si trovavano sui binari per motivi ancora da accertare, tra le stazioni di Butera e Falconara. RFI ha avviato un'inchiesta per verificare cause e dinamica dell'incidente.

Nomina dell'Amministratore Delegato

In data 24 luglio 2014 l'Assemblea degli Azionisti di RFI ha proceduto alla nomina di Maurizio Gentile a Consigliere di Amministrazione della società. Successivamente, il Consiglio di Amministrazione, riunito sotto la presidenza di Dario Lo Bosco, ha proceduto alla nomina di Maurizio Gentile ad Amministratore Delegato conferendo i necessari poteri.

Agosto

Il Contratto di Programma (CdP) - Parte Investimenti

In data 8 agosto 2014 il MIT e RFI hanno siglato un nuovo schema di CdP – Parte Investimenti al fine di recepire il XII Decreto Dirigenziale (n. 6903) dell'Autorità di Gestione del PON "Reti e Mobilità" 2007-2013 - emanato il 6 agosto 2013 - che ha apportato risorse aggiuntive per il Gestore per un valore di 147 milioni di euro, come più ampiamente descritto nel paragrafo "I Rapporti con lo Stato" della presente Relazione sulla Gestione.

Legge n. 116/2014, art. 29 "Rimodulazione del sistema tariffario elettrico delle Ferrovie dello Stato"

In data 11 agosto 2014 è stato convertito in Legge n. 116 il Decreto Legge n. 91 del 24 giugno 2014, recante "Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea" – che prevede la rimodulazione del sistema tariffario elettrico delle Ferrovie dello Stato. In particolare il regime tariffario speciale al consumo di RFI, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 maggio 1963, n. 730, è applicato a decorrere dall'1 gennaio 2015 ai soli consumi di energia elettrica impiegati per i trasporti rientranti nel servizio universale e per il trasporto ferroviario delle merci. Sulla base di tale decreto, soggetto ad aggiornamenti con cadenza biennale, la componente tariffaria compensativa annua, riconosciuta in attuazione del regime tariffario speciale, è ridotta della parte eccedente 3300 GWh per un importo di 80 milioni di euro. La norma introduce, nella definizione dei pedaggi per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria non rientranti nel servizio universale né del trasporto merci, una regolazione tariffaria con gradualità temporale valida per il primo triennio, attraverso l'applicazione in misura non superiore al 50% nell'anno 2015, al 70% nel 2016, e non superiore all'80% nel 2017, consentendo di diluire nel tempo gli effetti dell'allineamento del prezzo dell'energia al prezzo di mercato, senza tuttavia escludere la possibilità di un maggiore onere (costo del servizio di fornitura dell'energia di cui usufruiscono le IF) a carico di RFI. È demandato all'ART il compito di vigilare sull'osservanza di dette disposizioni, anche mediante accertamenti a campione, sulla corretta applicazione della norma sul mercato. Dall'applicazione della norma consegue che per il 2015 il costo dell'energia elettrica che resterà a carico di RFI, non più ribaltabile alle imprese ferroviarie, è pari a 40 milioni di euro; nel 2016 pari a 24 milioni di euro; nel 2017 pari a 16 milioni di euro.

Novembre

Delibera ART n.70 – "Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie"

Il 5 novembre 2014 è stata pubblicata la delibera n.70 con cui l'ART ha assunto le proprie determinazioni in ordine alle tematiche sull'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale.
Nello specifico, l'ART ha prescritto misure regolatorie con riferimento alle seguenti undici questioni oggetto della citata delibera n.16/2014: i) accordo quadro; ii) assegnazione della capacità; iii) gestione della circolazione perturbata; iv) sgombero delle infrastrutture; v) effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce; vi) pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria; vii) *performance regime*; viii) condizioni di accesso ai servizi; ix) persone a mobilità ridotta (PMR); x) assegnazione di spazi pubblicitari, *desk* informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela; xi) servizi di manovra.
Con la stessa Delibera n. 70/2014 è stato altresì avviato un nuovo ed autonomo procedimento, la cui chiusura è prevista per il 30 settembre 2015, finalizzato alla "definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie".
La prescrizione contenuta nella citata delibera n. 70, per la quale è stata data efficacia immediata decorrente dalla data di pubblicazione della Delibera medesima, è quella riguardante l'adozione del nuovo pedaggio AV/AC.
Tale prescrizione è stata adempiuta dal GI, il quale - con nota dello scorso 11 dicembre, indirizzata per conoscenza all'ART e successivamente trasmessa al MIT- ha dato comunicazione a NTV e Trenitalia del nuovo valore del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC, pari a 8,2 €/treno*km, valevole per il periodo 6 novembre 2014-31 dicembre 2015 (ossia dal giorno successivo a quello della pubblicazione della Delibera n. 70/2014).
Si fa infine presente che la Delibera 70/2014, con specifico riferimento alle tematiche concernenti il pedaggio AV ed i servizi di assistenza alle PMR, è stata impugnata dalla società NTV con ricorso notificato a RFI l'8 gennaio 2015. Al riguardo RFI ha provveduto, entro i termini previsti, a costituirsi in giudizio, nonché a presentare "ricorso incidentale".
Per quanto riguarda le azioni poste in essere dalla Società in relazione alla delibera si rimanda alla sezione degli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio.

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

In data 18 novembre 2014, si è tenuta innanzi al Consiglio di Stato (che, nel fissare tale udienza, ha cancellato quella già fissata per l'11 dicembre 2014 per la discussione dei ricorsi per chiarimenti) l'udienza per risolvere la questione relativa a chi debba esercitare, dopo le dimissioni del Commissario *ad Acta* da Segretario Generale dell'ART (con decorrenza 1 ottobre 2014), le funzioni di Commissario *ad Acta* di cui alla sentenza di ottemperanza n. 1345/2014.

