



- ✓ minori ricavi per vendita materiale di scorta pari a 271 mila euro.

L'incremento della voce Altri proventi diversi pari a 16.740 mila euro deriva principalmente dai seguenti fattori:

- ✓ incremento delle sopravvenienze attive di 13.416 mila euro principalmente attribuibile all'esito favorevole per RFI della sentenza 4154/2012 che ha condannato la società Autostrade Italiane S.p.A. a sostenere gli oneri sopportati per la bonifica dei siti inquinati nel comune di Casoria per un importo pari a 12.736 mila euro;
- ✓ incremento dei ricavi per altre penali di circa 3.426 mila euro derivante da un effetto netto di maggiori penali ricevute per il ritardo nell'esecuzione dei lavori inerenti la linea ferroviaria nella tratta S. Lorenzo di Mare- Andora pari a 18.500 mila euro in parte compensate da minori penali pari a 15.268 mila euro derivanti dalla mancata utilizzazione della capacità assegnata sulle tratte da parte delle Imprese Ferroviarie;
- ✓ decremento degli indennizzi assicurativi pari 285 mila euro.

28. Costo del personale

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

	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Personale a ruolo	1.414.799	1.421.778	(6.979)
✓ <i>Salari e stipendi</i>	1.043.545	1.024.283	19.262
✓ <i>Oneri sociali</i>	293.761	283.434	10.327
✓ <i>Altri costi del personale a ruolo</i>	(10.653)	(2.716)	(7.937)
✓ <i>Trattamento di fine rapporto</i>	71.786	67.962	3.824
✓ <i>Accantonamenti e Rilasci</i>	16.360	48.815	(32.455)
Personale Autonomo e Collaborazioni	205	173	32
✓ <i>Salari e stipendi</i>	154	137	17
✓ <i>Oneri sociali</i>	51	36	15
Altri costi	41.221	29.959	11.262
Totale	1.456.225	1.451.910	4.315

Nel corso del 2013 il costo del personale complessivamente registra un lieve incremento rispetto all'esercizio precedente nonostante il fatto che dal 1 gennaio 2013 si sono prodotti interamente gli effetti sul costo del lavoro determinati dalla sottoscrizione del CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 20 luglio 2012, entrati in vigore il 1° settembre 2012. Si rammenta che tali effetti sono stati contenuti entro i limiti previsti dall'Accordo Interconfederale del 15 aprile 2009 per l'attuazione dell'Accordo Quadro sulla riforma degli assetti contrattuali del 22 gennaio 2009 e mitigati dai maggiori strumenti di flessibilità del lavoro ottenuti, in particolare sull'orario di lavoro, come riferito nel paragrafo "Risorse Umane" della Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando per maggiori dettagli.

RFI S.p.A.

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

	Consistenza media		Variazioni
	31.12.2013	31.12.2012	
Dirigenti	243	258	(15)
Quadri	6.219	6.234	(15)
Altro personale	20.837	21.091	(254)
Totale	27.299	27.582	(283)

29. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Materiali e materie di consumo	290.461	258.171	32.290
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	81.138	82.194	(1.056)
Illuminazione e forza motrice	44.663	49.097	(4.434)
Totale	416.262	389.462	26.800

L'aumento complessivo di 26.800 mila euro è dovuto principalmente ai seguenti fattori:

- ✓ maggiori consumi di materiali per 36.663 mila euro dovuto all'incremento dei consumi, principalmente nel settore delle infrastrutture sia in conto investimenti (33.625 mila euro) che in conto esercizio (3.038 mila euro);
- ✓ maggiori ricavi dovuti all'incremento della produzione a cura dell'Officina Nazionale Armamento e Apparecchiature Elettriche (impianti di Pontassieve e di Bologna) di deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature per 4.704 mila euro;
- ✓ incremento dei prezzi per l'acquisto dei materiali a magazzino per 3.728 mila euro;
- ✓ minori costi per l'acquisto dei materiali di consumo per 3.396 mila euro;
- ✓ minori costi di energia elettrica e combustibili per la trazione dei treni pari a 1.056 mila euro deriva da un aumento dei costi di Energia AT pari a 1000 mila euro compensati da una riduzione dei combustibili e lubrificanti per trazione pari a 2.056 mila euro;
- ✓ minori costi per "Illuminazione e forza motrice" pari a 4.434 mila euro.

**30. Costi per servizi**

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	15.233	13.688	1.545
- Altre prestazioni collegate al Trasporto	(1.954)	(4.477)	2.523
- Pedaggio			0
- Servizi di manovra	10.886	11.628	(742)
- Servizi di traghettamento			0
- Servizi trasporto Merci	6.301	6.537	(236)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	287.311	304.186	(16.875)
- Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	29.460	40.667	(11.207)
- Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	81.301	67.856	13.445
- Manutenzioni e rip. beni immob. e mobili	176.550	195.663	(19.113)
Servizi immobiliari e utenze	106.897	101.947	4.950
Servizi amministrativi ed informatici	62.576	59.950	2.626
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	1.389	1.116	273
Diversi	124.409	201.274	(76.865)
✓ Consulenze	10	713	(703)
✓ Assicurazioni	31.306	42.795	(11.489)
✓ Prestazioni professionali	11.944	11.394	550
✓ Provvigioni alle agenzie	1.600	1.773	(173)
✓ Costi comuni di Gruppo	17	20	(3)
✓ Altro	89.487	91.239	(1.752)
✓ Accantonamenti e riasci Altro	(9.955)	53.341	(63.296)
Totale	597.815	682.161	(84.346)

Il decremento complessivo dei costi per servizi registrato nel corso dell'esercizio 2013 rispetto all'esercizio 2012 pari a 84.346 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ minori costi per lavori appaltati in conto terzi pari a 11.207 mila euro derivante principalmente dal completamento dei lavori relativi alla circonvallazione di Batteria Nomentana/A24 pari a 7.971 mila euro ed alla riqualificazione di Roma Tiburtina pari a 3.035 mila euro, in linea con quanto sopra indicato nel paragrafo "Altri proventi";

RFI S.p.A.

