

RFI SpA

RELAZIONE SULLA GESTIONE

RFI SpA

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2014

		2014	2013
ROE	RN/MP*	0,42%	0,82%
ROI	EBIT/CI*	1,06%	1,15%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	14,10%	14,59%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI	EBITDA/RIC	18,16%	19,42%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	0,08	0,08
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	(0,00)	(0,02)

LEGENDA**CI*:** Capitale investito netto medio (tra inizio e fine esercizio)**EBITDA:** 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**EBIT:** 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 ed obblighi di legge, tecnologie, interventi "leggeri" ed interventi "pesanti", in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.

Il Contratto di Programma - Parte Investimenti

La validità del Contratto di Programma 2007-2011 - Parte Investimenti, giunto alla sua naturale scadenza il 31 dicembre 2011, è stata prorogata dal Decreto Legge n. 16 del 6 marzo 2014, recante "disposizioni urgenti in materia di finanza locale, nonché misure volte a garantire la funzionalità dei servizi svolti nelle istituzioni scolastiche", convertito con Legge n.68 del 2 maggio 2014 che all'art. 17 comma 4bis stabilisce: "Al fine di consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale e l'attuazione dei relativi programmi di investimento, fino alla conclusione della procedura di approvazione del Contratto di Programma - Parte Investimenti 2012-2016, da effettuare entro il termine massimo del 30 giugno 2014, i rapporti tra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura sono regolati, nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, sulla base di quanto stabilito dal contratto di programma 2007-2011".

Il Contratto di Programma 2012-2016 – Parte Investimenti è stato sottoscritto tra le parti RFI e Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti (MIT), l'8 agosto 2014 ed al fine di accelerare la conclusione dell'*iter* di approvazione e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, con il Decreto Legge n.133/2014 c.d. «Sblocca Italia» convertito in Legge n. 164/2014 dell'11 novembre 2014 all'art. 1 comma 10, è stato disposto che l'Atto "..... è approvato con decreto del MIT, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze (MEF), entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Lo schema di decreto di cui al primo periodo è trasmesso alle Camere entro trenta giorni dalla predetta data, per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia. I pareri sono espressi entro trenta giorni dalla data di assegnazione. Decorso tale termine, il decreto può comunque essere emanato".

Le Commissioni Lavori Pubblici del Senato e della Camera hanno espresso parere favorevole sul CdP 2012-2016 parte investimenti rispettivamente in data 25 febbraio 2015 e 18 marzo 2015. Nel nuovo atto contrattuale sono stati recepiti 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 4.659,4 milioni di euro derivante da una serie articolata di disposizioni come di seguito elencate:

- una variazioni finanziaria aggiuntiva di competenza per 9.994 milioni di euro generata dalle seguenti fonti:

RFI SpA

- ✓ 300 milioni di euro a valere sul "Fondo interventi urgenti e indifferibili" di cui all'art. 33 comma 1 della Legge n. 183/2011 "Legge di Stabilità 2012" assegnati con il DPCM del 1 marzo 2012 a RFI, per interventi previsti dal Contratto di Programma;
- ✓ 3.302 milioni di euro recati dalla Legge n. 228 del 24 dicembre 2012 (Legge di Stabilità 2013);
- ✓ 1.200 milioni di euro, assegnati dall' art. 7 ter, comma 2 del Decreto Legge n. 43/2013, convertito con Legge n. 71 del 24 giugno 2013, 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;
- ✓ 361 milioni di euro, assegnati per il finanziamento di un programma di interventi per il miglioramento della rete ferroviaria individuati dal Decreto interministeriale MIT/MEF n. 268 del 17 luglio 2013, a seguito della costituzione nello stato di previsione del MIT di un Fondo ai sensi dell'art. 18 commi 1 e 2 del Decreto Legge n. 69/2013, convertito con la Legge n. 98 del 9 agosto 2013;
- ✓ 3.599,2 milioni di euro, recati dalla Legge n. 147 del 27 dicembre 2013 (Legge di Stabilità 2014);
- ✓ 12 milioni di euro assegnati dalla Delibera CIPE n. 86/2010 per il finanziamento del cunicolo della Maddalena del nuovo collegamento internazionale Torino – Lione;
- ✓ 456,3 milioni di euro, derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale;
- ✓ 146,9 milioni di euro derivanti dalla rimodulazione del Programma PON-FESR 2007-2013 recepita nel XII Decreto Dirigenziale n. 6903 del 6 agosto 2014;
- ✓ 72 milioni di euro derivanti dall'eccedenza di fondi di legge Obiettivo destinati al pagamento degli oneri finanziari;
- ✓ 217,2 milioni di euro di risorse TEN per il ciclo di programmazione 2007 – 2013;
- ✓ 207,4 milioni di euro recati da Enti Terzi ed altro;
- ✓ 120 milioni di euro quali contributo a fondo perduto, derivanti dall'accordo Italia-Svizzera siglato, in data 28 gennaio 2014, tra il MIT e la consigliera federale ai Trasporti per il finanziamento delle opere di ampliamento previste in Italia per il corridoio ferroviario sull'asse ferroviario del San Gottardo.
- una variazione in diminuzione per un importo complessivo pari a circa 5.334,6 milioni di euro, ripartita come di seguito specificato:
 - ✓ 639,8 milioni di euro per effetto delle riduzioni disposte sul capitolo di bilancio MEF 7122 e 7123 in attuazione di diverse disposizioni legislative;
 - ✓ 300 milioni di euro a seguito del defianziamento operato dal Decreto Legge n. 102/2013 (c.d. Decreto IMU) convertito con la Legge n. 124 del 28 ottobre 2013, sulle risorse precedentemente assegnate al capitolo MEF 7122;
 - ✓ 100 milioni di euro, a seguito del defianziamento operato dal Decreto Legge n. 102/2013 (c.d. Decreto IMU) convertito con la Legge n. 124 del 28 ottobre 2013, sulle risorse assegnate per l'anno 2015 dall'art.7 ter, comma 2 del Decreto Legge n. 43/2013;
 - ✓ 913 milioni di euro, a seguito del defianziamento degli stanziamenti recati dalla Legge di Stabilità 2013 per la Nuova linea Torino Lione (capitolo MIT 7532), di cui 639 milioni di euro ai sensi dell'art. 18 comma 13 del Decreto Legge n. 69 del 21 giugno 2013, 124 milioni di euro a seguito di ulteriori provvedimenti legislativi e 150 milioni di euro (stanziati per l'anno 2015) ai sensi dell'art. 1 comma 68 della Legge di stabilità 2014;
 - ✓ 1.058,1 milioni di euro su assegnazioni disposte dal CIPE a valere sul Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali;