Delibera ART n.76 – "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, RFI S.p.A."

In data 27 novembre 2014 è stata pubblicata la delibera n. 76 con cui l'ART ha formulato le indicazioni e le

prescrizioni che RFI è tenuta a recepire nel Prospetto Informativo della Rete 2015, richiamando, sia nei contenuti che nei tempi di adozione, le misure di regolazione formulate con la suddetta delibera n.70/2014.

Nello specifico, l'ART nella delibera ha espresso le proprie valutazioni, indicazioni e prescrizioni in esito all'analisi della bozza di PIR 2015 inviata all'Autorità da RFI il 30 settembre 2014 con riferimento alle seguenti tematiche: i) informazioni generali; ii) condizioni di accesso all'infrastruttura; iii) caratteristiche dell'infrastruttura; iv) allocazione della capacità; v) servizi; vi) tariffe.
Per quanto riguarda le azioni poste in essere dalla Società in relazione alla delibera si rimanda alla sezione degli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio.

Dicembre

Progetto di scissione parziale – LTF SaS

In attuazione della volontà del Governo Italiano di procedere attraverso la sua controllata FSI nella fase di "creazione" del nuovo Promotore Pubblico con il Governo Francese (*ex lege* n. 71 del 3 aprile 2014), nella riunione del 4 dicembre 2014 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato l'approvazione del progetto di scissione parziale di LTF, attuato mediante assegnazione a FS della partecipazione al capitale della *Lyon Turin Ferroviaire* SaS, e delle disponibilità liquide e passività a questa correlate, sulla base delle situazioni patrimoniali al 31 ottobre 2014delle società partecipanti alla scissione, con conseguente riduzione del capitale sociale di RFI.
Poiché l'operazione assume rilevanza strategica nel settore dei trasporti ai sensi del DPR 85/2014, è stata attivata, a seguito della suddetta delibera di Consiglio, la procedura introdotta dalla cosiddetta *golden power* (DL 21/2012 convertito, con modificazioni, dalla L 56/2012) verso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, che, attraverso l'invio di una informativa completa sull'operazione, consente al Governo di esprimere il proprio eventuale diniego. L'invio dell'informativa è avvenuto in data 9 dicembre 2014 e l'*iter* autorizzativo si è definito secondo il principio del c.d. "silenzio assenso", decorsi i termini stabiliti *ex lege* in capo alla suddetta Presidenza del Consiglio per esprimere l'eventuale diniego.

Aumento capitale sociale Tunnel Ferroviario del Brennero SpA

L'Assemblea straordinaria dei Soci di TFB in data 1 ottobre 2014 ha deliberato il VI aumento di capitale scindibile fino ad un massimo di euro 195.000.000 da eseguirsi entro il 31 dicembre 2015; in data 15 dicembre 2014 si è conclusa l'esecuzione della prima tranche di euro 53.000.000. A seguito del versamento da parte di RFI della propria quota e delle quote inoptate e sottoscritte, la percentuale di partecipazione di RFI nella Società è passata da 85,79% all'86,10%.

Delibera ART n.86 – "Call for Inputs" sui pedaggi ferroviari

Con delibera ART n.86 del 18 dicembre 2014, l'Autorità, nell'ambito del sopra citato procedimento *ad hoc* in materia di pedaggio avviato dalla delibera n. 70/2014, ha pubblicato una «*Call for Inputs*» per l'acquisizione di informazioni, proposte ed osservazioni, da parte dei soggetti interessati, per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie.
Con nota del 20 febbraio 2015 RFI ha fornito il proprio contributo in merito alla tematica in questione.

Legge n. 190/2014 (Legge di Stabilità 2015)

In data 23 dicembre 2014 è stata emanata la Legge n.190/2014 (Legge di Stabilità) con cui, tra le altre sono state introdotte le seguenti novità a partire dal 2015:

- la deduzione integrale ai fini Irap del costo del personale assunto con contratto di lavoro a tempo indeterminato, suscettibile di determinare per RFI lo strutturale azzeramento del valore della produzione netta imponibile ai fini Irap e del conseguente onere per imposte correnti a decorrere dal periodo d'imposta 2015, e che ha determinato l'addebito al conto economico dell'esercizio 2014 dell'importo netto delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite in quanto di improbabile recuperabilità;
- il nuovo regime per i servizi universali merci, compresi quelli trasfrontalieri, da/per il Sud Italia come più ampiamente riportato nel capitolo "I rapporti con lo Stato" della presente Relazione sulla Gestione;
- l'inserimento nella Rete di Trasmissione Nazionale (RTN) della rete elettrica in alta e altissima tensione e relative porzioni di sottostazioni elettriche , mediante il trasferimento della proprietà al gestore della RTN Terna S.p.A.. Le risorse finanziarie derivanti da tale trasferimento, limitatamente al valore dei contributi pubblici in conto impianti utilizzati per investimenti relativi alla suddetta rete elettrica, sono destinate alla copertura di investimenti sulla rete ferroviaria nazionale previsti dal Contratto di Programma stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI.

