

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

RFI S.p.A.

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2013

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

LEGENDA

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

MOL: Margine operativo lordo

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

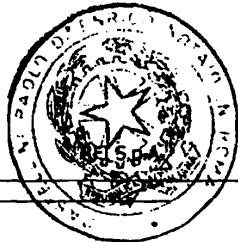
MP: Mezzi propri

RIC: Ricavi operativi

RN: Risultato netto

RO: Risultato operativo

PFN: Posizione finanziaria netta



I RAPPORTI CON LO STATO

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

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

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

Il Contratto di Programma - Parte Investimenti

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

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

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

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

Di seguito i principali accadimenti:

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

RFI S.p.A.

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

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

Il Contratto di Programma 2012-2014 – Parte Servizi

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

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

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

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

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



✓ **prima annualità del Contratto (2012):**

- 300 milioni di euro, stanziati dalla Delibera CIPE n. 33 del 23 marzo 2012 (pubblicata sulla G.U. del 28 giugno 2012) a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali, istituito con l'art. 32, comma 1, del Decreto Legge n. 98/2011;
- 300 milioni di euro, recati dall'art.1, comma 175 della Legge n.228/2012 (Legge di Stabilità 2013);
- 19,0 milioni di euro, quale quota parte delle risorse recate dall'art.1, comma 176 della Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) assegnati per complessivi 338 milioni di euro dal CIPE nella seduta del 18 marzo 2013 (delibera n.22/2013);
- 101 milioni di euro, surplus di risorse originariamente previsto in conto esercizio portato a copertura del fabbisogno di manutenzione straordinaria sulla base di quanto disposto dalla Legge 24 giugno 2013, n. 71, art. 7-ter;

✓ **seconda annualità del Contratto (2013):**

- 319 milioni di euro, quale quota parte delle risorse recate dall'art.1, comma 176 della Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) assegnati per complessivi 338 milioni di euro dal CIPE nella seduta del 18 marzo 2013 (delibera n.22/2013);
- 240 milioni di euro recati dall'art. 32 comma 1 del Decreto Legge n.98/2011 (ridestinati a beneficio del Contratto dal CIPE con delibera n.22/2013 nella seduta del 18 marzo 2013);
- 161 milioni di euro, quale surplus di risorse originariamente previsto in conto esercizio portato a copertura del fabbisogno di manutenzione straordinaria sulla base di quanto disposto dalla Legge 24 giugno 2013, n. 71, art. 7-ter;

✓ **terza annualità del Contratto (2014):**

- 500 milioni di euro, stanziati dal comma 73 della Legge 147/2013 (Legge di Stabilità 2014) del 27 dicembre 2013.

La Legge Obiettivo

Nell'ambito del programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001) si evidenziano di seguito i principali eventi occorsi nel 2013:

- nella seduta del 18 febbraio il CIPE ha approvato il progetto preliminare della tratta "Cancello-Frasso-Telesino", compreso nell'itinerario ferroviario Napoli-Bari. La delibera CIPE è attualmente in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale;
- in data 23 maggio è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 119 la delibera n. 6/2013 con cui il CIPE ha approvato il progetto definitivo relativo al sub lotto funzionale "Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente" del progetto "Accesso sud alla galleria di Base del Brennero, quadruplicamento della linea Fortezza – Verona: Lotto 1 Fortezza - Ponte Gardena";

RFI S.p.A.

- in data 27 luglio è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 175 la delibera n. 2/2013 con cui il CIPE ha approvato il progetto preliminare della "1^ Tratta: variante alla linea Napoli - Cancello dell'Itinerario Napoli - Bari";
- in data 7 agosto è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 184 la delibera n. 11/2013 con cui il CIPE ha approvato il progetto definitivo relativo alla "Prima fase degli interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale della linea ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria";
- in data 9 agosto è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 186 la delibera n. 28/2013 con cui il CIPE ha autorizzato il nuovo costo di 4.865 milioni di euro della parte italiana della "Galleria di base del Brennero", la realizzazione del 2^ lotto costruttivo per un importo di circa 297 milioni di euro e l'assegnazione a RFI, individuata come nuovo soggetto beneficiario, di circa 24 milioni di euro per il completamento della copertura finanziaria del 1^ lotto costruttivo e 297 milioni di euro per la copertura finanziaria del 2^ lotto costruttivo.