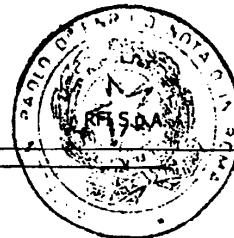
- ✓ diminuzione dei costi di manutenzione e riparazione dei beni immobili e mobili, pari a 19.113 mila euro, derivante da una diminuzione dei costi relativi ai fabbricati per 4.209 mila euro, alla linea ferroviaria per 13.774 mila euro ed interventi di manutenzione eccezionale per 2.803 mila euro, compensati in parte dall'aumento dei costi di manutenzione alla linea GSMR per 1.921 mila euro. Tali riduzioni sono principalmente attribuibili a politiche di efficientamento e di revisione dei modelli organizzativi della manutenzione attuate dalla Società in linea con quanto previsto nel Contratto di Programma – Parte Servizi 2012-2014;
- ✓ aumento dei servizi di pulizia e di altri servizi appaltati pari a 13.445 mila euro derivante da un aumento dei costi dei servizi appaltati pari a 11.136 mila euro, attribuibili essenzialmente ad attività di raschia ghiaccio condotte nel 2013 per il ripristino della linea ferroviaria pari a 9.470 mila euro, e da un aumento dei costi per il mantenimento del decoro pari a 3.534 mila euro in parte compensati da una riduzione dei servizi di pulizia pari a 1.226 mila euro;
- ✓ incremento dei servizi immobiliari e utenze pari a 4.950 mila euro essenzialmente attribuibili ad un aumento degli oneri condominiali verso Grandi Stazioni per 4.016 mila euro;
- ✓ aumento dei servizi amministrativi ed informatici pari a 2.626 mila euro dovuti principalmente ad un incremento degli altri servizi informatici pari a 2.727 mila euro in parte compensato dai minori costi sostenuti per il contratto di amministrazione del personale e contabilità verso la Capogruppo pari a 627 mila euro;
- ✓ diminuzione complessiva dei costi diversi, pari a 76.865 mila euro, attribuibile principalmente ai seguenti fattori:
 - decremento dei costi per assicurazioni pari a 11.489 mila euro per minori polizze attivate nel 2013;
 - decremento netto degli altri costi per accantonamenti pari a 63.296 mila euro derivante principalmente da minori accantonamenti effettuati nel 2013 per 52.027 mila euro e da maggiori rilasci di fondi per 11.269 mila euro in massima parte per contenzioso civile.

31. Costi per godimento beni di terzi

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

	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	29.419	25.449	3.970
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	3.655	2.987	668
Servizi informatici ed altro	10.605	10.605	0
Totale	43.679	39.041	4.638

Il complessivo aumento di 4.638 mila euro registrato nel corso del 2013 è principalmente attribuibile ai maggiori canoni di locazione per 3.970 mila euro in massima parte verso la Capogruppo per 1.449 mila euro e verso Grandi Stazioni per 959 mila euro.



32. Altri costi operativi

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

	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Altri costi	111.549	109.988	1.561
Minusvalenze	128	4.555	(4.427)
Accantonamenti/Rilasci	0	(295)	295
Totale	111.677	114.248	(2.571)

La diminuzione della posta "Altri Costi Operativi" è pari a 2.571 mila euro ed è attribuibile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ incremento dei costi per IMU pari a 968 mila euro;
- ✓ incremento dell'imposta raccolta rifiuti pari a 922 mila euro;
- ✓ minori minusvalenze pari a 4.427 mila euro.

33. Costi per lavori Interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni pari a 466.250 mila euro si riferiscono a costi interni per 225.891 mila euro ed a costi per materiali utilizzati per gli investimenti per 240.359 mila euro.

Le maggiori capitalizzazioni registrate nel corso dell'esercizio 2013 rispetto all'esercizio precedente, sono pari a 76.015 mila euro ed attribuibili essenzialmente a maggiori internalizzazioni delle attività e ad una rivisitazione della tariffa media oraria in vigore da dicembre 2012.

34. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Amm.to attività immateriali e materiali			
✓ Amm.to attività immateriali	4.182	4.105	77
✓ Amm.to attività materiali	89.928	57.430	32.498
✓ Amm.to investimenti immobiliari	48	30	18
Totale	94.158	61.565	32.593

L'incremento è dovuto principalmente alla massiva attività di passaggio a cespite svolta nel corso del 2013, che ha determinato un incremento del valore contabile del passaggio in esercizio di opere non completamente contribuite in quanto precedentemente finanziate da aumenti di capitale sociale.

35. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

RFI S.p.A.

	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali			
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari	5.543	21.483	(15.940)
Rettifiche e riprese di valore crediti	4.628	(1.543)	6.171
Totale	10.171	19.940	(9.769)

Nel 2013 la voce "Svalutazioni di immobili, impianti e macchinari" pari a 5.543 mila euro è attribuibile principalmente alla svalutazione di studi di fattibilità per 2.895 mila euro che non proseguono in attività progettuali o realizzative neanche in termini programmatici ed alla demolizione di cespiti vari per un importo pari a 2.648 mila euro.

Al fine di adeguare il valore nominale dei crediti al loro *fair value* nell'anno 2013 è stato ritenuto necessario procedere ad accantonamenti per svalutazione dei crediti per 4.628 mila euro che hanno riguardato essenzialmente la svalutazione di crediti ritenuti non più esigibili verso Clienti Ordinari.

36. Accantonamenti

Gli accantonamenti, pari a 25.000 mila euro, effettuati nel 2013 riguardano la parte straordinaria del Fondo Bilaterale finalizzata all'accompagnamento del personale in possesso di determinati requisiti a finestra utile a pensione.

37. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Proventi finanziari diversi	32.650	11.090	21.560
Dividendi	0	0	0
Utile su cambi	73	68	5
Totale	32.723	11.158	21.565

La posta subisce nel 2013 un incremento complessivo pari a 21.565 mila euro principalmente attribuibile all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ maggiori interessi verso il consorzio COCIV pari a 23.775 mila euro per la tratta AV/AC del Terzo Valico dei Giovi, lodo arbitrale depositato nel 2013;
- ✓ riduzione degli interessi attivi sul credito IVA verso la Controllante per 6.767 mila euro.

38. Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:



	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Oneri finanziari su debiti	64.296	70.977	(6.681)
Svalutazioni di attività finanziarie	234	2.342	(2.108)
Perdita su cambi	97	50	47
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	48.882		48.882
	113.510	73.369	40.141

Gli oneri finanziari sui debiti subiscono un decremento pari a 6.681 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ riduzione di 13.530 mila euro della voce Interest cost del TFR calcolata mediante l'applicazione del tasso attuariale sulla base del Fondo TFR;
- ✓ maggiori interessi passivi finanziari per 2.951 mila euro derivanti dai nuovi finanziamenti stipulati con la Capogruppo a valere sull'emissione obbligazionaria posta in essere dalla Capogruppo stessa nel corso del 2013, di cui già relazionato in altra sezione del presente bilancio;
- ✓ maggiori alti oneri finanziari pari a 3.898 mila euro principalmente derivano da interessi su arbitrati pari a 3.546 mila euro.

La svalutazione delle attività finanziarie, pari a 234 mila euro, è attribuibile alle seguenti società:

- ✓ svalutazione della partecipazione in Nord Est Terminal Spa in liquidazione pari a 43 mila euro per le perdite rilevate al 31 dicembre 2012, effettuata già in occasione della relazione semestrale al 30 giugno 2013;
- ✓ svalutazione della partecipazione in Quadrante Europa Terminal Gate Spa pari a 191 mila euro per le perdite rilevate al 31 dicembre 2013.

La voce oneri finanziari accantonamenti e rilasci subisce un incremento degli accantonamenti di 48.882 mila euro inerente la società Stretto di Messina come riferito nel sezione apposita del paragrafo "Principale eventi dell'esercizio" della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli.

39. Oneri finanziari capitalizzati

Gli oneri finanziari capitalizzati sono stati determinati sulla base della quota di finanziamento che è stata allocata sulle Immobilizzazioni in corso e ammontano per l'anno 2013 a 53.305 mila euro come riferito nel paragrafo "Immobili, impianti e macchinari" della note allo Stato Patrimoniale.

40. Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

RFI S.p.A.

	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
IRAP	29.168	29.358	(190)
Imposte differite e anticipate	19.529	(3.975)	23.504
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(7.031)	(1.326)	(5.705)
Imposte accantonamenti e rilasci	(5.035)		(5.035)
Totale imposte sul reddito	36.631	24.057	12.574

41. Compensi Amministratori e Sindaci

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

PERCIPENTI	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Amministratori *	425	494	(69)
Sindaci	85	85	0
	510	579	(69)

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

42. 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 411 mila euro per la revisione del Bilancio 2013 oltre agli 85 mila euro per il servizio aggiuntivo relativo alla contabilità regolatoria come comunicato dal Presidente del Collegio sindacale della Capogruppo nella nota n.135 del 3 dicembre 2013.

43. 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 2012 redatto secondo i principi contabili internazionali. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria della Controllante al 31 dicembre 2012, 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>valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2012	31.12.2011
Attività		
Totale attività non correnti	41.342.070	43.084.969
Totale attività correnti	3.664.642	2.534.679
Totale attività	45.006.712	45.619.648
Patrimonio netto		
Capitale sociale	38.790.425	38.790.425
Riserve	298.488	298.231
Utì (perdite) portati a nuovo	(2.987.495)	(3.026.753)
Utìle (Perdite) d'esercizio	73.291	41.305
Totale Patrimonio Netto	36.174.709	36.103.209
Passività		
Totale passività non correnti	5.663.086	7.601.630
Totale passività correnti	3.168.917	1.914.808
Totale passività	8.832.003	9.516.439
Totale patrimonio netto e passività	45.006.712	45.619.648
<hr/>		
	2012	2011
Ricavi operativi	156.569	145.739
Costi operativi	146.360	152.121
Ammortamenti	21.474	18.902
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	1.323	1.552
Accantonamenti	0	3.000
Proventi e (oneri) finanziari	72.770	13.238
Imposte sul reddito	(12.649)	(57.904)
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	460	0
Risultato netto di esercizio	73.291	41.305

RFI S.p.A.

44. Parti correlate**Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche**

Nella tabella seguente si riporta l'ammontare dei saldi in essere alla data di bilancio delle operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche ed entità su cui esercitano il controllo o un'influenza notevole. Le condizioni generali che regolano le operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità, a normali condizioni di mercato.

	31.12.2013	31.12.2012
Benefici a breve termine	3.622	3.330
Benefici successivi al rapporto di lavoro	210	187
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	316	-
	3.517	3.517

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 (FAST ASSIDAI PREVIGEN, MBO di competenza dell'anno);
- i benefici successivi al rapporto di lavoro: il TFR dell'esercizio e la rivalutazione del relativo Fondo, l'accantonamento a Fondo, il costo della quota annuale sostenuto per eventuali altre forme previdenziali (es. PREVINDAI);
- i benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro.