Risorse umane

Nel corso dell'esercizio 2014 sono state messe in campo azioni di razionalizzazione dell'articolazione organizzativa della Società, al fine di snellire i processi decisionali e definire ambiti di responsabilità più funzionali ad assicurare una gestione efficace delle attività. Tutto ciò, unitamente alla revisione dei processi produttivi e all'introduzione di innovazioni tecnologiche, ha consentito un incremento della produttività del lavoro.
Inoltre, nel corso dell'anno, è proseguita l'azione di riordino dell'organizzazione aziendale, attraverso il completamento a livello territoriale del progetto di riqualificazione delle stazioni - già avviato alla fine del 2013- consistente in interventi di pulizia, decoro e piccola manutenzione delle stesse, finalizzato a migliorare l'immagine aziendale nei confronti della clientela.
Gli effetti occupazionali derivanti dalle azioni sopra menzionate sono stati gestiti con l'utilizzo di due strumenti:

- la risoluzione incentivata del rapporto di lavoro (per i lavoratori che avevano già raggiunto i requisiti per l'accesso al trattamento pensionistico);
- l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito (accompagnamento a pensione entro un periodo massimo di 4 anni) sulla base degli accordi sindacali raggiunti a livello territoriale nell'ultimo quadrimestre del 2013 e nel 2014, i cui effetti si sono protratti fino al mese di febbraio 2015. Dalla data di prima attivazione del Fondo (1° marzo 2011) sono cessati, attraverso l'accesso alle prestazioni straordinarie dello stesso, 2.361 dipendenti, di cui 937 nel corso dell'ultimo anno.

Si precisa che la disciplina relativa al Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo FS era regolata dalla Legge n. 449 del 27 dicembre 1997, che prevedeva, tra l'altro, la risoluzione anticipata del rapporto di lavoro con i dipendenti a fronte dell'attribuzione di un assegno straordinario per un periodo massimo di 48 mesi e fino al raggiungimento dei requisiti necessari al pensionamento. Detta normativa è stata abrogata dalla Legge n.92 del 28 giugno 2012 (c.d.

"riforma Fornero") che in materia ha previsto anche l'adeguamento, mediante accordo collettivo da stipularsi con le Organizzazioni Sindacali più rappresentative a livello nazionale entro il 13 ottobre 2013, della disciplina del Fondo suddetto con estensione a 60 mesi della durata massima di elargizione dell'assegno citato, accordo sottoscritto in data 30 luglio 2013 e recepito con Decreto Interministeriale n. 86984 del 9 gennaio 2015 a firma del Ministro del Lavoro di concerto con il MEF.
In particolare, il decreto prevede, tra l'altro, all'art. 5 punto c) che il Fondo provvederà "in via straordinaria, all'erogazione di assegni straordinari per il sostegno al reddito, anche in unica soluzione, riconosciuti ai lavoratori risultati eccedentari, ammessi a fruirne nel quadro di processi di agevolazione all'esodo, che raggiungano i requisiti necessari per il riconoscimento del diritto al pensionamento di vecchiaia o anticipato nei successivi cinque anni, e al versamento della contribuzione correlata di cui all'art. 40 della legge 4 novembre 2010, n. 183, tenendo conto di quanto stabilito dall'art. 3, comma 34, della legge 28 giugno 2012, n. 92".
Si evidenzia altresì che, in attesa dell'emanazione del citato decreto, con nota del Ministero del Lavoro del 12 marzo 2014, era stata già concessa al Gruppo FS la possibilità di completare il processo di efficientamento produttivo concordato nell'ultimo quadrimestre del 2013 con le Organizzazioni Sindacali, sul presupposto che lo stesso fosse conseguenza di accordi sottoscritti e recepiti con delibere del Comitato Amministratore del Fondo prima del 31 dicembre 2013. Era stato pertanto raggiunto con le Organizzazioni stesse un accordo che ha consentito ad RFI di collocare nel Fondo (per max 48 mesi), tra agosto 2014 e febbraio 2015, ulteriori 390 lavoratori.
In particolare il mantenimento nel Bilancio 2014 del suddetto Fondo è finalizzato ad assicurare la prestazione straordinaria (stimata mediamente in 36 mesi) per le 107 risorse inserite nei mesi di gennaio e febbraio 2015.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1° gennaio 2014 – 31 dicembre 2014:

- 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);
- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2014: pari a n° 25.949 unità (di cui 230 Dirigenti e 25.719 tra Addetti e Quadri).

Il saldo pari a 1.159 unità deriva da ingressi per 472 unità ed uscite per 1.631 unità.

Il costo del lavoro

Nel corso del 2014 si sono prodotti interamente gli effetti sul costo lavoro determinati dalla sottoscrizione del CCNL della Mobilità/Area Contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 20 luglio 2012, relativi all'incremento medio dei minimi tabellari di euro 30,00 lordi mensili a partire da ottobre 2013. 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; ulteriori flessibilità negoziabili a livello territoriale).

Novità normative

La Legge 16 maggio 2014, n. 78, di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge n. 34 del 20 marzo 2014, rappresenta il primo provvedimento facente parte del piano per il lavoro messo a punto dal Governo con

l'obiettivo di favorire il rilancio dell'occupazione, riformare il mercato del lavoro ed il sistema delle tutele (primo stralcio del c.d. *Jobs Act*).

Le più importanti novità, in tema di rapporto di lavoro introdotte, riguardano il contratto a tempo determinato, che diventa "acausale" e con durata massima di 36 mesi, comprensivi di eventuali proroghe e/o rinnovi.

Rimangono confermati i limiti percentuali, previsti dall'art. 26 del CCNL della Mobilità nonché la base occupazionale sulla quale calcolare detti limiti.

Ulteriori importanti novità riguardano il contratto di apprendistato dove è stato introdotto l'obbligo di stabilizzazione del 20% degli apprendisti nelle aziende con più di 50 dipendenti, e dove il piano formativo è diventato elemento essenziale del contratto.