Con Decreto Interministeriale MIT/MEF n. 405 del 16 novembre 2012, sono state revocate le assegnazioni del precedente Decreto 22589/2004 su fondi di Legge Obiettivo per complessivi 63,3 milioni di euro finalizzati alle progettazione preliminare di interventi del Programma Infrastrutture Strategiche.

Con Decreto Legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito con L. 13/14, è stata disposta la revoca delle risorse assegnate con la delibera CIPE n. 33 del 2010 al 1^ lotto funzionale Rho - Parabiago del progetto "Potenziamento della linea Gallarate-Rho" a favore di Interventi urgenti del piano "Destinazione Italia".

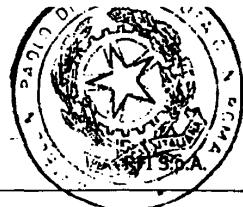
Si segnala inoltre che è stata prorogata la dichiarazione di pubblica utilità per la realizzazione degli interventi relativi al "Terzo valico del Golfo- linea AV/AC Milano - Genova", al "Potenziamento infrastrutturale Genova Voltri - Genova Brignole", al "Potenziamento infrastrutturale della linea Bari - Taranto, raddoppio tratta Bari S. Andrea - Bitetto" e reiterato il vincolo preordinato all'esproprio per la "Velocizzazione linea ferroviaria Catania - Siracusa. Adeguamento e raddoppio tratta Bicocca-Augusta".

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo

In data 28 febbraio 2013 è stato sottoscritto dal Ministro per la Coesione Territoriale, dal Ministro allo Sviluppo Economico, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Governatore della Regione Sicilia e dalla Società il terzo Contratto Istituzionale di Sviluppo relativo alla realizzazione della direttrice ferroviaria Messina - Catania - Palermo.

Gli interventi complessivi che scaturiranno dai lavori, dalle progettazioni e dagli studi previsti nel Contratto consentiranno di raggiungere tre risultati:

- una progressiva forte riduzione dei tempi di percorrenza e della frequenza e qualità del servizio fra tre importanti aree metropolitane della Sicilia;
- un miglioramento dell'accessibilità delle aree interne della Sicilia centrale e della Sicilia meridionale ai grandi centri metropolitani;
- una maggiore efficienza dei nodi ferroviari di Catania e Palermo.



- Raddoppio Giampilieri-Fiumentreddo
- Progettazione e realizzazione SCC Messina-Siracusa
- Progettazione e realizzazione SCC Fiumetorto-Messina
- Tratto Catania Ognina-Catania Centrale
- Nodo Catania / Interramento km 2
- Raddoppio bivio Zurria-Catania Acquicella
- Tratta Bicocca-Motta-Catenanuova
- Tratta Catenanuova-Raddusa Agira
- Velocizzazione Pa-Ct - Tratta Roccapalumba-Marianopoli
- Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo-Catania-Messina
- Tratta Raddusa-Enna-Fiumentorto
- Potenziamento e velocizzazione Messina-Palermo e Messina-Siracusa
- Nodo di Palermo
- SCC Nodo di Palermo

In data 17 dicembre 2013 il Comitato di Attuazione e Sorveglianza del CIS ha autorizzato la riperimetrazione degli interventi di velocizzazione relativi alle tratte Napoli - Bari e Bari - Lecce proposta da RFI.

RAPPORTO CON I CLIENTI

Generalità

Il mercato di riferimento di RFI, quale Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale ai sensi del D.Lgs. 188/2003, è costituito da Imprese Ferroviarie (IF) e da soggetti Richiedenti; in quest'ultima fattispecie, oltre alle IF, Regioni e Province Autonome, rientrano anche "persone fisiche o giuridiche con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di servizi di trasporto ferroviario, che non svolgano attività di intermediazione (D.Lgs. 188/2003 art. 3 b)". L'oggetto del rapporto contrattuale è costituito nel primo caso dalle tracce orarie e servizi – Contratto di utilizzo dell'infrastruttura con durata non superiore al periodo di validità di un orario di servizio, nel secondo caso dalla capacità di infrastruttura espressa in termini generali ovvero di volumi complessivi e non di dettaglio – Accordo Quadro con durata pluriennale.