RFI SpA

- ✓ 30,7 milioni di euro sul capitolo MIT 7540 - Interventi per il miglioramento della rete ferroviaria, per effetto delle riduzioni disposte ai sensi del D.L. 4/2014;
- ✓ 445,3 milioni di euro a valere sul capitolo 7060 MIT, di cui 63 milioni di euro a seguito del Decreto interministeriale MIT/MEF n. 405 del 12 novembre 2012, che ha revocato i fondi assegnati dal precedente Decreto MIT/MF n. 22589 del 31 dicembre 2004 e 382 milioni di euro destinate al "Potenziamento della linea ferroviaria Rho - Arona. Tratta Rho – Gallarate - Primo lotto funzionale Rho – Parabiago" a seguito della conversione in Legge del D.L. 23 dicembre 2013, n. 145 recante disposizioni urgenti per l'attuazione del "Piano Destinazione Italia", il quale all'art.13 prevede la revoca di assegnazioni di risorse di Legge Obiettivo previste dalla Delibera CIPE 33/2010 relativa ad interventi non ancora attivati;
- ✓ 370,2 milioni di euro, a valere sul capitolo MISE 8425 a seguito della delibera CIPE 6/2012 che ha effettuato una revisione delle assegnazioni del Fondo sviluppo e coesione;
- ✓ 534,2 milioni di euro, di cui 531,3 milioni di euro per la riprogrammazione del PON – Reti e Mobilità 2007-2013 comunicata dal Capo di Gabinetto del MIT con nota n. 21206 del 4 luglio 2013, con la quale è stato variato il paniere dei progetti ammessi al finanziamento e 2,9 milioni di euro a seguito dell'emanazione dell'XI Decreto Dirigenziale n.4100 del 29 maggio 2014;
- ✓ 510,5 milioni di euro di riduzione di risorse TEN del ciclo di programmazione 2007 -2013;
- ✓ 182,3 milioni di euro per una riduzione di risorse derivanti da Enti Terzi;
- ✓ 79,3 milioni di euro per la riduzione delle risorse del fondo di rotazione per una riprogrammazione degli interventi del Piano di azione e coesione della Regione Sardegna;
- ✓ 171,2 milioni di euro nel triennio 2014-2016 per accantonamenti ai sensi dei Decreti Legge 35/2013 e 66/2014 (recante "Misure urgenti per la competitività e la giustizia sociale") e al richiamato articolo 1, comma 428, della Legge 147/2013 e successive modifiche.

In data 5 e 9 dicembre 2014 sono stati sottoscritti tra RFI e MIT due appositi accordi per l'aggiornamento del suddetto Contratto di Programma 2012 – 2016 – parte investimenti, relativi, rispettivamente, alle stime dei costi previsti per la nuova linea Torino-Lione (quota Italia) e alla tratta AV/AC Verona-Padova.