La Riforma del mercato del lavoro è stata completata con la Legge Delega di Riforma del lavoro 10 dicembre 2014, n. 183 recante: "Deleghe al Governo in materia di riforma degli ammortizzatori sociali, dei servizi per il lavoro e delle politiche attive, nonché in materia di riordino della disciplina dei rapporti di lavoro e dell'attività ispettiva e di tutela e conciliazione delle esigenze di cura, di vita e di lavoro", da esercitare entro sei mesi dall'entrata in vigore delle norme e secondo le modalità previste dall'art. 1, commi 10/13. La legge è entrata in vigore il 16 dicembre 2014.

In particolare, la nuova normativa prevede che venga effettuata una ricognizione di tutte le forme contrattuali esistenti, al fini di poterne valutare l'effettiva coerenza con il contesto occupazionale e produttivo nazionale e internazionale, anche in funzione di eventuali interventi di riordino delle medesime tipologie contrattuali.

La Riforma riguarda anche l'art. 18 della Legge n. 300/1970 (Statuto dei Lavoratori) che, così come attualmente formulato, continuerà ad applicarsi ai lavoratori assunti entro il 31 dicembre 2014. Diversamente per le nuove assunzioni decorrenti dal 01 gennaio 2015, in caso di licenziamento per motivi economici (esigenze aziendali), è previsto solo un indennizzo economico, certo e proporzionale in relazione all'anzianità di servizio, mentre è esclusa la reintegra, che viene confermata per i licenziamenti nulli e discriminatori e per alcune fattispecie disciplinari (stabilite per decreto).

Altro punto particolarmente importante è quello relativo al demansionamento dei lavoratori, previsto a fronte di particolari situazioni di ristrutturazione, riqualificazione e conversione aziendale.

Infine, il Decreto Legge n. 66 del 24 aprile 2014 ha disposto il riconoscimento, in favore dei titolari di reddito da lavoro dipendente ed assimilati, non superiore ai 26 mila euro annui, del c.d. "bonus 80 euro". Tale disposizione è stata applicata, a partire da maggio 2014.

La formazione

Nel corso dell'esercizio 2014 le attività formative erogate sono state coerenti con il Piano della Formazione della Società e con gli obiettivi declinati dal Piano d'Impresa.

Le principali attività formative realizzate rientrano nelle seguenti macroaree:

- formazione manageriale/istituzionale, per il sostegno alle competenze manageriali di guida, indirizzo e di valorizzazione delle risorse, per l'accompagnamento delle persone verso posizioni a più alto e ampio grado responsabilità ed il rafforzamento dei saperi specialistici connessi ai diversi mestieri, lo sviluppo dell'attenzione al cliente nei ruoli di esercizio, la focalizzazione sull'approccio comportamentale alla sicurezza nel lavoro;
- formazione tecnico/abilitativa, in materia di sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario, individuate all'interno del Piano annuale della Sicurezza 2014.

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. In coerenza con la propria politica ambientale e con quella di Gruppo, la Società progetta e realizza le nuove opere ed interviene nei lavori di manutenzione con una gestione oculata delle risorse impiegate nell'ottica del rispetto dell'ambiente, puntando al riuso dei materiali al fine di ridurre la produzione di rifiuti e programmando il recupero dei rifiuti prodotti attraverso la propria attività. RFI ha, inoltre, adottato una politica attenta alla riduzione delle emissioni di gas serra ed al risparmio energetico, ed attua interventi e realizzazione di opere rispettose dell'inserimento nel territorio.
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.
Oltre a ciò, RFI gestisce attraverso un Sistema di Gestione Ambientale, implementato nel tempo, l'analisi ambientale societaria mediante la definizione del documento di identificazione degli aspetti ambientali e valutazione della significatività degli impatti prodotti nell'attività.
Il quotidiano impegno dei vari livelli societari sul tema della Sostenibilità, viene monitorato con indicatori di *performance* che confluiscono anche nel Rapporto di Sostenibilità di Gruppo, un documento che rende conto agli *stakeholders* ed all'intera opinione pubblica, in termini di estrema trasparenza, delle attività del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Nel corso del 2014, in particolare, è stata pubblicata l'edizione 2013 attraverso l'impegno di tutti i livelli aziendali nell'alimentazione degli indicatori necessari a tradurre in numeri ed esempi concreti l'impegno profuso.
Grazie a questo impegno, frutto della volontà di RFI e di tutte le Società del Gruppo nel percorso di miglioramento del profilo di Sostenibilità, il Rapporto di Sostenibilità è stato certificato A+, massimo riconoscimento della *Global Reporting Initiative*.

QUADRO MACROECONOMICO E ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Quadro Macroeconomico

Il quadro macroeconomico globale nel 2014 ha mostrato, nel suo complesso, un andamento lento ed irregolare: l'accelerazione di alcuni paesi ha compensato il rallentamento di altri, limitando la riduzione del ritmo di crescita generale. Dopo una graduale decelerazione nei primi mesi dell'anno, l'attività economica mondiale è tornata lentamente a crescere, per motivi in parte legati al buon andamento dell'economia statunitense, già avviatasi verso la ripresa. Restano deboli invece le economie emergenti, le quali hanno mostrato un'ulteriore riduzione del tasso di crescita rispetto ai livelli raggiunti negli ultimi anni, pur continuando a contribuire significativamente all'economia mondo. Secondo le ultime stime di Prometeia (gennaio 2015) il PIL mondiale è cresciuto ad un tasso del 3,1%, invariato rispetto all'anno precedente ed al di sotto delle aspettative.

