

Juncker”. Il fondo gestito è pensato per finanziare progetti attraendo risorse private nel campo delle infrastrutture inclusi i trasporti, della ricerca, dell’educazione, dell’innovazione e dell’energia.

Accordo MEF-BEI per finanziamento opere di ammodernamento rete tradizionale

In data 30 gennaio 2015 è stato firmato presso il Ministero dell'economia e delle finanze alla presenza del Ministro, un accordo tra la Banca Europea per gli investimenti (BEI) e il MEF, finalizzato al finanziamento del piano di interventi di Rfi. L'accordo per la concessione di un prestito di quasi un miliardo di euro da destinare all'ammodernamento delle linee ferroviarie convenzionali e delle tratte regionali e locali dal Nord al Sud d'Italia, è stato siglato dal vicepresidente della BEI e dal Direttore Generale del Tesoro.

Adozione del Regolamento (UE) n. 171/2015

Con il Regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015 “Regolamento di esecuzione della Commissione su taluni aspetti della procedura per il rilascio di licenze alle imprese ferroviarie”, la Commissione Europea ha definito un modello comune di licenza ed alcuni aspetti relativi alla procedura per il rilascio della stessa.

Torino - Lione: nasce Tunnel Euralpin Lyon Turin (Telt)

In data 23 febbraio 2015 è nata ufficialmente TELT, Tunnel Euralpin Lyon Turin SaS, società responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della futura infrastruttura della Torino-Lione. Il nuovo promotore succede a LTF Lyon Turin Ferroviaire, che da ottobre 2001 a febbraio 2015 ha curato gli studi e i lavori preliminari. Il nuovo assetto societario si configura con una partecipazione delle quote al 50 per cento tra Ferrovie dello Stato Italiane e lo Stato francese.

Legge 27 febbraio 2015 n. 11

Il provvedimento, per quanto di interesse, prevede:

- la proroga di termini in materia di opere pubbliche finanziabili, di cui al decreto Sblocca-Italia, art.3 comma 2: per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico Bologna-Lecce il termine per la cantierabilità è prorogato al 28 febbraio 2015, mentre per l’ulteriore lotto costruttivo AV/AC Verona-Padova, la messa in sicurezza dell’asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia ed il Terzo Valico di Giovi della linea AV Milano-Genova, l’appaltabilità è prorogata al 28 febbraio 2015 e la cantierabilità al 31 agosto 2015;

- la proroga dell'anticipazione del 10 per cento (20 per cento per lavori non ancora banditi) dell'importo contrattuale in favore dell'appaltatore, di cui all'articolo 26-ter del decreto-legge 21 giugno 2013 n. 69 al 31 dicembre 2016;
- l'introduzione del già citato comma 7 ter dell'art. 20 per il perseguimento degli obiettivi di efficientamento e finanziari previsti dal decreto-legge 24 aprile 2014, n.66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014 n. 89.

Ricorso straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento delle delibere ART n.70 e 76 del 2014

In data 3 marzo 2015 Rfi ha provveduto a notificare all'ART il ricorso straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento delle Delibere nn. 70 e 76 e relativi allegati contenenti le misure regolatorie oggetto di contestazione da parte della società stessa. Con tale ricorso Rfi, ha essenzialmente rilevato una serie di vizi procedimentali, sostanziali e di istruttoria, riferiti sia ai provvedimenti dell'ART nella loro interezza, sia a specifiche misure regolatorie contenute in detti provvedimenti, segnatamente quelle in materia di pedaggio AV, sgombero dell'infrastruttura, assistenza alle persone a mobilità ridotta (Pmr) ed assegnazione degli spazi in stazione.