Con specifico riferimento al periodo 1 gennaio 2013 - 14 dicembre 2013 (data di cambio dell'orario ferroviario 2013), il mercato presenta:

- n. 37 IF dotate di licenza ferroviaria valida rilasciata dal MIT (di cui n. 3 valide per solo traffico avente origine/destino nel territorio italiano)¹;

¹ Fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale del Trasporto Ferroviario (www.mit.gov.it/mit/site.php).

RFI S.p.A.

- n. 1 IF dotata di licenza ferroviaria europea rilasciata dalla Repubblica Federale Tedesca (TX Logistik);
- n. 33 IF che hanno espletato servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del "Contratto di utilizzo dell'infrastruttura";
- n. 41 contratti di utilizzo dell'infrastruttura², così suddivisi:
 - ✓ n. 18 per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
 - ✓ n. 21 per lo svolgimento del traffico merci;
 - ✓ n. 2 per lo svolgimento del traffico di treni tecnici destinati a corse prova di rotabili.

Con specifico riferimento al periodo 15 dicembre 2013 - 31 dicembre 2013, il mercato presenta:

- n. 37 IF dotate di licenza ferroviaria valida rilasciata dal MIT (di cui n. 3 valide per solo traffico avente origine/destino nel territorio italiano)³;
- n. 1 IF dotata di licenza ferroviaria europea rilasciata dalla Repubblica Federale Tedesca (TX Logistik);
- n. 31 IF che espletano servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del "Contratto di utilizzo dell'infrastruttura";
- n. 39 contratti di utilizzo dell'infrastruttura⁴, così suddivisi:
 - ✓ n. 17 per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
 - ✓ n. 20 per lo svolgimento del traffico merci;
 - ✓ n. 2 per lo svolgimento del traffico di treni tecnici destinati a corse prova di rotabili.

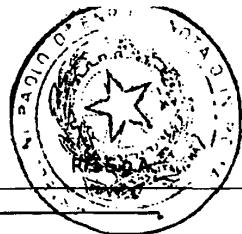
Relativamente ai soggetti "richiedenti" al 31 dicembre 2013 si rilevano in corso di validità n. 9 Accordi Quadro/Protocolli d'Intesa così suddivisi:

- n. 4 stipulati con soggetti aventi un interesse pubblico (n. 2 Regioni e n. 2 stipulati con Province Autonome);
- n. 1 con soggetti aventi un interesse commerciale;
- n. 4 Accordi Quadro sottoscritti con IF di cui n. 2 per servizio passeggeri su rete e n. 2 per servizio trasporto merci.

² La differenza tra numero di contratti (41) e numero delle Imprese Ferroviarie contraenti (33) è riconducibile al fatto che alcune IF sono titolari di più di un contratto.

³ Fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale del Trasporto Ferroviario (www.mit.gov.it/mit/site.php).

⁴ La differenza tra numero di contratti (39) e numero delle Imprese Ferroviarie contraenti (31) è riconducibile al fatto che l'IF Trenitalia è titolare di n. 5 contratti (merci, passeggeri lunga percorrenza su rete tradizionale, passeggeri lunga percorrenza su rete AV, passeggeri regionale e "treni tecnici") e le IF Sangritana, TPER, Serfer e Ferrovie Udine Cividale sono titolari ognuna di n. 2 contratti (differenti per tipologia di servizio).



RICAVI DA PEDAGGIO

Generalità

Nel 2013 si registra un incremento complessivo dei volumi di produzione espressi in treni-km rispetto al 2012 del 4,8% con un incremento di oltre il 33% sulla rete AV/AC che ha superato i 21 milioni di treni-km e del 3,3% sulla rete tradizionale che quasi ha sfiorato i 310 milioni di treni-km.

La produzione è stata pari a quasi 288 milioni di treni-km per il trasporto di passeggeri e poco più di 43 milioni di treni-km per il trasporto delle merci.