Successivamente alla suddetta sottoscrizione sono state emanate ulteriori disposizioni normative con impatti sui contenuti contrattuali che verranno recepiti nel primo aggiornamento utile del Contratto di Programma – Parte Investimenti 2012-2016, di cui si riportano di seguito le principali:

- il 12 settembre 2014, è stato emanato il Decreto Legge n. 133 c.d. "Sblocca Italia" recante "Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive" convertito con la Legge n. 164 dell'11 novembre 2014, nel dettaglio:
 - ✓ l'art. 1:
 - commi 1 – 9, contiene disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli – Bari e Palermo-Messina-Catania;
 - comma 10, prevede l'approvazione del Contratto di Programma 2012 – 2016 – parte investimenti come sopra precisato;
 - ✓ l'art. 3:

RFI SpA

- commi 1 ed 1 bis, dispone lo stanziamento di 3.890 milioni di euro di nuove risorse per rifinanziare il "Fondo Infrastrutture" di cui all'articolo 18, comma 1, del Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69 (c.d. Decreto del Fare, convertito con modificazioni dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98), favorendo il finanziamento di una serie di cantieri grandi e piccoli, elencati in dettaglio al comma 2 del decreto.
- comma 2, prevede l'emanazione di uno o più decreti interministeriali MIT/MEF per il finanziamento, a valere sulle risorse di cui ai commi 1 ed 1 bis, delle opere, suddivise nelle lettere a), b) e c) secondo vincoli temporali di cantierabilità e appaltabilità che ne determineranno, ai sensi del comma 5, la revoca nel caso di mancato rispetto dei termini fissati:

lettera a), individua gli interventi cantierabili entro il 31 dicembre 2014, tra i quali si segnalano di interesse di RFI quelli di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria, individuati, con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce;

lettera b), individua gli interventi appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e cantierabili entro il 30 giugno 2015, tra i quali, di rilevanza per RFI, si segnalano: ulteriore lotto costruttivo asse AV/AC Verona Padova; la messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia; linea AV/AC Terzo Valico dei Giovi;

lettera c), individua gli interventi appaltabili entro il 30 aprile 2015 e cantierabili entro il 31 agosto 2015, tra i quali, di rilevanza per RFI, si segnala il raddoppio della linea ferroviaria Lucca – Pistoia e Tunnel di base del Brennero.

- Il 13 novembre 2014, è stato emanato il Decreto Interministeriale MIT/MEF n.23290 che, ai sensi dell'art. 3 comma 2 della legge c.d. Sblocca Italia, ha definito le risorse stanziate e le modalità di revoca del finanziamento relativo alle opere di cui al comma 2 lettera a) e b), che per RFI ammontano a complessivi 379 milioni di euro. Per gli interventi elencati nella lettera c) è ancora in corso di emanazione il relativo Decreto interministeriale MIT/MEF.
- Il 23 dicembre 2014, è stata emanata la Legge n. 190 "Legge di Stabilità 2015" e la Legge n. 191 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017" che hanno determinato modifiche al quadro finanziario per il futuro aggiornamento del Contratto di Programma. In particolare l'art. 1 comma 240 ha autorizzato un contributo quindicennale in erogazione diretta di 15 milioni di euro a decorrere dal 2016 al fine di avviare i lavori sulla tratta Andora Finale Ligure per un importo complessivo di 225 milioni di euro.

Inoltre in Tabella E la "Legge di Stabilità 2015", ha recato:

- sotto la voce "rifinanziamento" degli importi già stanziati a legislazione, finanziamenti aggiuntivi per un importo complessivo di 8.425 milioni di euro, così ripartiti:
 - ✓ 570 milioni di euro, quale rifinanziamento del capitolo MEF 7122/PG1 destinato allo sviluppo ed ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie principalmente riferite al Nuovo Valico del Brennero;
 - ✓ 4.455 milioni di euro, quale rifinanziamento del capitolo di bilancio MEF 7122/PG2 destinato agli investimenti ferroviari;

RFI SpA

- ✓ 3.000 milioni di euro, quale rifinanziamento del capitolo MEF 7122/PG7 destinato ai progetti da realizzare per Lotti costruttivi (Brescia Verona Padova - Frasso Telesino Vitulano – Apice Orsara);
- ✓ 400 milioni di euro, quale incremento del finanziamento a valere sul capitolo di bilancio MIT 7518, destinato al progetto Terzo Valico dei Giovi.
- Sotto la voce "riduzione", definanziamenti delle risorse precedentemente assegnate a legislazione vigente sul capitolo 7122 per un importo complessivo di 550 milioni di euro, così ripartiti:
 - ✓ 300 milioni di euro sul capitolo MEF 7122/PG2;
 - ✓ 25 milioni di euro, operati sul capitolo MEF 7122/PG6 assegnati alla linea AV Napoli Bari – tratta Cancellò Frasso Telesino dalla Legge di Stabilità 2014;
 - ✓ 90 milioni di euro, operati sul capitolo MEF 7122/PG7, assegnati ai progetti da realizzare per Lotti costruttivi (Brescia Verona Padova - Frasso Telesino Vitulano – Apice Orsara) dalla Legge di Stabilità 2014;
 - ✓ 135 milioni di euro, operati sul capitolo MEF 7122/PG8, assegnati all'adeguamento del tracciato e velocizzazione asse ferroviario adriatico Bologna Lecce dalla Legge di Stabilità 2014.