Indagine giudiziaria sul Sottopasso AV Firenze

In data 16 marzo 2015, nell'ambito del procedimento rubricato al n.15144/13 del Registro delle notizie di reato della Procura di Firenze sono stati eseguiti, presso la sede legale di Rfi e presso la sede della direzione acquisti della medesima società, perquisizioni e sequestri atti ad acquisire documenti cartacei ed informatici attinenti all'indagine in corso. Dalla notifica dei provvedimenti autorizzatori dei sequestri in parola e di altri disposti presso i domicili degli indagati, si è appreso dell'intervenuta iscrizione nel registro delle notizie di reato dell'AD di Rfi, di due funzionari della medesima società, unitamente a tre soggetti esterni al Gruppo Fsi italiane, per il reato previsto all'articolo 353 bis del codice penale (Turbata libertà del procedimento di scelta del contraente relativamente ad un'ipotesi di gara mai esitata). Si segnala che, allo stato, le sole informazioni a disposizione di Rfi sono quelle desumibili dagli atti notificati alla società ed ai funzionari di quest'ultima, sulla base delle quali la società sta comunque effettuando analisi e verifiche interne al fine di valutare gli eventuali provvedimenti da adottare.

Approvazione Regolamento n. 429/2015 della Commissione europea.

La Commissione europea ha approvato in data 12 giugno 2015 il Regolamento n. 909/2015, relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario ai sensi della Direttiva 2012/34/UE articolo 31 paragrafi 3 e 5.

Adozione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Con la delibera n. 96 del 13 novembre 2015 l'Art, tenuto conto dei Regolamenti di esecuzione (UE) n. 429/2015, riguardante le modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici, e n. 909/2015 recante le modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, ha definito i criteri per la determinazione, da parte del GI, dei canoni di accesso e utilizzo della infrastruttura ferroviaria.

Avvio del processo di privatizzazione e di definizione delle modalità di vendita delle partecipazioni detenute dal Mef in FSI

Il 23 novembre 2015 il Consiglio dei Ministri ha approvato, in esame preliminare, un DPCM predisposto dal Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, relativo alla cessione di non oltre il 40 per cento di quote di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ai sensi della normativa sulle privatizzazioni (legge n. 474/1994 e legge n. 481/1995).

PAGINA BIANCA



Rete Ferroviaria Italiana SpA

BILANCIO DI ESERCIZIO

AL 31 DICEMBRE 2014

RFI SpA

BILANCIO

2014

RFI – RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA

Società con socio unico soggetto alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane SpA a norma dell'art. 2497 sexies del codice civile e del D.Lgs. n. 188/2003

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma

Telefono: 06/44101

Capitale Sociale: euro 32.007.632.680,00* interamente versati

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma: R.E.A.: 758300

Codice Fiscale: 01585570581

Partita IVA: 01008081000

* Con efficacia dal 5 febbraio 2015 il Capitale Sociale si è ridotto ad euro 31.912.512.180,00

RFI SpA

MISSIONE DELLA SOCIETA'

RFI è la Società del Gruppo FSI preposta alla gestione dell'infrastruttura. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico Ferrovie dello Stato (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita con mezzi propri (ottenuti in passato tramite finanziamenti da terzi e versamenti in conto capitale sociale dallo Stato prima e da Ferrovie dello Stato Italiane dopo ed attualmente attraverso contributi in conto impianti dallo Stato).

Le principali attività correlate alla missione di RFI sono rappresentate da:

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale di cui al D. Lgs. N. 188 del 2003 e successiva decretazione applicativa, ivi incluse le stazioni passeggeri e gli impianti merci modali e intermodali, nonché la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, ivi compreso il sistema Alta Velocità/Alta Capacità;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- gli altri compiti attribuiti al Gestore dell'Infrastruttura ai sensi della vigente normativa, quali: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie, nonché ogni ulteriore attività necessaria o utile per il perseguimento dei fini istituzionali indicati dalle competenti Autorità nazionali e comunitarie.

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

- sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali;
- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e la Sicilia e la Sardegna;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;
- coordinare le attività di ricerca sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

RFI SpA

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE**Consiglio di Amministrazione:**

Presidente	Dario Lo Bosco
Amministratore Delegato	Maurizio Gentile ⁽¹⁾
Consiglieri	Maurizio Mauri ⁽²⁾ Francesca Serra ⁽²⁾ Domenico Maricchiolo ⁽³⁾

⁽¹⁾ Dal 24.07.2014 sostituisce Michele Mario Elia

⁽²⁾ Dal 19.02.2014 sostituiscono Luigi Lenci e Vanda Ternau

⁽³⁾ Dal 10.03.2015 sostituisce Andrea Parrella, dimissionario dal 13.06.2014

Collegio Sindacale ⁽¹⁾:

Presidente	Paolo Marcarelli
Sindaci effettivi	Serenella Lucà Leonardo Quagliata
Sindaci supplenti	Maria Cristina Moretti Giuseppe La Regina

⁽¹⁾ Dal 30.05.2014

Dirigente Preposto:

Vera Fiorani

Società di Revisione:KPMG S.p.A.
(per il periodo 2014-2016)

RFI SpA

INDICE

Lettera del presidente.....	7
Relazione sulla gestione	12
Principali risultati raggiunti nel 2014	13
I rapporti con lo Stato	14
I rapporti con i clienti	20
Principali eventi dell'esercizio	24
Quadro macroeconomico e andamento dei mercati di riferimento.....	34
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria.....	41
Investimenti	46
Lo sviluppo della rete	46
Tecnologie integrate	48
Infrastruttura	54
Logistica e magazzini	56
Le stazioni.....	57
Patrimonio	62
Energia elettrica e altri fattori energetici	62
La sicurezza d'esercizio ferroviario e dell' infrastruttura.....	63
Attività di ricerca e sviluppo	68
Andamento economico delle società controllate	69
Azioni proprie	72
Procedimenti e contenziosi	72
Il contenzioso fiscale.....	79
Informativa relativa all'articolo 2497 ter	85
Fattori di rischio.....	85
Evoluzione prevedibile della gestione	87
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio	91
Prospetti contabili.....	92
Prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria	93
Conto Economico	94
Prospetto di Conto Economico complessivo	95
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	96
Rendiconto Finanziario	97
Note esplicative al bilancio.....	98
Premessa	99
Società	99
Criteri di redazione del bilancio d'esercizio	99
Principi contabili applicati.....	100
Note sullo Stato Patrimoniale	119
Note sul Conto Economico	157

RFI SpA

Compensi Amministratori e sindaci	168
Compenso alla società di revisione	168
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	168
Parti correlate.....	169
Garanzie	176
Impegni finanziari di terzi	176
Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio.....	178

RFI SpA

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signor Azionista,

il contesto economico di riferimento in cui la Società ha operato nel corso dell'anno 2014 ha mostrato, a livello nazionale, una sostanziale stagnazione, pur mostrando sul finire timidissimi segnali positivi legati principalmente al forte calo del prezzo del petrolio, al deprezzamento dell'Euro e in virtù di una politica monetaria espansiva.

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

L'inflazione, su base annua, si è attestata su valori prossimi allo zero (0,2%) che, pur scontando il forte calo dei prezzi delle materie prime, riflette lo sfavorevole quadro dell'attività economica.

Come il precedente, anche il quadro della finanza pubblica dell'anno 2014 è stato caratterizzato dalla piena operatività delle severe misure di riduzione del disavanzo pubblico avviate dal Governo italiano negli anni scorsi e stabilizzate con il programma di stabilità 2013-2017 dell'aprile 2013, approvato dal Parlamento italiano nel maggio 2013.

Ciò nonostante anche quest'anno, in continuità con quanto realizzato fin dall'anno 2007, la Società presenta un Progetto di Bilancio con un lusinghiero risultato netto positivo pari a 140 milioni di euro, conseguito anche in presenza di alcuni fattori normativi e regolamentari che hanno influenzato il corrente andamento delle attività della società.

Infatti gli obiettivi economici previsti nel budget dell'anno, peraltro quale primo passo di un percorso quadriennale 2014-2017 disegnato dal Piano Industriale che la Società ha approvato ad inizio 2014, non sono stati conseguiti nella misura attesa, per il concentrarsi di fattori esogeni, ancorché solo in parte a carattere ricorrente, tra i quali preme evidenziare i seguenti.