I ricavi da pedaggio passano da 1.028,6 milioni di euro del 2012 a 1.103,2 milioni di euro nel 2013 con un incremento (+7,2%) che riflette il significativo incremento della produzione sui servizi a maggior valore per il Gestore, segnatamente quelli sulla rete ad Alta Velocità, ancorché destinatari di una riduzione del 15% (applicata dal 10 settembre 2013) del valore del pedaggio deliberata con Decreto Ministeriale n.330 del 10 settembre 2013 per promuovere la concorrenza tra le Imprese Ferroviarie e incrementare il traffico ferroviario.

Performance Regime

Nel corso del 2013, in ottemperanza a quanto stabilito nel Prospetto Informativo della Rete (PIR), ed in linea con quanto comunicato dai competenti Uffici del MIT, si è proseguito con la rendicontazione dei dati tecnici ed economici verso le IF con le stesse modalità previste per gli anni precedenti.

RICAVI DA SERVIZI

Accesso alla rete di comunicazione GSM-R

Alla rete di telecomunicazione per i collegamenti di servizio hanno accesso, oltre a tutte le IF titolari di "Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria", anche altri soggetti qualificati che, pur non espletando attività di trasporto, nel rispetto dei principi enunciati nelle Condizioni Generali di accesso al servizio hanno necessità di accedere alla rete per attività legate ad esempio alla certificazione oppure a test di prova sulla rete AV/AC. Nel corso del 2013, rispetto a quanto registrato nel 2012, si registra una diminuzione (-11,6%) dei ricavi di utilizzo del GSM-R sostanzialmente per una riduzione del servizio richiesto dalle IF.

Servizi di traghettamento

Relativamente alle componenti caratteristiche dei servizi di traghettamento prestati, si riportano, qui di seguito, gli elementi più rilevanti.

Traghettamento Sicilia

Il trasporto del materiale ferroviario si è sviluppato, secondo il programma di esercizio rielaborato a seguito della entrata in servizio della nave Logudoro (a quattro binari), trasformata per permettere il trasporto delle merci pericolose e nocive, con la messa a disposizione a favore di Trenitalia, attuale unico Cliente, di n. 10.569 corse navi a quattro binari rispetto alle n. 10.950 programmate.

RFI S.p.A.

Il confronto con il numero di corse effettuate nell'anno 2012 risulta poco significativo in quanto per i primi 5 mesi del 2012 era "attivo" anche il servizio di navi bidirezionali per trasporto di merci pericolose e nocive.

I ricavi da traghetti verso IF passano quindi da 20,5 milioni di euro del 2012 a 18,1 milioni di euro del 2013 (-11,7%).

Traghetti Sardegna

Il servizio si svolge con le navi traghetti Villa e Scilla utilizzando i terminali di Villa San Giovanni (RC) e Messina per le operazioni di imbarco e traghettiamento. Nel corso del 2013 sono state effettuate 6 corse per esigenze di trasporto esclusivamente legate a bisogni di RFI (trasporto di binari e di macchinari per manutenzione armamento), confermando il totale disinteresse delle Imprese Ferroviarie al traghettiamento di rotabili ferroviari con la Sardegna.

Servizi di Manovra

I ricavi da servizio di manovra nel 2013 passano da 46,5 milioni di euro a 34,1 milioni di euro (- 26,7%). Questo risultato è determinato dalla progressiva implementazione del progetto che prevede progressivamente l'effettuazione del servizio in autoproduzione da parte delle Imprese Ferroviarie sotto il coordinamento del GI.

La riduzione di ricavi è quindi da inquadrare in tale scenario e per il futuro è prevedibile una ulteriore progressiva riduzione del servizio con conseguente abbattimento dei ricavi. Si riducono progressivamente anche le risorse dedicate a tale attività.