Ai benefici a breve termine, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2014, per un importo indicativamente non superiore a 720 mila euro una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

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		
Bluferries S.r.l.	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, materiali di scorta, prestazioni di servizi, canoni di locazione, rimborsi di costi del personale, organi sociali	Commerciali e diversi: per acquisto materiali, manutenzioni occasionali e canoni diversi.
Terminali Italia S.r.l.	Commerciali e diversi per affitti aree e locali per la gestione dei terminali, rimborsi per distacco di personale ed organi sociali	Prestazioni Diverse
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	Commerciali e diversi: utilizzo aree terminalistiche, rimborsi organi sociali	Finanziari: svalutazioni di partecipazioni
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	Finanziari: svalutazioni di partecipazioni
Network Terminali Siciliani	Commerciali e diversi per utilizzo aree terminalistiche	
FS Formazione S.p.A. in liquidazione	Commerciali e diverse per la formazione e la qualificazione tecnico professionale del personale impiegato nei trasporti ferroviari	
Controllanti		
FS (a)	Finanziari :conto corrente intersocietario. Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, sperimentazioni, locazioni Polizia ferroviaria, crediti fiscali	Finanziari: debiti finanziari. Commerciali e diversi: licenze d'uso marchio, consulenza di varia natura, oneri condominiali, oneri assicurativi, Servizi: finanziari, legali, amministrativi, relazioni

RFI S.p.A.

		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, prestazioni sanitarie e rimborsi diversi	Commerciali e diversi per attività legate al patrimonio
Fercredit (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie	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)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e rimborsi diversi	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	
Bilancio di esercizio 2013		



	degli elementi di impianto facenti parte della porzione di rete a trasmissione nazionale in locazione a SELF, prestazioni sanitarie e rimborsi diversi	
Italcertifer S.c.p.A. (b)	Commerciali e diversi per prestazioni sanitarie, rimborsi	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 e penali per performance regime
ATAF Gestioni Srl (b)	Commerciali e diversi per prestazioni sanitarie	
Italia Logistica S.r.l. (b)	Commerciali e diversi per canoni di locazione terminali merci.	
BUSITALIA- Sita Nord (b)	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per servizi di trasporto
Sita SpA (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie	
Tx Logistik (b)	Commerciali e diversi: per pedaggi, per trazione, per servizi di manovra, per canoni di locazione terminali merci	Commerciali e diversi: per performance regime
Metropark S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: locazione di aree, personale distaccato, prestazioni sanitarie	Commerciali e diversi: progettazioni
Trenitalia S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per il pedaggio, i servizi di traghettamento; il consumo di energia elettrica; i servizi accessori alla circolazione; i servizi appaltati di pulizia; i servizi di manovra; le prestazioni sanitarie; la gestione dei terminali merci; le locazioni immobili e le prestazioni istituto sperimentale; lavori in conto terzi; pubblicazioni di servizio e spazi pubblicitari.	Commerciali e diversi: per i servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto, per noleggio carri, per acquisto materiale rotabile, per manutenzione materiale rotabile; per trasporto merci e per i servizi di manovra.
Collegate di controllate		
Terminal Tremestieri S.r.l.	Gestione completa dell'approdo per navi destinate al traghettamento attraverso lo Stretto di Messina, sito in località	Commerciali e diverse per servizi portuali

RFI S.p.A.

Tremestieri del comune di Messina.		
BBT SpA	Commerciali e diversi: per rimborso personale distaccato	
Collegate di Gruppo		
Padova Container Service Srl	Commerciali e diversi: per rimborsi diversi	Commerciali e diversi: per servizi di manovra
Porta Sud	Commerciali e diversi: per rimborso cariche sociali	
Eurogateway Srl	Commerciali e diversi: per rimborso cariche sociali	
LI-NEA SpA	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	
Ferrovie Nord Milano	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	
F.N.M. Autoservizi SpA	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	
Altre parti correlate		
Gruppo CDDPP	Commerciali e diversi: Energia AT nuovo regime approv.to verso la società 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
Bilancio di esercizio 2013		



		ferroviani, 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

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 delle transazioni con parti correlate.

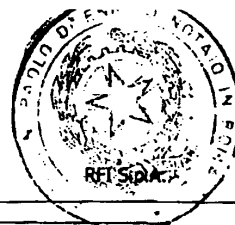
Si fa presente che i rapporti economici esistenti tra la società e le parti correlate sono esposti separatamente, ovvero senza effettuare compensazioni tra componenti positive e negative, pur se tali componenti si riferiscono a transazioni equivalenti (per esempio rimborsi).

Pertanto, i dati esposti non necessariamente coincidono con quanto riportato nelle corrispondenti tabelle di Note al bilancio.

RFI S.p.A.