L'introduzione con l'articolo 1, comma 20, della Legge 23 dicembre 2014, nr. 190 (Legge di Stabilità 2015), a partire dal periodo d'imposta 2015, della piena deducibilità - ai fini IRAP - dell'intero ammontare del costo relativo al personale dipendente con contratto a tempo indeterminato. Il provvedimento, di grande portata e significativo impatto atteso in relazione all'opportunità per il Paese di disporre di strumenti che favoriscano l'incremento dei livelli occupazionali, presenta indubbi benefici anche per la Società a partire appunto dall'anno 2015. Determina invece un effetto negativo di rimbalzo nell'anno 2014 proprio in ragione dei grandi benefici attesi. In sostanza per effetto della norma la Società azzerò il proprio imponibile IRAP negli anni a venire divenendo pertanto improbabile, allo stato, la recuperabilità delle attività fiscali differite iscritte in bilancio al 2013. L'importo netto delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, pari al 31 dicembre 2013 a circa 145 milioni di euro, è stato pertanto azzerato ed addebitato al conto economico dell'esercizio 2014.

La riduzione del pedaggio AV a seguito dell'emissione ed immediata operatività delle misure di regolazione in materia di pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria contenute nella Delibera dell'Autorità di Regolazione

RFI SpA

dei Trasporti (ART) n.70 del 31 ottobre 2014 (Art.6.5.3), che hanno portato alla ridefinizione dell'importo del pedaggio unitario per l'accesso alla rete AV/AC al valore di 8,2 Euro/km (invece di 12,81 Euro/km con una riduzione del 36%) a far data dal 6 novembre 2014.

D'altra parte, quegli elementi cautelativi che avevano informato le politiche dei bilanci degli anni passati in relazione alla disponibilità parziale delle risorse finanziarie necessarie alla Società per effettuare le attività di manutenzione possono oggi essere completamente liberati in ragione delle risorse finanziarie a tale titolo rese disponibili dallo Stato nel corso del 2014 sia con la definizione dell'integrale copertura dei fabbisogni contrattuali finalizzando a beneficio degli interventi di Manutenzione Straordinaria parte delle risorse previste dalla Legge di Stabilità 2014 sia con l'approvazione in data 23 dicembre 2014 della Legge 190/2014 "Legge di Stabilità 2015" e della Legge 191/2014 "Bilancio di previsione dello Stato".

Tali provvedimenti hanno delineato un quadro certo e quantitativamente adeguato alle esigenze della Società per le attività manutentive in un orizzonte di programmazione pluriennale, anche superiore a quello dell'attuale Piano d'impresa 2014-2017.

Per quanto concerne gli aspetti economici della Società, anche in assenza del positivo effetto generato dalle partite straordinarie nella determinazione del risultato netto dell'anno 2013, e degli effetti esogeni appena descritti, il risultato netto dell'anno 2014 mostra una dinamica di particolare interesse poiché, a fronte di una generale contrazione dei ricavi operativi ha posto in essere tutte le azioni necessarie per bilanciare con una corrispondente riduzione dei costi, concorrendo al perseguimento degli obiettivi di contenimento della spesa pubblica introdotti dal Decreto legge 192/2014 c.d. "Milleproroghe".

Inoltre, tale risultato, è stato conseguito nel rigoroso rispetto delle prestazioni di sicurezza per gli eventi incidentali prodottisi sull'Infrastruttura Ferroviaria, già attestate su valori di eccellenza, se confrontati con quelli dei principali paesi europei.

Il monitoraggio delle suddette prestazioni, ha fatto emergere una incidentalità in lieve incremento rispetto al precedente esercizio ascrivibile principalmente ad azioni di natura volontaria, compiute da soggetti con materiale rotabile in movimento o presso i passaggi a livello, in deliberata violazione delle più elementari norme di sicurezza come peraltro evidenziato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria che, su tale aspetto, ha promosso una specifica campagna di sensibilizzazione.

Ciò nonostante, la Società prosegue con tenacia e perseveranza, in coerenza con la natura pubblica della stessa, il percorso finalizzato a garantire la "piena" sicurezza della circolazione ferroviaria.

Il valore della produzione nell'anno 2014 espresso in treni-km è rimasto sostanzialmente invariato (-0,31%) con un incremento dell'1,83% sulla rete AV/AC che ha superato i 21,7 milioni di treni-km, ed una leggera diminuzione (-0,46%) sulla rete tradizionale che si è attestata sui 308,4 milioni di treni-km.

I ricavi da pedaggio passano da 1.103,2 milioni di euro del 2013 a 1.051,2 milioni di euro del 2014 con un decremento del 4,71%.