Per completezza di informazione si riportano anche gli stanziamenti di cassa previsti per l'anno 2015 dalla Legge di Stabilità 2015 e dalla relativa Legge di Bilancio, che sono così suddivisi:

- ✓ 252 milioni di euro, sul capitolo MEF 7122 quale contributo in conto impianti per la prosecuzione degli investimenti ferroviari;
- ✓ 1,5 milioni di euro, sul capitolo MEF 7123, quale contributo in conto impianti per la realizzazione di opere specifiche;
- ✓ 400 milioni di euro, sul capitolo MEF 7124, per la realizzazione del sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli quale quota dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007;
- ✓ 100 milioni di euro, sul capitolo MEF 7124, per la rete AV/AC e 100 milioni di euro per la rete convenzionale, quale rata dei contributi quindicennali stanziati dalla Legge Finanziaria 2006, a partire rispettivamente dagli anni 2006 e 2007;
- ✓ 243 milioni di euro, sul capitolo MIT 7532, per la nuova linea ferroviaria Torino Lione;
- ✓ 185 milioni di euro, sul capitolo MIT 7515, per la tratta Treviglio – Brescia;
- ✓ 0,4 milioni di euro, sul capitolo MIT 7518, per il Terzo Valico dei Giovi;
- ✓ 273 milioni di euro, sul capitolo MIT 7540, per gli interventi di miglioramento della rete ferroviaria nazionale.
- Il 31 dicembre 2014 è stato emanato il Decreto Legge n.192 c.d. "Milleproroghe", recante la proroga dei termini previsti da alcune disposizioni legislative, che prevede, per quanto di nostro interesse all'art 8 ("Proroghe in materia di infrastrutture e trasporti") comma 2 la proroga dei 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;

RFI SpA

✓ per l'ulteriore lotto costruttivo AV/AC Verona-Padova, la messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia ed il Terzo Valico di Giovi, l'appaltabilità è prorogata al 28 febbraio 2015 e la cantierabilità al 31 luglio 2015.

In relazione all'iter approvativo del Contratto si rimanda agli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio.

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

Il Contratto di Programma 2012-2014 – Parte Servizi

In data 9 giugno 2014 è stato registrato alla Corte dei Conti il D.M. 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*.

Con tale atto si è quindi perfezionato l'iter autorizzativo previsto dall'art. 1 della Legge n. 238 del 14 luglio 1993 recante disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei Contratti di Programma e dei Contratti di Servizio.

Il Contratto di Programma 2012-2014 – Parte Servizi regola i rapporti tra RFI e il MIT in materia di finanziamento delle seguenti attività:

- manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura,
- *safety, security* e navigazione,

disciplinando il complesso di azioni prestate dal Gestore dell'Infrastruttura atte a garantire "l'utilizzabilità dell'infrastruttura da parte dell'utenza in condizioni di sicurezza ed affidabilità".

In tema di risorse nel corso del 2014, con la già citata Legge n. 164 dell'11 novembre 2014, è stata definita l'integrale copertura dei fabbisogni contrattuali, finalizzando a beneficio degli interventi di manutenzione straordinaria parte delle risorse previste dalla Legge di Stabilità 2014 prevedendo, all'art.1, comma 10 che "una quota pari a 220 milioni di euro delle risorse stanziata dalla legge 27 dicembre 2013, n. 147, quale contributo in conto impianti a favore di RFI è finalizzata agli interventi di manutenzione straordinaria previsti nel Contratto di Programma Parte Servizi 2012-2014 con conseguente automatico aggiornamento delle relative tabelle contrattuali".

Il vigente Contratto di Programma 2012-2014 - Parte Servizi è giunto a scadenza ai sensi dell'art.4; 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 in data 23 dicembre 2014 della Legge 190/2014 "Legge di Stabilità 2015" e della Legge 191/2014 "Bilancio di previsione dello Stato", si è delineato il quadro delle risorse disponibili per il prossimo orizzonte di programmazione pluriennale come di seguito riportato:

- alle risorse in c/impianti (capitolo 7122/PG5), recate dalla Legge 23 dicembre n. 190/2014, da destinare alle attività di manutenzione straordinaria della rete sono stati apportati 4.250 milioni di euro complessivi per il periodo 2015-2020 (500 milioni di euro per l'anno 2015, 750 milioni di euro per gli anni 2016 e 2017, 2.250 milioni di euro per gli anni successivi fino al 2020);

RFI SpA

- alle risorse in c/esercizio (capitolo 1541), recate dalla Legge 23 dicembre n. 191/2014, da destinare alle attività di manutenzione ordinaria, *Safety*, *Security* e Navigazione sono stati apportati 2.927 milioni di euro complessivi per il periodo 2015-2017 (circa 976 milioni di euro per ciascuno anno).

L'art. 1 comma 294 della Legge di Stabilità 2015 prevede, inoltre, risorse ulteriori da attribuite al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, a partire dall'annualità 2015, che provvede ad erogarle alle IF a "compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia [...]". L'ammontare di tali risorse è pari a 100 milioni di euro annui per ciascuno degli esercizi 2015, 2016 e 2017.

