

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

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

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

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

Fonte: RFI

Nota sui contributi Terminali Italia:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fonte: Rfi

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

8.4 Società Nord Est Terminali spa (51%)

In data 21 luglio 2009 l'Assemblea dei Soci, a seguito del protocollo di intenti del 7 maggio 2009, nel quale il socio di maggioranza RFI manifestava la necessità di un più efficiente riassetto organizzativo dei servizi all'interno degli impianti merci, ha deliberato la messa in liquidazione e la nomina del Collegio dei Liquidatori.

Le attività di liquidazione sono iniziate il 5 agosto 2009, data in cui gli amministratori hanno redatto la loro ultima situazione patrimoniale ed i liquidatori hanno predisposto il bilancio iniziale di liquidazione adeguando i valori contabili in ottica di continuazione dell'attività a quelli di mercato secondo criteri di liquidazione. Le attività di liquidazione sono, al 31 dicembre 2013, ancora in corso.

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

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

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

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

Fonte: RFI

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

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

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

9. Il patrimonio immobiliare

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. Principali fatti di rilievo intervenuti nell'esercizio

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10.7 Fondo di sostegno al reddito e all'occupazione

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

10.8 Autorità di regolazione dei trasporti (ART)

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

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

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

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

10.10 Finanziamento per investimenti

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

10.11 Sottoscrizione Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2014

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

10.12 Piano riqualificazione del patrimonio non più funzionale

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

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

10.13 Costituzione della Fondazione Ferrovie Stato Italiane

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

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

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

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

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

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

11.2 Indagine ANAC sulla realizzazione del sottopasso AV di Firenze.

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

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

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

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

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

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

11.4 Rimodulazione del sistema tariffario elettrico delle Ferrovie dello Stato

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

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

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

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

11.6 Adozione di misure di regolazione da parte dell'ART

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

11.7 Piano di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria

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

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