In ragione di quanto sopra, il margine operativo lordo della società ha mostrato una lieve contrazione rispetto al precedente anno dovuto principalmente alla corrispondente contrazione dei ricavi operativi.

RFI SpA

Sono proseguiti anche nell'anno 2014 i programmi di investimento sulla dotazione infrastrutturale ferroviaria che, nonostante il perdurare del contesto di grave crisi finanziaria, hanno consentito una produzione nei cantieri di circa 2,8 miliardi di euro riferibili ai grandi progetti infrastrutturali e di mantenimento in efficienza della Rete Convenzionale e, in via residuale, alle tratte della Rete AV/AC considerata la sostanziale conclusione della totalità dei progetti, già attivati all'esercizio ferroviario.

I lusinghieri risultati comunque conseguiti, consentono al Gestore l'opportunità di offrire alle imprese ed ai loro utenti una rete sicura, tecnologicamente avanzata, competitiva ed efficientemente gestita per garantirne la sostenibilità economica e ambientale, valori fondamentali per la crescita del settore ferroviario nel suo complesso.

In continuità con la propria missione industriale, RFI è orientata al sostegno dello sviluppo di un sistema dei trasporti più sostenibile sia dal punto di vista ambientale che sociale, a beneficio della collettività e del sistema logistico e produttivo.

In tale contesto e sempre quale segno della costante attenzione riservata al comparto ferroviario dal Governo, l'8 agosto 2014 è stato sottoscritto tra RFI e Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti (MIT), Il Contratto di Programma 2012-2016 - Parte Investimenti.

Tale contratto, recepisce gli effetti delle disposizioni emanate nel corso del 2014 e di quelle precedenti emanate nel 2012 e del 2013, che hanno portato complessivamente ad un saldo finanziario positivo pari a 4.659 milioni di euro.

Successivamente alla suddetta sottoscrizione sono state emanate ulteriori disposizioni normative con impatti sui "contenuti" che verranno recepiti nel primo aggiornamento utile del Contratto di Programma - Parte Investimenti 2012-2016, quali:

- il Decreto Legge n. 133 c.d. "Sblocca Italia" contenente, tra le altre, disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli - Bari e Palermo-Messina-Catania, l'ulteriore lotto costruttivo asse AV/AC Verona Padova; la messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia; linea AV/AC Terzo Valico dei Giovi; il raddoppio della linea ferroviaria Lucca - Pistoia e Tunnel di base del Brennero;
- il Decreto Legge n.192 c.d. "Milleproroghe", che ha stabilito, tra le altre, proroghe per l'appaltabilità/cantierabilità dell'ulteriore lotto costruttivo AV/AC Verona-Padova, e per la messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia ed il Terzo Valico di Giovi;
- la Legge di stabilità 2015 che ha stanziato consistenti risorse per il proseguimento delle opere realizzate secondo la tecnica dei lotti costruttivi, compresa una ulteriore *tranches* per il Tunnel di base del Brennero e per le attività di investimento a supporto del Piano d'impresa.

In data 9 giugno 2014 è stato registrato alla Corte dei Conti il Decreto Ministeriale n. 203 del 14 maggio 2014 con il quale il MIT ha approvato il 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*.

RFI SpA

Il vigente Contratto di Programma 2012-2014 - Parte Servizi è giunto a scadenza e, nelle more del suo rinnovo e per un termine massimo di un ulteriore anno è prorogato nell'applicazione della disciplina contrattuale ai medesimi patti e condizioni in esso previste.

Tuttavia sono già stati avviati i tavoli di lavoro per la definizione del nuovo atto, considerato che, a seguito dell'approvazione delle citate "Legge di Stabilità 2015" "Bilancio di previsione dello Stato", ne consentono una rapida finalizzazione.

Pur in un complicato contesto economico, il Piano d'impresa 2014-2017, elaborato sulle solide basi costituite dai positivi risultati economici conseguiti negli ultimi anni e confermate da quello oggetto del presente documento, si pone quale obiettivo quello di proseguire nella creazione di valore per gli azionisti in ogni settore di business con una precipua focalizzazione sulle esigenze del cliente, confermando l'attenzione ai costi e, più in generale, all'efficienza produttiva ed alla sostenibilità economica, aspetti che hanno caratterizzato l'azione del Gestore in questi ultimi anni.