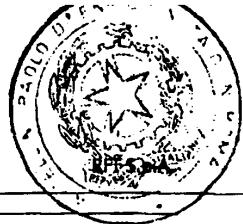
Servizio di Assistenza Persone Ridotta Mobilità

I ricavi derivanti dal servizio di assistenza alle Persone a Ridotta Mobilità gestito dalla Società ai sensi del Reg. 1371/2007 nel 2013 ammontano a 10,8 milioni di euro con un andamento in crescita rispetto al 2012 (+22,6%) dovuto sostanzialmente ad una maggior richiesta da parte delle IF. Il punto di riferimento per l'organizzazione del servizio offerto nelle 264 stazioni del circuito di assistenza alle PRM è costituito dalle Sale Blu presenti nelle 14 principali stazioni del circuito, definite "Stazioni Master", dove sono operative circa 100 persone di RFI, opportunamente formate. Le Sale Blu sono aperte tutti i giorni, festivi compresi, dalle 6:45 alle 21:30 e ubicate nelle seguenti Stazioni Master: Torino Porta Nuova, Milano Centrale, Genova Principe, Verona Porta Nuova, Venezia Santa Lucia, Trieste Centrale, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Roma Termini, Ancona, Napoli Centrale, Bari Centrale, Reggio Calabria Centrale, Messina Centrale.

Nel 2013 si è registrato un incremento del 20% del numero complessivo di interventi che sono passati da circa 180.000 del 2012 a 215.000. Inoltre si rileva un continuo incremento del numero di servizi richiesti dai viaggiatori PRM, in particolare presso le "Stazioni Master".

Altri servizi

Gli ulteriori servizi ex art. 20 D.Lgs. n. 188/2003, previsti nel PIR (edizione dicembre 2012) ed erogati nel 2013, hanno registrato nel corso del 2013 un valore economico complessivo di 7,2 milioni di euro con un incremento di 1,0 milioni di euro rispetto al 2012 (+25%), prevalentemente dovuto ad una maggiore richiesta da parte delle IF



del servizio fornitura informazioni complementari.

Fa parte di questi servizi a partire dal 2013, così come riportato nel PIR (edizione dicembre 2012), anche l'utilizzo degli impianti di manutenzione e delle platee di lavaggio che hanno determinato un ricavo di 1,6 milioni di euro.

Prospetto Informativo della Rete 2014 (edizione dicembre 2013)

Il 2 luglio 2013 RFI, in osservanza della tempistica fissata dall'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF), ha dato avvio alla fase di consultazione di cui all'art. 13 comma 1 del D.Lgs. 188/2003 trasmettendo a tutti i "soggetti interessati" la prima bozza dell'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete.

Il percorso si è concluso con disposizione AD n° 23 del 13 dicembre 2013 con la quale è stato aggiornato il Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2014 - edizione dicembre 2013 - in aderenza alle indicazioni e prescrizioni dell'URSF.

Le principali tematiche oggetto di aggiornamento del PIR riguardano:

Assicurazione Responsabilità Civile verso Terzi delle IF

È stata chiarita la portata della clausola relativa all'obbligo di attivazione della polizza di assicurazione RCT da parte delle compagnie assicuratrici, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità: il contratto di assicurazione non ha natura di contratto autonomo di garanzia.

Risoluzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

È stata modificata la condizione di risoluzione del contratto di utilizzo in caso di mancato pagamento dei corrispettivi dovuti al Gestore a titolo di canone, servizi ed energia. In luogo del mancato versamento di due rate mensili riferite al contratto in vigore, lo stesso si intende risolto in caso di mancato pagamento di un importo pari ad almeno il 20% del valore del contratto, tenendo conto che ai fini della determinazione del predetto importo saranno prese in considerazione le fatture pagate riferite sia al contratto in vigore che al contratto sottoscritto per l'orario di servizio precedente. Tale modifica si è resa necessaria per tutelare RFI dal mancato versamento delle rate relative al contratto sottoscritto l'anno precedente scadute successivamente alla sottoscrizione del contratto in vigore.

Rail Freight Corridor

È stato inserito un nuovo paragrafo che evidenza quali *Rail Freight Corridor*, istituiti dal Reg. 2010/913/CE, interessano l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Processo di coordinamento

Il processo di coordinamento è stato modificato al fine di assicurare al sistema una maggiore flessibilità sulla programmazione delle tracce necessaria per il notevole incremento di traffico sulle linee fondamentali.