Tra le economie avanzate, nel 2014 il PIL degli Stati Uniti, dopo una contrazione registrata nella prima parte dell'anno, in larga parte legata all'ondata di maltempo, è tornato a crescere, beneficiando di una politica monetaria accomodante, del rafforzamento dei consumi e degli investimenti produttivi e di un tasso di disoccupazione in forte diminuzione. In media d'anno il tasso di crescita, +2,5%, indica che l'economia statunitense si è espansa ad un tasso maggiore dall'inizio della crisi. In Giappone la crescita economica annua dello +0,2%, pur essendo positiva, si è posta al di sotto delle aspettative. Dopo un incoraggiante avvio nei primi mesi del 2014, quando la previsione di un aumento delle imposte indirette aveva indotto la domanda ad anticipare la spesa, nella seconda parte dell'anno l'andamento del ciclo economico è rallentato, a causa di una flessione degli investimenti solo parzialmente compensata da un modesto recupero dei consumi.

Nei paesi emergenti la crescita economica ha ridotto marginalmente il passo, mostrando un quadro frammentato tra le diverse aree. La caduta dei prezzi delle materie prime e l'elevata inflazione hanno ostacolato lo sviluppo dei paesi dell'America Latina, in particolare del Brasile. In un contesto di deterioramento della situazione geopolitica, l'applicazione delle conseguenti sanzioni e contro-sanzioni ha contribuito all'indebolimento dell'economia della Russia, con rilevanti ricadute per i paesi dell'Area euro. Nei paesi dell'Asia emergente la crescita è stata sostenuta principalmente dalla domanda interna e dall'impronta riformista di alcuni governi, come quello indiano. In Cina il prodotto interno lordo è aumentato del 7,4%, inferiore di 1 decimo di punto percentuale rispetto agli obiettivi fissati dalle autorità governative, impegnate, tra l'altro, ad individuare un percorso di sviluppo sostenibile ed equilibrato, condotto mediante alcune riforme strutturali, improntate all'aumento degli investimenti pubblici (ferrovie ad alta velocità, autostrade, metropolitane) e dei consumi interni, piuttosto che alle tradizionali esportazioni.

Dati economici mondiali		2013	2014
		(variazioni % su anno precedente)	
PIL			
	Mondo	3,1	3,1
	Paesi avanzati	1,3	1,7
	USA	2,2	2,5
	Giappone	1,6	0,2
	Area euro	-0,4	0,8
	Paesi emergenti	4,7	4,4
	Cina	7,7	7,4
	India	4,7	5,8
	America Latina	2,5	0,6
Petrolio (Brent $ per barile)		108,6	99,4
Commercio mondiale		2,7	2,4
Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2015			

Nonostante la ripresa del ciclo economico mondiale nel secondo semestre dell'anno, è risultata debole la crescita del commercio internazionale, +2,4 %, inferiore alla crescita del PIL.

Per quanto riguarda il prezzo del petrolio, dopo una lunga fase di quotazioni elevate, nella seconda parte del 2014 esso ha subito una riduzione più rapida e netta rispetto alle altre materie prime. A determinare questa brusca caduta hanno concorso, da un lato, la continua crescita dell'offerta di greggio nei paesi arabi contemporaneamente all'incremento di oltre il 50 % della produzione di petrolio negli Stati Uniti (grazie all'innovativa applicazione di tecniche di frantumazione rocciosa – *Shale Oil*) e, dall'altro, la riduzione della domanda, quale effetto della deludente crescita di Giappone e Area Euro ed il rallentamento dell'economia cinese.

Nell'Area Euro la crescita è stata molto contenuta, discontinua e con differenze marcate tra i vari paesi, a causa della debolezza della domanda interna, in particolare degli investimenti, del livello minimo di inflazione e di un elevato tasso di disoccupazione.

Per contrastare questo andamento e, soprattutto, i rischi di una spirale deflazionistica, la Banca Centrale Europea ha adottato nel corso dell'anno una serie di misure straordinarie indirizzate a favorire l'afflusso di credito all'economia reale, in modo da favorire la ripresa degli investimenti, dei consumi e delle esportazioni.

Dati economici Area Euro		2013	2014
PIL		*(variazioni % su anno precedente)*	
	Area Euro	**-0,4**	**0,8**
	Germania	0,2	1,4
	Francia	0,4	0,4
	Italia	-1,9	-0,4
	Spagna	-1,3	1,4
Inflazione		*(variazioni % su anno precedente)*	
	Area Euro	**1,3**	**0,4**
	Germania	1,6	0,8
	Francia	1,0	0,6
	Italia	1,2	0,2
	Spagna	1,5	-0,2
Domanda interna		*(variazioni % su anno precedente)*	
	Area Euro	**-0,9**	**0,8**
	Germania	0,8	1,6
	Francia	0,3	0,5
	Italia	-2,9	-0,9
	Spagna	-2,7	2,2
Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2015			

Sulla base degli ultimi risultati congiunturali, la crescita del PIL dell'Area Euro è stata in media d'anno dello 0,8%, ma con apporti disomogenei dai vari Stati membri: ad una flessione registrata nelle maggiori economie (Francia e Italia), si è contrapposta una dinamica positiva nei paesi periferici tra cui la Spagna.

La crescita della Germania ha registrato una variazione del PIL dell'1,4%, superiore di 2 decimi di punto percentuale rispetto alle previsioni del governo. Pur avendo risentito della crisi Russia-Ucraina in misura maggiore di quanto atteso, l'economia tedesca ha potuto beneficiare di una forte domanda interna e del buon andamento delle esportazioni. Essa, dopo un avvio dinamico nella prima parte dell'anno (+0,8% nel 1° trimestre) e un

successivo periodo di debolezza registrato nei mesi estivi (-0,1% nel 2° trimestre), si è stabilizzata positivamente nel secondo semestre del 2014 (+0,1% nel 3°e 4° trimestre).