Inoltre, in tale ambito dovrà trovare soluzione contrattuale e finanziaria la copertura del servizio al personale a ridotta mobilità svolto dalla Società che, ai sensi delle prescrizioni impartite dall'Autorità con la delibera 70/2014, non potranno più essere richieste alle imprese ferroviarie dei passeggeri che fruiscono del servizio, se non in misura molto contenuta.

La Legge Obiettivo

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001) si evidenzia che in data 18 ottobre 2014, è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 243 la delibera n. 19/2014 con cui il CIPE ha approvato il progetto definitivo del 1° lotto funzionale Bicocca (e) – Augusta (e) dell'intervento "Velocizzazione della linea Catania-Siracusa, tratta Bicocca-Targia".

Si segnala, inoltre, che nella seduta CIPE del 10 novembre è stata approvata la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati dalla realizzazione dell'intervento "Collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova" limitatamente alle tratte di prima fase tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova.

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo

Gli interventi previsti nell'ambito dei contratti istituzionali sottoscritti nel 2012 (Direttrice Ferroviaria Napoli – Bari – Lecce – Taranto e Direttrice Ferroviaria Salerno – Reggio Calabria) e nel 2013 (Direttrice Ferroviaria Messina – Catania – Palermo) sono regolarmente in corso.

In data 17 aprile 2014, presso il Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica (DPS), si sono tenute le riunioni semestrali del Comitato di Attuazione e Sorveglianza (CAS) dei rispettivi CIS, come previsto all'art. 7 dei Contratti sottoscritti. In tale occasione sono state presentate le bozze delle Relazioni Annuali 2013 che successivamente sono state approvate e inviate ufficialmente a ciascuno dei Referenti delle Parti del CIS.

I RAPPORTI 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

RFI SpA

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 - 13 dicembre 2014 (data di cambio dell’orario ferroviario 2014), il mercato presenta:

- n. 38 IF dotate di licenza ferroviaria valida rilasciata dal MIT (di cui n. 3 valide per solo traffico avente origine/destino nel territorio italiano)¹;
- 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 14 dicembre 2014 - 31 dicembre 2014, il mercato presenta:

- n. 38 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. 33 IF che espletano servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del “Contratto di utilizzo dell’infrastruttura”;
- n. 41 contratti di utilizzo dell’infrastruttura⁴, così suddivisi:
 - ✓ n. 19 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.

Relativamente ai soggetti “richiedenti” al 31 dicembre 2014 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.

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

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 (41) e numero delle Imprese Ferroviarie contraenti (33) è riconducibile al fatto che l’IF Trenitalia è titolare di n. 6 contratti (merci, passeggeri lunga percorrenza “a mercato”, lunga percorrenza servizio “universale”, passeggeri lunga percorrenza su rete AV, passeggeri regionale e “treni tecnici”) e le IF Sangritana, Serfer e Ferrovie Udine Cividale sono titolari ognuna di n. 2 contratti (differenti per tipologia di servizio).

Ricavi da pedaggio

Generalità

Rispetto al 2013, nel 2014 i volumi di produzione espressi in treni-km sono rimasti sostanzialmente invariati (-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%. Tale decremento è attribuibile principalmente alla riduzione del canone di pedaggio sulla rete AV a seguito dell'emissione de:

- il Decreto Ministeriale n.330 del 10 settembre 2013 che, al fine di promuovere la concorrenza tra le IF ed incrementare il traffico ferroviario, aveva ridotto del 15% il valore del pedaggio;
- la Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n.70 del 31 ottobre 2014 (Art.6.5.3), con cui l'Autorità ha inteso introdurre misure di regolazione immediatamente esecutive in materia di pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, che ha portato alla definizione 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 rimodulazione dello stesso finalizzata al consolidamento del mercato ferroviario AV.

Performance Regime

Nel corso del 2014, 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 2014, rispetto a quanto registrato nel 2013, si registra una diminuzione (-8,12%) 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. 10.530 corse navi a quattro binari (nel 2013 erano n.10.569).

I ricavi da traghettamento verso IF restano sostanzialmente invariati attestandosi a 18,1 milioni di euro.

RFI SpA

Traghetamento Sardegna

Il servizio si svolge con le navi traghetto Villa e Scilla utilizzando i terminali di Villa San Giovanni (RC) e Messina per le operazioni di imbarco e traghetamento. Nel corso del 2014 sono state effettuate 12 corse per esigenze di trasporto esclusivamente legate a bisogni di RFI (trasporto di binari e di macchinari per manutenzione armamento) e di Trenitalia (trasporto di vetture passeggeri – Vetture Aln (Automotrice Leggera a Nafta) Locomotori D445).