Servizio di manovra

Al termine del processo di interlocuzione fra tutti i soggetti interessati (RFI, IF, URSF ed ANSF) è stata inserita la nuova disciplina riguardante il servizio di manovra in coerenza con le prescrizioni emanate dall'URSF. In particolare RFI continuerà ad effettuare il servizio di manovra - finalizzato prioritariamente a garantire la

RFI S.p.A.

continuità territoriale - nei seguenti impianti: Tarvisio Boscoverde, Villa Opicina, Brennero, Domo II, Messina e Villa San Giovanni. Inoltre, fino a quando non si saranno determinate le condizioni per l'autoproduzione da parte delle Imprese Ferroviarie, RFI espleterà i servizi di manovra anche nei seguenti ulteriori impianti: Trieste Campo Marzio, Bologna San Donato, Milano Smistamento e Bari Lamasinata. Nei rimanenti impianti ove RFI nello scorso orario prestava il servizio di manovra, lo stesso sarà assicurato o da un Gestore Unico o in autoproduzione direttamente dalle Imprese Ferroviarie interessate.

Inoltre, il PIR 2014 contiene la prescrizioni dell'URSF in ordine alla quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un Accordo Quadro (par. 4.4.1 "Limitazioni all'Accordo Quadro") indicando che la limitazione dell'85% della capacità disponibile in ciascuna tratta è da riferirsi e applicarsi alle singole fasce orarie.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Febbraio

Decreto Legislativo 6 settembre 2011, n. 159 "Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia"

In data 13 febbraio 2013 sono entrate in vigore nuove disposizioni in materia di adempimenti ed accertamenti antimafia contenute nel Libro II del Codice - Capi da I a IV - il cui espletamento è obbligatoriamente richiesto ai soggetti pubblici preventivamente al riconoscimento - in favore di privati - di autorizzazioni, concessioni, licenze, provvidenze economiche, ovvero all'affidamento/autorizzazione di contratti e subcontratti di lavori, servizi e forniture.

Il Codice ha ampliato sia il perimetro dei soggetti tenuti a provvedere alle verifiche antimafia includendovi i Contraenti Generali (art. 83 comma 2 del Codice), sia quello dei soggetti da sottoporre a verifica (art. 85 del Codice) includendovi, tra gli altri, i Gruppi Europei di Interesse Economico (GEIE), i soggetti membri del Collegio Sindacale e i Componenti dell'Organismo di Vigilanza di cui al Decreto Legge 231/2001; ha inoltre previsto importanti misure organizzative volte a far fronte alla mole crescente dei complessi accertamenti quale la Banca Dati Unica della documentazione antimafia istituita, seppure non ancora attivata, presso il Ministero dell'Interno (art. 96.1 del Codice); nelle more della entrata in operatività di tale strumento la documentazione antimafia dovrà essere acquisita esclusivamente tramite le competenti Prefetture.

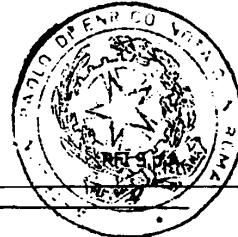
Marzo

Fondazione FS Italiane

Il 6 marzo 2013 RFI, Ferrovie dello Stato Italiane e Trenitalia in qualità di Soci Fondatori hanno costituito la Fondazione FS Italiane.

RFI ha partecipato alla sottoscrizione del fondo di gestione versando l'importo di 0,3 milioni di euro, in misura paritetica rispetto agli altri soci, quale contribuzione al Fondo di Gestione. Inoltre, ha conferito al Fondo di Dotazione 56 rotabili del parco storico operativo valutati come necessari per le finalità della Fondazione.

Tale iniziativa è volta alla tutela e valorizzazione del patrimonio storico e culturale delle ferrovie italiane,



variamente allocato tra le diverse società del Gruppo e costituito da uno dei più consistenti e rilevanti depositi documentali sulla storia delle ferrovie nazionali, raccolto in musei, archivi e biblioteche e consistenti, in larga parte, anche da testimonianze specifiche relative alla realizzazione delle importanti opere ferroviarie, che, anche sotto il profilo ingegneristico, hanno concorso a connotare la ferrovia come un attore protagonista nella crescita del paese nell'ultimo secolo.

Il 2 luglio la Fondazione è diventata operativa.