Rapporti commerciali e di altra natura

Denominazione	(in migliaia di euro)				
	31.12.2013		2013		
	Crediti	Debiti	Garanzie	Costi	Ricavi
Imprese controllate	5.324	127	-	230	2.275
Blufferies S.r.l.	375	35	-	142	1.149
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	13	-	-	-	24
Terminal Italia s.r.l.	4.936	93	-	88	1.103
Imprese collegate	234	71.231	-	-	637
LTF Sas	226	71.231	-	-	630
Quadrante Europa SpA	7	-	-	-	7
Controllanti	851.314	40.453	-	42.053	2.478
Ferrovie dello Stato SpA	851.314	40.453	-	42.053	2.478
Altre imprese consociate	548.089	485.426	-	283.393	1.185.933
Ferservizi SpA	3.686	17.033	-	68.244	904
Italcertifier ScpA	1.016	3.827	-	806	545
Fs Logistica	2.148	7.224	-	3.445	36
Serfer Srl	1.429	3.210	-	4.353	2.619
Grandi Stazioni SpA	4.999	19.253	-	55.798	12.408
Cento Stazioni SpA	4.944	13.774	-	31.605	15.483
Fercredit SpA	18	236.385	-	142	2
Italferr SpA	4.072	64.116	-	644	1.971
Metropark SpA	151	212	-	164	58
Cemat SpA	1.102	785	-	0	18
SGT SpA	189	-	-	-	91
Trenitalia SpA	457.341	108.467	-	115.626	1.029.128
Ferport Srl in liquidazione	33	-	-	-	-
Ferport Napoli Srl in liquidazione	7	-	-	-	-
Tx Logistik	1.405	14	-	5	2.519
Thello	1	-	-	-	2
FS Sistemi Urbani Srl	1.426	10.223	-	2.172	2.247
Trenord Srl	56.727	896	-	391	109.618
SELF SpA	5.155	-	-	-	7.836
BUSITALIA - Ska Nord Srl	203	9	-	-	343
ATAF Gestioni Srl	37	-	-	-	105
Collegate di controllate	1.743	215	-	-	1.673
BBT SpA	690	-	-	-	1.672
Terminal Tremestieri Srl	1.053	215	-	-	1
Collegate di Gruppo	149	10	-	835	232
Padova Container Service Srl	-	10	-	835	28
Porta Sud	26	-	-	-	1
Eurogateway Srl	120	-	-	-	196
LI-NEA SpA	0	-	-	-	5
Ferrovie Nord Milano	1	-	-	-	2
F.N.M. Autoservizi SpA	2	-	-	-	-
Altre parti correlate	14.705	182.050	214.148	608.596	11.134
Gruppo CDDPP	947	10.862	22.472	81.633	3.520
Gruppo ENEL	5.217	1.215	8.315	50.092	4.749
Gruppo ENI	138	7.055	2.033	6.300	359
Gruppo Finmeccanica	20	95.163	31.318	64.097	461
Gruppo GSE	1.751	62.931	150.000	405.955	29
Gruppo Invitalia	(296)	-	-	7	145
Gruppo IstPolZeccaStato	-	61	-	24	-
Gruppo ENAV	326	4	-	28	927
Gruppo Poste	1.039	70	10	2	439
Gruppo RAI	9	5	-	2	10
Gruppo ANAS	5.508	129	-	429	447
Gruppo SOGIN	(3)	-	-	4	1
Gruppo CONSAP	-	-	-	1	-
Fondo pensione EUROFER	5	3.545	-	-	45
Fondo pensione PREVINDAI	-	1.008	-	-	-
Altri fondi pensione	43	2	-	24	0
TOTALE	1.419.559	779.512	214.148	935.107	1.204.362



Rapporti finanziari

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2013		2013	
	Crediti	Debiti	Oneri	Proventi
Imprese controllate	-	-	43	-
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione			43	
Imprese collegate	328	-	191	-
Quadrante Europa SpA	328	-	191	
Controllanti	829.830	2.759.311	6.219	5.116
Ferrovie dello Stato SpA	829.830	2.759.311	6.219	5.116
Altre imprese consociate	-	-	1.080	-
Cemat SpA			21	
Fercredit SpA			1.059	
Altre parti correlate	859	248.592	-	5
Gruppo CDDPP		248.592		
Gruppo POSTE	859			5
TOTALE	831.017	3.007.903	7.533	5.121

RFI S.p.A.

45. Garanzie*(importi in migliaia di euro)***Garanzie** **31.12.2013****1. RISCHI**

1.1 Fidejussioni

Totale 1	397.779
	397.779

2. ALTRI

2.1 Fidejussioni a favore della Società rilasciate da terzi

Totale 2	4.680.686
	4.680.686

La voce "Rischi" si riferisce principalmente a fidejussioni rilasciate da RFI all'Amministrazione Finanziaria ed alle Amministrazioni Pubbliche interessate all'attraversamento delle linee Alta Velocità/ Alta Capacità.

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.

46. Impegni finanziari di terzi

Si espone qui di seguito l'evoluzione delle poste al 31 dicembre 2013, 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 2013:

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 31.12.2012	75.703.419	56.569.248	7.978.456	53.528.100	11.155.714	3.041.148
Al 31.12.2013	80.935.024	59.539.713	8.398.142	55.653.060	12.777.170	3.906.633
Delta	5.231.605	2.990.465	619.686	2.124.960	1.621.456	865.505

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2013 ammontano a circa 80,9 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 2012, le risorse disponibili registrano un incremento di 5.231.605 mila euro, che rappresenta il risultato netto dei nuovi finanziamenti disposti, tra gli altri, con le Leggi di Stabilità 2013 e 2014, con il Decreto Direttoriale dell'Ispectore



Generale Capo per i Rapporti Finanziari con l'Unione Europea n. 25 del 23.04.2013 (Piano Azione Coesione), con il Decreto Legge n. 43 del 26.04.2013, con il Decreto Legge n. 69 (cd. "Decreto del Fare") del 21.06.2013 (compresi i definanziamenti da tale decreto disposti) e dell'aggiornamento del valore delle risorse stanziato dall'UE. Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2013 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a 59.559.713 mila euro. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Finanziarie che da leggi pluriennali di spesa, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni di cui sopra ammontano al 31 dicembre 2013 a 55.653.060 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2012, registrano un incremento di 2.124.960 mila euro, determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2013 a valere sulle erogazioni di cui sopra.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 8.598.142 mila euro e comprendono i crediti iscritti ai sensi della modifica del criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi conto impianti previsto all'art. 1,

comma 86 della Legge Finanziaria 2006, nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze e nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per gli stanziamenti derivanti dalle Leggi Finanziarie e da leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati.

47. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Gennaio

Incidente Ferroviario Andora

In data 17 gennaio 2014 una frana staccatasi da un terreno di proprietà di Terzi ha investito l'IC 660 Milano – Ventimiglia provocando lo sviamento del locomotore e di una carrozza e l'interruzione della linea ferroviaria tra le stazioni di Albenga e Diano Marina, non si sono registrati feriti gravi tra i passeggeri che hanno avuto solo molta paura.

