

rapporti tra le unità organizzative stesse nell'espletamento dei compiti e delle responsabilità assegnate.

L'articolazione dei compiti e delle responsabilità costituisce un importante strumento di separazione e bilanciamento dei poteri all'interno dell'organizzazione; di fatto, le singole strutture organizzative risultano tra loro intrinsecamente interdipendenti, pur nella chiarezza dei ruoli assegnati, non essendo alcuna di esse completamente autonoma nell'esercizio delle proprie funzioni.

Ciò risulta particolarmente evidente nell'elaborazione ed applicazione delle procedure operative della Società (cfr. paragrafo successivo), le quali, promuovendo le sinergie tra le competenze di ciascuna struttura, pongono in forte correlazione interessi spesso contrapposti all'interno dell'organizzazione, con il risultato che tutto il processo produttivo risulta fortemente monitorato.

La formalizzazione dell'articolazione organizzativa avviene, come sopra accennato, attraverso l'emissione di specifici Ordini di Servizio Organizzativi, il cui iter di approvazione richiede la ratifica della Holding per gli interventi organizzativi che riguardano il primo ed il secondo livello di responsabilità; per i successivi livelli, l'iter approvativo si chiude all'interno della Società.

Le modifiche relative all'articolazione organizzativa della Società (istituzione/modifica/soppressione di unità/posizioni organizzative) sono avanzate dalle Direzioni centrali interessate e, di norma, scaturiscono da variazioni delle missioni e/o del perimetro delle responsabilità inizialmente affidate. La S.O. Organizzazione della Direzione Personale e Organizzazione provvede a certificare la coerenza delle proposte avanzate con l'assetto organizzativo complessivo da sottoporre alla firma dell'AD.

Nei casi di maggiore rilevanza, tali modifiche possono far seguito a veri e propri processi di ristrutturazione o di reingegnerizzazione di processi.

Gli affidamenti della titolarità di aree di responsabilità sono invece il frutto di processi decisionali aziendali, di norma legati ai percorsi di sviluppo manageriale delle risorse qualificate della Società, fondati sul principio del possesso, da parte delle risorse individuate, delle competenze, delle conoscenze e delle capacità necessarie a ricoprire il ruolo previsto. Nei casi di affidamento di responsabilità a risorse professionali da immettere in ruoli dirigenziali, il possesso di tali requisiti è verificato attraverso specifiche procedure di valutazione del potenziale (assessment), espletate in accordo con la Holding.

Un caso particolare di affidamento di responsabilità è rappresentato dalla nomina dei Referenti di Progetto, per il rilievo che tali figure rivestono all'interno dell'organizzazione.

Il Referente di Progetto costituisce infatti la risorsa chiave del processo realizzativo degli investimenti. A lui è affidata la responsabilità di realizzare i progetti assegnati, compiendo tutte le attività a ciò necessarie nei limiti delle risorse attribuite, attraverso l'esercizio di ampi poteri, definiti direttamente dal Consiglio di Amministrazione.

La nomina dei Referenti di Progetto è affidata all'Amministratore Delegato di RFI, che opera su proposta dei Direttori centrali interessati ai progetti.

Altri importanti strumenti di governo dell'azienda sono rappresentati dai comitati, dagli organismi e, più semplicemente, dai gruppi di lavoro, che, in relazione alle specifiche esigenze della Società sono costituiti dall'Amministratore Delegato, con apposita Comunicazione Organizzativa, per:

- presidiare momenti decisionali relativi a processi trasversali a più strutture organizzative;
- analizzare e sviluppare tematiche di particolare interesse per l'azienda;
- elaborare progetti specifici.

Nella Comunicazione Organizzativa sono, di norma, esplicitate le ragioni della costituzione del comitato/ organismo/ gruppo di lavoro attraverso l'elenco dei compiti affidati, i ruoli dei soggetti partecipanti (solitamente sono indicati per gli organismi e i comitati il presidente e il segretario) e la frequenza degli incontri.

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

Per il resto del sistema di *governance* può farsi rinvio alla relazione della Corte sulla Capogruppo<sup>43</sup>.

---

<sup>43</sup> Si veda citata relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA per gli esercizi 2005-2006, capit. III.

## 2.5 *Internal auditing*

Il sistema di Controllo Interno della Società si basa su un quadro cognitivo che risulta dalle conoscenze acquisite attraverso l'attività di audit sui processi esaminati e le autovalutazioni dei Process Owner, condivise nell'ambito del progetto Risk Management.

In base al quadro cognitivo di cui sopra, relativamente ai processi esaminati nel corso del 2007, il Sistema di Controllo Interno risulta sostanzialmente "adeguato" ai fini del perseguimento di una buona Governance e del raggiungimento degli scopi societari.