Servizi di Manovra

I ricavi da servizio di manovra nel 2014 passano da 34,1 milioni di euro a 13,6 milioni di euro (-60,1%). Questo risultato è determinato dalla progressiva implementazione del progetto che prevede 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

Questo servizio, inserito a partire dal PIR edizione 2011 tra i servizi complementari, ha raggiunto piena efficacia con il nuovo sistema informatico ReteBlu che consente la consultazione in tempo reale a tutte le IF che circolano sulla rete nazionale delle pratiche generate dagli Operatori delle Sale Blu e del relativo stato di avanzamento (pianificato, chiuso, annullato).

Le IF attraverso questo sistema possono inoltre pianificare i servizi di assistenza, a seguito di contatti diretti con i viaggiatori disabili ed a ridotta mobilità, accedendo direttamente al sistema dalla rete Internet.

A seguito di una maggiore richiesta da parte delle IF i ricavi derivanti da questo servizio passano da 10,8 milioni di euro dell'esercizio 2013 a 12,7 milioni di euro del 2014 (+17,31%).

Le delibere ART n.70/2014 e n.76/2014 hanno sostanzialmente modificato la regolamentazione con riferimento all'allocatione dei costi del servizio di assistenza alle persone con mobilità ridotta, disciplinato dal par. 5.2.7 del PIR edizione 2013, che lo descriveva come servizio consistente "nell'accoglienza ed assistenza in stazione, accompagnamento al treno nella stazione di partenza ed imbarco, operazioni di discesa nella stazione di arrivo, accompagnamento all'uscita nella stazione di arrivo o accompagnamento ad altro treno", la cui prestazione in concreto dava vita ad un rapporto trilaterale.

Per quanto attiene agli effetti sulla società di tale determinazione si rimanda a quanto indicato nella sezione della presente Relazione relativa ai Rapporti con lo Stato.

Altri servizi

I ricavi derivanti dagli ulteriori servizi ex art. 20 D.Lgs. n. 188/2003 restano sostanzialmente invariati rispetto al 2013 (-2,41%), passando da 8,7 milioni di euro del 2013 a 8,5 milioni di euro del 2014.

Prospetto Informativo della Rete 2015 (edizione dicembre 2014)

In data 12 dicembre 2014 è stato pubblicato il Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2015 in aderenza alle indicazioni e prescrizioni dell'ART contenute nella delibera n. 76 del 27 novembre 2014.

Gli argomenti oggetto di proposta di modifica del PIR da parte di RFI si sono incentrati sui temi oggetto del procedimento regolatorio avviato dall'ART con la delibera n. 16/2014 finalizzato all'adozione di specifiche misure

RFI SpA

volte a garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva ed il contenimento dei costi per le imprese e gli utenti. L'ART, all'interno di detto procedimento ed al fine di acquisire elementi, ha avviato una consultazione con tutti i "soggetti interessati" sui seguenti temi che trovano disciplina nel PIR ed a cui RFI ha fornito le proprie valutazioni, osservazioni e proposte: accordo quadro, assegnazione della capacità, gestione della circolazione perturbata, sgombero dell'infrastruttura, effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione della capacità e delle tracce, pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e corrispettivi dei servizi, performance regime, condizioni di accesso ai servizi, passeggeri a mobilità ridotta, assegnazione di spazi pubblicitari, *desk* informativi e servizi informatizzati alla clientela, servizi di manovra.

Si evidenzia al riguardo che l'ART nel formulare le sue indicazioni e prescrizioni al PIR 2015 con la summenzionata delibera n. 76/2014 ha integralmente richiamato, sia nei contenuti che nei loro tempi di adozione, le misure di regolazione formulate con la delibera 70 del 31 ottobre 2014 (pubblicata il 5 novembre 2014 sul sito istituzionale dell'Autorità) con la quale l'ART ha chiuso il richiamato procedimento regolatorio.

RFI ha dato seguito a quanto previsto nelle delibere dell'ART n. 70/2014 e 76/2014 nelle modalità di seguito specificate.

Relativamente al nuovo pedaggio AV/AC la prescrizione è stata ritenuta immediatamente esecutiva ed è stata adempiuta da RFI, con l'invio di comunicazione alle imprese interessate, NTV e Trenitalia, e per conoscenza all'ART, del nuovo valore del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC, pari a 8,2 Euro/treno*km, valevole per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015. RFI ha evidenziato nella stessa comunicazione che la fissazione del nuovo valore di pedaggio AV / AC non ha pregiudicato comunque le iniziative della stessa a tutela dei propri interessi.

Tutte le altre prescrizioni sono state intese da RFI con efficacia differita; in particolare con la pubblicazione del "PIR 2015"(edizione dicembre 2014) avvenuta in data 12 dicembre 2014, RFI ha dato seguito a quelle relative a: Accordo Quadro, assegnazione della capacità, gestione della circolazione perturbata, pedaggio per gli invii relativo al materiale rotabile AV, condizioni di accesso ai servizi, assegnazione di spazi pubblicitari - *desk* informativi e servizi informatizzati alla clientela.

Per le restanti misure di regolazione formulate con la delibera n. 70/2014 (Accordo Quadro con le Regioni, sgombero dell'infrastruttura, regime delle penali per mancata contrattualizzazione e mancato utilizzo delle tracce assegnate e relative franchigie, performance regime e servizio di manovra) RFI ha dato avvio nel 2015 alla loro implementazione.