Stretto di Messina

La data del 1 marzo 2013 prevista dalla legge 221/2012, quale data limite per la stipula dell'Atto Aggiuntivo al contratto che la società Stretto di Messina avrebbe dovuto sottoscrivere con il Contraente Generale alla luce delle nuove disposizioni di legge, è spirata senza esito.

La Società ha pertanto informato i propri Soci, con lettera del 2 marzo 2013, della risposta negativa formulata dal Contraente Generale, il quale, entro i termini previsti, ha rappresentato che *"nonostante le iniziative intraprese da Stretto di Messina in questa fase per addivenire ad un testo condiviso di Atto Aggiuntivo, tale prospettiva si è resa assolutamente irrealizzabile nella formulazione degli atti inviati"*.

Per effetto dello scadere senza esito del suddetto termine del 1 marzo 2013 per la sottoscrizione dell'Atto Aggiuntivo, e della conseguente applicazione delle disposizioni contenute nell'art. 34 *de ceteris* della Legge 221/2012 di conversione del Decreto Legge 179/2012, sono stati caducati gli atti che regolano i rapporti di concessione, le convenzioni ed ogni altro rapporto contrattuale stipulato da Stretto di Messina Spa. Il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con lettera del 26 aprile 2013, ha pertanto comunicato alla Società l'emanazione del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, previsto dalla citata legge, con cui la Società è stata posta in liquidazione, nominando come Commissario Liquidatore il Consigliere Vincenzo Fortunato, entrato in carica il 14 maggio 2013. Secondo quanto stabilito dal decreto egli dovrà concludere le operazioni entro e non oltre un anno dalla data di avvio delle attività di liquidazione, e quindi entro il 14 maggio 2014.

Il Ministro dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato il 12 settembre 2013 il provvedimento interministeriale n. 20959 con cui sono state definite apposite linee guida per l'attività di liquidazione.

Qualificati rappresentati del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota del 20 febbraio 2014 hanno ribadito al Commissario Liquidatore che la mancata stipula entro i termini del suddetto atto aggiuntivo ha confermato l'insostenibilità finanziaria dell'opera, definendo la liquidazione della Società concessionaria quale *"...esito naturale di tale accertamento..."* con la conseguente necessità di svalutare totalmente le immobilizzazioni materiali e immateriali ritenendo infondata ogni pretesa di rimborso e/o di indennizzo da parte della Società nei confronti della Pubblica Amministrazione.

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

RFI S.p.A.

contrattuali con la Stretto di Messina S.p.A. in Liquidazione.

Risulta in essere, tra gli altri, una comparsa di costituzione e risposta ad un atto giudiziario del *General Contractor* (G.C.) nell'ambito del quale la Società Stretto di Messina nel resistere alle pretese del G.C. ha formulato altresì domanda riconvenzionale verso il MIT e la Presidenza del Consiglio dei >Ministri oltre a tutti i soci di Eurolink. La prima udienza inizialmente fissata per il 30 settembre 2013 è stata differita al 26 maggio 2014.

Aprile

Rimborso credito IVA

Con data valuta 10 aprile 2013 la Società ha incassato una prima parte del credito IVA 2010 pari a 179,4 milioni euro.

Maggio

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

Il 30 maggio 2013, a seguito del contratto preliminare stipulato nel mese di settembre 2012, si è conclusa la vendita a favore di BNP Paribas Real Estate del primo lotto edificabile dell'area di Roma Tiburtina.

Il valore dell'operazione è stato pari a 73,2 milioni di euro oltre al contributo per oneri di urbanizzazione ed ha riguardato 7.000 mq di terreno di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana su cui sorgeranno gli uffici della Direzione Centrale di BNP. La nuova sede BNL consentirà la concentrazione dell'attività di circa 3.600 dipendenti, oggi operanti su Roma in cinque sedi differenti.

L'operazione immobiliare in questione rappresenta uno dei primi contributi funzionali al processo di riqualificazione urbana della zona compresa tra i quartieri Portonaccio e Collina Lanciani nel V Municipio, in prossimità del futuro comprensorio SDO (Sistema Direzionale Orientale), destinata a diventare un polo d'importanza strategica della città di Roma.