Il 3 febbraio, arrivato il nulla osta delle Autorità competenti, sono iniziate le attività propedeutiche alla rimozione del treno che è stata effettuata il 24 febbraio con l'intervento di una chiatte attrezzata con la quale dal mare è stato possibile sollevare e riposizionare sui binari il locomotore e la carrozza sviata. Sono stati quindi avviati i lavori di rimozione del locomotore e della carrozza e di ripristino dell'infrastruttura e sono state create le condizioni di sicurezza per la circolazione che è stata riaperta il 4 marzo, con 10 giorni d'anticipo rispetto al programma iniziale.

Nel frattempo, la mobilità dei viaggiatori è stata garantita, tra Savona e Ventimiglia, con un servizio di bus sostitutivi attivato da Trenitalia che ha anche garantito, nelle principali stazioni, l'assistenza ai viaggiatori mediante la presenza di personale in stazione.

Per consentire la sistemazione definitiva dell'area, sino a fine aprile i treni percorreranno il tratto interessato dalla frana, lungo circa 500 metri, a velocità ridotta.

RFI ha presentato denuncia formale contro ignoti per la frana e per il risarcimento dei danni subiti la cui

RFI S.p.A.

quantificazione è attualmente in corso a cura delle competenti strutture tecniche e commerciali.

Febbraio

Prima Audizione presso l'ART

In data 7 febbraio si è tenuta la prima audizione di RFI presso L'Autorità di Regolazione dei Trasporti avente ad oggetto una "Indagine conoscitiva sull'accesso alle infrastrutture". L'Autorità, a seguito di questa e di altre audizioni svolte sinora con alcuni operatori ferroviari, durante la riunione del 6 marzo ha deliberato l'avvio di un procedimento per l'adozione di specifiche misure di regolazione volte a garantire condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese ed i consumatori.

Il procedimento istruttorio deliberato, che prevede una consultazione pubblica sulle misure regolatorie necessarie, dovrebbe essere completato entro 180 giorni dalla data di pubblicazione della delibera sul sito internet dell'ART, avvenuta il 10 marzo, e genererà "rimedi regolatori" in grado di adeguare l'attuale Prospetto Informativo della Rete 2014 predisposto dal Gestore dell'Infrastruttura e avrà positive ricadute sulla predisposizione del P.I.R. 2015.

Nell'ambito del P.I.R., tra l'altro, l'ART interverrà sui principi e sulle procedure di calcolo del pedaggio ai fini dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi, sui criteri di determinazione del canone in caso di mancata contrattualizzazione e/o mancata utilizzazione della capacità prenotata, sui servizi ai passeggeri a mobilità ridotta e sulle soglie di capacità massima assegnabile ai singoli clienti.

Stretto di Messina

Con nota del 21 febbraio 2014 la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha confermato l'insostenibilità finanziaria dell'opera "Stretto di Messina" stabilendo che l'indennizzo è previsto dalle norme solo in favore del contraente generale a fronte delle prestazioni progettuali contrattualmente previste e direttamente eseguite incrementato del 10 per cento (art. 1 comma 3 D.L. 187/2012), come più ampiamente descritto nel paragrafo "Principali eventi dell'esercizio" della Relazione sulla gestione.

Vendita a BNP Paribas Real Estate del primo lotto di aree di Roma Tiburtina

In riferimento alla condizione risolutiva prevista all'art. 11 del contratto Vendita a BNP Paribas Real Estate del primo lotto di aree di Roma Tiburtina, legata all'eventuale necessità di attivazione di un procedimento di bonifica delle aree o di un piano di gestione dei rifiuti che potessero comportare un ritardo nell'avvio dei lavori superiori ai 6 mesi alla data di rilascio del permesso di costruire, il termine del 28 febbraio 2014 è trascorso senza che la controparte abbia fatto valere la condizione risolutiva.

Marzo

Relazione ANSF 2013

In data 6 marzo l'ANSF ha pubblicato la relazione sui dati 2013 di incidentalità che mostrano un trend in miglioramento sia in termini assoluti che percentuali confermando che il numero di incidenti occorsi sulla linea gestita da RFI è al di sotto della media europea relativa ai principali Paesi ed, in ogni caso, inferiore ai valori



obiettivo fissati dalla Commissione Europea per l'Italia. In particolare per quanto riguarda i decessi e/o feriti gravi hanno riguardato per la gran parte non i viaggiatori a bordo dei treni (nel 2013 nessun decesso) ma persone che non hanno rispettato le regole di corretto comportamento in ambito ferroviario (indebita presenza sui binari o indebito attraversamento dei passaggi a livello regolarmente chiusi in violazione del Codice della Strada) tanto che l'ANSF ha promosso una campagna di sensibilizzazione specifica di comportamento.

Tali risultati dimostrano la concretezza e l'efficacia delle azioni e della gestione messa in atto dalla Società che negli ultimi anni ha investito in tecnologia per la sicurezza e la circolazione ferroviaria circa 9.000 milioni di euro.

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

In data 19 marzo 2014 è stata depositata la sentenza n. 1345 del Consiglio di Stato con cui è stato accolto il ricorso proposto dalle imprese ferroviarie, come più ampiamente descritto nel paragrafo "Altre indagini" della Relazione sulla gestione.



Ferrovie dello Stato Italiane
UA 11/4/2014
RFL-DAFC-DPIA0011VP201410000037

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 2013**

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
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrativo - contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2013.

2. Al riguardo si segnala che:

- a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrativo - contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'"*Internal Controls - Integrated Framework*" emesso dal "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*" che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
- b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.



3. Si attesta, inoltre, che:

3.1. 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.

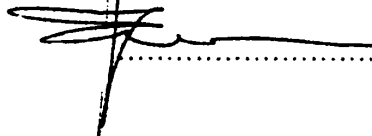
3.2. La Relazione sulla Gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui la società è esposta.