Mentre nell'Area Euro è in atto una modesta ripresa, in Italia l'attività economica permane stazionaria, pur mostrando sul finire dell'anno timidissimi segnali positivi, legati principalmente al forte calo del prezzo del petrolio (che si sta via via traslando sui costi di produzione e, in ultima analisi, sui prezzi finali dei prodotti energetici), al deprezzamento dell'Euro (con i suoi sperati impulsi positivi sulla crescita delle esportazioni) e ad una politica monetaria espansiva.

La fase ciclica ha mostrato, nel corso del 2014, una crescita del Prodotto Interno Lordo che ha oscillato attorno allo zero nel 1° e nel 4° trimestre, con variazioni in territorio negativo nei trimestri centrali (2° e 3°), su cui ha influito l'acuirsi delle tensioni geopolitiche. Su base annua il PIL è diminuito dello 0,4%, a sintesi di un contributo negativo della domanda interna (-0,9%) gravata dalla brusca caduta degli investimenti (-1,1%) e di un modesto aumento della domanda estera (export +2,0%; import +0,5%).

PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
PIL	0,0	-0,2	-0,1	0,0
Domanda interna	-0,3	-0,4	-0,3	0,0
Spesa delle famiglie e ISP	0,1	0,2	0,1	0,1
Spesa delle AP	-0,3	0,1	-0,3	-0,3
Investimenti fissi lordi	-1,1	-0,8	-1,0	-0,5
costruzioni	-1,1	-1,1	-0,9	-0,7
altri beni di investimento	-1,1	-0,5	-1,1	-0,3
Importazioni di beni e servizi	-0,7	0,9	-0,3	0,9
Esportazioni di beni e servizi	0,2	1,3	0,2	1,1
Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2015				

La produzione industriale ha subito una contrazione media annua dello 0,9%. Le diminuzioni maggiori si sono registrate nei comparti della fabbricazione di apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestico non elettriche, della fornitura di energia elettrica, gas, vapore ed aria. Viceversa, i prodotti con aumenti maggiori sono stati quelli di elettronica ed ottica, gli apparecchi elettromedicali, gli apparecchi di misurazione e gli orologi, i mezzi di trasporto, i tessili, l'abbigliamento, le pelli e gli accessori.

Ritmi di crescita ai minimi storici per i prezzi al consumo. Su base annua l'inflazione si è attestata su valori prossimi allo zero (0,2%) che, pur scontando il forte calo dei prezzi delle materie prime, riflette lo sfavorevole quadro dell'attività economica, con un generalizzato ripiegamento dei prezzi in tutti gli stadi di formazione.

Il mercato del lavoro continua ad attraversare una fase negativa di deterioramento, con un tasso di disoccupazione che, a fine 2014, sale al 12,8%. In crescita anche il tasso di disoccupazione giovanile che, nella fascia 15-24 anni, ha raggiunto un livello prossimo al 43%. Tuttavia, nel corso degli ultimi mesi dell'anno, in concomitanza con l'entrata in vigore di una serie di misure a favore di imprese e dipendenti, si sono registrati segnali positivi di occupazione in tutti i principali settori produttivi.
In sintesi, la prospettiva che si delinea nei prossimi anni per l'economia italiana è di una ripresa lenta e incerta, frenata da un debole andamento degli investimenti e dalle modeste prospettive di crescita dell'Area Euro. L'attività economica verrebbe sostenuta, secondo le previsioni, dall'orientamento espansivo della politica monetaria e dalle misure della Legge di Stabilità 2015 che riducono il cuneo fiscale; essa potrebbe beneficiare, inoltre, della graduale accelerazione degli scambi internazionali, dell'effetto indotto dal deprezzamento dell'Euro e dalla flessione del prezzo del petrolio. Nel complesso, si stima che il PIL tornerà ad espandersi in maniera moderata nel corso del 2015 per poi rafforzarsi nel 2016.

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Pur in un contesto in cui la ripresa dell'economia italiana stenta ancora ad avviarsi, nel 2014 il settore dei trasporti ha mostrato un andamento moderatamente positivo sia nel trasporto passeggeri che merci.
Il trasporto merci è stato caratterizzato da una dinamica positiva in quasi tutti i comparti, pur in presenza di una flessione della produzione industriale (-0,8%). Nel settore aereo è proseguita la crescita del traffico, peraltro già in ripresa nel 2013, con un incremento annuo delle tonnellate movimentate del 5% circa. Milano Malpensa si conferma al primo posto nella movimentazione delle merci con circa 460 mila tonnellate, pari a circa il 51% delle tonnellate gestite a livello nazionale. Il traffico merci autostradale ha prodotto circa 17 miliardi di veicoli-km pesanti, corrispondente ad un incremento dello 0,7% rispetto all'anno precedente. Segnali concreti si sono riscontrati anche nelle immatricolazioni di autoveicoli per il trasporto delle merci (+16,4% su base annua). Anche il trasporto marittimo di container nei principali porti italiani ha fatto registrare una dinamica positiva, con un incremento di circa l'1% nel primo semestre dell'anno rispetto al primo semestre del 2013, sorretto soprattutto dal buon andamento del porto di Genova. Il comparto della logistica, trainato dall'incremento dell'*export*, ha mostrato infine una crescita dell'1,1% in termini di fatturato.