In relazione agli eventi connessi alla pubblicazione del PIR 2015 si rimanda alla sezione degli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Gennaio

Incidente Ferroviario Andora

In data 17 gennaio 2014 una frana staccatasi da un terreno di proprietà di terzi ha investito l'IC 660 Milano – Ventimiglia provocando lo sviamento del locomotore e di una carrozza e l'interruzione della linea ferroviaria tra le stazioni di Albenga e Diano Marina, non si sono registrati feriti gravi tra i passeggeri.

Il 3 febbraio, arrivato il nulla osta delle Autorità competenti, sono iniziate le attività propedeutiche alla rimozione

RFI SpA

del treno che è stata effettuata il 24 febbraio con l'intervento di una chiatta attrezzata con la quale dal mare è stato possibile sollevare e riposizionare sui binari il locomotore e la carrozza sviata. Sono stati quindi avviati i lavori di rimozione del locomotore e della carrozza e di ripristino dell'infrastruttura e sono state create le condizioni di sicurezza per la circolazione che è stata riaperta il 4 marzo, con 10 giorni d'anticipo rispetto al programma iniziale.

Nel frattempo, la mobilità dei viaggiatori è stata garantita, tra Savona e Ventimiglia, con un servizio di bus sostitutivi attivato da Trenitalia che ha anche garantito, nelle principali stazioni, l'assistenza ai viaggiatori mediante la presenza di personale in stazione.

Per consentire la sistemazione definitiva dell'area, sino a fine aprile i treni hanno percorso il tratto interessato dalla frana, lungo circa 500 metri, a velocità ridotta.

RFI ha presentato denuncia formale contro ignoti per la frana. Non è stata fatta, allo stato, una richiesta di risarcimento danni.

E' pendente in fase di indagine preliminare un procedimento penale presso la Procura di Savona nei confronti di soggetti terzi.

La Polfer di Genova ha inoltrato a RFI e Ferservizi alcune richieste di informazioni sull'articolazione e sulla struttura organizzativa, oltre ad altre informazioni in merito alle autorizzazioni ex DPR 753/80.

Marzo

Relazione ANSF 2013

In data 6 marzo l'ANSF ha pubblicato la relazione sui dati 2013 di incidentalità che mostrano un trend in miglioramento sia in termini assoluti che percentuali confermando che il numero di incidenti occorsi sulla linea gestita da RFI è al di sotto della media europea relativa ai principali Paesi ed, in ogni caso, inferiore ai valori obiettivo fissati dalla Commissione Europea per l'Italia. In particolare per quanto riguarda i decessi e/o feriti gravi hanno riguardato per la gran parte non i viaggiatori a bordo dei treni (nel 2013 nessun decesso) ma persone che non hanno rispettato le regole di corretto comportamento in ambito ferroviario (indebita presenza sui binari o indebito attraversamento dei passaggi a livello regolarmente chiusi in violazione del Codice della Strada) tanto che l'ANSF ha promosso una campagna di sensibilizzazione specifica di comportamento.

Tali risultati dimostrano la concretezza e l'efficacia delle azioni e della gestione messa in atto dalla Società che negli ultimi anni ha investito in tecnologia per la sicurezza e la circolazione ferroviaria circa 9.000 milioni di euro.

Sconto K2 ex DM. 44T/2000 – 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 da alcune imprese ferroviarie, come più ampiamente descritto nel paragrafo "Altre indagini" della presente Relazione sulla gestione.

Approvazione del Piano d'Impresa 2014-2017

Il 20 marzo 2014 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il Piano industriale 2014-2017, parte integrante del Piano consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato.

RFI SpA

Il Piano, elaborato sulle solide basi costituite dai positivi risultati economici conseguiti negli ultimi anni, si pone l'obiettivo di confermare la posizione acquisita dalla Società nel panorama industriale italiano continuando a ricoprire, al tempo stesso, un ruolo fondamentale per lo sviluppo del mercato ferroviario.

Il Piano industriale 2014-2017 si caratterizza per un approccio strategico ed operativo incentrato sulla capacità di creare valore in ogni settore di *business* con una forte focalizzazione sulle esigenze del cliente, ferma restando 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.

Delibera ART n.16

Il 6 marzo 2014 l'ART ha emesso la delibera n. 16/2014 avviando uno specifico procedimento regolatorio per l'adozione di puntuali misure di regolazione volte a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie.

In particolare, i temi oggetto dell'istruttoria attengono alle seguenti tematiche:

- la disciplina del PIR con verifica dell'adeguatezza di alcune sue clausole con riferimento ai principali temi sensibili ai fini dell'accesso equo e non discriminatorio;
- le vigenti condizioni di fornitura dei servizi di manovra e l'efficienza della struttura del relativo mercato al fine di garantire un accesso equo e competitivo ai servizi offerti, nonché l'esigenza di definire criteri per l'assegnazione di spazi pubblicitari, *desk* informativi e procedure per l'ottenimento di aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela finale.