Roma, 11 aprile 2014

Amministratore Delegato



Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari



Ferrovie dello Stato Italiane
LIA 11/4/2014
RFI-ADIA0017PI20140000339



RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA



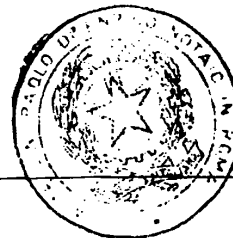
Collegio Sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE PER IL BILANCIO DI ESERCIZIO
2013 ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI AI SENSI DELL'ART. 2429 C.C.**

Signori Azionisti,

abbiamo esaminato il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2013 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:

- Nell'ambito del programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla legge n. 443/2001, l'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare della tratta Cancellone-Frasso Telesino compreso nell'itinerario ferroviario Napoli-Bari e relativa variante della 1^a tratta;
- Sottoscrizione da parte del Ministro per la Coesione Territoriale, del Ministro allo Sviluppo Economico, dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Governatore della Regione Sicilia e da RFI del terzo contratto istituzionale di sviluppo per la realizzazione della direttrice Messina-Catania-Palermo;
- Abolizione degli atti che regolano i rapporti di concessione, le convenzioni ed altri rapporti contrattuali stipulati da Stretto di Messina SpA e sua messa in liquidazione per l'insostenibilità finanziaria dell'opera;
- Inaugurazione della nuova motonave "Messina" della flotta navale di RFI per i servizi di traghettamento sullo Stretto;
- Sottoscrizione di accordi con le Organizzazioni Sindacali in materia di Fondo di sostegno al reddito;
- Rimborso per crediti IVA 2010 per complessivi 358,7 milioni di euro e saldo credito IVA 2012 per 84,5 milioni di euro;
- Versamenti in conto aumento capitale sociale della partecipata Tunnel Ferroviario del Brennero SpA;
- Trasferimento da parte della Capogruppo di quota parte dei fondi relativi alle emissioni obbligazionarie collocate sul mercato nei mesi di luglio e dicembre 2013 da utilizzare per il completamento del Sistema AV/AC dell'Asse Torino-Milano-Napoli;



Attività di vigilanza.

Nel corso dell'esercizio 2013 il Collegio Sindacale ha svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge. Al riguardo, si dà atto che le adunanze dell'Assemblea dei soci e le sedute del Consiglio di Amministrazione si sono svolte nel rispetto delle norme legislative e statutarie che ne disciplinano il funzionamento; nel corso delle stesse il Collegio ha formulato le proprie considerazioni con particolare riferimento ai principi di corretta amministrazione e di economicità della gestione.

L'Amministratore Delegato, ai sensi dell'art. 2381 c.c. ha fornito periodicamente notizie sul generale andamento della gestione nonché sulle operazioni di maggior rilievo effettuate dalla Società e dalle sue controllate, con particolare riferimento anche alle notizie riguardanti le indagini ed i procedimenti giudiziari in corso e all'evoluzione della situazione finanziaria; è proseguita, inoltre, l'attività informativa sui contenziosi arbitrali con i *General Contractor* acquisita anche nell'ambito di incontri avuti dal Collegio con i Responsabili delle Direzioni interessate a margine delle riunioni periodiche tenute ai sensi dell'art. 2404 c.c.

Nel corso degli incontri con la Società di revisione "PricewaterhouseCoopers SpA", diretti allo scambio di informazioni non sono emersi fatti censurabili: riguardo alla consistenza raggiunta dagli accantonamenti per rischi ed oneri, tali da influenzare in misura considerevole il risultato di esercizio, la società predetta ne ha assicurato, come di consueto, il costante monitoraggio.

Nello svolgimento della vigilanza sull'assetto organizzativo e sul sistema di controllo interno, sono state acquisite 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 2013.

Il bilancio di esercizio 2013 è il quarto redatto con i principi contabili internazionali EU-IFRS: gli schemi ed i criteri di classificazione sono quelli previsti dallo IAS 1.

La gestione chiude con un risultato positivo di 269,785 milioni di euro (+ 109,789 milioni rispetto al 2012) al netto delle imposte.

14

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 40.695.078.374
Attività correnti	Euro 8.160.008.013
Totale Attività	Euro 48.855.086.387

PASSIVITA'

Passività non correnti	Euro 6.524.554.912
Passività correnti	Euro <u>9.040.686.421</u>
Totale Passività	Euro 15.565.241.333
Capitale sociale	Euro 32.007.632.680
Riserve ed utili portati a nuovo	Euro 1.012.426.539
Utile di esercizio	Euro 269.785.835
Totale del passivo e del patrimonio netto	Euro 48.855.086.387

Il risultato di esercizio trova corrispondenza nel Conto Economico riclassificato così riassunto:

CONTO ECONOMICO

Totale dei ricavi operativi	Euro 2.675.939.631
Totale costi operativi	Euro (2.159.407.002)
Margine operativo lordo (Ebitda)	Euro 516.532.629
Ammortamenti	Euro (94.157.969)
Svalutazioni	Euro (10.170.795)
Accantonamenti per rischi ed oneri	Euro <u>(25.000.000)</u>
Risultato operativo (Ebit)	Euro 387.203.865
Proventi ed oneri finanziari	Euro (80.786.465)
Risultato prima delle imposte	Euro 306.417.400
Imposte sul reddito	Euro (36.631.565)
Utile di esercizio	Euro 269.785.835

Dai fondamentali saldi del conto economico riclassificato si evince che il favorevole andamento della gestione ha determinato un margine operativo lordo (Ebitda)



positivo per 516,5 milioni (+ 37,1% sul 2012), il risultato ante imposte è stato di 306,417 milioni con l'utile netto pari a 269,786 milioni, in significativo aumento (+109,799 milioni) rispetto al 2012. Il risultato operativo (Ebit) risulta positivo per 387,203 milioni, anch'esso in forte aumento (+ 140,951 milioni) rispetto al 2012.

Da evidenziare che tali favorevoli risultati consolidano quelli, anch'essi positivi, fatti registrare nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2012 circostanza, questa, che concorre alla prospettazione di un quadro economico stabile ed equilibrato.

Dai dati economici emerge la stabilità dei ricavi delle vendite e delle prestazioni dovuta all'effetto netto, da un lato, dall'incremento dei ricavi da servizi di Infrastruttura (tra i quali si segnalano i ricavi da pedaggio sulla rete AV, seppure oggetto di una riduzione del 15% disposta dal 10 settembre 2013 ai sensi del DM n. 330) e dall'altro, dalla flessione dei Ricavi per servizi accessori alla circolazione e di Trasporto (riduzione dei ricavi per servizi di manovra e terminali e merci e per il conferimento del ramo d'azienda "Navigazione traghettamento mezzi gommati e passeggeri"); gli altri proventi fanno registrare una variazione incrementativa del 3,4% (12,3 milioni di euro in valore assoluto) per effetto soprattutto delle plusvalenze e sopravvenienze attive.

Dal lato dei costi operativi, va rilevata una sostanziale stabilità del costo del personale ed una diminuzione apprezzabile degli "altri costi netti" tra i quali si segnalano quelli per servizi.

Tra le voci sotto il MOL emergono significative riduzioni degli accantonamenti e delle svalutazioni (- 48,9%) e l'incremento (52,9%) degli ammortamenti dovuto, quest'ultimo, al passaggio a cespiti nel corso del 2013 di opere finanziate con capitale proprio.

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 2013.

Pur possedendo partecipazioni di controllo, la Società non ha predisposto il bilancio consolidato avvalendosi al riguardo dell'esonero previsto dallo IAS 27, paragrafo 10; sulla base della medesima disposizione, il bilancio consolidato ad uso pubblico viene redatto dalla controllante "Ferrovie dello Stato Italiane SpA". Il Collegio dà atto, inoltre, che ai sensi dell'art. 2497 bis c.c. sono stati riportati nelle Note esplicative i

dati essenziali dell'ultimo bilancio di "Ferrovie dello Stato Italiane SpA", redatto anch'esso secondo i principi contabili internazionali, che esercita su RFI SpA l'attività di direzione e coordinamento.

Nella redazione del bilancio gli amministratori hanno fatto riferimento alla previsione di continuità dell'attività aziendale (IAS 1) ed alle valutazioni basate sul criterio convenzionale del costo storico, salvo per le valutazioni delle attività e passività finanziarie nei casi valutabili a *fair value*.

Ai sensi dell'art. 2426, punto 5, del c.c. viene espresso il consenso all'iscrizione nell'attivo patrimoniale dei costi di ricerca e sviluppo.

Considerate anche le risultanze dell'attività svolta dall'organo preposto al controllo legale che nel corso della riunione del Consiglio di Amministrazione dell' 11 aprile scorso ha comunicato l'assenza di anomalie e/o evidenze significative (e ciò anche per quanto riguarda i criteri di valutazione in conformità ai principi internazionali IFRS), e tenuto conto, altresì, dell'attestazione prodotta dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari in data 11 aprile 2014, il Collegio sindacale esprime parere favorevole in merito all'approvazione del bilancio di esercizio 2013.

Non essendo stata indicata nella Relazione sulla gestione alcuna proposta di riparto dell'utile di esercizio il Collegio, fermo restando gli obblighi di legge, resta in attesa che la medesima sia formulata al fine di rendere il parere di competenza.

Roma, 16 aprile 2014

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Paolo Marcarelli – Presidente

Dott. Emanuele Carabotta - Sindaco effettivo

Prof. Avv. Serafino Gatti – Sindaco effettivo

Paolo Marcarelli
Emanuele Carabotta
Serafino Gatti

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

PAGINA BIANCA



**RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL DLGS
27 GENNAIO 2010, N° 39**

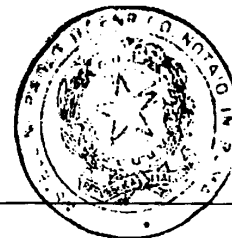
All'Azionista della
Rete Ferroviaria Italiana SpA

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal prospetto di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, della Rete Ferroviaria Italiana SpA chiuso al 31 dicembre 2013. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli amministratori della Rete Ferroviaria Italiana SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se i risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenute nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio d'esercizio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 3 maggio 2013.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2013 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa della Rete Ferroviaria Italiana SpA per l'esercizio chiuso a tale data.
- 4 Si richiama l'informativa fornita dagli amministratori alla nota esplicativa 47 "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio" in merito al contenuto ed agli effetti della sentenza del Consiglio di Stato del 19 marzo 2014 concernente la pregressa applicazione del criterio di computo del canone di accesso denominato K2 per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. Euro 6.812.000,00 I.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979480155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 0712132311 - Bari 70124 Via Don Luigi Guanella 17 Tel. 0805640211 - Bologna 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 0516186211 - Brescia 25123 Via Borgo Pietro Wuhrer 23 Tel. 0303697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 0957532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - Genova 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 - Napoli 80121 Piazza dei Martiri 58 Tel. 08136181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - Parma 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521275911 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011556771 - Trento 38122 Via Grazioli 73 Tel. 0461237004 - Treviso 31100 Viale Fellissent 90 Tel. 0422696911 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - Udine 33100 Via Foscolo 43 Tel. 043225789 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 0458263001



- 5 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori della Rete Ferroviaria Italiana SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2013.

Roma, 23 aprile 2014

PricewaterhouseCoopers SpA

Leda Ciavarella
(Revisore legale)

PAGINA BIANCA

€ 17,80



170150004820