Anche l'andamento della domanda di trasporto passeggeri è risultato in crescita. E' tornato a incrementarsi, dopo due anni di contrazione, il traffico aereo passeggeri, con circa 150 milioni di viaggiatori transitati nei 35 aeroporti italiani monitorati da Assaeroporti (+4,5% rispetto all'anno precedente). Sul risultato complessivo ha inciso positivamente sia la componente nazionale, con un incremento del 2,5%, sia la netta crescita del traffico internazionale. Quest'ultimo ha infatti mostrato un aumento del 5,9% rispetto allo scorso anno, aumento al quale ha contribuito in modo particolare il +7,5% rispetto al 2013 registrato dal traffico con i paesi dell'Unione Europea. Con i suoi 38,5 milioni di passeggeri complessivamente transitati nell'anno, l'aeroporto internazionale di Roma Fiumicino si conferma come primo scalo nazionale. Segue l'*hub* di Milano Malpensa con circa 19 milioni di passeggeri (+5% rispetto al 2013), di cui circa 16 milioni relativi al traffico internazionale, nonostante il "decreto Linate" che ha liberalizzato il traffico dall'aeroporto di Milano Linate alle città non capitali d'Europa. Sul versante del trasporto su gomma, dopo le contrazioni degli ultimi tre anni, la componente veicolare leggera chiude l'anno con un incremento dell'1,0% rispetto al 2013, corrispondente ad un volume di circa 59 miliardi di veicoli-km leggeri. In ripresa si è mostrato anche il mercato delle auto, con circa 1,4 milioni di immatricolazioni nel 2014 (+4,2% rispetto all'anno precedente), sostanzialmente imputabile alla crescita del settore noleggio piuttosto che

di quello dei privati. E' invece risultato in rallentamento il trasporto marittimo crocieristico: secondo le previsioni Cemar, i crocieristi nei porti italiani sono diminuiti di circa dieci punti percentuali su base annua.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Conto economico

valori in milioni di euro

	2014	2013	Variazioni	Variazioni %
RICAVI OPERATIVI	**2.483**	**2.676**	**(193)**	**(7)%**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.178	2.305	(127)	(6)%
Altri proventi	305	371	(66)	(18)%
Costi operativi	**(2.032)**	**(2.156)**	**124**	**(6)%**
Costo del personale	(1.433)	(1.456)	23	(2)%
Altri costi netti	(599)	(700)	101	(14)%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**451**	**520**	**(69)**	**(13)%**
Ammortamenti	(86)	(94)	8	(9)%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(15)	(10)	(5)	50%
Accantonamenti	–	(25)	25	(100)%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**350**	**391**	**(41)**	**(11)%**
Proventi e oneri finanziari	(42)	(81)	39	(48)%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**308**	**310**	**(2)**	**(1)%**
Imposte sul reddito	(168)	(40)	(128)	320%
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	**140**	**270**	**(130)**	**(48)%**
Risultato di esercizio delle attivita destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	–	–	–	0%
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	**140**	**270**	**(130)**	**(48)%**

La voce "Altri costi netti" nel 2013 ha subito una riclassifica di 3 milioni di euro per rilasci dalla voce "Imposte sul reddito". La riclassifica da Fondo Imposte a Altri Costi Operativi effettuata nel 2014 sui dati 2013 è sul rilascio di imposte diverse dall'IRES e dall'IRAP effettuato nel 2013 (rimposta di registro, ICI, etc.).

La posta Ricavi delle vendite e delle prestazioni presenta un decremento di 127 milioni di euro rispetto l'esercizio precedente derivante da un effetto combinato dei seguenti fattori:

- riduzione dei contributi da Stato di 75 milioni di euro imputabile ai minori stanziamenti previsti dal Contratto di Programma – Parte Servizi 2012-2014 che nel proprio arco di vigenza incorpora gli effetti dell'importante percorso di revisione dei modelli manutentivi della rete ferroviaria nazionale;
- decremento dei ricavi da pedaggio di 52 milioni di euro da attribuire prevalentemente alla riduzione del canone di pedaggio sulle linee a più elevato valore economico (AV/AC) a seguito dell'emissione del Decreto Ministeriale n.330 del 10 Settembre 2013 e della Delibera ART n.70 del 31 ottobre 2014 (Art.6.5.3);
- incremento dei ricavi per vendita trazione elettrica di 17 milioni euro, in linea con l'incremento dei relativi costi di acquisto sostenuti. Tale variazione è da attribuire essenzialmente al recepimento della delibera AEEGSI 641/13 del 27 dicembre 2013 che ha introdotto una nuova disciplina in materia di esenzione

tariffaria, e dai conguagli relativi agli ultimi 5 anni ricevuti a settembre 2014 da parte della Cassa Conguagli per il Settore Elettrico;

- diminuzione dei ricavi per servizi accessori alla circolazione pari a 17 milioni di euro derivante principalmente da una riduzione dei servizi di manovra determinati da una graduale implementazione del progetto, avviato nel 2013, che prevede la realizzazione del servizio in autoproduzione da parte delle Imprese Ferroviarie (IF) sotto il coordinamento del Gestore dell'Infrastruttura (GI).