Maggio

Incasso credito IVA

Con valuta 9 maggio 2014 la Società ha incassato il credito IVA 2011 pari a 132,9 milioni di euro.

Decreto Legislativo n. 70/2014 - Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario

Il 21 maggio 2014 è entrato in vigore il Decreto Legislativo n. 70 del 17 Aprile 2014 che reca la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento europeo (in vigore dal 3 dicembre 2009), relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario. All'interno del testo legislativo in questione rivestono particolare rilevanza per RFI - nella sua qualità di *Station Manager* - gli artt. 16 e 17, che prevedono sanzioni per le seguenti violazioni: i) "mancata comunicazione all'Organismo di Controllo", entro il termine di 60 giorni dall'entrata in vigore del D.Lgs. 70/2014 (ossia entro il 20 luglio p.v.), delle norme di accesso non discriminatorie adottate per garantire il trasporto a persone con disabilità e/o a mobilità ridotta (PRM); ii) "inosservanza da parte dello *Station Manager* degli obblighi attinenti all'accessibilità e/o assistenza nelle stazioni"; iii) "mancato o non conforme adeguamento delle STI" previste a tutela dell'accessibilità persone disabili e/o PRM; iv) mancata adozione delle misure idonee ad assicurare la "sicurezza personale" dei passeggeri, fermi restando i compiti e gli interventi di esclusiva responsabilità degli organi di pubblica sicurezza. L'Autorità di Regolazione dei Trasporti - a cui lo stesso D.Lgs. ha attribuito la funzione di Organismo di Controllo - è chiamata a vigilare sulla corretta applicazione del regolamento comunitario ed è responsabile delle sanzioni previste. In data 4 luglio l'ART

RFI SpA

ha provveduto a pubblicare sul proprio sito il "Regolamento" ed il "Modulo di reclamo" per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni introdotte dal D.Lgs. 70/2014.

Dimissioni Amministratore Delegato

In data 29 maggio 2014 l'Amministratore Delegato Michele Mario Elia ha presentato le proprie dimissioni dal Consiglio di Amministrazione di RFI andando a ricoprire l'incarico di Amministratore Delegato della Capogruppo.

Giugno

Sconto K2 ex DM. 44T/2000 – Ricorso al Consiglio di Stato

Il MIT ha provveduto, in data 12 giugno 2014, a proporre innanzi al Consiglio di Stato ricorso per chiarimenti ex art. 112 del codice del processo amministrativo in ordine alle modalità di esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 1110/2013 alla luce dell'interpretazione fornita dal giudice dell'ottemperanza n. 1345 del 19 marzo 2014. Anche RFI, alla luce degli elementi di complessità della vicenda, ha proposto ricorso per chiarimenti con atto notificato in data 13 giugno 2014.

Legge n. 89/14 - Misure urgenti per la competitività e la giustizia sociale

Il 23 giugno 2014 è stato convertito in legge il Decreto n. 66 del 24 aprile 2014 recante misure urgenti per la competitività e la giustizia sociale. In particolare all'art. 20 è previsto che, al fine del perseguimento di una maggiore efficienza e del contenimento della spesa pubblica, le società a totale partecipazione diretta o indiretta dello Stato e le società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato, i cui soci di minoranza sono pubbliche amministrazioni ed enti pubblici economici, ad esclusione di quelle emittenti strumenti finanziari quotati nei mercati regolamentati, debbano realizzare, nel biennio 2014-2015, una riduzione dei costi operativi, esclusi gli ammortamenti e le svalutazioni delle immobilizzazioni nonché gli accantonamenti per rischi, nella misura non inferiore al 2,5% nel 2014 ed al 4% nel 2015. Il Decreto Legge 192 del 31 dicembre 2014 c.d. "Milleproroghe" ha aggiunto all'art. 20 della Legge n. 89 del 23 giugno 2014 il seguente comma «7-ter. Per il raggiungimento degli obiettivi di cui al presente articolo, le società controllate da Ferrovie dello Stato italiane S.p.A. concorrono, nell'ambito del bilancio consolidato della capogruppo, per l'importo di 40 milioni di euro per l'anno 2014 e 60 milioni di euro per l'anno 2015. Il termine per il versamento all'entrata del bilancio dello Stato è fissato rispettivamente al 10 gennaio 2015 e al 30 settembre 2015».

Autorizzazione di Sicurezza

Il 30 giugno 2014 è stata rilasciata a RFI in forma definitiva l'autorizzazione di sicurezza prevista per i gestori dell'infrastruttura: essa è valida fino al 29 giugno 2019. Per maggiori informazioni si rinvia a quanto più ampiamente detto nel paragrafo "Qualità e Sicurezza".

Luglio

Incidente Ferroviario linea Gela - Canicattì

In data 17 luglio 2014 il treno regionale 12852 Gela – Caltanissetta ha investito mortalmente tre operai di RFI che