Negli anni oggetto di Piano, occorrerà tenere conto delle evoluzioni, o meglio, delle trasformazioni che il più generale modello di *governance* dell'azienda subirà evolvendo da quello attuale descritto dalla contabilità regolatoria, per effetto dei principi della direttiva europea 34/2012 cd. *Recast*.

Tale direttiva, proprio su alcuni aspetti centrali in relazione alle attività del Gestore dell'Infrastruttura nazionale, introduce elementi che chiariscono il perimetro dei diversi segmenti di attività consentendo, in termini di gestione, organizzazione ed impiego degli *asset*, di distinguere chiaramente le attività regolate da quelle a mercato.

A valle di quanto sopra, sarà possibile completare il percorso già intrapreso finalizzato ad individuare le migliori soluzioni in termini di assetto di business, di modelli di controllo e gestionali da rappresentare e negoziare con i competenti *stakeholders*, in primis l'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Il confronto avviato dalla Società nel corso del 2014 con l'Autorità sui temi nevralgici per il funzionamento del sistema ferroviario, con elevato impatto sui processi operativi ed industriali della società e sui rapporti con i clienti, ha già prodotto, come accennato, alcuni provvedimenti regolatori declinati dalle Delibere dell'ART n. 16/2014, n. 70 del 5 novembre 2004 e n. 76 del 27 dello stesso mese e alcuni recentissimi provvedimenti sanzionatori declinati con le Delibere 24 e 25 del 12 marzo u.s. e relative ad inadempimenti nell'attuazione delle due precedenti delibere 70 e 76, rispetto alle quali per la massima tutela e del pubblico interesse, RFI ha proposto anche apposito ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, per l'annullamento delle Delibere de quibus.

La dialettica istituzionale che ha contraddistinto la prima fase della relazione della Società con l'Autorità, realisticamente caratterizzata da elementi fisiologici, è comunque impostata e portata avanti da RFI in una rigorosa logica di cooperazione istituzionale e di trasparenza tecnica sui diversi procedimenti in corso.

Cura istituzionale è stata pure dedicata, nella redazione del presente bilancio, alle osservazioni formulate dalla Corte dei Conti nella propria determinazione in relazione alle tematiche "Sconto K2" e ai profili sulle imposte indirette connessi alle verifiche fiscali relative alle annualità 2010 e 2011, con puntuali approfondimenti e

RFI SpA

valutazioni delle competenti direzioni societarie Legale e DAFC, per i dettagli delle quali si rimanda rispettivamente alle sezioni "Indagini e procedimenti giudiziari in corso" e "Contenzioso fiscale".

Inoltre preme evidenziare l'impegno costante della Società sul tema della sostenibilità ambientale misurato dagli indicatori di *performance* che confluiscono nel Rapporto di Sostenibilità di Gruppo, attraverso il quale gli *Stakeholders* e l'intera opinione pubblica prendono contezza, in assoluta trasparenza, delle azioni intraprese dal Gruppo.

Grazie a tali azioni, il Rapporto di Sostenibilità del Gruppo, ove la Società svolge un ruolo fondamentale, è stato certificato A+, massimo riconoscimento della *Global Reporting Initiative*.

Infine come di consueto, è confermata la cura mantenuta nel corso dell'anno nel processo di miglioramento globale del sistema di controllo interno, sempre basato sia sull'azione istituzionale di *Internal Auditing* sui processi operativi e di supporto e sulle attività di *Risk Management* e di supporto all'Organismo di Vigilanza a testimonianza concreta della massima attenzione alla *governance* di una società pubblica, sia attraverso l'aggiornamento costante del "Modello organizzativo e di gestione di RFI S.p.A. ("Modello 231") che descrive i sistemi di gestione e controllo in essere nella Società, a tutela dall'addebito di responsabilità amministrativa al verificarsi di una delle diverse fattispecie di reato previste nel D.Lgs. 231.

In tale ottica si segnala pure che, nel corso del 2014, è stato aggiornato ed approvato dal Consiglio di Amministrazione il suddetto Modello Organizzativo e di Gestione della Società.

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

PAGINA BIANCA