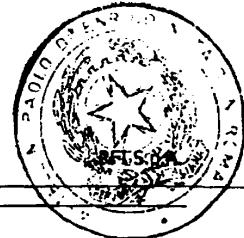
Il risultato fin qui raggiunto ha consentito di ripianare una parte significativa della quota di autofinanziamento con cui RFI ha realizzato la nuova stazione Alta Velocità di Roma Tiburtina e rappresenta un importante contributo al contenimento dell'onere pubblico per gli investimenti in nuove infrastrutture.

In merito alla condizione sospensiva di cui all'art. 2 del contratto di vendita, legata ad una prelazione concessa al Ministero per i Beni e le Attività Culturali per l'acquisto di un serbatoio dichiarato di interesse pubblico, il termine di 60 giorni è trascorso senza che il Ministero abbia fatto valere il diritto di prelazione.

In riferimento alla condizione risolutiva prevista all'art. 11 del suddetto contratto, legata all'eventuale necessità di attivazione di un procedimento di bonifica delle aree o di un piano di gestione dei rifiuti che potessero comportare un ritardo nell'avvio dei lavori superiori ai 6 mesi alla data di rilascio del permesso di costruire, il termine del 28 febbraio 2014 è trascorso senza che la controparte abbia fatto valere la condizione risolutiva.

Luglio

Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)



In data 12 luglio 2013 è stato annunciato dal Presidente del Consiglio dei Ministri l'avvio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e con decreto del Presidente della Repubblica del 9 agosto 2013 sono stati nominati il Presidente ed i componenti dell'Autorità. Sono stati successivamente adottati i regolamenti di organizzazione e funzionamento. All'Autorità sono affidati compiti significativi, di regolazione e di promozione e tutela della concorrenza nel settore dei trasporti. Le competenze dell'Autorità attengono sia alle infrastrutture di trasporto che alla qualità dei servizi prestati. L'Autorità dovrà riferire annualmente alle Camere, evidenziando lo stato della disciplina di liberalizzazione adottata e la parte ancora da definire.

A gennaio 2014 l'Autorità è divenuta operativa ed ha avviato due indagini conoscitive ("Indagine conoscitiva sui servizi di trasporto passeggeri" e "Indagine conoscitiva sull'accesso alle infrastrutture ferroviarie ed aeroportuali").

Motonave "Messina"

Inaugurata in data 26 luglio 2013 alla stazione marittima, la motonave "Messina" è l'ultima nata della flotta navale di RFI per i servizi di traghetti sullo Stretto.

La cerimonia, alla quale hanno partecipato i rappresentanti delle Istituzioni siciliane e calabresi, si è conclusa con il tradizionale taglio del nastro.

L'avvio del servizio commerciale della motonave "Messina" integra e potenzia l'offerta dei collegamenti marittimi tra la Sicilia e la Penisola.

Fondo di Sostegno al Reddito

Al termine di numerosi incontri in data 30 luglio 2013 sono stati raggiunti gli accordi con le Organizzazioni Sindacali in materia di Fondo di Sostegno al Reddito.

Sono stati sottoscritti tre accordi che prevedono:

- l'istituzione di un Fondo per Prestazioni Solidaristiche Straordinarie, alimentato dal trasferimento del 95% delle somme risultanti dal bilancio del Fondo di Sostegno al Reddito al 31 dicembre 2012, con il quale gestire prestazioni straordinarie per l'accesso al fondo (accompagnamento a pensione) a valle di accordi da definire tra le parti;
- la modifica dell'Accordo istitutivo del Fondo (15 maggio 2009), per adeguarlo alle norme introdotte dai successivi interventi legislativi con particolare riferimento a quanto disposto dalla c.d. Legge Fornero (L. n. 92/2012) con la quale è stato previsto il prolungamento a 60 mesi del periodo di accompagnamento alla pensione, nonché lo spostamento del Fondo FS presso l'INPS per il quale si è in attesa di ratifica da parte dei competenti Ministeri (Ministero dell'Economia e delle Finanze e Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali) tramite l'emanazione di un Decreto Interministeriale;
- l'attivazione delle procedure negoziali a livello territoriale sulla base di specifici progetti di efficientamento produttivo proposti dalle Società del Gruppo per l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo per circa 3.000 lavoratori.

Agosto

Rimborso credito IVA Anno 2010