

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

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

**Evoluzione del contenzioso fiscale**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **FATTORI DI RISCHIO**

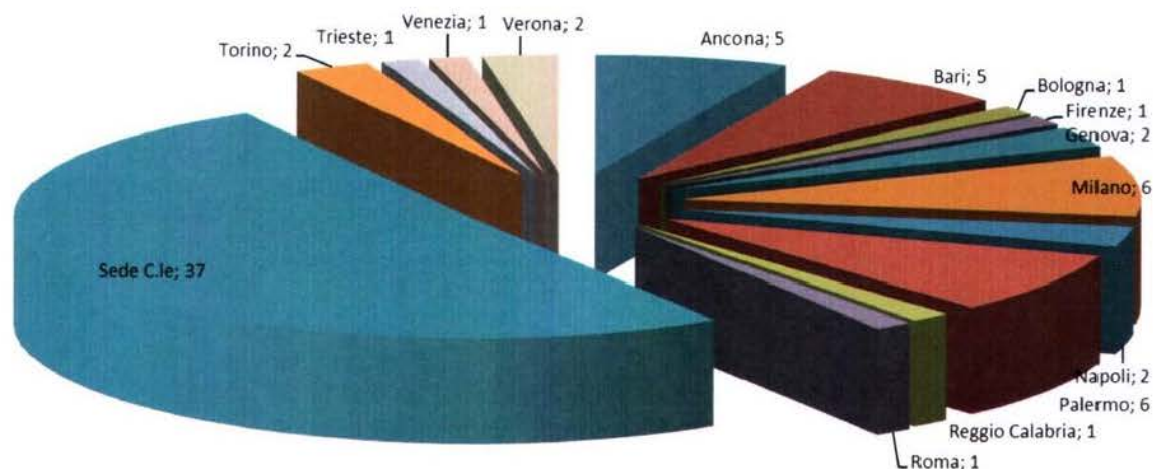
Non si prevedono, alla data di predisposizione della relazione sulla gestione corrente, particolari rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della società, oltre quelli menzionati nelle note al bilancio 2012, cui si rimanda.

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

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

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

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



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

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

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

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

#### Progetto di Risk Management

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

#### **D.Lgs. 231/2001**

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

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

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

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

#### **D. Lgs. 196/2003**

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

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

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

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

**Informativa relativa all'articolo 2497 *ter***

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

## **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

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

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

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

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

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

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

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

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

Tale modello organizzativo consente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

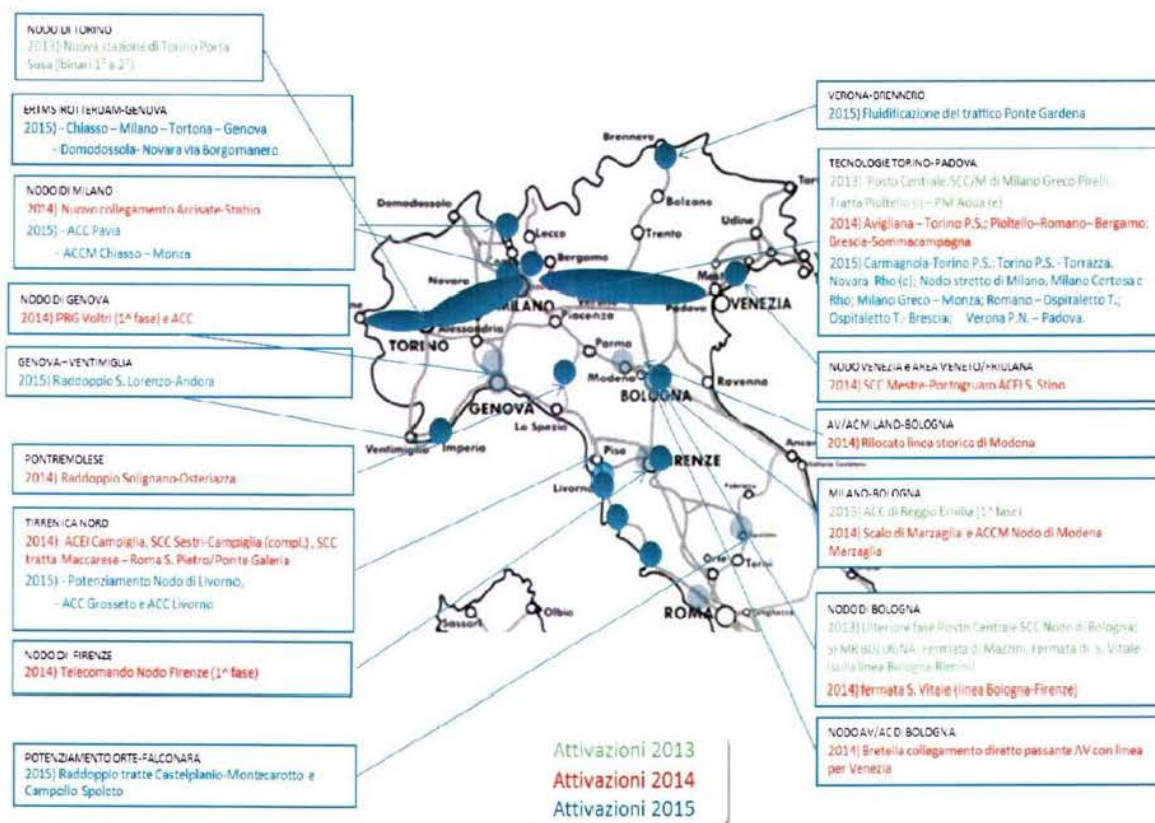
È stata data infine particolare attenzione alla selezione degli interventi di sviluppo infrastrutturale più "pesanti" in coerenza con il quadro strategico e finanziario; si evidenziano quelle opere ferroviarie per le quali sono state già avviate nel 2012 importanti attività realizzative e segnatamente:

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

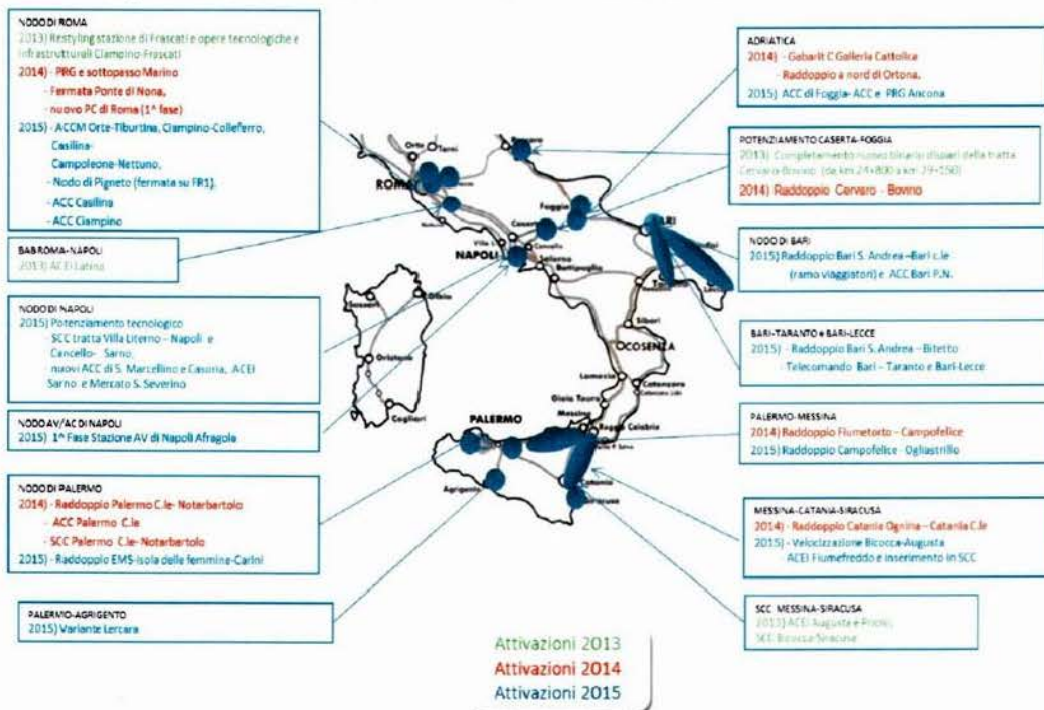
Parallelamente verrà mantenuta elevata attenzione sugli investimenti del Sud, tanto in termini organizzativi della Società che in termini di focalizzazione di interventi aggiuntivi per il Mezzogiorno, c.d. "Piano per il Sud", prevalentemente focalizzati sugli itinerari Napoli-Bari-Lecce/Taranto, Salerno-Reggio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

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

### Principali attivazioni 2013-2015 Centro/Nord



### Principali attivazioni 2013-2015 Centro/Sud



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO**

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

Si propone di destinare:

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

*Roma, 17 aprile 2013*

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

PAGINA BIANCA