Le politiche seguite sono state orientate al miglioramento continuo, attraverso la definizione di processi e procedure, nonché l'indicazione di regole di comportamento basate sempre più su standard di riferimento e misurazione dei risultati.

Tra le leve principali del Sistema va citata la cultura organizzativa del management e la diffusa attenzione ai prioritari temi aziendali, come pure la sensibilità verso la sicurezza dell'esercizio ferroviario, del lavoro e della tutela dell'ambiente.

Sono state rilevate condizioni di carenza unicamente in due processi esaminati, peraltro secondari rispetto al core business e sono in atto i relativi piani di azione tesi al superamento delle carenze rilevate.

Più in particolare la Società evidenzia che le attività eseguite hanno interessato, in diversa misura, i principali macroprocessi operativi e di supporto di RFI come indicato nella tabella che segue.

<b>AUDIT</b>	
<b>Area/macrop processo oggetto di audit</b>	<b>n. attività di audit</b>
Produzione dei servizi	2
Gestione patrimonio immobiliare	3
Negoziare e approvvigionamenti	7
Manutenzione	8
Sicurezza di esercizio	9
Sicurezza sul lavoro e tutela ambientale	3
Gestione risorse umane e organizzazione	4
Sviluppo e gestione dei sistemi informativi	9
Gestione amministrativa e fiscale	12
Pianificazione e controllo	4

Delle attività di audit eseguite e concluse nel 2007, 2 hanno interessato TAV ed 1 la partecipata Tunnel Ferroviario del Brennero (TFB) - Finanziaria di Partecipazioni SpA.

Nel corso del 2007 la Società è stata interessata da una profonda rivisitazione delle posizioni dirigenziali con conseguenti ripercussioni sull'organizzazione.

Ciò ha determinato un incremento delle attività di audit svolte su richiesta del Vertice societario e delle Strutture interessate dai citati cambiamenti.

A fronte delle criticità/aree di miglioramento emerse a seguito delle attività di audit, i responsabili delle competenti Strutture operative societarie hanno definito specifici Piani di Azione, attuati o in corso di attuazione.

Nel corso del 2007 sono stati monitorati n° 58 Piani di Azione relativi ad Attività eseguite nel 2005, 2006 e 2007.

Si è avviato e dato impulso al progetto Risk Management, finalizzato a introdurre nella Società un processo strutturato e continuo di individuazione, gestione e monitoraggio dei rischi aziendali, basato sulla metodologia del CRSA (Control and risk self assessment), che si caratterizza per l'autovalutazione dei rischi e dei controlli da parte dei titolari e addetti ai processi in base al proprio patrimonio di competenze, conoscenze e sensibilità.

Nel 2007, con la metodologia del CRSA, sono stati definiti i Modelli Processi/Rischi/Controlli e sono stati effettuati "assessment pilota" tramite l'applicativo ERA (Enterprise Risk Assessor) da parte di alcune strutture organizzative. In tale ambito è stato definito il processo di risk management con l'indicazione delle attività e dei ruoli di riferimento ed è stata descritta la metodologia da applicare con le istruzioni di dettaglio per l'individuazione e la valutazione dei rischi e dei controlli e le metriche di valutazione.

## **2.6 Modello Organizzativo ex D. Lgs. n. 231/2001 e Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili**

RFI ha da tempo dato attuazione alle disposizioni del Decreto legislativo n. 231 del 2001 ed adegua con regolarità il proprio modello organizzativo e di gestione, adottato con delibera del Consiglio di Amministrazione di RFI S.p.A. del 27 settembre 2004, recependo le modifiche proposte dall'Organismo di Vigilanza in conseguenza dell'evoluzione della normativa e del contesto organizzativo e procedurale societario.

Il Modello è articolato in una Parte Generale ed in una Parte Speciale.

Nella Parte Generale è descritta l'attività compiuta per la definizione del Modello di RFI S.p.A. e ne sono illustrati gli elementi costitutivi:

- sistema organizzativo;
- procedure operative e sistemi informativi;
- sistema autorizzativo;
- controllo di gestione (sistema amministrativo, contabile, finanziario, di reporting);
- codice etico;
- sistema disciplinare;
- comunicazione e formazione del personale.

La Parte Speciale contiene la rassegna delle fattispecie di reato previste dal decreto che possono insidiare le aree/processi della Società. Nel corpo della trattazione sono esaminati e mappati tutti i processi a rischio di reato in RFI: ad ogni processo sono associati i reati che lo minacciano e ne sono rappresentate le modalità di commissione maggiormente verosimili.

Per ciascuna area di rischio individuata sono illustrate le misure organizzativo/procedurali della Società, adottate o da adottare allo scopo di prevenire l'attuazione delle condotte illecite.

L'Organismo di Vigilanza di RFI è stato individuato dal Consiglio di amministrazione, sulla base della Comunicazione Organizzativa n. 10/AD del 12.11.2002, nell'ambito della Direzione Audit, conformemente alle indicazioni della Disposizione di Gruppo n. 6/AD dell'1.10.2002, recante "Criteri generali per la nomina presso le Ferrovie dello Stato S.p.A. e le Società del Gruppo dell'Organismo di Vigilanza".

L'Organismo di Vigilanza, anche nel corso del 2007, ha eseguito attività di verifica sui processi societari a rischio di commissione dei reati di cui al D. Lgs. n. 231/2001 al fine di vagliare l'adeguatezza e l'osservanza del Modello Organizzativo di Gestione.

L'azione operativa di verifica del 2007 è costituita da n. 13 attività di audit. Le risultanze delle attività, comunicate in via continuativa all'Amministratore Delegato di RFI e con reportistica semestrale al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale della Società, hanno evidenziato un quadro di complessiva adeguatezza e funzionamento del Modello di prevenzione dei reati esaminato.

Con delibera del 12 ottobre 2007 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato le modifiche dello Statuto dell'Organismo, proposte all'unanimità dall'Organismo stesso.

Per quanto riguarda la figura del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari (DP), si ricorda che l'introduzione della stessa nelle società quotate è prevista dalla legge n. 262 del 28 dicembre 2005, recante "Disposizioni per la tutela del risparmio e la disciplina dei mercati finanziari" (c.d. "legge per la tutela del risparmio").

Il MEF, in data 22 novembre 2006, ha previsto che anche le trenta società pubbliche non quotate che controlla (tra cui Ferrovie, CDDPP, Anas, Rai, Poste italiane, ecc.) adempiano alle disposizioni di cui alla Legge sul risparmio per la parte relativa all'introduzione del DP ed apportino le relative modifiche statutarie, al fine di implementare nelle stesse modelli di *governance* più vicini a quelli delle società quotate.

Per RFI la figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari è stata istituita a partire dall'esercizio 2008.

La relativa delibera è stata assunta dal Consiglio di amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA in data 27 febbraio 2008. Il Consiglio di amministrazione della Capogruppo ha deliberato di procedere per RFI SpA alla istituzione, a far tempo dall'esercizio 2008, previa:

- apposita modifica del rispettivo Statuto da parte di RFI;
- successiva nomina del DP da parte del Consiglio di Amministrazione di RFI secondo il testo della disposizione inserita nello Statuto di Ferrovie dello Stato.

La modifica statutaria per l'introduzione della clausola istitutiva del DP è stata effettuata con delibera dell'Assemblea dell'8 aprile 2008.

La nomina è stata deliberata, previo parere obbligatorio del Collegio Sindacale, in data 26 maggio 2008.

## 2.7 Il controllo di gestione

Le linee guida (modalità, tempi, contenuti) del "controllo di gestione" sono definite annualmente dal Manuale di Budget e Controllo emanato dalla Holding, al quale devono conformarsi tutte le strutture organizzative, cui il Manuale è rivolto, per il corretto svolgimento delle operazioni di budgeting e controllo di gestione.

I livelli di controllo sono:

- a) Centri di costo che aggregano i dati amministrativo/contabili/gestionali relativi alle Direzioni centrali e territoriali;  
Essi hanno: la responsabilità della veridicità, congruità e correttezza dei dati elaborati; compiti di elaborazione dei dati elementari nel rispetto dei tempi e delle previste procedure; compiti di formare il budget/riprevisione di competenza.
- b) Direzione Amministrazione Finanza Controllo e Patrimonio (DAFCP), che ha: la responsabilità di verificare la coerenza dei dati con gli obiettivi della Società e con le linee guida del processo di budget; compiti di consolidare i dati dei singoli Centri di Costo; compiti di produrre il report di budget/riprevisione da presentare al Vertice della Società.

Il "Processo di Budget" è costituito dalle "fasi" di seguito riportate:

- "Fase di Budget", che si articola nelle seguenti sottofasi:
  - Avvio: il processo viene avviato su input dell'Amministratore Delegato della Società, che tiene conto del Contratto di Programma (tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e RF1) e delle linee guida della Holding per la redazione del budget;
  - Predisposizione: le competenti Direzioni centrali consolidano le proposte di budget formulate dalle Direzioni Compartimentali Infrastruttura e Movimento. Quindi, negoziano il consolidato con il Vertice della Società. In questo segmento del processo il Vertice della Società valuta la coerenza delle singole proposte di budget con le politiche e gli obiettivi strategici, nonché la congruenza economica delle stesse proposte con le esigenze della Società.
  - Approvazione: il processo si esaurisce con l'elaborazione, da

parte della DAFCP, del report di budget della Società e la relativa presentazione per l'approvazione dell'A.D. e la successiva presentazione al C.d.A. Il documento così definito viene trasmesso alla Holding per l'approvazione finale ed il consolidamento. Tutta la fase di budget è gestita all'interno di un sistema informatico integrato, collegato al più ampio sistema amministrativo contabile.

- "Fase di Controllo".

L'attività di controllo avviene con cadenze mensili, trimestrali ed annuali. Il controllo mensile prende in esame gli scostamenti messi in evidenza dai consuntivi rispetto al budget di periodo; attraverso il controllo trimestrale avviene l'esame degli scostamenti nonché l'elaborazione della riprevisione a finire rispetto al budget annuale.

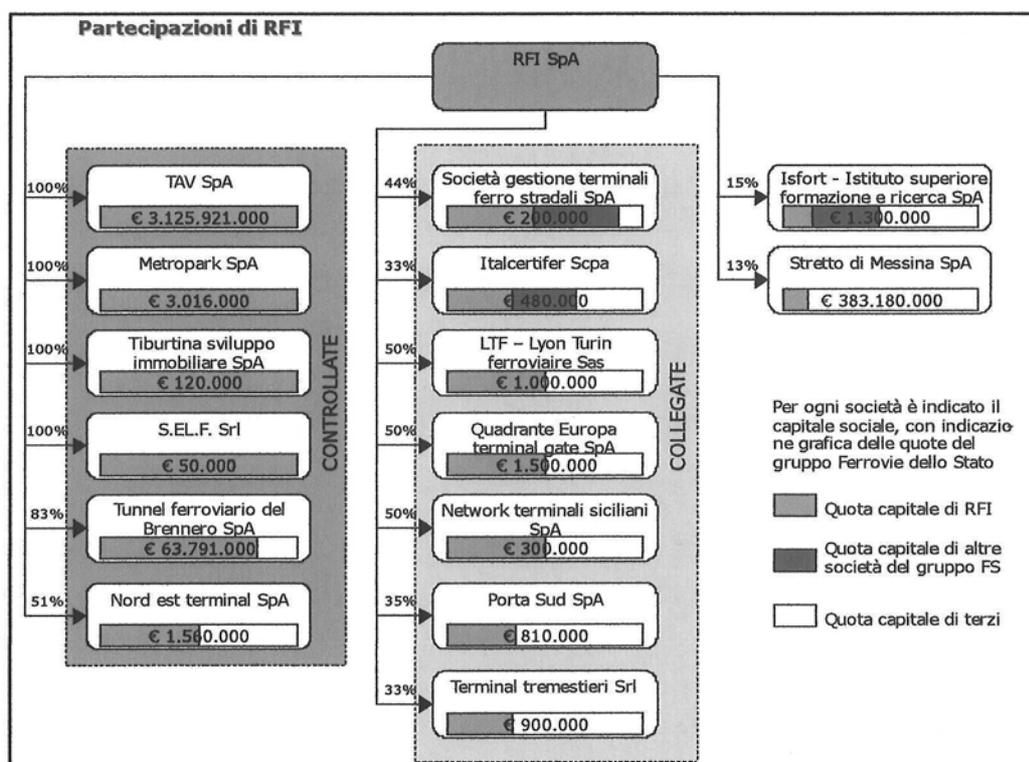
La Direzione AFCP, cui è demandato il compito di verificare e validare i dati dei controlli periodici, redige i documenti di sintesi da sottoporre in visione al Vertice aziendale per le valutazioni dell'andamento dei fatti gestionali più significativi. Tali documenti costituiscono la base sulla quale sviluppare eventuali azioni correttive.

Il sistema informatico che gestisce i dati relativi al processo di budget, agli effetti dei controlli infrannuali, consente di disporre di dati certificati e bloccati al momento della definizione del data entry nel sistema contabile.

## **2.8 Le società partecipate**

Si riportano essenziali elementi conoscitivi, relativi alle principali Società partecipate di RFI SpA, per il 2007.

Metropark è la società di RFI, a cui è affidata la progettazione, la realizzazione e la gestione di parcheggi, su aree di proprietà delle Ferrovie dello Stato, in virtù di un progetto di interesse generale per il Gruppo (il "Progetto Parcheggi"), che persegue l'obiettivo di dotare le stazioni italiane, nonché le aree metropolitane, di parcheggi di interscambio per migliorare la qualità ed il valore dei servizi delle aree ferroviarie. Ad oggi Metropark gestisce 96 parcheggi.



Nello svolgimento delle proprie attività, Metropark collabora con le Pubbliche Amministrazioni, per lo studio e la gestione anche della sosta cittadina, offrendo ai propri clienti sicurezza e qualità di servizio con il supporto di impianti e tecnologie all'avanguardia, quale ad esempio il "Network Operating Center", centrale operativa per la gestione a distanza di tutte le attività tecnico funzionali delle aree di sosta.

La Società Elettrica Ferroviaria, S.E.L.F, costituita il 7 aprile 2000, ha come oggetto sociale l'attività di trasporto e trasmissione di energia elettrica oltre alla gestione della rete elettrica che RFI ha affidata alla Società.

A partire dal 16 aprile 2007 RFI, infatti, ha ceduto a SELF S.r.l. la piena disponibilità della porzione di rete elettrica di proprietà, compresa nel perimetro della RTN (863,718 Km), al fine di consentire alla stessa di espletare in tale ambito le attività relative alla trasmissione dell'energia elettrica.

Treno Alta Velocità (TAV) SpA, è, come già detto, la società controllata da RFI per la progettazione e la costruzione delle linee ferroviarie veloci, da costruire lungo le direttrici di trasporto più importanti e sature del

Paese: la dorsale Milano-Napoli, la trasversale Torino-Milano-Verona, il collegamento Milano-Genova.

Per realizzare le opere TAV fa ricorso sia a risorse pubbliche che al mercato finanziario, ricercando insieme a FS/RFI avanzate soluzioni per il finanziamento e per la remunerazione del debito.

TAV è responsabile di tutte le attività di coordinamento e concertazione con gli enti locali e le istituzioni, nel corso di tutte le fasi progettuali ed esecutive, inoltre cura le politiche ambientali e promuove la salute e la sicurezza del personale coinvolto nei lavori.

Tunnel Ferroviario del Brennero (TFB) - Finanziaria di Partecipazioni SpA è la società italiana, composta da RFI (con circa l'83% delle azioni), dalle Province Autonome di Bolzano e Trento (con circa il 6% ciascuna) e dalla Provincia di Verona (con circa il 5%), che detiene il 50% del capitale di Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE.

BBT SE, il cui restante 50% delle azioni è di proprietà austriaca (25% Land Tirolo – 12,5% Republik Österreich – 12,5% ÖBB), è la società costituita nel dicembre 2004 quale successore giuridico del GEIE BBT fondato nel 1999 per eseguire la progettazione definitiva ed eventualmente la realizzazione della galleria di base del Brennero, parte centrale dell'asse ferroviario transeuropeo Berlino-Palermo.

La nuova linea ferroviaria del Brennero è un'opera cofinanziata dall'Unione Europea tramite il bilancio delle reti di trasporto transeuropeo (Reti TEN).

Secondo il progetto la galleria di base del Brennero sarà composta da due "canne" a semplice binario collegate tra loro ogni 333 m tramite cunicoli trasversali e si svilupperà per circa 55 km, di cui 32 su territorio austriaco e 24 su quello italiano. L'imbocco nord della galleria di base sarà ubicato poco prima dell'ingresso nella stazione di Innsbruck, mentre l'imbocco sud sarà situato presso la stazione di Fortezza. La velocità di progetto, coerentemente agli standard europei, è di 250 km/h.

Nord Est Terminal S.p.A. (NET) è stata costituita il 31 luglio 1998, prima società in Italia fra il gruppo Ferrovie dello Stato e gli Interporti, per la gestione di terminal intermodali nel Nord Est.

La Società ha per oggetto:

- la realizzazione, la gestione e l'esercizio di terminali e di centri attrezzati per i trasporti intermodali terrestri, fluviali, marittimi e aerei.
- la promozione, l'organizzazione e la vendita di trasporti intermodali con mezzi propri e/o di terzi e/o comunque in disponibilità, anche mediante l'esercizio diretto d'impresa di trasporto ferroviario o stradale.
- l'acquisto, la vendita, il noleggio, il deposito, la costruzione, la riparazione e la manutenzione dei mezzi e delle attrezzature di qualunque natura per i trasporti intermodali.
- lo svolgimento di tutte le attività affini direttamente o indirettamente connesse con lo scopo sociale.

La Società gestisce i terminal degli Interporti di Bologna e Padova, oltre ai terminal di Brescia Scalo, Verona Porta Nuova, Livorno Guasticce e Parma.

Con il processo di riconfigurazione del modello organizzativo di gestione dei servizi all'interno degli impianti merci, in ottemperanza all'attuale normativa, RFI, in data 18.11.2005, ha acquistato da FS Cargo S.p.A. il pacchetto azionario di NET S.p.A. e ne detiene attualmente il controllo (51%).

Quadrante Europa Terminal Gate ha il compito, nell'ambito del Sistema dell'Interporto di Verona, di svolgere ed integrare i servizi di terminalizzazione e di supporto all'attività logistica e di promuovere lo sviluppo delle infrastrutture e dei trasporti intermodali.

La Società, costituita il 28.7.2005 con partecipazione paritaria del 50% dei due soci RFI e Consorzio ZAI (costituito da Provincia, Comune e Camera di Commercio di Verona), ha fra i suoi principali compiti statutari:

- l'elaborazione di un progetto finalizzato alla realizzazione, allo sviluppo ed al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria destinata all'interscambio ferro - gomma e delle ulteriori infrastrutture al servizio della logistica nell'ambito del sistema dell'Interporto Quadrante Europa;
- la gestione e lo sviluppo dei servizi terminalistici, anche a sensi della normativa presente e futura in materia (cfr. Dec. Lgs n. 188/2003), presenti, ovvero da sviluppare, nell'ambito del sistema dell'Interporto Quadrante Europa, anche tramite società controllate o partecipate;

- la promozione dello sviluppo dei trasporti intermodali.

Lyon Turin Ferroviaire, società di diritto francese, è stata costituita allo scopo di promuovere la progettazione, gli studi, le ricognizioni ed i lavori preliminari del tratto internazionale della nuova linea ferroviaria Alta Velocità tra Lione e Torino. Situata al centro degli assi di collegamento tra il nord e il sud e tra l'est e l'ovest dell'Europa, la linea costituisce un anello chiave nel quadro degli sviluppi della rete ferroviaria transeuropea.

A livello regionale la nuova linea migliorerà le relazioni e gli scambi tra i due grandi bacini economici coinvolti dal suo attraversamento: l'Italia del Nord - pianura del Po e Alpi del Nord - e la Valle del Rodano in Francia.

Network Terminali Siciliani (NTS) ha come oggetto sociale la realizzazione e la gestione del "Centro Intermodale di Catania Bicocca". L'obiettivo dei soci fondatori (RFI e Società degli Interporti Siciliani) è quello di portare a sintesi, attraverso tale veicolo societario, in un'unica infrastruttura integrata, asset, progetti di sviluppo e servizi che attualmente interessano e/o sono previsti nell'area interportuale di Catania Bicocca.

La Società, costituita il 23.2.2007 ha fra i suoi principali compiti statutari:

- l'elaborazione di un progetto finalizzato alla realizzazione del "Centro Intermodale Catania Bicocca" e delle ulteriori infrastrutture al servizio dell'intermodalità in tale ambito;
- la gestione e lo sviluppo dei servizi terminalistici, anche a sensi della normativa vigente e futura in materia (cfr. Dec. Lgs n. 188/2003), già presenti, ovvero da sviluppare, nell'ambito del "Centro Intermodale Catania Bicocca";
- lo sviluppo delle opportunità offerte dal trasporto combinato e intermodale strada-rotaia e dal combinato marittimo.

La Società Gestione Terminali Ferro Stradali (SGT) S.p.A, costituita il 27 luglio 1984, gestisce il terminal RFI di Pomezia (Roma).

La Società ha per oggetto sociale:

- la gestione e l'esercizio dei centri attrezzati per i trasporti intermodali anche a servizio di interporti o infrastrutture similari, nonché l'esecuzione di servizi terminali;
- l'esercizio e la gestione del trasporto merci e prodotti in genere, per

conto terzi, mediante tankcontainers, containers, cisterne e ferrocisterne e carri ferroviari;

- la manutenzione, il lavaggio ed il riscaldamento degli stessi, nonché ove necessario, la gestione e la conservazione dei prodotti.

In data 28.9.04 è stata deliberata la fusione della SGT S.p.A. e della LA.M. – Lavaggi e Manutenzioni srl mediante incorporazione della seconda nella prima.

Con il processo di riconfigurazione del modello organizzativo di gestione dei servizi all'interno degli impianti merci, in ottemperanza all'attuale normativa, nel novembre 2005, RFI ha acquistato da FS Cargo S.p.A. il pacchetto azionario di SGT S.p.A. (43,75%).

Porta Sud S.p.A. è stata costituita il 17 giugno 2004 dal Comune di Bergamo, da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e dalla Camera di Commercio di Bergamo, e rappresenta un nuovo modello di partecipazione fra pubblico e privato nel settore della pianificazione territoriale e della riqualificazione urbana.

L'assetto istituzionale è stato ulteriormente rafforzato, nel mese di dicembre 2006, dall'ingresso della Provincia di Bergamo nella compagine azionaria.

Nell'ambito dell'ampio progetto di riqualificazione del territorio comunale, la Società ha lo scopo di riqualificare l'attuale area dello Scalo Merci di Bergamo che verrà delocalizzato.

Porta Sud S.p.A. ha il compito delineare lo scenario degli interventi di trasformazione urbana mirati a migliorare la viabilità complessiva della città, sfruttando al meglio le nuove opportunità di trasporto soprattutto riconducibili agli investimenti ferroviari realizzati.

L'obiettivo finale è quello di realizzare a Bergamo una nuova centralità urbana, che si svilupperà intorno al realizzando polo di interscambio intermodale (ferro-gomma) urbano e interurbano ed al nuovo Polo Amministrativo.

La Società Consortile per Azioni Istituto Italiano di Ricerca e Certificazione Ferroviaria, Ital Certifer, è stata costituita l'11 aprile 2001 con la partecipazione al 33,33% di RFI. L'attività della società è rivolta alla ricerca ed allo sviluppo tecnologico del sistema ferroviario, alla realizzazione di prove e di

sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari nonché al coordinamento dei laboratori dei soci allo scopo di svilupparli e promuoverli come centri sperimentali.

Fra i progetti realizzati c'è uno studio per analizzare alcune configurazioni sull'attraversamento ferroviario del ponte sullo Stretto di Messina, al fine di confrontarne le caratteristiche prima della scelta progettuale definitiva.

Terminal Tremestieri S.r.l. è stata costituita per coordinare le attività di gestione dell'approdo per le navi destinate al traghettamento attraverso lo Stretto di Messina, sito in località Tremestieri del comune di Messina.

In particolare Terminal Tremestieri S.r.l. dovrà provvedere allo svolgimento e alla fornitura di tutte le operazioni e i servizi portuali alle navi che attraccano nell'approdo per l'attività di traghettamento.

La durata della società è fissata fino al 2050.

Isfort – Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti SpA è la società che ha lo scopo di organizzare e realizzare, in proprio o tramite terzi, corsi di formazione, specializzazione e qualificazione tecnico-professionale per dirigenti e quadri delle aziende del settore dei trasporti, nonché progetti di ricerca, seminari e attività editoriali sulle tematiche del settore medesimo.

Stretto di Messina SpA è la Concessionaria di Stato per la progettazione, realizzazione, finanziamento e gestione del Ponte sullo Stretto di Messina. Gli azionisti della Società Stretto di Messina sono Fintecna, Anas, Rfi, Regione Calabria, Regione Siciliana.

Il Progetto comprende 20,3 km di raccordi stradali e 19,8 km di raccordi ferroviari, con la sezione stradale del Ponte composta da tre corsie per ogni carreggiata, e la sezione ferroviaria composta da due binari.

Tiburtina Sviluppo Immobiliare S.p.A. è una NewCo, titolare di cui RFI conferirà un diritto di proprietà ovvero un diritto di superficie per un periodo minimo di 60 anni sulle aree conferite) per la realizzazione del progetto "Roma Tiburtina". Questo si inserisce nell'ambito di due importanti interventi per la città di Roma, quali la realizzazione della nuova Stazione di

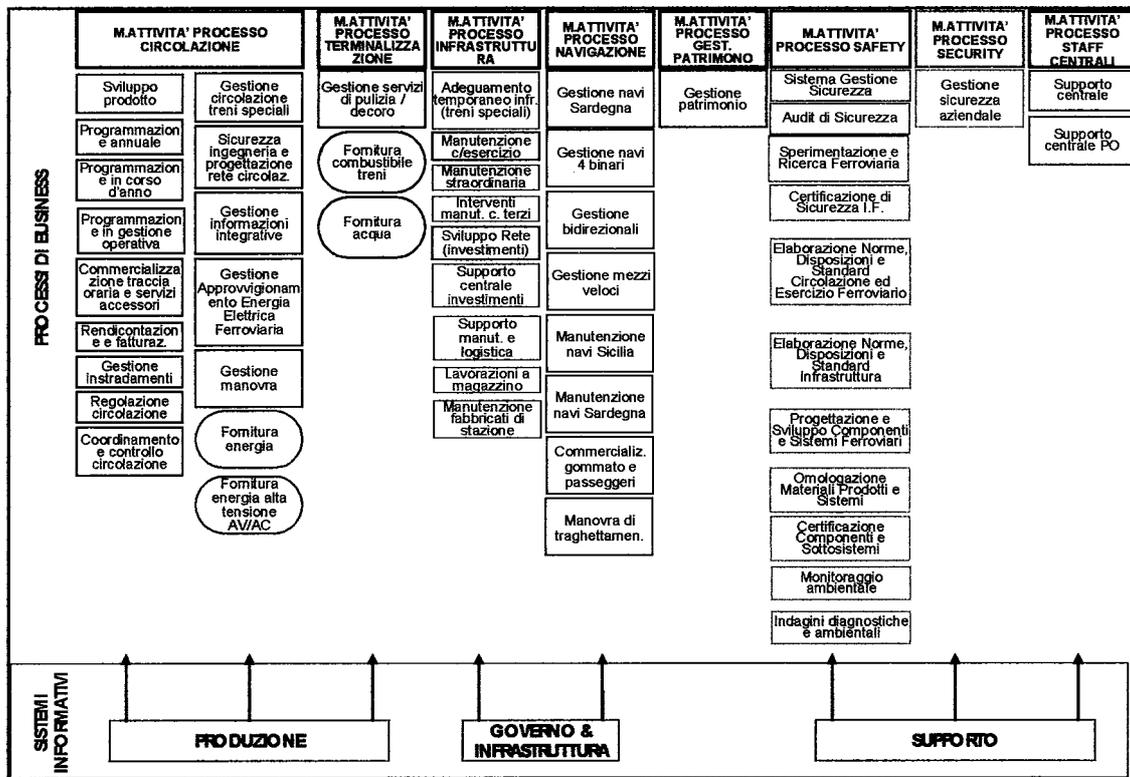
Roma Tiburtina, che verrà finanziata dai proventi dell'operazione per la parte non coperta da finanziamenti pubblici, e la riqualificazione e trasformazione urbanistica di un'area di circa 92 ettari nella zona dei quartieri di Nomentano e Pietralata.

### 2.9 Processo di informatizzazione

Tra il 1999 ed il 2006 RFI ha profondamente ristrutturato il proprio ICT, con un'azione tesa ad allineare sempre di più le applicazioni informatiche alle esigenze del business.

Oggi, il parco dei sistemi applicativi assicura una buona copertura funzionale dei processi industriali e un altrettanto soddisfacente livello di maturità tecnologica (vedi schema seguente).

Il sistema per la Gestione del Patrimonio Immobiliare (evidenziato in rosso) è stato realizzato nel 2007 ed è in produzione a livello Gruppo FS da gennaio 2008.



RFI, inoltre, è stata una delle prime tra le grandi aziende italiane a ripensare l'architettura dei propri sistemi secondo la SOA (Service Oriented Architecture) ed a conseguire una certificazione ISO 27001 per un considerevole numero di sistemi informativi.

Nel luglio 2007, in particolare, è stata conseguita, prima azienda in Italia, la certificazione ISO/IEC 20000 per la qualità dell'erogazione di servizi di Information Technology, secondo la metodologia internazionale ITIL (Information Technology Infrastructure Library).

Per quanto riguarda le attività sui sistemi informatici il 2007 si è caratterizzato per un importante impegno di consolidamento funzionale e tecnico delle applicazioni sviluppate negli ultimi anni secondo le tre grandi aree macro-applicative che li connotano:

- l'area Produzione, che comprende sistemi per la Pianificazione e Programmazione della Circolazione dei treni e per la loro Gestione Operativa, per il Controllo della Produzione, per la Navigazione e la Rendicontazione. Il sistema PIC (Piattaforma Integrata di Circolazione), uno dei primi sistemi sviluppati in Italia secondo il paradigma della SOA, racchiude funzionalità utili ai processi di Gestione Operativa della circolazione, di Programmazione sull'utilizzo dell'infrastruttura e di Regolazione del Movimento, nonché per la Storizzazione e relative analisi dei dati di circolazione;
- l'area Governo & Infrastruttura, che comprende sistemi per la gestione della Manutenzione, degli Investimenti, degli Acquisti e della Logistica. Include applicazioni per il Controlling, per la gestione del Ciclo Passivo, per la gestione della Sicurezza e delle Pulizie delle aree aperte al pubblico di proprietà di RFI;
- l'area Supporto, che comprende sistemi per la Gestione delle risorse umane, per la Sicurezza, per il Controllo della Produzione, per la Gestione Documentale.

Di particolare rilevanza, nell'Area Produzione, è stato l'impegno dedicato alla diffusione sul territorio dei moderni Sistemi di Informazioni al Pubblico, che prevedono funzionalità standard e interazione automatica con i diversi sistemi di campo (CCL, SCC, CTC), fornitori delle informazioni sullo stato della circolazione, del monitoraggio in tempo reale delle informazioni diffuse, del controllo remoto dello stato degli apparati periferici e di gestione