La posta Altri proventi subisce un decremento per 66 milioni di euro derivante principalmente dall'effetto combinato di:

- una riduzione dei ricavi da gestione immobiliare per 1 milione di euro derivante principalmente dalla vendita di spazi pubblicitari per l'attivazione dei nuovi contratti suddivisi in lotti tematici e regionali, di cui quest'ultimi affidati solo a fine 2014;
- diminuzione dei ricavi per prestazioni sanitarie di 1 milione di euro principalmente attribuibile a minori richieste da parte dei grandi clienti esterni (ATAC e ENAV);
- aumento dei ricavi per lavori in conto terzi pari a 8 milioni di euro attribuibile principalmente ai lavori di realizzazione Metroferrovia di Palermo per 1 milione di euro, all'attività di potenziamento del sistema di trazione sulla linea Milano-Lecco per 3 milioni di euro ed alle opere eseguite per la protezione del rumore sulla linea del Brennero per 2 milioni di euro;
- diminuzione delle plusvalenze di 42 milioni di euro derivante principalmente dall'effetto netto di minori ricavi per la vendita di Roma Tiburtina pari a 49 milioni di euro avvenuta nell'esercizio 2013 parzialmente compensati da maggiori plusvalenze derivanti dalla vendita effettuata nel 2014 della seconda *tranche* di immobili trasferiti alla Provincia autonoma di Bolzano per un importo pari a 9 milioni di euro;
- riduzione dei proventi straordinari di 23 milioni di euro principalmente attribuibile a maggiori sopravvenienze registrate nell'esercizio 2013 a seguito dell'esito favorevole per RFI della sentenza 4154/2012 che ha condannato la Società Autostrade per l'Italia SpA a sostenere gli oneri sopportati per la bonifica dei siti inquinati nel comune di Casoria;
- diminuzione dei ricavi per altre penali pari a 4 milioni di euro derivante dall'effetto netto di maggiori penali ricevute nel 2013 connesse alla gestione dei contratti di lavori di investimento;
- minori ricavi per GSMR e siti e gallerie per 1 milione di euro per la riduzione dei servizi richiesti dalla Imprese Ferroviarie;
- minori rimborsi per 1 milione di euro prevalentemente verso clienti terzi.

Il costo del personale complessivamente registra una riduzione di 23 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, nonostante che ad ottobre si sia proceduto ad erogare ai lavoratori l'ultima *tranche* di aumento dei minimi tabellari pari a 30 euro medi come previsto dal CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 20 luglio 2012. Tale risultato deriva principalmente dall'azione di razionalizzazione dell'articolazione organizzativa della Società unitamente all'utilizzo dello strumento della risoluzione incentivata del rapporto di lavoro e dall'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito che hanno determinato degli effetti occupazionali nella Società.

La posta degli Altri costi netti subisce una diminuzione pari a 101 milioni di euro derivante dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento complessivo dei costi per materie prime, sussidiarie e di consumo per 3 milioni di euro. Tale variazione è dovuta principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:
  - maggiori consumi di materiali nel settore delle infrastrutture pari a 1 milione di euro;
  - maggiori costi per energia per trazione dei treni pari a 16 milioni di euro a seguito del recepimento della delibera dell'Autorità per l'energia il gas e il sistema idrico (AEEGS) n.641 del 27 dicembre 2013 e dai conguagli ricevuti da parte della Cassa Conguagli per il Settore Elettrico relativi agli ultimi 5 anni come già indicato nei relativi ricavi;
  - accantonamento al fondo svalutazione materie prime pari 2 milioni di euro per materiali obsoleti gestiti dal Magazzino di Bologna;
  - minori costi per "Illuminazione e forza motrice" pari a 15 milioni di euro derivanti da misure poste in essere volte alla razionalizzazione dei costi gestionali;
  - minori costi per carburanti e lubrificanti per 2 milioni euro;
- riduzione complessiva dei costi per servizi è pari a 95 milioni di euro riconducibili a minori prestazione per il trasporto per 7 milioni di euro principalmente per minor costi per servizi di manovra connessi alla riduzione dei sevizi forniti a seguito del processo di internalizzazione dell'attività attuato da alcuni clienti, al rilascio del fondo manutenzione pari a 111 milioni di euro per il venir meno dei presupposti che ne avevano determinato l'accantonamento, minori costi per assicurazioni per 13 milioni di euro per minori polizze attivate e per Polfer per 2 milioni di euro in parte compensati da maggiori costi per servizi amministrativi ed informatici pari a 3 milioni di euro principalmente attribuibile ad un incremento dei costi verso Capogruppo per servizi centralizzati (contratto di regia e di *web Agency*) e da un aumento della voce per accantonamenti e rilasci pari a 36 milioni di euro dovuti a maggiori accantonamenti per 26 milioni di euro principalmente per contezioso civile e per minori rilasci di fondi per 10 milioni di euro effettuati nel 2014;
- minori costi per godimento di beni di terzi pari a 4 milioni di euro principalmente attribuibile a minori canoni di locazione 3 milioni di euro;
- maggiori costi operativi per 8 milioni di euro derivante sostanzialmente da un incremento delle imposte e tasse (IMU, TASI e altre imposte varie) per 4 milioni di euro, delle quote associative per 2 milioni di euro, delle penali contrattuali verso terzi 2 milioni di euro in parte compensati da maggiori rilasci per imposte di 1 milione di euro;
- l'aumento delle capitalizzazioni è pari a 13 milioni di euro e sono essenzialmente dovute ad una maggior produzione rilevata negli investimenti a più elevato indice di internalizzazione.

La variazione della quota di ammortamento rispetto all'esercizio 2013 pari a 8 milioni di euro è dovuta alla riduzione dell'aliquota della Rete AV/AC connessa principalmente all'incremento dei volumi di treni/km previsti.

La posta svalutazioni e perdite (riprese) di valore subisce un incremento complessivo pari a 5 milioni di euro derivante da maggiori svalutazione di immobili, impianti e macchinari per 4 milioni di euro e da un aumento della voce svalutazione crediti per 1 milione di euro derivanti da un aumento del fondo svalutazione che ha riguardato essenzialmente crediti non più esigibili verso Clienti Ordinari.

La posta proventi e oneri finanziari presenta un miglioramento pari a 39 milioni di euro derivante da una diminuzione: