ATTI PARLAMENTARI

XVII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XV
n. 425

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259

RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) SPA

(Esercizio 2014)

Trasmessa alla Presidenza il 21 luglio 2016

PAGINA BIANCA

INDICE

DETERMINAZIONE della CORTE dei CONTI n. 62/2016
del 14 giugno 2016

Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A. per l'esercizio 2014.

DOCUMENTI ALLEGATI

ESERCIZIO 2014

- Relazione del CdA
- Relazione del Collegio sindacale
- Bilancio consuntivo

PAGINA BIANCA

Corte dei Conti

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

Determinazione e relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di **RETE FERROVIARIA ITALIANA (Rfi) S.p.A.** per l'esercizio 2014

Relatore: Consigliere Claudio Gorelli

Ha collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati

il dott. Alessandro Ortolani

Determinazione n. 62/2016

La

Corte dei Conti

in

Sezione del controllo sugli enti

nell'adunanza del 14 giugno 2016;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con r.d. 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto l'art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210;

visto il d.p.c.m. 7 marzo 2007, che dà atto della permanenza del controllo della Corte dei conti su Rete ferroviaria italiana (Rfi) S.p.A., ai sensi dell'art. 19 della predetta legge n. 210 del 1985 e dell'art. 2 della richiamata legge n. 259 del 1958;

visto il bilancio di esercizio di Rete ferroviaria italiana (Rfi) S.p.A., relativo all'esercizio finanziario 2014, nonché le annesse relazioni del Consiglio di Amministrazione e del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Claudio Gorelli e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della predetta Società per l'esercizio 2014;

considerato che dall'esame della gestione e della documentazione relativa al suddetto esercizio sono emersi i seguenti elementi di rilievo:

- nel 2014 il risultato di esercizio di Rfi si attesta a 140 milioni di euro in considerevole diminuzione rispetto al risultato conseguito nel 2013 (-48,7 per cento);
- i ricavi operativi sono ridotti rispetto all'esercizio 2013 (-7,21 per cento) e si attestano a 2.483 mln di euro; tale diminuzione è solo parzialmente bilanciata dalla contestuale riduzione dei costi operativi del 5,90 per cento;

MODULARIO
C. C. - 2

MOD. 2

Corte dei Conti

- il costo del personale registra una riduzione di 23 milioni di euro (-1,59 per cento sul 2013) attestandosi a 1.433 mln di euro;
- il margine operativo lordo (Ebitda) pari a 451 milioni di euro risulta ridotto del 13 per cento sul 2013 e anche l'Ebit attestandosi a 350,2 mln di euro risulta in diminuzione di 37 mln di euro rispetto al 2013 (-9,56 per cento). Permane negativo il saldo della gestione finanziaria con un peggioramento del 30 per cento sul 2013. Il patrimonio netto ammonta, al 2014, a 33.279,8 mln di euro rimanendo sostanzialmente invariato rispetto al periodo precedente (-10 mln di euro sul 2013);
- l'Assemblea ha deliberato di approvare il bilancio 2014 e destinare l'utile di 140 mln di euro come segue: 7 mln a riserva legale, 100 mln a utili da riportare a nuovo, 33 mln all'Azionista, a titolo di dividendo, con la precisazione che una quota pari a euro 23 milioni di euro è destinata al perseguimento dell'obiettivo di contenimento della spesa pubblica in ossequio a quanto previsto dall'art. 10, comma 12, della legge 11/2015;
- il CdA, scaduto nel maggio 2013 con l'approvazione del bilancio di esercizio 2012, è rimasto in regime di "prorogatio" fino al rinnovo avvenuto il 19 febbraio 2014. In tale data, si è tenuta l'Assemblea dei soci che ha nominato i nuovi amministratori fino all'approvazione del bilancio di esercizio 2016;
- il Collegio sindacale, cessato dalle funzioni con l'approvazione del bilancio di esercizio 2013, ha proseguito l'attività in regime di "prorogatio" fino al suo rinnovo avvenuto in data 24 luglio 2014.
- Rfi è interessata da importanti innovazioni sollecitate sia dalla Direttiva 34/2012 cd. "Recast" recepita dal d.lgs. n. 112/2015, sia dalla piena operatività dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) finalizzate ad accelerare il processo di integrazione del settore dei trasporti e, in particolare, migliorare l'efficienza e la competitività della rete e del mercato ferroviario europeo. Di particolare rilievo appaiono sia la deliberazione ART n. 70/2014, con la quale sono stati ridefiniti i criteri per la determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria Av passato da 12,81 euro/treno*km a 8,20 euro/treno*km (-36 per cento circa), sia la deliberazione ART n. 96 del 13 novembre 2015 con la quale sono stati altresì definiti i principi e i criteri in materia di condizioni economiche di offerta e di obblighi di contabilità regolatoria, nonché i corrispettivi e i canoni per i servizi afferenti all'infrastruttura nazionale non ricompresi nel Pacchetto minimo di accesso. Pure

MODULARIO
C. C. - 2

MOD. 2

Corte dei Conti

strategica appare la previsione dell'adozione di un Piano strategico quinquennale, di un Piano commerciale, di un Contratto di programma congruente con il Piano commerciale e di un Registro dei beni;

- tra le criticità riscontrate nel periodo si segnala, come più volte richiamato nei precedenti referti, la tardiva approvazione del nuovo "CdP-Investimenti" per il periodo 2012-2016, nonostante la procedura accelerata prevista dall'articolo 1, comma 10 della legge n. 164/2014;
- si evidenzia la necessità di appostare nel bilancio di Rfi uno specifico fondo a copertura degli oneri che deriveranno dall'esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n.1345/2014 in tema di sconto "K2" ex dm 44T/2000.

P . Q . M .

comunica, a norma dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio relativo all'esercizio 2014 - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione di Rete ferroviaria italiana (Rfi) S.p.A. - l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società per il suddetto esercizio.

ESTENSORE
Claudio GORELLI

PRESIDENTE
Enrica LATERZA

Depositata in Segreteria il 7 luglio 2016

SOMMARIO

Premessa 10

PARTE PRIMA - 1. Ruolo ed assetto societario 11

1.1 Gli organi societari 14

1.2 Assemblea dei soci 14

1.3 Il Consiglio di amministrazione 14

1.4 Il Collegio sindacale 14

1.5 I compensi agli amministratori e ai sindaci 15

1.6 L'articolazione organizzativa 16

1.7 Strumenti di controllo 18

1.7.1 La funzione di *internal auditing* 19

1.7.2 L'Organismo di vigilanza (ex d.lgs n. 231/2001) 19

1.7.3 Misure di prevenzione della corruzione, trasparenza, inconferibilità e incompatibilità di incarichi 20

2. Le risorse umane 21

2.1 La consistenza del personale 21

2.2. La gestione del personale 21

2.3 Il costo del personale 22

2.4 La formazione del personale 24

2.5 La sicurezza sul lavoro e del sistema ferroviario 24

2.6 Le consulenze e prestazioni professionali 26

3. Gestione della rete ferroviaria in un mercato liberalizzato 28

4. I pedaggi sulla rete ferroviaria 32

5. Il Piano industriale (PI) di Rfi quale strumento di pianificazione aziendale 33

6. Il Contratto di programma (CdP) quale strumento di programmazione degli investimenti e delle attività 34

6.1 Il Contratto di programma - Parte servizi (CdP-S) 2012/2014: programmazione degli interventi per il mantenimento in sicurezza della Rete. 34

6.2. Il Contratto di programma (CdP) 2012-2016 – Parte investimenti a sostegno dello sviluppo e dell'adeguamento tecnologico dell'infrastruttura 37

7. Lo sviluppo della rete AV (Torino-Milano-Napoli) 42

8. Lo sviluppo della rete convenzionale 43

9. I progetti speciali da realizzare per lotti costruttivi "non funzionali" attraverso il programma delle infrastrutture strategiche (Pis) 44

10. Gli interventi speciali da realizzare attraverso i Contratti istituzionali di sviluppo (Cis) del Mezzogiorno. Nomina dell'Ad Fsi quale "commissario" per l'esecuzione dei lavori 46

11. Finanziamenti per investimenti 47

12. Ricorso al mercato per il finanziamento delle opere infrastrutturali 48

13. Investimenti in ricerca e sviluppo (R&S) 49

14. Il Prospetto informativo della rete (PIR) 50

PARTE SECONDA - 15. Il bilancio dell'esercizio 2014 51

15.1 Rendiconto finanziario 53

15.2 Situazione patrimoniale e finanziaria 55

15.3 Il Conto economico 58

15.4 Il patrimonio immobiliare 60

16. Il contenzioso 62

17. Andamento della gestione delle principali società partecipate da Rfi 68

17.1 Bluferries S.r.l. (100%) 70

17.2 Terminali Italia S.r.l. (89%) 70

17.3 Tunnel Ferroviario del Brennero – TFB (86,10%) 71

17.4 Nord-Est Terminal S.p.A. in liquidazione (51%) 72

17.5 Bari fonderie meridionali (100%) 72

18. Il sistema tariffario elettrico e la rete elettrica 73

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 74

ALLEGATO I

APPENDICE II

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Compensi agli amministratori 15
Tabella 2 - Compensi (pro-capite) amministratori e sindaci 16
Tabella 3 - Assetto organizzativo Rfi. Gruppo Ferrovie dello Stato italiane 17
Tabella 4 - Articolazione organizzativa Rfi. Personale assegnato al 31 dicembre 2014 18
Tabella 5 - Andamento organico -2013-2014 21
Tabella 6 – Iincidenza del costo del lavoro 23
Tabella 7 - Retribuzione media di dirigenti e impiegati 23
Tabella 8 - Formazione erogata per area di competenza 24
Tabella 9 - Incidenti ferroviari per tipologia 25
Tabella 10 - Composizione "Prestazioni professionali" 26
Tabella 11 - Composizione costi per prestazioni prof.li per centro di costo es. 2014 26
Tabella 12 - Ricavi Italferr per incarichi di consulenza e progettazione a Rfi 27
Tabella 13 - CdP S 2012-2014: Prospetto fonti ed impieghi risorse per competenza 36
Tabella 14 - CdP I - Copertura finanziaria delle opere e variazioni di competenza 40
Tabella 15 - Costi e disponibilità finanziaria delle opere 41
Tabella 16 - Stato dei lavori e previsioni di attivazione Rete AC/AV 42
Tabella 17 - Investimenti per lo sviluppo infrastrutturale della Rete 43
Tabella 18 - Coperture finanziarie degli interventi da realizzare per lotti costruttivi 44
Tabella 19 - Cis. Costi e coperture e avanzamento spesa 46
Tabella 20 - Investimenti finanziati da Stato e UE a favore di Rfi per investimenti (1993-2014) . 47
Tabella 21 - Finanziamenti delle opere 48
Tabella 22 - Spese per ricerche e sviluppo. 49
Tabella 23 - Principali risultati della gestione (bilancio 2014) 52
Tabella 24 - Rendiconto finanziario 54
Tabella 25 - Situazione patrimoniale e finanziaria Attività 55
Tabella 26 - Situazione patrimoniale e finanziaria Passività 56
Tabella 27 - Prospetto di conto economico 59
Tabella 28 - Valore partecipazioni: imprese controllate e collegate 2012-2014 68
Tabella 29 - Dettaglio valore netto partecipazioni in società controllate e collegate 68
Tabella 30 - Società partecipate 69

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Rete ferroviaria italiana (Rfi) S.p.A. per l'esercizio 2014 e sulle susseguenti vicende di maggior rilievo, fino a data corrente, ai sensi dell'art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210, e dell'art. 2 della legge 21 marzo 1958, n. 259.

L'ultima relazione presentata, approvata da questa Sezione con determinazione n. 121 del 19 dicembre 2014, riguardante l'esercizio 2013, è inserita nella raccolta dei documenti parlamentari della XVII legislatura (Doc. XV n. 222).

Si evidenzia che la gestione di Ferrovie dello Stato italiane S.p.A., Capogruppo e controllante di Rfi, è anch'essa soggetta al controllo della Corte dei conti, ma nelle forme di cui all'art. 12 della legge n. 259/1958.

PARTE PRIMA -
1. Ruolo ed assetto societario

Rete ferroviaria italiana spa (di seguito Rfi) è una società per azioni interamente partecipata dalla Ferrovie dello Stato italiane (Fsi) S.p.A., costituita il 1° luglio 2001, in coerenza con le direttive comunitarie che hanno imposto la separazione fra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (GI) ed il produttore dei servizi di trasporto ferroviario (IF).

Fsi S.p.A. holding esercita attività di direzione e coordinamento sulle società del Gruppo tra le quali si annovera sia Rfi sia il principale operatore del trasporto ferroviario nazionale Trenitalia S.p.A.[1]

Rfi è chiamata a garantire, in ossequio alle Direttive comunitarie, l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria a "costi sostenibili per il mercato", a curare la pianificazione e realizzazione degli investimenti per lo sviluppo, la manutenzione e la messa in sicurezza dell'infrastruttura, secondo gli obiettivi di sviluppo individuati dallo Stato e nei limiti delle risorse pubbliche a ciò finalizzate, a gestire la circolazione dei treni e i servizi di collegamento via mare con le isole maggiori.

Rfi cura, infine, la gestione del patrimonio non funzionale all'esercizio ferroviario che deve ritenersi a tutti gli effetti di esclusiva proprietà della Società, che ne può disporre secondo i principi civilistici come definito dalla l. n. 210/1985 anche attraverso società partecipate.

Rfi finanzia le proprie attività con i proventi derivanti dai contributi dello Stato, definiti nell'ambito di specifici contratti di programma (CdP), con la riscossione di canoni per l'utilizzo della rete, con i corrispettivi per la erogazione di servizi alle imprese ferroviarie nonché con le risorse derivanti dall'emissione di prestiti obbligazionari e altre attività finanziarie.

Nelle azioni di sviluppo ed ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie Rfi si avvale, tra l'altro, di alcune società del Gruppo Fsi, in particolare di:

- Italferr che, attraverso specifico rapporto contrattuale con Rfi (Direzione investimenti), svolge un'attività strategica nel campo dell'ingegneria dei trasporti con il compito di supervisionare coordinare, progettare e costruire le linee ferroviarie e, in tale ambito, di porre in essere attività connesse, *inter alia,* agli appalti, alle gare e alla trattazione delle riserve nell'esecuzione dei lavori;
- Brenner Basis Tunnel (Bbt), Tunnel Ferroviario del Brennero (Tfb) e Lyon Turin Ferroviaire (Ltf) ora Tunnel Euralpin Lyon Turin (Telt) impegnate nella costruzione dei tunnel di raccordo tra Italia e Austria e tra Italia e Francia.

[1] Nell'allegato si dà brevemente conto delle principali società attive nell'ambito della *holding Fsi* che si occupano di servizi attinenti con la gestione dell'infrastruttura.

Con specifico riguardo alla società Ltf si rileva che, in attuazione della l. n. 71/2014, Rfi ha dato esecuzione alle operazioni di scissione della partecipazione in favore della Capogruppo Fsi finalizzata a costituire il nuovo promotore pubblico (Telt) con il Governo francese[2]. In conseguenza di tale operazione il capitale sociale di Rfi si è ridotto di 95.120.500 euro.

Rfi si è dotata di uno specifico modello procedurale ed organizzativo ed ha istituito un'apposita "*task force"* con il compito di supportare l'Ad di Fsi nelle funzioni di Commissario per la realizzazione delle opere previste dalla legge 11 novembre 2014, n. 164[3] e cioè degli interventi sui principali assi ferroviari del Mezzogiorno.

La Corte, già nelle pregresse relazioni al Parlamento sulla gestione finanziaria di Rfi alle quali si rinvia, ha reiteratamente trattato le tematiche del modello gestionale e dell'assetto organizzativo caratterizzante il sistema ferroviario nazionale in relazione all'applicazione delle Direttive europee che hanno evidenziato l'esigenza della piena separazione proprietaria e organizzativa tra gestore della rete e servizi.

Al proposito giova ricordare che dopo una lunga controversia (cfr Relazione sul 2013) la Corte di giustizia europea ha dichiarato che il modello gestionale verticalmente integrato realizzato tra Fsi e Rfi è compatibile con le direttive europee.

Se la lunga *querelle* sulla ripartizione dei compiti tra Rfi e Fsi sembra superata, altre modifiche organizzative e gestionali si prospettano con l'applicazione della Direttiva 34/2012 cd. "Recast" e con la piena operatività dell'Autorità per la regolazione dei trasporti (Art).

L'approvazione da parte del Governo del decreto legislativo n. 112/2015 di attuazione della direttiva 2012/34/UE (Recast), ha riproposto, da un lato, l'esigenza di assicurare l'indipendenza di Rfi nella determinazione e riscossione dei canoni, nell'assegnazione della capacità dell'infrastruttura e, dall'altro, di tutelare e rendere maggiormente efficaci gli investimenti pubblici e di favorire lo sviluppo della concorrenza, la partecipazione degli operatori alle scelte strategiche riguardanti l'impiego, la disponibilità e lo sviluppo dell'infrastruttura.

Inoltre l'azione posta in essere dall'Art e la decisione governativa di procedere ad una parziale privatizzazione del gruppo Fsi con conseguenze non ancora definite su Rfi apre nuovi scenari che

[2] La società Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT Sas) è stata costituita il 23 gennaio 2015.

[3] Si tratta, in particolare, degli interventi sugli assi ferroviari Alta velocità, Alta capacità Napoli – Bari che ha un ruolo fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno poiché connette due aree che da sole raggiungono una quota di oltre il 40 per cento della produzione di mercato nel meridione e della Palermo-Catania-Messina. Nel marzo 2015 è stata approvata dal Commissario l'Ordinanza n. 5 di approvazione del Programma generale attività per singolo progetto ferroviario con annesso Gantt delle opere che costituisce la base per evidenziare, in sede di rendicontazione annuale di cui all'art. 1, comma 8, della Legge n. 164/2014, eventuali anomalie e significativi scostamenti rispetto ai termini fissati per l'espletamento delle attività medesime.

implicano la necessità di trovare un equilibrio tra la vocazione di mercato e l'esigenza di garantire a tutti gli operatori servizi efficienti.

A tal fine nel corso del 2014 è stato istituito un apposito Gruppo di lavoro presso il Mef, composto da rappresentanti di Fsi del Mef e del Mit con l'obiettivo di definire tutte le misure propedeutiche alla privatizzazione in particolare la definizione del quadro giuridico, regolatorio e finanziario, e di predisporre tutte le misure necessarie all'apertura del capitale di Fsi e alla sua quotazione.

Il 23 novembre 2015 è stato formalmente avviato dal Governo il piano per la cessione parziale del pacchetto azionario delle Ferrovie dello Stato con l'obiettivo di diminuire il debito pubblico, di favorire la liberalizzazione dei sevizi ferroviari attraverso l'aumento della concorrenza e di rendere maggiormente efficienti i servizi erogati. In particolare, il dpcm approvato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, in prima lettura, su proposta del MEF e del Ministero delle sviluppo economico (di seguito MISE), prevede la cessione di non oltre il 40 per cento di quote di FSI e il mantenimento in capo allo Stato del restante 60 per cento. Il richiamato dpcm, sul quale le competenti Commissioni parlamentari hanno espresso parere favorevole con osservazioni[4], dispone che l'alienazione della quota della partecipazione potrà essere effettuata anche in più fasi attraverso un'offerta pubblica di vendita rivolta a risparmiatori e investitori istituzionali in Italia, con specifico riguardo ai dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, e all'estero attraverso la quotazione sul mercato azionario.

[4] Il Senato della Repubblica il 13 gennaio 2016 e la Camera dei Deputati il 19 gennaio 2016.

1.1 Gli organi societari

Sono organi di Rfi, l'assemblea dei soci, il consiglio di amministrazione che esprime il presidente, l'amministratore delegato e il collegio sindacale.

1.2 Assemblea dei soci

L'Assemblea dei soci è l'organo che esprime la volontà sociale da attuarsi a cura del CdA e si compone dell'unico socio Fsi titolare dell'intero capitale sociale (31,91 miliardi di euro[5]).

1.3 Il Consiglio di amministrazione

Il CdA di Rfi, ai sensi dell'articolo 15 dello Statuto, è composto da 5 membri cui spetta la gestione della società. Il CdA scaduto nel maggio 2013, con l'approvazione del bilancio di esercizio 2012, è rimasto in regime di "*prorogatio*" fino al rinnovo avvenuto il 19 febbraio 2014. In tale data, si è tenuta l'Assemblea dei Soci che ha nominato il Presidente e i nuovi amministratori. Il nuovo C.d.A., che resterà in carica fino all'approvazione del bilancio di esercizio 2016, nella seduta del 19 febbraio 2014 ha confermato il Presidente e l'Amministratore delegato[6] al quale sono stati conferiti, nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 del cod. civ., ampi poteri di gestione e riconosciuti, in ragione dell'incarico, compensi aggiuntivi (tabella n. 2). Nel corso del 2014 e nei primi mesi del 2015 il CdA ha provveduto a cooptare nuovi amministratori in sostituzione di quelli dimissionari, previo accertamento da parte della Capogruppo Fsi della sussistenza dei requisiti professionali e dell'insussistenza di cause di incompatibilità e inconferibilità. In data 3 novembre 2015 il Presidente di Rfi ha rassegnato le proprie dimissioni dall'incarico a seguito del suo coinvolgimento in un procedimento giudiziario. In data 17 maggio 2016 l'Assemblea ha provveduto a nominare il nuovo Presidente del CdA, già membro del Collegio sindacale di Fsi.

1.4 Il Collegio sindacale

Il Collegio sindacale, cessato dalle funzioni con l'approvazione del bilancio di esercizio 2013, ha proseguito l'attività in regime di "*prorogatio*" fino al suo rinnovo avvenuto in data 30 maggio 2014 e rimarranno in carica fino all'approvazione del bilancio 2016.

[5] Così ridotto da 32 mld per effetto della scissione della partecipazione in favore di Fsi.

[6] In data 29 maggio 2014 l'Amministratore delegato di Rfi è stato chiamato a ricoprire l'incarico di Ad in Fsi e, conseguentemente, l'Assemblea dei soci di Rfi, riunitasi in data 24 luglio 2014, ha provveduto a cooptare un nuovo Consigliere di Amministrazione successivamente chiamato dal C.d.A. a ricoprire l'incarico di Ad di Rfi.

1.5 I compensi agli amministratori e ai sindaci

Il 1° aprile 2014 è entrato in vigore il decreto ministeriale 24 dicembre 2013 n. 166[7] che ha integrato e completato il quadro normativo che regola i limiti ai compensi degli amministratori con deleghe delle società non quotate controllate dal Mef. L'entrata in vigore del richiamato decreto impone l'immediato adeguamento ai nuovi limiti dei compensi riconosciuti agli amministratori delle società non quotate, direttamente o indirettamente controllate dal Mef, ad eccezione delle società che emettono strumenti finanziari quotati sui mercati regolamentati e delle loro controllate. Ciò premesso il C.d.A. di Rfi, tenuto conto degli indirizzi emanati dalla Capogruppo Fsi e acquisito il parere del Collegio sindacale, ai sensi del d.l. n. 69/2013 convertito con l. n. 98/2013, ha deliberato l'adeguamento del compenso del Presidente e dell'AD (prevedendo per quest'ultimo una riduzione del 25 per cento).

Ai componenti del CdA che partecipano a specifici Comitati è attribuito un ulteriore appannaggio in aumento del 30 per cento.

Rfi ha evidenziato, infine, che i compensi deliberati per gli amministratori che ricoprono cariche di Consigliere in altre società del Gruppo sono direttamente versati alla Società.

Nel prospetto che segue si dà conto dei compensi percepiti dagli amministratori e dai membri del Collegio sindacale che risultano ridotti dell'8 per cento circa rispetto all'esercizio 2013.

Tabella 1 - Compensi agli amministratori

(migliaia)

PERCIPIENTI	2012	2013	2014	Δ '14/'13
Amministratori	494	460	425	-8%
Sindaci	85	84	84	-
Totale	579	544	509	-6%

-Fonte: bilancio Rfi

[7] Adottato ai sensi dell'articolo 23 bis della legge 22 dicembre 2011, n. 214 come da ultimo modificato dalla legge 28 dicembre 2015, n. 208 a decorrere dal 1° gennaio 2016.

La tabella n. 2 dà conto dei compensi spettanti agli amministratori ed ai sindaci:

Tabella 2 - Compensi (pro-capite) amministratori e sindaci

(unità)

Funzioni		2013	2014	Data nomina	Data cessazione
C.d.A. *	Presidente	87.143	85.000	19.02.2014	Approv. Bil. Es. 2016
	A.d. **	300.000	225.000	24.07.2014	"
	Consigliere	24.300	24.300	19.02.2014	"
	Consigliere	24.300	24.300	19.02.2014	"
	Consigliere	24.300	24.300	19.02.2014	"
Collegio Sindacale ***	Presidente	33.300	33.300	30.05.2014	Approv. Bil. Es. 2016
	Sindaco	25.200	25.200	30.05.2014	"
	Sindaco	25.200	25.200	30.05.2014	"
	Sindaco supp.	-	-		
	Sindaco supp.	-	-		

Fonte: Rfi

**Il CdA scaduto con l'approvazione del bilancio 2012 è rimasto in regime di prorogatio fino al rinnovo il 19.02.2014.*

*** L'emolumento erogato all' Ad assorbe il compenso spettante in qualità di consigliere di amministrazione deliberato dall'Assemblea il 19 febbraio 2014 ed è attribuito a far data dalla nomina nella carica di Amministratore delegato in conformità a quanto previsto dalla l. 98/2013. Non ricomprende l'emolumento eventualmente percepito per incarichi dirigenziali.*

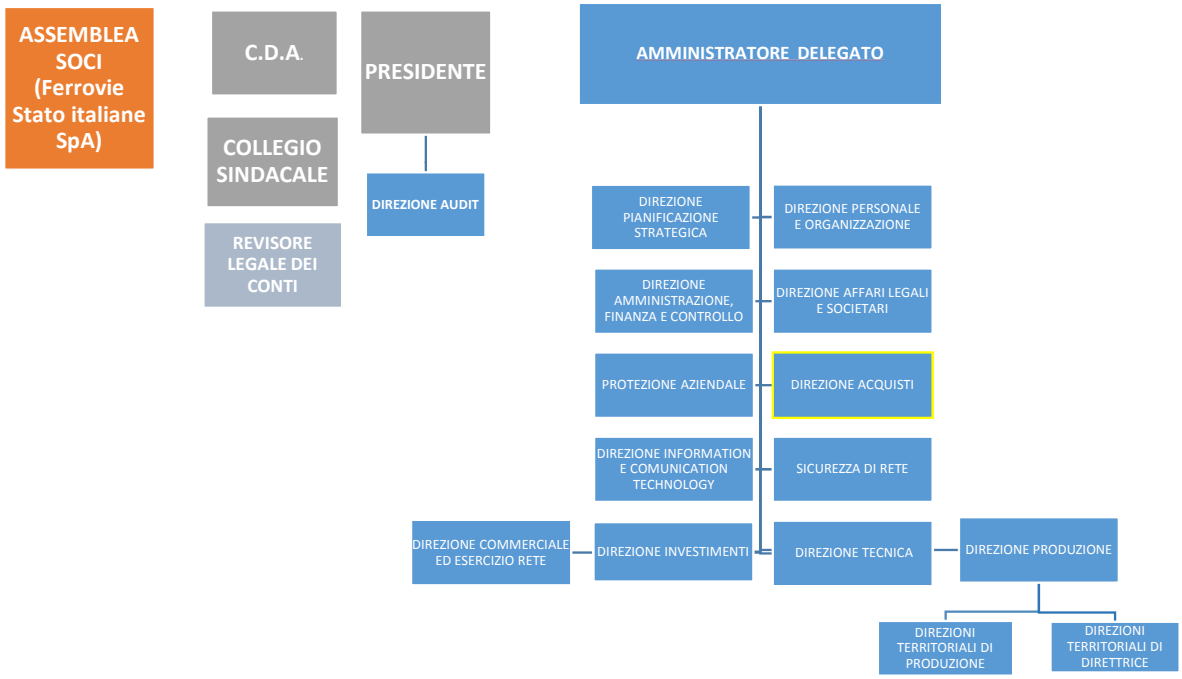
**** Il Collegio sindacale scaduto con* l'approvazione del Bilancio di esercizio 2013 è rimasto in regime di *prorogatio fino al rinnovo in data 30 maggio 2014.*

1.6 L'articolazione organizzativa

La struttura aziendale di Rfi si articola in 13 Direzioni centrali, 15 Direzioni territoriali di produzione e in 4 Direzioni territoriali di Direttrice. Alla sede centrale di Roma si aggiungono le sedi di Torino, Milano, Genova, Venezia, Verona, Trieste, Bologna, Firenze, Napoli, Reggio Calabria, Bari, Ancona, Palermo, Cagliari.

La tabella n. 3 evidenzia l'assetto organizzativo di Rfi al 31 dicembre 2014.

Tabella 3 - Assetto organizzativo Rfi. Gruppo Ferrovie dello Stato italiane



Fonte: Elaborazione Corte dei conti

La tabella n. 4 riporta l'articolazione organizzativa di Rfi con indicazione del personale assegnato.

Tabella 4 - Articolazione organizzativa Rfi. Personale assegnato al 31 dicembre 2014

Direzione/Struttura	Dirigenti	Quadri	Direttivi	Tecnici specializzati	Tecnici	Operai specializzati	Operatori	Generici	Totale*
Produzione	79	4.806	389	6.012	4.759	6.846	510	69	23.470
Personale e organizzazione	22	208	62	390	24	34	52		792
Comm.le ed esercizio rete	22	203	42	98	12	16	2	1	396
Tecnica	18	147	36	73	5	9	1		289
Investimenti	32	155	43	36	3	5	1		275
Protezione Aziendale	2	36	7	141	6	14	1		207
Acquisti	5	30	19	34	5	5			98
Information comunication tecnology	4	42	18	30					94
Amm.ne finanza controllo	6	41	11	18	2	1			79
Sicurezza di rete	4	47	14	12		1			78
Affari legali e societari	8	41	16	12					77
Pianificazione strategica	7	24	2	2					35
Audit	3	17	5	1					26
Staff. Ad	3	5	4	3	3				18
Totale	215	5.802	668	6.862	4.819	6.931	567	70	25.934

Fonte: Rfi

*ai n. 25.934 dipendenti vanno aggiunti n. 15 dipendenti in distacco.

Nel corso del 2014 anche a causa della progressiva introduzione di nuove tecnologie ed in un'ottica di efficientamento dei processi produttivi, sono proseguite le azioni di riorganizzazione e di razionalizzazione. In particolare si è operato sulle strutture territoriali della "Direzione produzione" che rappresentano la rete operativa di gestione, mantenimento e messa in sicurezza dell'intera infrastruttura ferroviaria comprensiva della rete, delle stazioni e dagli apparati che attengono alla circolazione e alla manutenzione dei treni.

1.7 Strumenti di controllo

Il Collegio sindacale assicura il controllo sistematico in ordine alla corretta applicazione delle disposizioni societarie e vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Capogruppo e sul suo concreto funzionamento. La Capogruppo Fsi S.p.A. in qualità di "*Ente di interesse pubblico*" ai sensi art. 16 del d.lgs. n. 39/2010, all'esito di gara europea, ha affidato nel novembre 2014 ad una nuova società la revisione legale dei conti per tutte le società del Gruppo con oneri a carico di Rfi per complessivi 1,14 milioni di euro nel

triennio 2014-2016 dei quali 305 mila euro per il 2014[8]. La società incaricata ha svolto la revisione contabile e ha ritenuto la relazione sulla gestione coerente con il bilancio di esercizio e quest'ultimo conforme agli Ifrs adottati dall'Ue, essendo redatto con chiarezza e in grado di rappresentare, in maniera veritiera e corretta la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa di Rfi.

1.7.1 La funzione di *internal auditing*

Presso Rfi è istituita una specifica funzione di *internal auditing*, di riferimento gerarchico e funzionale del Presidente, del Comitato di audit e del Collegio sindacale.

Il Comitato di Audit, la cui composizione è stata integrata a seguito degli avvicendamenti intervenuti nella compagine consiliare, ha fornito l'assistenza tecnica al C.d.A. con la supervisione generale dei processi amministrativi, le revisioni contabili di bilancio e del controllo interno.

Nel corso del 2014 la Direzione Audit ha verificato l'adeguatezza e il funzionamento del sistema di controllo interno della Società con specifico riguardo al perseguimento degli obiettivi aziendali quali: la tutela del patrimonio aziendale, l'efficacia ed efficienza delle operazioni e la conformità a leggi, regolamenti, contratti e disposizioni interne.

Rfi ha riferito che le attività di auditing sono state svolte in conformità al modello organizzativo e di gestione ex d.lgs. n. 231/2001, al Piano di Audit 2014 e degli indirizzi formulati dalla Direzione centrale audit di Capogruppo.

Le venticinque attività di auditing hanno interessato, in particolare, i principali macroprocessi della società, la gestione amministrativa e fiscale, quella del personale, la gestione delle scorte e del materiale "tolto d'opera", gli investimenti, la pianificazione e programmazione della manutenzione ordinaria e straordinaria, il ciclo acquisti.

Nelle risultanze delle attività di audit effettuate nel 2014 si evidenziano ancora margini di miglioramento in settori riguardanti, in particolare, i sistemi di qualificazione, la gestione dei parallelismi ed attraversamenti, la gestione del parco autovetture aziendali, la gestione dei passaggi a livello, la gestione dei subappalti.

1.7.2 L'Organismo di vigilanza (ex d.lgs n. 231/2001)

L'Organismo di vigilanza, nominato il 19 novembre 2014, ha adottato programmi di prevenzione dei reati di cui al d.lgs. n. 231/2001 e definito i modelli di organizzazione, gestione e controllo.

[8] Assemblea Ordinaria dei Soci di Rfi, seduta del 18 dicembre 2013.

Nel corso del 2014 l'Organismo di vigilanza, che come è noto è dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo e di autonomi mezzi finanziari e logistici, ha vigilato sul funzionamento e l'osservanza del modello organizzativo, di gestione e controllo e ne ha curato l'aggiornamento.

L'Organismo, in linea con la disposizione di gruppo, è composto da un componente esterno dotato di specifiche competenze nella materia, dal Direttore della Direzione audit e dal Presidente del Collegio sindacale di Rfi. Contestualmente al rinnovo è stato determinato in 30 mila euro il compenso annuo lordo per il Presidente e in 15 mila euro il compenso annuo lordo per il componente esterno.

1.7.3 Misure di prevenzione della corruzione, trasparenza, inconferibilità e incompatibilità di incarichi.

La Società in attuazione dell'articolo 11 del d.lgs. n. 33/2013, così come modificato dalla l. n. 114/2014, e degli indirizzi e delle Linee guida del Mef e dell'Anac, che hanno inteso definire l'ambito soggettivo di applicazione della normativa in materia di trasparenza e prevenzione della corruzione, dovrà adeguare e integrare i presìdi anticorruzione già adottati a norma del d.lgs. n. 231/2001 con misure idonee a prevenire anche i fenomeni di corruzione e di illegalità in coerenza con le finalità stesse della l. n. 190/2012.

In questa prospettiva è da collocarsi il Protocollo di vigilanza collaborativa siglato in data 25 febbraio 2016 tra ANAC e Rfi al fine di assicurare legalità e prevenzione della corruzione negli appalti ferroviari, verificare la conformità dei bandi di gara al Codice dei contratti pubblici, prevenire infiltrazioni criminali, monitorare il corretto svolgimento delle gare d'appalto e supervisionare l'esecuzione dei lavori.

2. Le risorse umane

2.1 La consistenza del personale

Per la selezione e il reclutamento del personale dirigente Rfi si attiene a specifiche procedure emanate dalla Capogruppo che prevedono una prima ricerca di professionalità all'interno del Gruppo e, in caso di indisponibilità la ricerca sul mercato. Nella tabella che segue si dà conto, rispettivamente, delle variazioni che l'organico ha registrato nel corso degli anni 2013 e del 2014.

La consistenza del personale a ruolo al 31 dicembre 2014 è pari a 25.949 con una riduzione rispetto all'anno precedente di 1.159 unità (-4,28%).

Tabella 5 - Andamento organico -2013-2014

(unità)

Descrizione	2013	2014	Δ 2014/2013 %
Assunzioni da mercato	415	360	-13,25
Assunzioni per reintegre giudiziali	16	8	-50,00
Assunzioni per definizione contenzioso	4	15	275,00
Mobilità netta tra Società del Gruppo	972	89	-90,84
Totale ENTRATE	1.407	472	-66,45
Accessi al fondo di sostegno al reddito	693	937	35,21
Accessi al Fondo incentivo all'esodo	328	223	-32,01
Altre cessazioni (dimissioni, licenziamenti, decessi)	379	471	24,27
Totale USCITE	1.400	1.631	16,50
Consistenza complessiva personale a ruolo	27.108	25.949	-4,28

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati RFI.

2.2. La gestione del personale

Nell'anno di riferimento sono proseguite le azioni di revisione dell'assetto organizzativo e dei processi produttivi nonché l'immissione di innovativo *know how* tecnologico che, unito ad un sistema premiale di incentivi, previsto dal Ccnl, ha consentito - secondo Rfi - l'incremento della produttività del lavoro.

E' continuata, in linea con il Piano industriale, la ridefinizione dei processi decisionali e degli ambiti di responsabilità con l'obiettivo di rendere più funzionale la gestione dell'intera infrastruttura con particolare riguardo alle attività di produzione, manutenzione e messa in sicurezza della rete. Sono inoltre proseguite le azioni di reimpiego dei lavoratori che a causa di ristrutturazione organizzativa non hanno trovato possibilità di impiego in Rfi o nelle altre Società del Gruppo e sono stati destinati a progetti di decoro e piccola manutenzione nelle stazioni, in particolare in quelle impresenziate (circa 1.700).

Parallelamente alle azioni di riorganizzazione Rfi ha attivato procedure per:

- l'esodo incentivato dei lavoratori che avevano già raggiunto i requisiti pensionistici con le risorse accantonate nell'apposito fondo;
- l'accesso alle prestazioni del Fondo di sostegno al reddito del personale del Gruppo Fsi con accompagnamento a pensione del lavoratore licenziato cui mancano meno di 4 anni sulla base degli accordi sindacali raggiunti a livello territoriale nel 2013 e nel 2014[9].
- azioni di formazione e di riqualificazione del personale al fine di consentirne il reimpiego in altre attività.

La Direzione personale e organizzazione assiste le società controllate (Terminali Italia, Bluferries, Ltf e Bbt-Se) offrendo supporto specialistico nelle materie di competenza, anche al fine di assicurare il necessario coordinamento rispetto agli obiettivi di Rfi e coerenza con le disposizioni di Gruppo. E' da rilevare, infine, che la Direzione personale e organizzazione di Rfi (e ora le neo costituita Direzione Sanità) assicura numerose e diversificate attività in ambito sanitario, tra le quali la sorveglianza sanitaria e la certificazione di idoneità al lavoro del personale appartenente alle società del Gruppo.

2.3 Il costo del personale

Nel 2014 si sono prodotti interamente gli effetti sul costo lavoro dovuti all'incremento medio dei minimi tabellari previsti dall'Accordo del 2013.

Ciononostante, da un raffronto dei dati rispetto all'esercizio precedente emerge che il costo complessivo del personale è diminuito del 1,59 per cento (pari a 23 mln di euro) a motivo della riduzione del 3,4 per cento nel 2014 del personale in attività, mentre il costo del personale medio pro capite è aumentato dell'1,9 per cento. Dall'analisi dell'incidenza del costo del lavoro sui costi operativi e sui ricavi aziendali si rileva che il costo del lavoro rappresenta oltre il 70 per cento dei costi operativi e il 58 per cento circa dei ricavi aziendali.

[9] Dalla data di prima attivazione del Fondo (1° marzo 2011) sono cessati, attraverso l'accesso alle prestazioni straordinarie dello stesso, 2.361 dipendenti (937 nel corso dell'ultimo anno come già evidenziato nel precedente Referto).

Tabella 6 – Iincidenza del costo del lavoro

(unità)

	2012	2013	Δ% '13/'12	2014	Δ% '14/'13
Risorse umane (media annua)	27.582	27.299	-1,03	26.369	-3,41
Costo complessivo	1.451.910.051	1.456.225.070	0,30	1.433.055.107	-1,59
Costo medio unitario	52.641	53.335	1,32	54.346	1,90
Ricavi totali	2.663.346.892	2.675.939.631	0,47	2.483.045.810	-7,21
% Costi personale/Ricavi totali	54,5	54,4		58	
Costi operativi	2.286.587.331	2.156.264.708	-5,70	2.032.081.369	-5,76
% Costi personale/Costi operativi	63,5	67,4		70,5	

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati Rfi

La riduzione di oltre ventitré milioni di euro sul 2013 del costo del personale è, in massima parte, imputabile all'azione di razionalizzazione organizzativa in atto e all'utilizzo degli strumenti di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro e di accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito.

Il conto economico evidenzia come l'ammontare delle retribuzioni è passato da euro 1.043,5 mln del 2013 a 1.024,2 mln di euro nel 2014 con una riduzione dell'1,9 per cento dovuta alla diminuzione della consistenza media del personale del 3,4 per cento.

Rfi ha riferito che la retribuzione media del personale non dirigente è in modesto aumento (+1,6 per cento): euro 38,2 mln nel 2013 e euro 38,8 nel 2014, variazione dovuta agli aumenti previsti dal Ccnl. Anche le retribuzioni medie del personale dirigente nel periodo registrano un aumento del 5 per cento.

Di seguito si riporta la dinamica delle retribuzioni medie annue al netto degli oneri sociali e delle voci relative ad altri costi del personale, nel triennio 2012/2014.

Tabella 7 - Retribuzione media di dirigenti e impiegati

(milioni)

	2012		2013		2014	
	Dirigenti	Altro personale	Dirigenti	Altro personale	Dirigenti	Altro personale
Totale Retribuzioni	29,25	995,03	29,61	1.013,90	29,54	994,68
Retribuzione media	0,11	0,03	0,12	0,04	0,13	0,04
Var % anno preced.	1,00	-1,50	5,51	2,91	5,00	1,60

Fonte: Rfi

2.4 La formazione del personale

Nel 2014 il piano formativo è stato incentrato, in particolare, sulle tematiche relative alla sicurezza, sia in termini di esercizio ferroviario sulla base delle indicazioni fornite dall'Agenzia nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (Ansf), sia in termini di sicurezza sul lavoro. I volumi complessivi di formazione erogata nell'ambito del piano di formazione 2014 si attestano a 164.813 giornate uomo con una consistenza media pro-capite di 6,3 gg/uu. Nel 2014 il piano formativo ha interessato n. 21.566 lavoratori pari all'82,5 per cento della consistenza media annua.

La formazione professionale nel 2014 è stata gestita direttamente da Rfi ricorrendo per il 91,5 per cento a professionalità interne. I costi per le attività di formazione (docenza esterna, progettazione e logistica) ammontano a 3,8 milioni di euro (3,16 mln di euro nel 2013).

La tabella n. 8 evidenzia i lavoratori, il volume di formazione erogata e costi.

Tabella 8 - Formazione erogata per area di competenza

(migliaia)

	2013		2014	
Area	*Volumi*	*Costo*	*Volumi*	*Costo*
	(gg/u)	*(mgl€)*	*(gg/u)*	*(mgl€)*
Manageriale	1.433		3.667	
Tecnico prof.le	177.816		161.146	
Totali	179.249	3.161	164.813	3.800
Media gg.uu./occupato	7		6,3	

Fonte Rfi

Anche nel 2014 Rfi ha attivato fondi interprofessionali per il cofinanziamento delle iniziative di formazione professionale per 2,5 mln di euro: 7 piani formativi hanno coinvolto n. 9.738 lavoratori (n. 10.012 nel 2014).

2.5 La sicurezza sul lavoro e del sistema ferroviario

Nel 2014 è stata emanata dall'Ad di Rfi la Comunicazione operativa relativa alla "Politica per la Sicurezza di Rete Ferroviaria Italiana" con l'obiettivo di ridurre gli incidenti d'esercizio, gli infortuni sul lavoro e l'impatto sull'ambiente, mediante un adeguato approccio metodologico di analisi e gestione dei rischi. In particolare, per la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario gli obiettivi sono il raggiungimento dei più alti livelli di sicurezza per ogni attività che comporti elevati rischi per i dipendenti, compresi quelli relativi alle malattie professionali, per i clienti e per la collettività. Nel 2014 sono proseguite, pertanto, anche le azioni di formazione

tecnica/professionale di sicurezza sui luoghi di lavoro ed è stato formalizzato il processo per la "Rivisitazione dei documenti del Sistema integrato di gestione della sicurezza - Sigs" che si concluderà nel secondo semestre del 2015.

Per quanto concerne la sicurezza del sistema ferroviario nel 2014 il Gestore dell'infrastruttura dopo un'autorizzazione provvisoria ha ottenuto dall'Ansf l'autorizzazione definitiva all'esercizio subordinata all'attuazione di uno specifico programma di interventi sulla rete. L'Ansf ha auspicato maggiore cura, da parte del GI, nei processi manutentivi e di esercizio, una più accurata organizzazione e formazione del personale, nonché l'attrezzaggio dell'infrastruttura ferroviaria con ulteriori dispositivi che consentano di prevenire incidenti o limitarne gli effetti.

Gli incidenti ferroviari significativi, distinti secondo la classificazione "Era" (*European railway agency*), accaduti nel corso del 2014, sull'infrastruttura gestita da Rfi, sono stati 115 in aumento rispetto al 2013 (n. 100 incidenti) e al 2012 (n.107 incidenti). In particolare sono più che raddoppiate le collisioni (da 4 a 9) ed i danni alle persone.

Nella tabella seguente si evidenzia la loro distribuzione per tipologia.

Tabella 9 - Incidenti ferroviari per tipologia

(unità)

DESCRIZIONE	2012	2013	2014
Collisioni	7	4	9
Deragliamenti	5	6	4
Passaggi a livello	13	14	16
Danni a persone da materiale rotabile	81	75	82
Altro	1	1	4
Totale	107	100	115

Fonte: Rfi .

2.6 Le consulenze e prestazioni professionali

Nel 2014 si conferma il tendenziale aumento dei costi per prestazioni professionali da 11.9 mln di euro nel 2013 ad oltre 13.1 (+1,15 mln di euro)[10] dovuti in larga misura all'aumento dei compensi a professionisti per contenziosi che passano da 10,2 mln a 12,2.

Nella tabella n. 10 si evidenzia la composizione della voce di bilancio "Prestazioni professionali":

Tabella 10 - Composizione "Prestazioni professionali"

(migliaia)

Descrizione	2013		2014	
	Importo	Incid. %	Importo	Incid. %
Corrispettivi riconosciuti ai legali esterni:	10.222	85,6	12.200	93,13
Corrispettivi società fornitrici corsi form. prof,le	555	4,6	-	-
Corrispettivi società di revisione legale conti	-	-	600	4,58
Spese notarili	-	-	200	1,53
Altro	1.167	9,8	100	0,76
Totale	11.944	100	13.100	

Fonte Rfi

Nella tabella n. 11 si evidenzia la composizione della voce di bilancio "Prestazioni professionali" con evidenza dei centri di costo.

Tabella 11 - Composizione costi per prestazioni prof.li per centro di costo es. 2014

(milioni)

Descrizione/Struttura amm.va	Staff	Personale	Legale	Investime	Amm.ne	Produzion	Altro	Totale
Legali esterni	-	3,8	5,4	2,1	0,2	0,5	0,2	12,2
Società revisione legale conti	0,6	-	-	-	-	-	-	0,6
Spese notarili	-	-	0,1	-	-	0,1	-	0,2
Altro (Ctp)	-	-	0,2	-	-	-	-	0,1
Totale	0,6	3,8	5,6	2,1	0,2	0,6	0,2	13,1

Fonte Rfi

[10] I costi per prestazioni professionali ammontavano a 10,43 mln di euro nel 2009, a 11,06 mln di euro nel 2010 e a 11,39 nel 2012.

Nel 2014 sono stati perfezionati incarichi di consulenza e progettazione con la consociata Italferr SpA[11]. Ad Italferr gli incarichi sono conferiti con "affidamento diretto", ai sensi e per gli effetti dell'art. 91, comma 7, del d.lgs. n. 163/2006, ed i corrispettivi sono determinati a valori di mercato. Nella tabella che segue sono riportati, in sintesi, gli importi dei ricavi operativi di Italferr per consulenze e servizi di ingegneria resi a Rfi concernenti nodi, itinerari, tecnologie ed altre prestazioni.

Tabella 12 - Ricavi Italferr per incarichi di consulenza e progettazione a Rfi

(milioni)

	2012	2013	2014
Ricavi per servizi di ingegneria a Rfi	135,47	117,99	109.239

Fonte bilancio Italferr.

[11] Per un approfondimento sulle attività della Italferr S.p.A.si rinvia all'allegato nel quale si dà, in estrema sintesi, conto delle principali società che nell'ambito della holding Fsi si occupano di attività e servizi connessi con la gestione dell'infrastruttura ferroviaria.

3. Gestione della rete ferroviaria in un mercato liberalizzato

Come già sottolineato il ruolo svolto da Rfi, quale Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria, è definito anche in relazione agli interventi del legislatore comunitario volti a raggiungere la piena liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario in Europa.

Come già riferito la Direttiva CE 91/440 (recepita in Italia dal d.lgs. n. 188/2003), allo scopo di aumentare la concorrenza e l'efficienza della rete e dei servizi di trasporto comunitari, ha disposto la separazione sia "contabile" sia "societaria" tra il gestore della rete e l'erogatore dei servizi di trasporto ferroviario. In Italia la separazione "societaria" è stata realizzata con la costituzione, all'interno della holding FSI di Rfi che gestisce le infrastrutture e di "Trenitalia S.p.A." che si occupa dei servizi di trasporto ferroviario.

La Direttiva 34/2012 cd. "Recast"[12] ha introdotto per ciascuna impresa elementi per meglio definire il perimetro dei diversi segmenti di attività consentendo, in termini di gestione, organizzazione ed impiego degli *asset,* di distinguere più marcatamente le attività regolate da quelle a mercato anche attraverso il passaggio da una contabilità di tipo regolatoria[13] ad una di tipo industriale e attraverso la contendibilità dei servizi offerti alle imprese ferroviarie.

Il Governo italiano, considerato il termine di recepimento fissato per il 16 giugno 2015[14], per il recepimento della richiamata Direttiva 34/2012 e per esigenze di chiarezza ed adeguamento del quadro normativo ha inteso superare le disposizioni del decreto legislativo n. 188/2003 con la previsione di un nuovo decreto legislativo (d.lgs. n. 112/2015) integralmente sostitutivo del precedente. In particolare, il nuovo d.lgs. n. 112/2015 rafforza l'autonomia e l'indipendenza sul piano giuridico, organizzativo, decisionale e contabile del GI al fine di garantire trattamenti uniformi ai vari operatori e una maggiore trasparenza nell'assegnazione delle tracce e nella definizione degli accordi quadro.

Il citato decreto n. 112/2015 ribadisce, all'articolo 3 comma 1, la possibilità di assegnare la gestione dell'infrastruttura, o parte di essa, a diversi organismi o imprese nonché affidare la gestione di uno o più impianti di servizio ad un "operatore dell'impianto di servizio", definito dalla Direttiva "Recast" quale entità giuridica pubblica o privata che dovrà operare in modo tale da essere indipendente dalle imprese ferroviarie e conseguire un "profitto ragionevole".

---

[12] Delle precedenti direttive europee che hanno ristrutturato il comparto del trasporto ferroviario si è già riferito nelle precedenti relazioni a cui si rinvia.

[13] L'obiettivo della contabilità regolatoria è quello di rappresentare, sulla base delle informazioni presenti sui sistemi contabili l'utilizzo delle risorse ricevute dallo Stato sulle singole aree di business in coerenza con la normativa sopramenzionata anche al fine di garantire la rispondenza con la contabilità generale e i Contratti di programma stipulati.

[14] Il 20 luglio 2015 la Commissione europea aveva avviato la procedura d'infrazione n. 2015/0303 per mancato recepimento della Direttiva 2012/34/Ue.

In particolare, per quanto concerne la gestione dell'infrastruttura, si dispone la ridefinizione delle reti ferroviarie regionali e dei criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso ed assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi con riferimento alla predette reti.

Il decreto n. 112/2015 ribadisce, inoltre, l'esigenza di un equilibrio tendenziale dei conti tra i ricavi complessivi a vario titolo conseguiti ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura.

La prospettiva disegnata dal d.lgs. n. 112/2015 presuppone certezza nei tempi di approvazione dei Contratti di programma e l'implementazione del sistema di contabilità industriale in grado di evidenziare analiticamente i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali e, pertanto, il GI dovrà tenere contabilità separate al fine di consentire di verificare il rispetto del divieto di trasferimento di fondi pubblici a fini diversi da quelli del potenziamento e mantenimento delle infrastrutture. In tale prospettiva deve intendersi l'adeguamento della normativa nazionale che ha stabilito con la legge 9 agosto 2013 n. 98 che "la *separazione contabile e dei bilanci deve fornire la trasparente rappresentazione delle attività di servizio pubblico e dei corrispettivi e/o fondi pubblici percepiti per ogni attività*"[15] e, più di recente, dal Regolamento di esecuzione Ue n. 909 del 12 giugno 2015 relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario.

Sulla base di quanto definito dal Piano strategico quinquennale, in via di adozione a cura del Governo ai sensi dell'articolo 1 comma 7 del d.lgs. n. 112/2015, il GI deve definire un nuovo piano commerciale e un contratto di programma congruente con il predetto piano commerciale e all'adozione del Registro dei beni.

In particolare:

- il *Piano commerciale*[16], dovrà comprendere i programmi di investimento e di finanziamento congruenti rispettivamente con il Piano strategico e con il Contratto di programma (CdP), allo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando, al tempo stesso, l'equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi;
- I Contratti di programma[17] devono essere resi coerenti con le previsioni della Direttiva 34/2012 in ordine alla durata quinquennale alla congruenza con il Piano commerciale, alla

[15] Il Governo, tenuto conto della procedura di infrazione (n.2013/2213) avviata dalla Commissione europea, al fine di completare l'adeguamento della normativa nazionale agli obblighi previsti dalla direttiva 91/440/CEE ha modificato, con l'articolo 24 della l. n. 98/2013, l'articolo 5 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, stabilendo che la separazione contabile e dei bilanci deve fornire la trasparente rappresentazione delle attività di servizio pubblico e dei corrispettivi e/o fondi pubblici percepiti per ogni attività.
[16] Articolo 15, comma 5 e segg. del d.lgs. n. 112/2015.
[17] Articolo 15, comma 1 del d.lgs. n. 112/2015.

previsione di finanziamenti funzionali ad una gestione efficiente dell'infrastruttura anche attraverso l'introduzione di indicatori e criteri di qualità, di incentivi, di misure correttive in caso di inadempimento di una delle Parti o di circostanze eccezionali che dovessero incidere sulla disponibilità dei finanziamenti pubblici (rinegoziazione, risoluzione anticipata);

- il Registro dei beni[18] dovrà essere adottato entro il 16 luglio 2016 anche al fine di effettuare la corretta e puntuale perimetrazione dei beni in dotazione al GI e una valutazione in ordine ai finanziamenti e alle spese necessari a riparare o sostituire i beni costituenti l'infrastruttura ferroviaria.

Sul tema della definizione delle condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie e ai connessi servizi, l'Autorità per la regolazione dei trasporti (Art) ha definito e concluso un procedimento (delibera n. 70 del 31 ottobre 2014) finalizzato all'adozione di misure di regolazione, immediatamente esecutive, riguardanti tematiche di rilevante evidenza quali la definizione degli obblighi di separazione e contabilità regolatoria, l'inventario delle pertinenze della rete, il regime d'accesso e uso dei servizi, i servizi di manovra, l'assistenza alle persone a mobilità ridotta, gli spazi pubblicitari, i desk informativi e la fornitura di servizi automatizzati alla clientela finale. Sempre di importanza rilevante sono anche le tematiche concernenti l'organizzazione e la gestione dell'infrastruttura, la definizione degli Accordi quadro, l'assegnazione della capacità alle imprese ferroviarie e alle Regioni, la gestione della circolazione "perturbata", lo sgombero delle infrastrutture, gli effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce, la determinazione dei pedaggi relativi alle tratte AV, i sistemi di gestione del "performance regime".

L'Art ha avviato due specifici procedimenti nei confronti di Rfi finalizzati all'adozione di provvedimenti sanzionatori di importo pari a 500 mila euro per il mancato adeguamento del Prospetto informativo della rete (Pir) e a 154 milioni di euro per ciascuna misura violata in ordine all'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie.

Successivamente all'avvio dei richiamati procedimenti sanzionatori l'Art con due recenti decisioni[19] ha dichiarato ammissibili le proposte di adeguamento alle misure di regolazione e adeguamento prodotte da Rfi rimanendo tuttavia impregiudicata la valutazione sulla effettiva idoneità delle stesse a risolvere le criticità evidenziate dall'Autorità.

La delibera n.70/2014 dell'Art ha, inoltre, posto a carico del GI il 75 per cento circa dei costi di fornitura del servizio di assistenza alle persone con mobilità ridotta (Pmr) stimati in complessivi 10

[18] Articolo 15, comma 8 del d.lgs. n. 112/2015.
[19] Delibere nn. 89 e 90 del 23 ottobre 2015

milioni di euro per recuperare i quali Rfi ha avanzato formale richiesta al Mit di contribuzione nell'ambito del nuovo CdP parte servizi.

4. I pedaggi sulla rete ferroviaria

Con Decreto Mit del 10 settembre 2013 il pedaggio unitario è stato ridotto nella misura del 15 per cento ed è passato da 14,7752 euro/treno*km a 12,5589 euro/treno*km. Successivamente, nel corso del 2014, il pedaggio per le linee AV è stato fissato da Rfi a 12,8101 euro/treno*km. Ai sensi di quanto previsto dall'Art (delibera n. 70/2014) e, in particolare dalle misure di regolazione in materia di pedaggio Av, si è determinata una ulteriore forte riduzione del pedaggio e con nota dell'11 dicembre 2014 Rfi ha comunicato alle IF che il canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC è fissato per il periodo 6 novembre – 31 dicembre 2015, nella misura di 8,2 euro/treno*km, con una riduzione stimata del 36 per cento.

In ordine ai costi derivanti dalla cennate misure di regolazione, Rfi ha evidenziato che la sola rimodulazione del pedaggio Av disposta ai sensi della richiamata deliberazione n. 70/2014 incide negativamente sulle entrate di Rfi per oltre 126,2 milioni di euro (16,6 milioni di euro a valere sull'esercizio 2014 e 109,6 milioni di euro sul 2015) a cui vanno aggiunti 4,5 milioni di euro di oneri finanziari derivanti dal maggior ricorso al mercato finanziario resosi necessario per il reperimento delle risorse finanziarie non più disponibili.

Con la successiva deliberazione n. 96 del 13 novembre 2015 sono stati altresì definiti, all'esito della procedura attivata ai sensi della richiamata deliberazione n. 70/2014, principi e criteri in materia di condizioni economiche di offerta e di obblighi di contabilità regolatoria, sia per il canone di accesso per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale sia per i canoni ed i corrispettivi dei servizi afferenti all'infrastruttura ferroviaria nazionale, non ricompresi nel Pacchetto minimo di accesso (PMdA).

5. Il Piano industriale (PI) di Rfi quale strumento di pianificazione aziendale

Nell'ambito della politica generale del trasporto ferroviario e tenendo conto della strategia di sviluppo e dei finanziamenti dello Stato il GI è tenuto ad elaborare e aggiornare il Piano industriale[20] comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da trasmettere al Mit e all'Art per l'approvazione. Il Piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimale dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio economico e finanziario del Gestore.

Il PI si articola con una prospettiva regolatoria pluriennale (5 anni) con aggiornamento annuale ed espone, in modo organico, le linee strategiche dell'impresa, i principali obiettivi economici e finanziari che si intendono raggiungere, le azioni che saranno intraprese per permettere il conseguimento degli obiettivi stessi, le nuove iniziative o gli investimenti previsti per realizzare l'ottimale impiego e lo sviluppo delle infrastrutture, l'efficienza dei trasporti e l'equilibrio finanziario.

In data 20 marzo 2014 è stato approvato dal C.d.A. il PI 2014-2017 che tiene conto dei CdP relativi agli investimenti e ai servizi, dell'evoluzione del quadro economico, di quello regolatorio e normativo, nonché della capacità di creare valore in ogni settore di business e di supportare la crescita qualitativa e dei volumi dei servizi offerti, sia passeggeri Av/Av che merci, affinché si possano dare risposte ad un mercato, regionale e metropolitano, caratterizzato da una forte domanda di qualità e puntualità dei servizi offerti.

Gli indirizzi strategici definiti per i prossimi anni ipotizzano la configurazione di una infrastruttura integrata con il network europeo (Ten-T) in grado di interagire e competere con le altre infrastrutture di trasporto in un'ottica di rete multimodale con l'obiettivo di ottimizzare l'accessibilità complessiva del sistema di trasporto nazionale ed offrire una struttura di reti e servizi integrati in grado di soddisfare al meglio le esigenze di mobilità espresse dal mercato. Il PI 2014-2017 prevede, fra l'altro, l'operazione di valorizzazione della società Grandi Stazioni attraverso la modifica dell'attuale perimetro di portafoglio della attività della società e la successiva valorizzazione del Business Retail&Media, l'operazione di valorizzazione delle attività svolte dalla società Bluferries di navigazione sullo Stretto e la cessione della rete di trasmissione elettrica del Gruppo Fsi Italiane (Self).

[20] Ora definito Piano commerciale dall'articolo 15 comma 5 del d.lgs. n. 122/2015.

6. Il Contratto di programma (CdP) quale strumento di programmazione degli investimenti e delle attività.

Come già evidenziato, l'articolo 15 del d.lgs. n. 112/2015 in continuità con le previsioni del previgente dlgs 188/2003, ribadisce che i rapporti tra lo Stato e Rfi siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più CdP nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato.

Il CdP disciplina, in particolare, nei limiti delle risorse iscritte nel bilancio dello Stato, la concessione a favore di Rfi dei finanziamenti necessari a porre in essere nuovi investimenti in opere di manutenzione, rinnovo e miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria.

Da più parti è emersa la necessità di avere tempi certi di approvazione dei CdP i cui ritardi rispetto alle naturali scadenze producono difficoltà nella programmazione finanziaria delle opere e nella loro realizzazione con costi spesso crescenti. Per tentare di superare questa difficoltà la l.164/2014 ha stabilito tempi massimi e procedure di approvazione del CdP 2012-2016 a partire da quello sottoscritto in data 8 agosto 2014[21]. Tuttavia la nuova legislazione non ha prodotto gli effetti attesi. Infatti il percorso per l'approvazione del CdP-Investimenti che si sarebbe dovuto concludere entro il 10 gennaio 2015 è stato definitivamente approvato solo nel mese di giugno 2015.

6.1 Il Contratto di programma - Parte servizi (CdP-S) 2012/2014: programmazione degli interventi per il mantenimento in sicurezza della Rete.

Con il decreto Mit n. 203 del 14 maggio 2014 è stato approvato il Contratto di programma - Parte servizi 2012/2014 sottoscritto da Mit ed Rfi in data 29 novembre 2013.

Il Contratto ha come oggetto la realizzazione delle opere di manutenzione, ordinaria e straordinaria[22], necessarie al mantenimento in esercizio della rete ferroviaria in condizioni di sicurezza ed affidabilità, nonché le attività di safety, security[23] e navigazione ferroviaria. La

[21] L'articolo 1, comma 10 del d.l. n. 133/2014 convertito nella legge 11 novembre 2014 n.164 dispone, fra l'altro, che «Per accelerare la conclusione del contratto il cui periodo di vigenza è scaduto e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, il contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (Rfi) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 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»

[22] Sono ordinari gli interventi manutentivi finalizzati al contenimento del normale degrado dell'infrastruttura nell'ambito del previsto ciclo di vita utile degli oggetti tecnici in cui è articolata l'infrastruttura e di primo intervento. Sono straordinari gli interventi finalizzati al rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interni, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliorano l'affidabilità, la produttività l'efficienza e la sicurezza.

[23] Il processo di Safety" ricomprende le attività poste in essere dal Gestore di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria, di omologazione e certificazione dei materiali e dei prodotti connessi alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, nonché le prestazioni relative al monitoraggio ambientale e le prestazioni sanitarie. Le attività di security sono finalizzate al controllo e salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e delle persone presenti negli ambienti di competenza del Gestore. Si tratta di attività che mirano a tutelare la sicurezza delle persone presenti negli ambienti di competenza del Gestore, dei dipendenti, dell'infrastruttura e degli impianti.

decisione di procedere alla sottoscrizione di un separato accordo tra manutenzione ed investimenti ad uno generale scaturisce dall'esigenza di assicurare, in un quadro di risorse scarse, una parte degli investimenti pubblici alla programmazione di interventi destinati[24] alla manutenzione straordinaria all'aggiornamento ed al potenziamento dei sottosistemi infrastrutturali e impiantistici. Il Contratto ha validità per un triennio, a partire dal 1° gennaio 2012 ed è stato prorogato *ope legis* fino al 31 dicembre 2016 ai sensi dell'articolo 7 comma 9 della l. 25 febbraio 2016, n. 21. Il CdP S contiene, tra l'altro, innovative disposizioni sia in tema di monitoraggio delle risorse impiegate sia di misurazione della performance. E' previsto, infatti, che Rfi dovrà dare puntuale evidenza degli interventi di manutenzione straordinaria realizzati, produrre le risultanze della contabilità regolatoria e del monitoraggio degli investimenti pubblici (Mip), nell'ambito dei "Rendiconti annuale e finale di Contratto". Rfi è, inoltre, tenuta a dare conto del livello di prestazione della rete effettivamente raggiunto attraverso un "Monitoraggio di Qualità della Rete" anche al fine dell'applicazione di sanzioni e di penali per il mancato raggiungimento dei target prestazionali predefiniti o per mancato rispetto di obblighi e tempistiche previste dal contratto. Come è noto l'attività di vigilanza e controllo è esercitata dal Mit cui spetta la facoltà di risolvere il Contratto nel caso di mancato adempimento.

Il CdP S 2012-2014 prevede interventi finanziari pari a 5.295 milioni di euro (1.830 mln di euro per il 2012, 1.770 mln di euro per il 2013 e 1.695 mln di euro per il 2014).

[24] L'art. 7 del CdP S prevede che il MIT ed il MEF, a fronte degli obblighi contrattualmente assunti da Rfi, riconoscono per ciascun anno di esecuzione del Contratto sia "contributi in conto esercizio" per le attività di manutenzione ordinaria e per le attività di Safety, Security e Navigazione che "contributi in conto capitale" per le attività di manutenzione straordinaria della rete.

Tabella 13 - CdP S 2012-2014: Prospetto fonti ed impieghi risorse per competenza

(milioni)

	FONTI	Cap. Bil. Stato	Totale	2012	2013	2014
1	Bilancio di previsione delle Stato	1541	3.135	1.110	1.050	975
2	***Totale fonti c/esercizio***		**3.135**	**1.110**	**1.050**	**975**
2°	Delibera CIPE n. 33 del 23.03.2012	7514	300	300		
2b	art.1. c. 175 della legge n. 228/2012 (Legge Stabilità 2013)	7122	300	300		
2c	Delibera CIPE n. 22 del 2013 Risorse a valere sull'art. 1 c. 175 Legge 228/2012		338	19	319	
2d	Delibera CIPE n. 22 del 2013 risorse art. 32, c. 1 DL 98/2011	7518	240		240	
2e	Bilancio di previsione dello Stato (ridestinate da legge n. 71/2013	1541/7122	262	101	161	
2f	L. Stabilità 2014 (art.4)*		500			500
3	**Totale fonti c/impianti**		**1.940**	**720**	**720**	**500**
4	*Totale fonti finanziate a legislazione vigente - competenza (2+3)*		***5.075***	***1.830***	***1.770***	***1.475***
5	*Fabbisogno c/impianti non finanziati (11 e 13)*		220			220
	IMPIEGHI		Totale	2012	2013	2014
6	**Manutenzione ordinaria**		**2.850**	1.010	950	890
6 a	*di cui rete Av/Ac*		206	81	65	60
7	**Safety, Security e Navigazione**		**285**	100	100	85
8	**Fabbisogno c/esercizio (6+7) finanziati a legislazione vigente**		**3.135**	1.110	1.050	975
9	**Manutenzione straordinaria**		**2.160**	720	720	720
10	**Fabbisogni c/impianti a legislazione vigente**		**1.940**	720	720	500
11	**Fabbisogni c/impianti non finanziati a legislazione vigente**		**220**			220
12	**Fabbisogni complessivi per competenza finanziati (8+10)**		**5.075**	**1.830**	**1.770**	**1.475**
13	Fabbisogni complessivi per competenza da finanziare (6)		220			220

Fonte: RFI

Il Contratto di Programma prevede per la manutenzione straordinaria del triennio 2012-2014 complessivi 2.160 milioni di euro (720 milioni di euro per ciascuna annualità). A valere su tali risorse, 1.940 milioni di Euro sono stati resi già operativi mediante autorizzazioni del CdA, di cui:

- 619 milioni di euro, approvati nella seduta del 17.04.2013, per i fabbisogni dell'annualità 2012;
- 821 milioni di Euro, approvati nella seduta del 18.12.2013, di cui 101 M euro a completamento delle risorse per l'annualità 2012 e 720 M euro per i fabbisogni dell'annualità 2013;
- 500 milioni di Euro, approvati nella seduta del 15.07.2014, quale prima *tranche* a copertura dei fabbisogni dell'annualità 2014.

Il fabbisogno di 220 milioni di euro per il 2014 è stato reperito attraverso uno stanziamento nell'ambito della legge di stabilità per il 2014 quali "Contributi in conto impianti alle Ferrovie dello Stato SpA" (Tabella E della Legge di Stabilità 2014) e autorizzate mediante l'art. 1 comma 10 del decreto legge n. 133/2014 (cd. "decreto Sblocca Italia"), convertito con l. n. 164/2014 [25]. Pertanto, tenuto conto della contrattualizzazione *ex lege* delle risorse in

[25] La legge 11 novembre 2014, n.164 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*", la disposto che *"una quota pari a 220 milioni di euro delle risorse stanziate 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."*

questione, il CdA ha autorizzato l'operatività delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente per la copertura dei residui fabbisogni della manutenzione straordinaria dell'annualità 2014, pari a 220 milioni di euro.

Con specifico riferimento alla manutenzione straordinaria di Rfi, la legge di Stabilità per il 2015 ha previsto risorse per complessivi 4.250 milioni di euro con un profilo di cassa pari a 500 milioni per il 2015, 750 milioni per ciascuna delle annualità 2016 e 2017 e 2.250 milioni di euro per il 2018 e successivi.

Sono attualmente in corso le attività con i Ministeri competenti per la predisposizione del nuovo Contratto di programma - Parte Servizi per il prossimo quinquennio 2015-2019.

Il CdA, al fine di assicurare la continuità all'attività di manutenzione straordinaria, ottimizzazione e messa in sicurezza dell'Infrastruttura ferroviaria, ha autorizzato l'Ad, nel rispetto delle norme e delle procedure societarie e di Gruppo, a dare operatività alle risorse finanziarie assegnate dalla legge di stabilità per il 2015 a copertura dei fabbisogni della manutenzione straordinaria dell'annualità 2015.

Inoltre, tenuto conto della significativa competitività dei tassi praticati dalla Banca europea per gli investimenti (Bei), il Mef, nell'ambito delle proprie attività istituzionali di acquisizione provvisoria, ha ottenuto un finanziamento fino ad un massimo di 950 milioni di euro della provvista necessaria a finanziare investimenti da realizzare nell'ambito del vigente Contratto di programma – parte servizi. Rfi ha riferito di aver sottoscritto il correlato contratto di progetto assumendosi specifici impegni relativi alla realizzazione, al monitoraggio e alla fornitura di informazioni in ordine agli interventi senza tuttavia assumere alcun impegno di natura economico/finanziaria che è regolato da un contratto ad hoc stipulato tra il Mef e la Bei.

6.2. Il Contratto di programma (CdP) 2012-2016 – Parte investimenti a sostegno dello sviluppo e dell'adeguamento tecnologico dell'infrastruttura

Come già riferito nella precedente relazione, la validità del Contratto di Programma 2007-2011 - parte investimenti, giunta 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, fino alla conclusione della procedura di approvazione del nuovo contratto di programma – parte investimenti che sarebbe dovuta avvenire entro il termine

perentorio del 30 giugno 2014[26]. Il CdP 2012-2016-I è stato siglato in data 12 marzo 2013 e successivamente il 22 maggio 2014. I due testi del CdP non hanno tuttavia concluso l'iter di approvazione, poiché nel corso della procedura di approvazione sono intervenute importanti modifiche del quadro finanziario.

Un nuovo schema di Contratto di Programma 2012/2016 - parte investimenti è stato, infine, sottoscritto tra le parti 1'8 agosto 2014 e al fine di accelerare la conclusione dell'iter di approvazione e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, con il citato d.l. n. 133/2014 c.d. "Sblocca Italia", all'art. 1 comma 10[27].

A seguito dell'acquisizione del parere favorevole delle competenti Commissioni parlamentari il Mit ha provveduto all'approvazione dello schema del CdP I 2012/2016 con il decreto interministeriale 158 del 18 maggio 2015.

In merito si ricorda che la X Commissione permanente (trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati, in sede di esame del CdP-I 2012-2016, ha espresso parere favorevole con la seguente condizione: "*.... Rfi S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procedano in tempi rapidi e comunque entro il 30 giugno 2015, alla stipula dell'Atto di aggiornamento necessario per recepire le variazioni delle risorse finanziarie intervenute successivamente alla sottoscrizione del Contratto di Programma 2012/2016 parte investimenti ....".* Rfi ha redatto l'aggiornamento 2015 del medesimo CdP, che è stato trasmesso per l'approvazione da Rfi al Mit in data 25 giugno 2015. Nel richiamato aggiornamento contrattuale Rfi ha recepito le osservazioni e le prescrizioni espresse dalle Commissioni permanenti della Camera dei Deputati e del Senato della Repubblica in occasione dei suddetti pareri di approvazione del CdP-I 2012-2016, riguardanti principalmente la priorità degli investimenti relativi alla sicurezza e agli interventi sulla rete ferroviaria della Sardegna, della Calabria e delle regioni del Sud in generale, nonché agli investimenti relativi al nodo di Roma ed alle interconnessioni tra la rete AV e la rete regionale e locale.

Infine, si è proceduto allo stralcio dal CdP del progetto "Nuova linea Torino-Lione" tenuto conto della creazione del nuovo promotore pubblico Tunnel euralpin Lyon Turin Sas (Telt), responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della futura infrastruttura, partecipato al 50 per cento dai nuovi azionisti, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Stato Francese.

[26] La proroga degli effetti del CdP Parte investimenti 2007-2011 era stata disposta, fino al 30 giugno 2013 ai sensi dell'art. 3 dell'Aggiornamento 2010-2011 approvato con d.m. 12 luglio 2012 prot. n. 234 e, successivamente, "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", ai sensi del comma 4 dell'articolo 17 del d.l. 6 marzo 2014, n. 16 convertito dalla legge di conversione 2 maggio 2014, n. 68.

[27] Vedi nota 21 pagina 34.

L'aggiornamento 2015 al CdP I 2012-2016, approvato dal Cipe nella seduta del 23 dicembre 2015 e pubblicato sulla Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana il 12 marzo 2016, recepisce le variazioni finanziarie intervenute dalla redazione del CdP-I 2012-2016 dell'8 agosto 2014 e tutte le evoluzioni del portafoglio investimenti. Per le conclusioni dell'iter autorizzativo dell'aggiornamento 2015 al CdP I 2012-2016 occorrerà, tuttavia, acquisire il parere delle Competenti commissioni parlamentari.

La tabella seguente dà conto dell'ammontare delle coperture finanziarie e delle variazioni di competenza presenti nel CdP I sottoscritto in data 8 agosto 2014 e approvato con richiamato decreto interministeriale Mit/Mef n. 158/2015.

Tabella 14 - CdP I - Copertura finanziaria delle opere e variazioni di competenza

(milioni)

		CdP 2007-2011			CdP 2012-2016													
		Risorse al 2011	Trasferim. in Tab. E Progetti ultimati	Riclassifiche e trasferim. da Opere program.	Definanziamenti					Nuovi finanziamenti						Δ Def/Fin	Rimodulaz.	Coperture finanziarie complessive
					MEF	MIT	MISE	UE	ALTRO	MEF	MIT	MISE	UE	ALTRO				
A	Portafoglio invest. in corso	70.630	-9.623	-1.026	-1.118	-495	-230	-606	-182	2.222	631		181	304		713	6	60.694
0	00 Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	8.991	-7.079	-108					-4				30	18		12	-32	1.817
1	01 Sicurezza (adeguamento obblighi di legge	4.319	-167	927	-145					375	95		64	17		345	-62	5.424
2	02 Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	8.031	-1.092	-3.171	-6			-110		70			27	11		-41	-33	3.727
3	03 Proposte Rfi per superamento dei colli di bottiglia			1.298		-51	-10	-52		505	337			162		933	43	2.231
4	04 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete convenzionale/Alta Capacità	17.290	-1.284	27	-967	-444	-220	-444	-179	1.272	199		60	95		-537	90	15.496
5	05 Sviluppo infrastrutturale delle AV/AC Torino Milano Napoli	32.000														-		32.000
B	Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali	4.598		105	-136	-1.059		-221		2.926	29		179	7		1.727	1	6.430
C	Progetti infrastr. realizzati tramite società di scopo			916		-919		-218			3.480	12	4			2.358		3.275
	Valore coperture finanziarie opere in corso (A+B+C)	75.228																70.399
E	Opere ultimate	18.716	9.623	138	-9	-2	-140				2			16		-140	-7	28.338
	TOT. DEF/N. FIN.				-1.263	-2.475	-370	-1.045	-182	5.148	4.142	12	364	327				
	TOT. COPERTURE FIN.	93.945		134	-5.335					9.994						4.658		98.736

Fonte: Rfi Contratto di Programma Parte investimenti (2012-2016) del 8 agosto 2014

Legenda:

A: investimenti in corso di realizzazione dotati di integrale copertura finanziaria con risorse immediatamente disponibili a legislazione vigente per l'assunzione di impegni da parte del Gestore;

B: investimenti realizzati per lotti costruttivi non funzionali (art. 2 comma 232 e ss. Legge finanziaria 2009) Gli impegni presi da Rfi sono assunti nei limiti delle risorse effettivamente rese disponibili dallo Stato;

C: investimenti che riguardano opere infrastrutturali non realizzate direttamente dal GI ma che vengono affidate ai sensi dell'articolo 3 dell'Atto di Concessione a Società di scopo alle quali trasferisce, in base alla propria quota azionaria, direttamente o indirettamente le risorse nazionali contrattualizzate;

E: opere realizzate nel periodo di vigenza del CdP 2007-2011.

Tabella 15 - Costi e disponibilità finanziaria delle opere

(milioni)

Programma	Tabelle	Costo	Risorse	Fabbisogno
Portafoglio investimenti in corso e programmatici	A	173.542	60.694	112.848
- *Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)*	0	1.817	1.817	0
- *Sicurezza ed adeguamento obblighi di legge*	1	29.223	5.424	23.800
- *Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento*	2	6.727	3.727	3.000
- *Proposte Rfi per superamento colli di bottiglia*	3	5.236	2.231	3.005
- *Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità*	4	98.539	15.496	83.043
- sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC To Mi Na	5	32.000	32.000	0
Investimenti realizzati per lotti costruttivi	B	25.157	6.430	18.727
Partecipazioni societarie	C	5.676	3.275	2.401
Totale Tabelle A + B + C		**204.375**	**70.399**	**133.977**
Opere ultimate	E	28.338	28.338	0
Totale		**232.713**	**98.736**	**133.977**

Fonte Rfi. Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti di Rfi al 31 dicembre 2014.

Legenda:

A: investimenti in corso di realizzazione dotati di integrale copertura finanziaria con risorse immediatamente disponibili a legislazione vigente per l'assunzione di impegni da parte del Gestore;

B: investimenti realizzati per lotti costruttivi non funzionali (art. 2 comma 232 e ss. Legge finanziaria 2009).
Gli impegni presi da Rfi sono assunti nei limiti delle risorse effettivamente rese disponibili dallo Stato;

C: investimenti che riguardano opere infrastrutturali non realizzate direttamente dal GI ma che vengono affidate ai sensi dell'articolo 3 dell'Atto di Concessione a Società di scopo alle quali trasferisce, in base alla propria quota azionaria, direttamente o indirettamente le risorse nazionali contrattualizzate;

E: opere realizzate nel periodo di vigenza del CdP 2007-2011.

Con il vigente CdP-I 2012-2016 le coperture finanziarie delle opere risultano essere pari a 70.399 milioni di euro. Le variazioni finanziarie recepite dal nuovo Contratto prevedono i finanziamenti aggiuntivi per 9.994 milioni di euro e riduzioni di risorse per 5.335 milioni di euro per un saldo pari a 4.658 milioni di euro.

7. Lo sviluppo della rete AV (Torino-Milano-Napoli)

Il progetto Av/Ac conferma la propria importanza anche nell'ambito del più ampio itinerario di sviluppo e riassetto infrastrutturale del sistema di trasporto europeo (Ten T). Il livello di avanzamento economico dell'intero programma Av si attesta nel 2014 a 29.727 mln di euro pari al 93 per cento dei costi a vita intera. Si registra una contrazione dei volumi di spesa rispetto al 2013 (609 mln di euro e -79 per cento), dovuta al permanere delle criticità che hanno determinato la sospensione dei lavori per la realizzazione delle opere riguardanti il passante sotterraneo alla stazione Av di Firenze e alla stazione Av di Napoli Afragola.

Il quadro complessivo degli investimenti riportato nel CdP I 2012-2016 è evidenziato dalla seguente tabella in cui si dà conto, fra l'altro, dello stato dei lavori al 31 dicembre 2014.

Tabella 16 - Stato dei lavori e previsioni di attivazione Rete AC/AV

(milioni)

Investi menti su tratte/nodi	Costo Totale Opere	Contabilizzazioni				
		al 31.12.2012	2013	2014	al 31.12.2014	Avanzam %
Tratta Torino-Milano	7.644	7.391	141	8	7540	98,64
Tratta Milano-Bologna	7.035	6.778	224	-36	6966	99,02
Tratta Bologna-Firenze	5.720	5.645	15	9	5669	99,11
Tratta Roma-Firenze	519	123	5	7	135	26,01
Tratta Roma-Napoli	5.905	5.692	18	13	5722	96,90
Nodo di Torino	3	3	0	0	3	100,00
Nodo di Milano	44	42	1	0	43	97,73
Nodo di Bologna	2.019	1604	128	88	1820	90,14
Nodo di Firenze	1.612	674	44	25	742	46,03
Nodo di Roma	764	668	24	6	698	91,36
Nodo di Napoli	504	361	8	9	378	75,00
Materiali di scorta	11	11	0	0	11	100,00
Contingencies	220	0	0	0	0	0,00
Totale TO-MI-NA	32.000	28.992	608	129	29.727	92,90
Oneri finanziari e altri impieghi		4.206	189	199	4.594	

Fonte: RFI. Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti (dicembre 2014)

8. Lo sviluppo della rete convenzionale

Il piano di investimenti previsti dal Contratto di programma in vigore, per lo sviluppo infrastrutturale della Rete convenzionale, come si è già evidenziato ammonta complessivamente a 98.5 miliardi di euro di cui circa 15.49 miliardi trovano copertura per competenza e 83 miliardi di opere programmate, secondo la ripartizione mostrata nel prospetto seguente.

Tabella 17 - Investimenti per lo sviluppo infrastrutturale della Rete

(milioni)

	CdP I 2007-2011 (Agg.to 2010-2011)			Inc. %	CdP I (2012-2016)			Inc. %
	Opere in corso	Opere programm.	Totale		Opere in corso	Opere programm.	Totale	
Aree metropolitane	4.748	10.314	15.062	27,46	5.481	12.292	17.773	35,37
Corridoi Ten –t	7.641	77.886	85.527	44,19	5.947	54.746	60.693	38,38
Direttrice Trasv.	4.335	15.061	19.395	25,07	2.478	15.529	18.007	15,99
Altro	566	1.017	1.583	3,27	1.589	477	2.066	10,25
TOTALE	17.290	104.278	121.567		15.496	83.043	98.539	

Fonte: Rfi

La composizione degli investimenti infrastrutturali evidenzia che il 35,37 per cento del totale è riferito alla categoria "Aree Metropolitane", il 38 per cento in corridoi Ten-T, il 16 per cento ricade in "Direttrici e trasversali" mentre la restante parte di circa il 10 per cento è relativa ad opere minori. In particolare, in linea con quanto previsto dalla politica europea *Connecting Europe Facility* orientata alla costruzione di una rete centrale di trasporto (Core Network), le linee strategiche nazionali si sono orientate su investimenti di valenza europea (Corridoi Ten-T) con l'obiettivo di dare corpo ad un quadro organico di priorità infrastrutturali e logistiche capaci di sostenere la competitività e la crescita del Paese. L'obiettivo è quindi, quello di realizzare, progressivamente, le tratte dei quattro *Core Corridor* nazionali *Adriatico-Baltico*, *Mediterraneo*, *Reno-Alpi* e *Scandinavia-Mediterraneo*.

Nel 2014 gli investimenti sulle rete convenzionale Ac sono stati pari a 2.725 milioni di euro facendo registrare un aumento del 27 per cento rispetto al 2013 (2.141 milioni di euro).

9. I progetti speciali da realizzare per lotti costruttivi "non funzionali" attraverso il programma delle infrastrutture strategiche (Pis)

Con l'espressione "lotti costruttivi non funzionali" ex art. 2 comma 232 l.191/2009 ci si riferisce ai progetti prioritari realizzati nell'ambito dei corridoi europei Ten-t inseriti nell'ambito del Pis le cui risorse sono inserite nell'ambito della tabella B del CdP e per i quali la legge n. 443/2001, c.d. "legge obiettivo", ha previsto uno specifico iter amministrativo di approvazione.

La legge di stabilità per il 2015, l. n. 190/2014, ha previsto una deroga espressa per alcune specifiche tratte stabilendo che il Cipe possa approvare i progetti preliminari anche in attesa del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al dieci per cento del costo complessivo delle opere.

Nella tabella seguente si riportano i dati relativi ai costi totali, alle coperture finanziarie e agli impegni programmatici che lo Stato ha assunto a garanzia della completa realizzazione delle opere riportate nel CdP 2012-2016 con indice della copertura finanziaria e variazioni rispetto al precedente CdP.

Di seguito si riporta lo stato di avanzamento di alcuni dei principali investimenti in fase di realizzazione.

Tabella 18 - Coperture finanziarie degli interventi da realizzare per lotti costruttivi

(milioni)

Tabella B	CdP 2007-2011 (Agg. 2010-2011)			% copertura fininanziaria	CdP 2012-2016			% copertura finanziaria	Δ % Fondi CdP 2007/2011-2012/2016		
Programmi/Linea	Finanziati	Risorse progr.	Costo Totale		Finanziati	Risorse progr.	Costo Totale		Finanziati	Risorse progr.	Costo Totale
Av/Ac Treviglio Brescia	2.050	-	2.050	1	2.050	-	2.050	100	-	-	-
Av/Ac MI-VR tratta BS-VR					768	3.186	3.954	19			
Av/Ac MI-VE subt. VR-VI					369	3.784	4.153	9			
Av/Ac MI-VE subt. VI-PD					-	1.249	1.249	-			
Tunnel Base del Brennero	728	3.412	4.140	0	888	3.977	4.865*	18	22	17	18
Terzo Valico dei Giovi	1.820	4.380	6.200	0	1.587	4.613	6.200	26	-13	5	0
Ac NA-BA Apice Orsara					768	1.918	2.686	29	0		
Lotti Costruttivi	4.598	7.792	12.390	37%	6.430	18.727	25.157	26	40	140	103

Fonte: elaborazione Corte conti su dati Rfi. Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

* Costo quota Italia – realizzato attraverso la società BBT.

Per quanto concerne la nuova linea Treviglio Brescia l'investimento risulta integralmente finanziato per 2.050 milioni di euro e l'opera è in corso di realizzazione con attivazione prevista nel 2016. Per quanto attiene all'evoluzione delle coperture finanziarie si evidenzia che quelle relative al Terzo Valico dei Giovi recepite nel CdP 2012-2016 a seguito di specifiche deliberazioni del Cipe ammontano a 1.587 milioni di euro facendo registrare una riduzione del 13 per cento delle risorse rispetto al precedente CdP. Allo stato attuale risultano autorizzati i primi due lotti costruttivi ed è in corso la richiesta di finanziamento del 3° lotto costruttivo con le risorse stanziate dal Dl "Sblocca Italia" e dalla Legge di stabilità 2015.

Rfi ha riferito che, per quanto attiene alla realizzazione del tunnel di base del Brennero, a seguito della sottoscrizione del nuovo CdP 2012-2016, il Comitato di sorveglianza di Bbt SE ha approvato l'aggiornamento 2014 del programma lavori per un valore di 4.400 milioni di euro. Inoltre, con il decreto "Sblocca Italia" e la legge di Stabilità 2015 sono state stanziate le risorse per il finanziamento del terzo lotto costruttivo così come riportato nell'aggiornamento 2015 del C.d.P.-I.

Con riferimento al raddoppio della tratta Apice-Orsara, la cui realizzane per lotti costruttivi è stata autorizzata dalla legge di stabilità 2014, nel CdP 2012-2016 sono state ricomprese le risorse per la realizzazione di un primo lotto costruttivo per 768 milioni di euro interamente coperto dalle risorse della legge di stabilità 2014.

La tratta Brescia-Venezia, la cui realizzazione per lotti costruttivi è stata anch'essa autorizzata dalla legge di stabilità 2014, è stata suddivisa in 4 lotti costruttivi per un costo a vita intera di 3.954 milioni di euro. Il primo lotto costruttivo è stato finanziato per 768 milioni di euro con la legge di stabilità 2014 e per 3.000 milioni di euro con la legge di stabilità per il 2015 necessari alla prosecuzione dei lotti costruttivi nell'ambito dell'aggiornamento del CdP-I.

Infine, con riferimento alla tratta Milano-Verona e, nello specifico, alla sub-tratta Verona-Vicenza, il cui costo a vita intera è pari a 4.153 milioni di euro e alla sub tratta Vicenza-Padova, il cui costo a vita intera è pari a 1.249 milioni di euro, nel CdP-I 2012-16 sono stati iscritti 369 milioni di euro. Con l'aggiornamento 2015 del suddetto CdP saranno ricompresi anche gli stanziamenti previsti dal decreto Sblocca Italia.

10. Gli interventi speciali da realizzare attraverso i Contratti istituzionali di sviluppo (Cis) del Mezzogiorno. Nomina dell'Ad Fsi quale "commissario" per l'esecuzione dei lavori

Con l'obiettivo di recuperare efficienza al sistema ferroviario nel Mezzogiorno, ritenuto di rilevanza strategica anche per lo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti (Ten-t), sono stati individuati come prioritari i seguenti itinerari, definiti come investimenti infrastrutturali strategici nell'ambito dei Contratti istituzionali di sviluppo:

- Napoli - Bari - Lecce – (Taranto 2012)
- Salerno - Reggio Calabria (2013)
- Palermo - Catania - Messina (2012)

Con la sottoscrizione dei Cis, Rfi si è obbligata, oltre che all'esecuzione della progettazione e realizzazione degli interventi, anche al monitoraggio periodico degli obiettivi dei Contratti, mentre le parti pubbliche si impegnano a garantire la disponibilità delle risorse per la progettazione/realizzazione. I CIS godono di risorse aggiuntive del Fondo di sviluppo e coesione che sono trasferite ai soggetti assegnatari e disponibili in appositi fondi a destinazione vincolata in relazione allo stato di avanzamento della spesa.

Con l'obiettivo di avviare celermente i lavori con la legge n. 164/2014 "Sblocca Italia" l'Ad di Fsi è stato nominato "Commissario" con speciali compiti per la durata di due anni (2016), incarico eventualmente rinnovabile con Decreto del Mit. Il Commissario si avvale dell'assistenza tecnica e operativa della task force istituita presso Rfi e delle risorse a valere sul CdP I.

La tabella che segue riassume i costi ed i finanziamenti disponibili sui CIS.

Tabella 19 - Cis. Costi e coperture e avanzamento spesa

(milioni)

Descrizione	Costo a vita intera	Attività finanziata	Attività non finanziata	Costo interv. Infrastrutt.	Costo interv. tecnologici	Avanz.to spesa	% Avanz.to spesa
CIS Direttrice NA-BA-LE-TA	7.116	3.532	3.584	6.372	744	579	8%
CIS Direttrice SA-RC	504	504	0	153	351	139	2 8%
CIS Direttrice ME-CT-PA	5.106	2.426	2.680	4.863	243	964	19%
TOTALE	12.726	6.462	6.264	11.388	1.338	1.682	

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati "opendata" opere Cis Governo.

Il 30 ottobre 2015 sono stati avviati i cantieri delle opere civili necessarie al potenziamento infrastrutturale e tecnologico dell'itinerario Alta Velocità/Alta Capacità Napoli – Bari.

11. Finanziamenti per investimenti

Nella seguente tabella si riporta lo stato dei finanziamenti a favore di Rfi erogati dallo Stato e dall'Ue nel periodo dal 31 dicembre 2012 al 31 dicembre 2014.

Tabella 20 - Investimenti finanziati da Stato e UE a favore di Rfi per investimenti (1993-2014)

(migliaia)

Periodo di riferimento	Σ Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare	Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi
	A	B	C	D	E=A-B-C	F=B-D
Al 31.12.2012	75.703.419	56.569.248	7.978.456	53.528.100	11.155.715	3.041.148
Al 31.12.2013	80.935.024	59.559.713	8.598.142	55.653.060	12.777.169	3.906.653
Δ 2013-2012	**5.231.605**	**2.990.466**	**619.685**	**2.124.960**	**1.621.454**	**865.506**
Al 31.12.2014	95.725.822	61.959.024	9.239.985	58.609.703	24.526.813	3.349.321
Δ 2014-2013	**14.790.798**	**2.399.311**	**641.843**	**2.956.643**	**11.749.644**	**- 557.332**

Fonte elaborazione Corte dei conti su dati bilancio Rfi

Al 31 dicembre 2014:

- le risorse complessivamente disponibili a partire dal 1993 ammontano a circa 95,7 miliardi di euro (+14,7 mld di euro sul 2013) e comprendono sia i finanziamenti di competenza disposti dalle varie leggi di spesa che le risorse provenienti dall'Ue;
- le erogazioni ricevute a fronte degli stanziamenti ammontano a 61,9 mld di euro (+2,39 mld di euro sul 2013);
- il raffronto tra le risorse disponibili e le erogazioni ricevute, al netto delle poste iscritte come crediti, evidenzia una differenza pari a 24 miliardi di euro, rappresentate come "Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare";
- le contabilizzazioni complessive ammontano a 58,6 mld di euro (+2,9 mld rispetto al 2013) e i crediti iscritti in bilancio sono pari a 9,23 mld di euro (+641 mln di euro rispetto al 2013);
- il raffronto tra le erogazioni ricevute e le contabilizzazioni effettuate evidenzia una differenza pari a 3,3 miliardi di euro rappresentati come "somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi" (- 557 mln di euro rispetto al 2013) che sono costituite prevalentemente da risorse impiegate in partite creditorie di varia natura verso lo Stato, quali crediti Iva e crediti verso il MEF per contributi c/esercizio, e in liquidità sul c/c intersocietario e sul c/c di tesoreria intrattenuto con la tesoreria centrale dello Stato.

12. Ricorso al mercato per il finanziamento delle opere infrastrutturali

Come è noto ed ampiamente riferito dalla Corte nei precedenti referti, per la realizzazione delle opere infrastrutturali Rfi ha fatto ricorso ad operazioni sul mercato finanziario. La tabella n. 21 evidenzia l'ammontare complessivo dei finanziamenti in essere al 31 dicembre 2014.

Tabella 21 - Finanziamenti delle opere

(migliaia)

Descrizione	31.12.2013	31.12.2014
Finanziamenti da banche	2.195.246	2.071.464
Debiti verso altri finanziatori	248.592	223.413
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.759.311	2.533.402
Totale Finanziamenti	5.203.149	4.828.279

Fonte: Bilancio Rfi

I finanziamenti da banche, pari a 2.071 milioni di euro, rappresentano interamente debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (Bei) e risultano in diminuzione rispetto all'esercizio precedente. I "Debiti verso altri finanziatori" a medio/lungo termine e a breve termine, per 223,4 milioni di euro, e fanno riferimento a finanziamenti erogati dalla Cassa depositi e prestiti (CdP) e risultano in diminuzione rispetto all'esercizio precedente a causa dei rimborsi di quote capitale. I "Debiti finanziari verso Società del Gruppo", per 2.533 milioni di euro, si riferiscono ai debiti verso la Capogruppo a valere sui due contratti intercompany siglati per il ribaltamento dei contratti sottoscritti a sua volta dalla Capogruppo CdP) e Banca Europea per gli investimenti (Bei). A tal fine si evidenzia che nel gennaio 2015 è stato siglato un nuovo accordo tra Bei, Mef, Fsi e Rfi che prevede la concessione di un prestito al Mef di 950 milioni di euro da girare a Rfi con l'obiettivo di avviare nuovi cantieri per gli interventi di ammodernamento infrastrutturale e tecnologico della rete convenzionale.

13. Investimenti in ricerca e sviluppo (R&S)

Gli investimenti in sviluppi tecnologici sono sostanzialmente in linea con il trend degli anni precedenti ad eccezione dell'esercizio 2013 nel quale si era registrato un significativo incremento conseguente alle maggiori produzioni rilevate nell'ambito delle attività di studi e sperimentazioni per "l' Hi-Tech detection systems (Htds)" e delle tecnologie relative ai portali multifunzione e dello sviluppo del treno diagnostico dedicato alle linee Av realizzati anche in collaborazione con la Italferr SpA.

Tabella 22 - Spese per ricerche e sviluppo.

(milioni)

	2010	2011	2012	2013	2014	Var. % 2014-13
Tecnologie per la sicurezza	7,85	6,32	5,88	9,1	7	-23
Diagnostica innovativa	2,48	0,38	0,15	4	0,8	-80
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	1,62	1,05	1,86	10	2,6	-74
Totale	11,95	7,75	7,89	23,1	10,4	

Fonte: Bilancio Rfi

14. Il Prospetto informativo della rete (PIR)

Il Prospetto Informativo della Rete (Pir) è il documento, predisposto dal gestore dell'infrastruttura secondo quanto previsto dall'art. 27, paragrafo 2, della Direttiva 2012/34/UE, che "*… descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi …*". I GI a norma dell'art. 13 del d.lgs. n. 188/2003, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, deve provvedere all'elaborazione e all'aggiornamento di un Prospetto informativo della rete e procedere ad apportare le più opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni impartite dall'Art. Con la delibera n. 76 del 27 novembre 2014, l'Art ha prescritto al GI di modificare o integrare il Pir per recepire le misure di regolazione impartite, e ha formulato ulteriori indicazioni e prescrizioni volte a rendere più chiare e coerenti le disposizioni contenute nel medesimo Pir e ad arricchirne i contenuti con ulteriori informazioni utili per le imprese ferroviarie e per le pubbliche amministrazioni cui è affidata la programmazione del trasporto pubblico locale. Come già evidenziato a pagina 31 del presente Referto l'Art ha contestato nel corso del 2015 la violazione di prescrizioni e indicazioni relative al Pir 2015 e stabilito, per ciascuna violazione, sanzioni amministrative pecuniarie pari ad euro 500 mila. Le violazioni più significative riguardano l'omesso adempimento delle prescrizioni e indicazioni concernenti i seguenti aspetti: inserimento nel Pir del riferimento all'orario di apertura e chiusura per le linee e gli impianti; inserimento nel Pir dell'informazione sulla classificazione tipologica delle stazioni; trasmissione all'Autorità entro il 31/12/2014 della documentazione riguardante accordi e convenzioni relativi all'interconnessione delle reti tra Rfi ed i gestori regionali; obbligo per il gestore dell'infrastruttura di fornire informazioni tramite tabelloni arrivi e partenze e, in luoghi prossimi alle biglietterie, nonché quadri orario; comunicazione all'Autorità della simulazione di calcolo che evidenzi l'impatto sulle imprese ferroviarie del meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni denominato *performance* regime, basato sui ritardi registrati da parte dei treni; orientamento a criteri di equità delle tariffe relative ai servizi non rientranti nel perimetro delineato dal regolamento (CE) n. 1371/2007, quali i servizi forniti presso stazioni prive di personale del gestore delle stesse. In specifica audizione tenutasi nel corso del 2015 presso l'Art, Rfi ha proposto impegni diretti a rimuovere le contestazioni mosse, e che l'ART ha ritenuto ammissibili di accoglimento.

PARTE SECONDA -
15. Il bilancio dell'esercizio 2014

Il bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 è stato redatto in base ai principi internazionali IFRS e nel presupposto della continuità aziendale, approvato e depositato entro i termini previsti dallo Statuto e dal Codice civile. Rfi non ha proceduto al consolidamento essendo il medesimo già inserito nel bilancio consolidato della Capo Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ai sensi dei principi contabili internazionali. Il bilancio d'esercizio è stato predisposto sulla base del criterio del costo storico salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie valutate secondo il criterio del "fair value". La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nell'apposita nota esplicativa n. 5 – "Gestione dei rischi finanziari e operativi". Le attività svolte dalla Società la espongono a varie tipologie di rischi, che includono il rischio di mercato (rischi di tasso d'interesse, di prezzo e di cambio), il rischio di liquidità ed il rischio di credito. Il Dirigente Preposto in carica ha attestato che il bilancio in esame, redatto in conformità ai principi contabili internazionali (Ifrs) applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002, corrisponde alle risultanze contabili dei libri e delle scritture contabili ed è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria.

La funzione di Dirigente Preposto è stata ricoperta anche per l'esercizio in esame dal responsabile della Direzione amministrazione, finanza e controllo che è stato successivamente confermato nella carica fino all'assemblea di approvazione del bilancio dell'esercizio 2016[28].

Il Collegio sindacale, ai sensi dell'articolo 2429 cod. civ., ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio di esercizio 2014, evidenziando che "*la Relazione sulla gestione risulta coerente con le disposizioni di legge e rappresenta in modo esauriente i fatti principali che hanno caratterizzato la gestione e il risultato dell'esercizio e che nello svolgimento della vigilanza non sono state presentate denunce ex art. 2408 cod. civ. o esposti, così come non sono emerse omissioni, fatti censurabili o irregolarità*".

La tabella seguente riporta i principali risultati di bilancio conseguiti nel 2014 in rapporto agli anni precedenti a partire dal 2011.

[28] Consiglio di Amministrazione di Rfi , seduta del 19 febbraio 2014.

Tabella 23 - Principali risultati della gestione (bilancio 2014)

(milioni)

	2011	2012	2013	2014	Δ 13/14	% 13/14
Ricavi operativi	2.537	2.663	2.676	2.483	-193	-7
Margine operativo lordo	240	377	520	451	-69	-13
Risultato operativo	113	246	387	350	-37	-9,56
Risultato netto	98	160	270	140	-130	-48
Capitale investito netto	35.413	35.343	32.593	33.212	619	1,90
Mezzi propri	33.358	33.033	33.295	33.324	29	0,09
Indeb. finanziario netto	2.055	2.310	-702	-112	590	84,05
(Valori %)						
Roe	0,3	0,5	0,8	0,4		
Roi	0,3	0,7	1,1	1,1		
Ros (Ebit Margin)	4,4	9,3	14,5	14,1		
Mol/ricavi o Ebitda Margin	9,4	14,2	19,3	19,2		

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Rfi

I ricavi operativi dopo un triennio di crescita risultano in riduzione (193 milioni e -7 per cento sul 2013). Il Mol è aumentato del 116,50 per cento dal 2010 al 2014, ma è diminuito del 13 per cento dal 2013 al 2014 (-69 mln di euro). Il risultato operativo, aumentato nel periodo dal 2011 al 2013 del 209 per cento, risulta nel 2014 in flessione dell'11 per cento rispetto all'esercizio precedente. Il risultato netto è aumentato del 42,94 per cento nel quadriennio ed è diminuito nel 2014 del 48 per cento circa rispetto al 2013 anche a causa della riduzione dei contributi da Stato (75 milioni di euro), del decremento dei ricavi da pedaggio (52 milioni di euro) e della diminuzione dei ricavi per servizi accessori alla circolazione (17 milioni). Il capitale investito netto è aumentato di 619 mln di euro rispetto all'esercizio precedente (+1,9 per cento). Nel 2014 i mezzi propri sono rimasti sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio 2013, mentre la posizione finanziaria netta registra un miglioramento per 590 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

L'utile conseguito da Rfi alla chiusura dell'esercizio 2014, di 140 milioni di euro, risulta in netta diminuzione (-48 per cento) rispetto a quello conseguito nell'esercizio precedente (269,8 milioni di euro) pur rimanendo in area positiva. Il valore di Ebitda, pari a 451 milioni di euro, risulta in diminuzione del 13 per cento.

L'Assemblea ha deliberato di approvare il bilancio 2014 e destinare l'utile di 140 mln di euro come segue: 7 milioni di euro a riserva legale, euro 100 milioni a utili da riportare a nuovo, euro 33 milioni all'Azionista a titolo di dividendo, con la precisazione che una quota pari a euro 23 milioni di euro è destinata al perseguimento dell'obiettivo di contenimento della spesa pubblica in ossequio a quanto previsto dall'art. 10, comma 12, della legge n. 11/2015.

15.1 Rendiconto finanziario

Nella tabella seguente si riporta il Rendiconto finanziario 2014 predisposto da Rfi secondo il "metodo indiretto" presentato in forma scalare che dà conto di tutti i flussi finanziari, in uscita ed in entrata e delle disponibilità liquide registrate nell'esercizio.

Da un'analisi comparativa tra il 2014 e l'esercizio precedente si registra, come già evidenziato, che l'utile d'esercizio pari a 140,08 milioni di euro è diminuito del 48 per cento sul 2013 per effetto di un flusso di cassa negativo registrato nel corso dell'esercizio; le disponibilità liquide sono diminuite da 1.821 milioni di euro nel 2013 a 1.274 milioni di euro nel 2014.

Tabella 24 - Rendiconto finanziario

(unità)

	2013	2014	Variazione	Δ '14/'13
Utile/(perdita) di esercizio	269.785.835	140.089.463	-129.696.372	-48,07
Ammortamenti	94.157.969	86.073.262	-8.084.707	-8,59
Svalutazioni	10.405.146	14.691.332	4.286.186	41,19
Accantonamento fondi per rischi	85.318.296	(68.009.853)	-153.328.149	-179,71
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	17.440.127	16.183.738	-1.256.389	-7,20
Accantonamenti e svalutazioni	113.163.569	(37.134.783)	-150.298.352	-132,82
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	**(85.033.508)**	**(42.746.868)**	**42.286.640**	**-49,73**
Variazione delle rimanenze	**(81.110.704)**	**(30.716.924)**	**50.393.780**	**-62,13**
Variazione dei crediti commerciali	**145.710.126**	**54.586.833**	**-91.123.293**	**-62,54**
Variazione dei debiti commerciali	**(272.691.343)**	**(24.596.257)**	**248.095.086**	**-90,98**
Variazione delle imposte differite attive e passive	20.426.633	162.987.579	142.560.946	697,92
Variazione dei debiti e crediti per imposte	(15.656.059)	(10.880.834)	4.775.225	-30,50
Variazione delle altre passività	(200.249.738)	455.989.343	656.239.081	-327,71
Variazione delle altre attività	(482.632.699)	(897.366.405)	-414.733.706	85,93
Variazione delle altre attività e passività	**(678.111.862)**	**(289.270.317)**	**388.841.545**	**-57,34**
Utilizzi fondi rischi e oneri	(196.909.787)	(191.676.905)	5.232.882	-2,66
Pagamento benefici ai dipendenti	(6.029.371)	(62.879.199)	-56.849.828	942,88
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	**(697.069.076)**	**(398.271.695)**	**298.797.381**	**-42,86**
Investimenti-Immobilizzazioni materiali	(2.832.284.000)	(2.558.837.056)	273.446.944	-9,65
Investimenti - Investimenti immobiliari			0	
Investimenti-Immobilizzazioni immateriali	(38.794.126)	(125.743.121)	-86.948.995	224,13
Investimenti -Partecipazioni		(46.234.200)	-46.234.200	
Investimenti al lordo dei contributi	**(2.871.078.126)**	**(2.730.814.377)**	**140.263.749**	**-4,89**
Contributi-Immobilizzazioni materiali	3.840.899.117	2.438.333.430	-1.402.565.687	-36,52
Contributi-Investimenti immobiliari	9.957.000		-9.957.000	-100,00
Contributi-Immobilizzazioni immateriali	1.687.000	46.234.200	44.547.200	2640,62
Contributi	**3.852.543.117**	**2.484.567.630**	**-1.367.975.487**	**-35,51**
Disinvestimenti-Immobilizzazioni materiali	13.583.000	15.603.701	2.020.701	14,88
Disinvestimenti-Immobilizzazioni immateriali	1.940.000	101.369	-1.838.631	-94,77
Disinvestimenti-Partecipazioni	–	–	-	
Disinvestimenti	**15.523.000**	**15.705.070**	**182.070**	**1,17**
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento	**996.987.991**	**(230.541.677)**	**-1.227.529.668**	**-123,12**
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	22.254.381	(387.546.260)	-409.800.641	-1841,44
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	14.234.352	12.676.568	-1.557.784	-10,94
Variazione delle attività/passività finanziarie	139.802.827	455.981.450	316.178.623	226,16
Dividendi	(73.000.000)	–		
Variazioni patrimonio netto	**(73.000.000)**	**–**		
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria	**103.291.560**	**81.111.758**	**-22.179.802**	**-21,47**
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito)	**403.210.476**	**(547.701.614)**	**-950.912.090**	**-235,84**
Disponibilità liquide a inizio periodo	**1.418.229.952**	**1.821.440.428**	**403.210.476**	**28,43**
Disponibilità liquide a fine periodo	**1.821.440.428**	**1.273.738.814**	**-547.701.614**	**-30,07**

Fonte Rfi

15.2 Situazione patrimoniale e finanziaria

Di seguito si riportano il prospetto della situazione patrimoniale/finanziaria e il prospetto dello Stato patrimoniale riclassificato.

Tabella 25 - Situazione patrimoniale e finanziaria Attività

(migliaia)

Attività	2013	2014	Differenza '14/'13	Δ% '14/'13
Attività non correnti				
Immobili, impianti e macchinari	33.919.214	33.964.361	45.147	0,1
Investimenti immobiliari	1.169.331	1.169.346	15	0,0
Attività immateriali	220.102	326.964	106.862	48,6
Attività per imposte anticipate	169.051	-	-169.051	-100,0
Partecipazioni	229.060	133.725	-95.335	-41,6
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati e i crediti finanziari verso il Mef relativi a contributi quindicennali)	3.812.512	3.111.074	-701.438	-18,4
Crediti commerciali non correnti	1.908	1.790	-118	-6,2
Altre attività non correnti	1.173.899	1.151.241	-22.658	-1,9
Totale attività non correnti	40.695.078	39.858.501	-836.577	-2,1
Attività correnti				
Rimanenze	344.473	362.818	18.345	5,3
Contratti di costruzione	12141	24513	12.372	101,9
Crediti commerciali correnti	859.769	805.301	-54.468	-6,3
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	1.127.789	865.986	-261.803	-23,2
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	966.300	963.688	-2.612	-0,3
Crediti tributari	1.859	12.740	10.881	585,3
Altre attività correnti	4.845.765	5.760.867	915.102	18,9
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	1.912	95.160	93.248	4877,0
Totale attività correnti	8.160.008	8.891.073	731.065	9,0
Totale attività	48.855.086	48.749.574	-105.512	-0,2

Fonte: Rfi

Tra le attività in particolare si evidenzia:

- l'incremento delle attività immateriali per 106 mln di euro, dovuto all'aumento delle immobilizzazioni in corso;
- l'azzeramento della voce "Attività per imposte anticipate", che nel 2013 ammontava a 169 mln di euro, in considerazione delle novità normative introdotte dalla legge di Stabilità 2015 che hanno consentito la piena deducibilità - ai fini IRAP - dell'intero ammontare del costo relativo al personale dipendente con contratto a tempo indeterminato.

- la voce "Partecipazioni", che passa da 229 milioni di euro nel 2013 a 133,7 mln di euro nel 2014 (-95 mln di euro) a causa della scissione della partecipazione in Lyon Turin Ferroviaire Sas realizzata a vantaggio della Capogruppo Fsi;
- la riclassifica sul 2013 del credito verso il Mef per 2.758 milioni di euro dalle voci "Altre attività correnti e non correnti" alla voce "Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)". Si tratta di contributi quindicennali previsti dall' art. 1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007 che nel 2013 trovavano, come detto, allocazione nelle voci "Altre attività non correnti e correnti". Rfi ha motivato tale riclassificazione "ai fini di una più corretta esposizione contabile e tenuto conto dell'effettiva natura del credito".

Tabella 26 - Situazione patrimoniale e finanziaria Passività

(migliaia)

Passività	2013	2014	D '14/'13	Δ% '14/'13
Patrimonio netto				
Capitale sociale	32.007.633	32.007.633	0	0,0
Riserve	20.876	34.366	13.490	64,6
Riserve di valutazione	-229.111	-306.237	-77.126	33,7
Utili (perdite) portati a nuovo (accumulate)	1.220.661	1.403.957	183.296	15,0
Risultato d'esercizio	269.786	140.089	-129.697	-48,1
Totale patrimonio netto	33.289.845	33.279.808	-10.037	0,0
Passività				
Passività non correnti				
Finanziamenti a medio/lungo termine	4.811.520	4.423.974	-387.546	-8,1
TFR e altri benefici ai dipendenti	778.300	781.222	2.922	0,4
Fondi rischi e oneri	771.130	511.443	-259.687	-33,7
Passività per imposte differite	6.063	-	-6.063	-100,0
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	6.054	43.863	37.809	624,5
Debiti commerciali non correnti	26.316	21.326	-4.990	-19,0
Altre passività non correnti	125.172	137.265	12.093	9,7
Totale passività non correnti	6.524.555	5.919.093	-605.462	-9,3
Passività correnti				
Finanziamenti a breve temine e Quota corrente fin. M/L termine	391.629	404.305	12.676	3,2
Debiti commerciali correnti	2.547.905	2.528.298	-19.607	-0,8
Debiti per imposte sul reddito	0	0	0	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.645	1.665	20	1,2
Altre passività correnti	6.099.508	6.616.404	516.896	8,5
Totale passività correnti	9.040.686	9.550.672	509.986	5,6
Totale passività	15.565.241	15.469.766	-95.475	-0,6
Totale patrimonio netto e passività	48.855.086	48.749.574	-105.512	-0,2

Fonte: Rfi

Tra le "Passività" si evidenziano:

- la diminuzione dei finanziamenti a m/lungo termine per complessivi 387 milioni di euro (pari all'8 per cento rispetto al 2013) dovuta, in particolare, al decremento dei finanziamenti da banche per 126 mln di euro, dei debiti verso altri finanziatori per 25 milioni di euro e dei debiti finanziari verso le società del Gruppo per 235,6 mln di euro;
- la diminuzione della voce Fondi rischi ed oneri per 259,6 mln di euro (pari al 33,7 per cento sul 2013). In particolare Rfi ha evidenziato che la riduzione ha interessato il Fondo "manutenzione" per 111 milioni di euro per il venir meno dei presupposti che ne avevano determinato l'accantonamento (finanziare quella parte di interventi di manutenzione dell'infrastruttura per i quali non era prevista la copertura nel bilancio previsionale dello Stato) e all'utilizzo del fondo bilaterale di sostegno al reddito del personale per 118 mln di euro;
- l'azzeramento della voce "Passività per imposte differite", che a fine 2013 ammontavano a 6 milioni di euro che sono stati imputati al conto economico dell'esercizio 2014 in considerazione delle richiamate novità normative introdotte dall'articolo 1, comma 20, della Legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Legge di Stabilità 2015).
- l'incremento della voce "Altre passività correnti" (+ 516 mln di euro e 8,5 per cento su l 2013) derivante principalmente da acconti per contributi da parte del Mef, dell'UE-TEN e di altre PA (+440,6 mln di euro), debiti verso Società del Gruppo (30,8 mln di euro) e verso il personale Rfi (45,5 mln di euro).

15.3 Il Conto economico

I ricavi operativi ammontano nel 2014 al 2,483 mld di euro con una riduzione di oltre 192 milioni di euro derivante sia dalla diminuzione delle entrate dei pedaggi sulla linea Av disposta dal dm 330 del 10 settembre 2013 e dalla richiamata delibera Art n. 70 del 31 ottobre 2013 che ha ridotto, come già rilevato, l'importo del pedaggio passato da 12,81 euro/km a 8,2 euro/km, sia dalla riduzione dei contributi da parte dello Stato a valere sul CdP S 2012-2014 (-74,8 milioni di euro).

I ricavi delle vendite e delle prestazioni subiscono una diminuzione – 126,9 mln rispetto al 2013 (- 5 per cento) per le cause già indicate. I ricavi da pedaggio costituiscono il 95,8 per cento degli introiti della Società. Nel 2014 aumentano i ricavi per vendita di trazione elettrica (17,3 mln di euro) e si riducono quelli per servizi accessori alla circolazione del 17,4 per cento con specifico riferimento ai servizi di manovra che saranno progressivamente effettuati in autoproduzione da parte delle imprese ferroviarie;

Per gli altri proventi si registra una diminuzione (-66 mln di euro) dovuta principalmente alla diminuzione delle plusvalenze di 42 mln in gran parte riconducibile ai minori ricavi per la vendita di un'area adiacente la stazione di Roma Tiburtina, dalla diminuzione delle prestazioni sanitarie (-1,41 mln di euro), da minori ricavi da gestione immobiliare (-1,19 mln di euro) e da vendita di spazi pubblicitari (-1,3 mln di euro).

Anche i costi operativi risultano in diminuzione rispetto al 2013 di 127 milioni di euro.

Il costo del personale registra una riduzione di 23 milioni di euro (-1,59 per cento), i costi per servizi una diminuzione di 95 milioni di euro (-15,8 per cento) dovuta al rilascio del fondo manutenzione a causa del venir meno dei presupposti che ne avevano determinato l'accantonamento. I costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci fanno registrare un leggero aumento (0,65 per cento).

La posta "Proventi e oneri finanziari" è positiva per 39 milioni a causa della diminuzione degli oneri finanziari per 60 milioni di euro, principalmente dovuta a minori accantonamenti sulla partecipazione Stretto di Messina, per 49 milioni di euro.

Con riferimento ai costi operativi si evidenzia che il decreto legge 192 del 31 dicembre 2014 c.d. "Milleproroghe" ha stabilito, al fine del perseguimento di una maggiore efficienza e del contenimento della spesa pubblica, che Rfi concorra mediante la riduzione dei propri costi operativi per l'importo rispettivamente di 40 milioni di euro per l'anno 2014 e 60 milioni di euro per l'anno 2015.

L'incremento delle imposte per 128 milioni di euro è quasi integralmente dovuto all'aumento delle imposte differite[29] ed anticipate che passano da 19,5 milioni di euro nel 2013 a 162,98 milioni di euro nel 2014 (+143, 43 milioni di euro) a seguito del rilascio dei saldi iscritti al 31 dicembre 2013.

Rfi ha evidenziato che il rilascio 2014 con addebito al conto economico dell'importo netto delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite è pari a 162.988 mila euro così determinate 17.113 mila euro relativi alla quota 2014 del *reversal* delle imposte anticipate; 151.938 mila euro relativo al rilascio del credito per le imposte anticipate presenti al 31 dicembre 2013; 6.063 mila euro relativo al rilascio del fondo delle imposte differite passive.

Di seguito si riporta il prospetto del conto economico.

Tabella 27 - Prospetto di conto economico

(migliaia)

	2012	2013	2014	Diff. '14/'13	Δ % '14/'13
Ricavi delle vendite e prestazioni	2.304.665	2.304.997	2.178.006	- 126.991	-5,51
Altri proventi	358.681	370.942	305.039	- 65.903	-17,77
Totale ricavi operativi	**2.663.346**	**2.675.939**	**2.483.045**	**- 192.894**	**-7,21**
Costo del personale	- 1.451.910	- 1.456.225	- 1.433.055	- 23.170	- 1,59
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	- 389.461	- 416.261	- 418.959	2.698	0,65
Costi per servizi	- 682.161	- 597.814	- 503.244	-94.570	-15,82
Costi per godimento beni di terzi	- 39.040	- 43.678	- 39.474	- 4.204	9,62
Altri costi operativi	- 114.248	- 111.676	- 116.752	5.076	4,55
Costi per lavori interni capitalizzati	390.234	466.250	479.402	13.152	2,82
Totale costi operativi	**- 2.286.587**	**- 2.159.407**	**- 2.032.081**	**- 127.326**	**-5,90**
Ammortamenti	**- 61.565**	**- 94.157**	**- 86.073**	**- 8.084**	**-8,59**
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	**- 19.940**	**- 10.171**	**- 14.691**	**4.520**	**44,44**
Accantonamenti	**- 49.000**	**- 25.000**	**-**	**-**	**-100,00**
Risultato operativo (Ebit)	**246.253**	**387.203**	**350.200**	**- 37.003**	**-9,56**
Proventi e oneri finanziari	**- 62.209**	**- 80.786**	**- 42.333**	**38.453**	**47,60**
Proventi finanziari	11.159	32.724	10.951	- 21.773	-66,54
Oneri finanziari	- 73.368	- 113.510	- 53.283	-60.227	-53,06
Risultato prima delle imposte	**184.043**	**306.417**	**307.867**	**1.450**	**0,47**
Imposte sul reddito	- 24.057	- 36.631	- 167.778	131.147	358,02
Risultato del periodo delle attività continuative	**159.986**	**269.785**	**140.089**	**- 129.696**	**-48,07**
Risultato netto di esercizio	**159.986**	**269.785**	**140.089**	**- 109.799**	**-48,07**

Fonte: Rfi

[29] Rfi ha riferito che tale situazione si è determinata a causa delle novità normative introdotte dall'articolo 1, comma 20, della Legge 23 dicembre 2014, n. 190 per effetto delle quali, a partire dal periodo d'imposta 2015, è consentita la piena deducibilità - ai fini IRAP dell'intero ammontare del costo relativo al personale dipendente con contratto a tempo indeterminato che rende improbabile la recuperabilità delle attività fiscali differite.

15.4 Il patrimonio immobiliare

Rfi è proprietaria dei beni, immobili, impianti e macchinari, che costituiscono l'infrastruttura ferroviaria e delle relative pertinenze e ne può disporre secondo i principi civilistici[30]. Nel patrimonio immobiliare strumentale si inseriscono, fra l'altro, i 16.751 Km di linee ferroviarie e le 2.190 stazioni viaggiatori, gli impianti e le officine nazionali di armamento, mezzi d'opera e apparecchiature elettriche. A tale patrimonio si deve aggiungere quello derivante dall'acquisizione recente[31] della società Bari fonderie meridionali (Bfm). Rfi investe, inoltre, in interventi di potenziamento, riqualifica e ristrutturazione del patrimonio immobiliare relativo alle stazioni di cui è proprietario; alcune di queste sono affidate a Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA che si fanno carico della gestione e della manutenzione. Le stazioni, gestite esclusivamente da Rfi, hanno visto nel 2014 investimenti per circa 51 milioni di euro finalizzati ad interventi per la sicurezza, il miglioramento dell'informazione al pubblico, l'adeguamento agli obblighi di legge delle aree con maggiore impatto sulla clientela (atrii, marciapiedi, pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso) e di quelle di interscambio e di accesso ai fabbricati viaggiatori.

Al 31 dicembre 2014 l'attivo patrimoniale di Rfi evidenzia una consistenza del patrimonio immobiliare, pari a 29,38 miliardi di euro (29,28 miliardi nel 2013 e 28.23 nel 2012).

Il prospetto del conto economico evidenzia un trend di lento regresso delle entrate della gestione immobiliare: 103,4 milioni di euro nel 2014, 104,6 milioni di euro nel 2013 e 114,2 milioni nel 2012, riduzione derivante principalmente da una contrazione dei ricavi per la vendita di spazi pubblicitari, per 1.395 mila euro, solo in parte compensata dall'incremento dei canoni di locazione per 197 mila euro.

La gestione del patrimonio diverso da quello strumentale è affidata a Ferservizi S.p.A che gestisce per la Rfi, per la Capogruppo e per le altre società del Gruppo le attività di "back office" non direttamente connesse all'esercizio ferroviario. In particolare Ferservizi gestisce e valorizza il patrimonio immobiliare nelle diverse aree di intervento riguardanti la proprietà, la costruzione, i servizi e la gestione del bene assicurando i servizi di locazione, vendita, manutenzione, ingegneria, gestione di spazi e uffici, acquisto di beni e servizi non direttamente inseriti nel processo produttivo ferroviario (gare, contratti, transazioni, ecc.).

In sede istruttoria è stato evidenziato che "Rfi utilizza alcuni spazi in proprietà di altre società del Gruppo FSI o di terzi, per i quali viene sostenuto un canone di locazione. Ciò è dovuto al passaggio,

[30] Ai sensi degli articoli 1 e 15 della l. 210/1985 ed in coerenza con le disposizioni di cui alle richiamate leggi n. 448/98 e n. 488/1999.
[31] L'acquisto di Bari fonderie meridionali è stato perfezionato in data 17 ottobre 2015 e sarà oggetto di specifico approfondimento nel prossimo Referto al Parlamento.

avvenuto nel corso degli ultimi anni tramite scissioni, di alcuni asset di Rfi, ritenuti non più strumentali all'esercizio ferroviario, nel patrimonio di società del Gruppo che in parte li hanno alienati a terzi.". Rfi ha, inoltre, evidenziato che "poiché alcuni di questi beni erano ancora occupati per lo svolgimento di attività facenti capo ad Rfi, si sono stipulati contatti di locazione passive sia verso terzi, nei casi in cui l'immobile sia stato venduto, che verso società del Gruppo FSI". Per ridurre i costi generati dai canoni di locazione passiva, il CdA di Rfi in data 15 luglio 2014 ha approvato il "Piano di Liberazione degli immobili" al fine di ricercare nell'ambito del proprio patrimonio immobiliare beni, anche da ristrutturare, ove poter ricollocare le proprie attività.

In ordine all'esigenza del rispetto dei principi di libera concorrenza, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità e pubblicità in sede di cessione di asset si è espressa in maniera critica nei confronti di Rfi anche l'AVCP (ora ANAC) in ordine alla procedura di affidamento del complesso immobiliare di Roma Tiburtina, con gestione funzionale dello stesso mediante affidamento a imprese terze dei servizi di conduzione e manutenzione ordinaria. Per un approfondimento anche in merito al contenzioso che ne è scaturito si rinvia a quanto detto al paragrafo 16.

In ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 15, comma 8 del decreto n. 112/2015 di recepimento della Direttiva Recast, il GI è obbligato a redigere ed aggiornare, entro il prossimo 15 luglio 2016 il Registro dei beni (art. 30, par. 7 Dir. Recast). L'adozione del Registro dei beni si pone nell'ottica di favorire la gestione efficiente dei beni costituenti l'infrastruttura ferroviaria anche al fine di valutare correttamente i finanziamenti necessari a riparare o sostituire i beni nello stesso elencati e, nello specifico, i beni costituenti l'infrastruttura ferroviaria. A tal fine nel Registro dovranno essere riportate le spese dettagliate per il rinnovo ed il potenziamento dell'infrastruttura anche al fine di meglio programmare gli interventi previsti nell'ambito del CdP.

Infine, tra i fatti salienti concernenti il patrimonio del Gruppo si segnala lo scorporo di Grandi stazioni SpA, la scissione della partecipazione in Lyon Turin Ferroviaire Sas realizzata a vantaggio della Capogruppo Fsi, l'acquisizione della Bari ferrovie meridionali e la cessione della Self a Terna. Per un approfondimento di dettaglio si rinvia agli appositi paragrafi della presente relazione.

16. Il contenzioso

Il numero complessivo delle controversie pendenti in sede civile, gestite dalla Direzione legale di Rfi, in raccordo con la omologa Direzione centrale di Fsi, è pari a 1.682 controversie ripartito in 514 giudizi amministrativi e 1.168 giudizi civili. Tra i contenziosi maggiormente rilevanti vanno annoverati, oltre a quelli afferenti le procedure di gara, i contenziosi avviati dagli appaltatori al fine del riconoscimento degli importi iscritti negli atti contabili a titolo di riserva e il contenzioso avviato dalle imprese ferroviarie operanti nel settore cargo inerente la disapplicazione del cd. "Sconto K2" di cui si dirà più in avanti.

Di seguito si dà conto in modo sommario dei principali contenziosi ancora in atto.

Contenzioso regolatorio

Nell'ambito delle questioni correlate agli aspetti regolatori si evidenzia quanto segue. In data 25 luglio 2012, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con provvedimento n. 23770, a conclusione del procedimento A436, ha deliberato che Ferrovie dello Stato Italiane, attraverso le società controllate Rfi e Trenitalia, avrebbe messo in atto una complessa e unitaria strategia finalizzata a ostacolare e di fatto impedire l'ingresso della società Arenaways sul mercato del trasporto ferroviario passeggeri. Il TAR Lazio (Sezione Prima), con la Sentenza 27 marzo 2014, n. 3398, ha annullato il richiamato provvedimento dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato rilevando che Rfi Ferrovie dello Stato e Trenitalia non hanno commesso abuso di posizione dominante. In data 22 luglio 2014 Rfi ha provveduto a costituirsi nel giudizio di appello instaurato dal ricorso presentato dall'AGCM in data 24 giugno 2014 innanzi al Consiglio di Stato.

In data 12 marzo 2014 è stato pubblicato il provvedimento conclusivo del procedimento A443 con cui l'AGCM ha ritenuto che Rfi e le società del Gruppo Fsi coinvolte[32] non hanno abusato della propria posizione dominante nei mercati dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, della gestione degli spazi pubblicitari all'interno delle principali stazioni italiane e nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità.

Nel dicembre 2014 si è concluso il procedimento I/763 dell'AGCM che ha ravvisato la non sussistenza di condotte restrittive della concorrenza da parte di Rfi nel mercato del trasporto marittimo di linea/passeggeri/mezzi gommati nello Stretto di Messina.

[32] Autorità Garante della concorrenza e del mercato, nota n. 48263 del 17 ottobre 2013.

Inoltre con le deliberazioni del 23 ottobre e del 5 novembre 2015 l'ART preso atto dell'intervenuto adempimento di Rfi ha archiviato i procedimenti sanzionatori avviati con le delibere n.24 e n. 25 del 2015 per inadempimento a quanto prescritto dalle delibere n. 70/2014 e n. 76/2014.

Questioni tributarie. Rapporti con l'Agenzia delle Entrate.

Nell'ambito dell'evoluzione del contenzioso fiscale, già rilevato nella precedente relazione, si segnala che nel mese di luglio 2014 a seguito di verifica dell'Agenzia delle entrate finalizzata ad analizzare le scelte operate dalla Società sulla separazione contabile dell'IVA a partire dal periodo di imposta 2011 (parziale indetraibilità) è stata contestata, analogamente a quanto avvenuto nel 2013 per il periodo 2010, l'indeducibilità dell'IVA sui beni non ammortizzabili utilizzati promiscuamente ai sensi del comma 3 dell'articolo 36 del d.p.r. n. 633/1972. Si rammenta che nel 2013 la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma coinvolta dall'Agenzia delle entrate, non aveva rilevato gli estremi per procedere in ordine al fatto tipico "dichiarazione infedele" ex art. 4 del d.lgs. n. 74/2000 e aveva avanzato in data 15 novembre 2013 richiesta di archiviazione.

Si rammenta, inoltre, che i termini decadenziali per l'accertamento sono fissati al 31 dicembre 2016 (periodo d'imposta 2011). In ordine alla opportunità di costituire un fondo di riserva si rinvia a quanto detto nel precedente referto.

Contenzioso amministrativo

Tra le questioni di maggior rilievo, in ragione dell'impatto per le finanze della Società[33] vi è il giudicato amministrativo, attivato dalle imprese ferroviarie operanti nel settore cargo, riguardante il mancato riconoscimento da parte del GI di sconti temporanei a parziale compensazione degli "extra costi di condotta" derivanti dall'arretratezza tecnologica della rete come stabilito dal D.M. MIT n. 94T/2000 cd. "sconto K2".

Rinviando a quanto detto nel precedente referto, si rammenta in questa sede che il Consiglio di Stato con sentenza n. 1345 del 19 marzo 2014 ha disposto che Rfi, in solido con il MIT, devono dare integrale esecuzione al giudicato formatosi sulla sentenza del Consiglio di Stato, Sezione Quarta, n. 1110 del 22 febbraio 2013 ed ha nominato per l'esecuzione il Segretario generale dell'ART cui è stata rimessa ogni questione circa la puntuale e tempestiva ottemperanza al giudicato. Preso atto della sostanziale incompletezza e difformità dei dati in possesso delle parti in causa necessari alla quantificazione dello sconto da corrispondere alle imprese ricorrenti, il Commissario ad acta, dopo

[33] Si evidenzia tuttavia che una valutazione sui possibili impatti sfavorevoli per il bilancio di Rfi è stata ipotizzata dalla medesima Capogruppo FSI che con nota del 5 settembre 2013, ha chiesto al MEF e al MIT "*di assumere tempestivamente ogni concreta iniziativa idonea a tenere indenne Rfi dagli effetti economici e finanziari derivanti dall'esito del giudicato amministrativo, ammontanti da un minino di 250 mln ad un massimo di 300 milioni di euro*".

aver avviato delle interlocuzioni con Rfi, le imprese ferroviarie e il MIT finalizzate alla raccolta di informazioni e dati tecnici è in procinto di adottare gli atti di competenza.

Quanto all'appostamento prudenziale di risorse e malgrado la posizione assunta da questa Corte nei precedenti referti, Rfi non ha ritenuto opportuno iscrivere a bilancio né i costi ed oneri verso le If, né i corrispondenti ed eventuali ricavi da ricevere da parte dello Stato, "in ragione dell'arbitrarietà che comporterebbe qualsiasi valutazione e del conseguente rischio di indicare importi di determinazione aleatoria e che sarebbero soggetti ad elevata variabilità". Rfi, in vista del percorso delineato e tuttora in corso tra le competenti strutture del Mit e delle attività avviate dal Commissario ad acta, ha proceduto a costituire un apposito Fondo a copertura di eventuali oneri legali da sostenere, per vedersi riconosciuto il rimborso delle somme che dovesse in prima istanza anticipare in favore delle If creditrici mentre non ha ritenuto di creare un apposito fondo a fronte dei rischi "K2".

L'interpretazione di Rfi che, nella questione, ritiene di essere mero "sportello di erogazione dell'incentivo" non trova ad oggi riscontro né nella richiamata sentenza del Consiglio di Stato n. 1345 del 2014 né in atti delle Amministrazioni centrali (Mit e Mef). Al contrario, in considerazione di quanto espresso nella richiamata sentenza 1345/2014, questa Corte ritiene che l'appostazione di un apposito fondo di garanzia a copertura degli oneri derivanti al GI dal contenzioso collegato allo sconto "K2" appare più rispondente alla disciplina civilistica e, nello specifico, agli articoli 2423 e 2423 bis del cod. civ. che prevedono che nella redazione del bilancio la valutazione delle voci deve essere veritiera e fatta con prudenza nella prospettiva della continuazione dell'attività.

Per completezza si evidenzia che in data 15 luglio 2015 la Corte di Appello di Roma ha accertato e dichiarato il diritto della DB Schenker Rail Italia s.r.l. di percepire da Rfi lo sconto K2 per gli anni dal 2004 al 2007. La medesima Corte d'Appello, che aveva disposto lo svolgimento della CTU per determinare l'entità dello sconto da riconoscere, su richiesta di Rfi, con il successivo decreto del 4 marzo 2016 ha sospeso il giudizio in attesa della definizione degli accertamenti rimessi al Commissario ad acta nel giudizio di ottemperanza definito dal Consiglio di Stato con la più volte menzionata sentenza n. 1345/2014.

Sempre con riferimento allo sconto "K2", Rfi ha riferito che sono tuttora pendenti innanzi al Tar:

- il giudizio (R.G. n. 2792/2006) con cui Rfi ha impugnato l'originaria Decisione dell'Ursf n. 18 del 20 gennaio 2006 con il quale il medesimo Ursf imponeva ad Rfi di ripristinare il computo dello Sconto K2 sulle medesime sezioni di rete e di continuare ad applicare tale sconto fino:

- al realizzarsi delle condizioni oggettive per l'adozione del modulo di condotta ad "agente unico".
- alla modifica della disciplina relativa allo sconto K2;
- alla adozione da parte delle imprese ferroviarie dei "sottosistemi di bordo" che devono interagire con i sottosistemi di terra al fine del funzionamento del sistema ad agente unico nel contesto del Sistema di controllo della marcia del treno (Scmt);

- il giudizio (R.G. 4775 del 2007) con cui Rfi ha chiesto l'annullamento della decisione DD 30 marzo 2007 dell'Ursf con la quale si statuiva l'erroneità dell'interpretazione data da Rfi in ordine agli aggiornamenti apportati per il 2007 al § 5.2.5. sostenendo che "*…non risulta ancora perfezionato l'addendum al contratto di programma e, quindi, non sono assicurati né resi disponibili i finanziamenti per l'applicazione dello sconto per l'anno 2006 che, sulla base della disciplina complessiva della materia riguardante lo sconto, lo Stato eroga al gestore dell'infrastruttura e quest'ultimo trasferirà alle imprese ferroviarie sotto forma di sconti trasparenti e non discriminatori. Analoga situazione permane per il 2007*".

Contenzioso comunitario

Le Autorità italiane stanno curando l'interlocuzione con la Commissione europea riguardo alla procedura avviata dalla Commissione europea nel 2014 ai sensi dell'art. 108 par. 2 del TFUE per alcune operazioni di "*asset allocation*" infragruppo (caso SA32179) riguardanti trasferimenti a titolo gratuito da Rfi a Società del Gruppo di attivi finanziati con fondi pubblici che possono determinare un ingiustificato vantaggio economico per le società riceventi. Ci si riferisce, fra l'altro, all'assegnazione da parte di Rfi a Trenitalia di impianti di manutenzione dei rotabili e di aree adiacenti per 621 mln di euro e da Rfi a Fs Logistica di impianti, scali merci per oltre 268 mln di euro, di compendi immobiliari per oltre 151 mln di euro.

Contenzioso lavoro

Rfi ha riferito che le aree di riferimento del contenzioso del lavoro riguardano principalmente l'esposizione all'amianto, la costituzione del rapporto di lavoro, i licenziamenti, le mansioni superiori, le differenze economiche. L'importo stimato da Rfi al 31 dicembre 2014 in caso di soccombenza relativa al contenzioso giudiziale è pari a circa 28,1 milioni di euro mentre quello relativo al contenzioso stragiudiziale è di 29 milioni di euro.

Arbitrati

E' noto che la legge 190/2012, entrata in vigore nel novembre 2012, nel novellare le disposizioni in tema di arbitrato,[34] ha ristretto le possibilità di accesso all'arbitrato disponendo che "le controversie sui diritti soggettivi, derivanti dall'esecuzione dei contratti pubblici possono essere deferite ad arbitri, previa autorizzazione motivata da parte dell'organo amministrativo della Società" e che "l'inclusione della clausola compromissoria, senza preventiva autorizzazione, nel bando o nell'avviso con cui è indetta la gara ovvero, per le procedure senza bando, nell'invito, o il ricorso all'arbitrato, senza preventiva autorizzazione, sono nulli". La menzionata disposizione non trova applicazione nei confronti degli arbitrati conferiti o autorizzati prima della data di entrata in vigore della citata legge[35].

In tale direzione l'articolo 4 del Contratto di programma Parte investimenti 2012-2016, nella versione approvata con d.i. Mit/Mef n. 158 del 18 maggio 2015 ha espressamente disposto l'obbligo di "*non prevedere la clausola arbitrale nei propri contratti con soggetti terzi, ovvero nei contratti delle società controllate dal Gestore con i soggetti terzi, né attivare la predetta clausola ove la stessa fosse già prevista nei medesimi contratti già in vigore*", fatti salvi i "*casi preventivamente autorizzati dal Ministero*".

Rfi ha riferito che nel 2014 non risultano procedimenti arbitrali pendenti.
L'evoluzione del periodo ha evidenziato la definizione degli arbitrati in essere ed il riconoscimento ai General Contractor di una percentuale ridotta del *petitum* reclamato. I riconoscimenti in questione sono stati, in larga parte, relativi a componenti che costituiscono un incremento del valore delle opere eseguite nonché degli interessi dovuti per il differito pagamento dei maggiori costi di costruzione.
Nel corso del 2014 è andato in definizione il giudizio sul lodo arbitrale tra Rfi e FIAT relativo alla Tratta AV/AC Novara – Milano. Nel dicembre 2015 è stata pronunciata la Sentenza della Corte d'appello di Roma che ha accolto l'impugnazione di Rfi e ha dichiarato la nullità del Lodo, la condanna di FIAT alla restituzione con gli interessi della differenza fra quanto a suo tempo pagato da Rfi in esecuzione del lodo (187 milioni di euro) e la minor somma cui FIAT ha diritto all'esito del giudizio di appello (10 milioni di euro)
Il 17 settembre 2014 Rfi ha impugnato il Lodo arbitrale Rfi COCIV emesso il 21 giugno 2013 avente ad oggetto gli importi relativi a talune progettazioni del medesimo Consorzio relative alla Tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi. In data 29 gennaio 2015 ha depositato comparsa di costituzione e

[34] La novella è contenuta ai commi da 18 a 25 dell'art. 1 della legge n. 190/2012
[35] Sul tema dei procedimenti arbitrali è stata emanata la Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti n. 24189/2012.

risposta con impugnazione incidentale condizionata e la prima udienza innanzi alla Corte di Appello di Roma.

Il data 25 settembre 2015 la Corte d'Appello di Roma ha dichiarato la nullità del lodo Rfi STRABAB relativo alle riserve per lavori di raddoppio della linea ferroviaria Cagliari-Golfo Aranci nel tratto Decimomannu-San Gavino, impugnato da Rfi nel dicembre 2012.

17. Andamento della gestione delle principali società partecipate da Rfi

Nel 2014 il valore netto delle partecipazioni di Rfi, pari a 133 milioni di euro, evidenzia un decremento per oltre 95 milioni di euro a causa dell'operazione di scissione della partecipazione in Lyon Turin Ferroviaire Sas per 95 milioni di euro.

Le tabelle seguenti evidenziano la consistenza ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e le relative variazioni intervenute nell'anno 2014 e 2013.

Tabella 28 - Valore partecipazioni: imprese controllate e collegate 2012-2014

Tipologia di Finanziamento	Valore netto al 31.12.2012	Valore netto al 31.12.2013	Valore netto al 31.12.2014
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	77.259	77.215	77.199
Imprese collegate	102.985	102.794	7.514
Altre imprese	49.052	49.052	49.012
Totale	**229.295**	**229.060**	**133.725**

Fonte RFI

La sottostante tabella espone sinteticamente il dettaglio del valore delle partecipazioni più rilevanti di Rfi nel 2014 e nel 2013.

Tabella 29 - Dettaglio valore netto partecipazioni in società controllate e collegate

(migliaia)

	2013	2014	Differenza
Partecipazioni in imprese controllate			
Nord Est Terminal SpA in liquidazione	993	977	-16
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni Spa	48.455	48.455	-
Terminal Italia Srl	6.538	6.538	-
Bluferries Srl	21.229	21.229	-
Partecipazioni in imprese collegate			
LTF Sas	95.121	–	-95.121
Quadrante Europa Terminal			-
Gate SpA	7.673	7.514	-159
Altre Imprese			-
Isfort SpA	48	48	-
Stretto di Messina Spa in liquidazione	48.882	48.882	-
Interporto Marche Spa	82	82	-
Consorzio Osservatorio	40	–	40
Totale	**229.061**	**133.725**	

La tabella che segue espone le partecipazioni di Rfi.

Tabella 30 - Società partecipate

Società partecipate		Capitale sociale	Valore nominale unitario	N. Azioni possedute	% di partecipazione di Rfi
Controllate	BLUFERRIES S.r.l.	20.100.000,00	€ 20.100.000,00	n° 1 quota	100
	T.F.B. S.p.A.	N. 195.790.910 (2013) n° 163.292.910 (2012)	€ 1,00	N° 167.964.435 (2013) n° 139.613.723 (2012)	85,79
	Terminali Italia S.r.l.	Capitale sociale €7.345.686,00 (2013) € 11.237.565,00 2012)	€ 6.537.985,53 (2013) € 10.001.930,25 (2012)	n° 1 quota	89,004
	N.E.T. S.p.A. In liquidazione	n° 1.560.000	€ 1,00	n° 795.600	51
Collegate	L.T.F. Sas	n° 2.000	€ 500,00	n° 1.000	50
	Quadrante Europa S.p.A.	n° 16.876.000,00	€ 1.000,00	n° 8.438	51
Altre	Stretto di Messina	n° 74.259.650	€ 5,16	n° 9.653.755	13
	ISFORT S.p.A.	n° 663.000	€ 1,00	n° 37.050	5,588
	Interporto Marche S.p.A.	€ 11.581.963,00 (2013) € 10.547.529,00 (2012)	€ 1,00	n° 82.117	0,71
	Consorzio Osservatorio	Fondo Consortile € 400.000		€ 40.000	10.000

Rfi non redige un bilancio consolidato con le controllate e partecipate, la cui formulazione resta, invece, affidata alla Capogruppo Ferrovie dello Stato spa[36]. Di seguito vengono riportati i principali fatti gestionali, i caratteri proprietari e i principali risultati economici delle società controllate da Rfi.

17.1 Bluferries S.r.l. (100%)

La Società, costituita in data 4 novembre 2010, a seguito del conferimento del ramo navigazione da Rfi con efficacia 1° giugno 2012 possiede un capitale sociale di 20,1 milioni di euro, interamente detenuto da Rfi. Il suo oggetto sociale consiste nel trasporto marittimo di persone, automezzi e merci; gestione e commercializzazione delle proprie linee marittime nonché gestione dei servizi connessi a dette attività; svolgimento e fornitura di tutte le operazioni e servizi portuali ai mezzi navali sugli approdi; gestione, armamento, locazione e noleggio di navi proprie o di terzi; acquisto e vendita di navi ed esercizio della navigazione e del rimorchio, sia con navi proprie che di terzi. Rfi ha riferito che la Bluferries ha chiuso il 2014 con un risultato di esercizio, dopo le imposte, positivo per circa 1,2 milioni di euro, più che raddoppiato rispetto a quello dell'esercizio precedente. Tale risultato è stato raggiunto attraverso un contenimento dei costi operativi la cui contrazione ha largamente compensato una modesta riduzione dei ricavi operativi. Il margine operativo lordo (MOL) è aumentato di 1,2 milioni di euro in valore assoluto. Si ricorda che, a seguito della liquidazione del Consorzio Metromare, tale servizio è stato garantito per tutto il 2014 esclusivamente dalla Bluferries e che questo è proseguito anche all'inizio del 2015 con un nuovo modello di esercizio ferroviario, secondo quanto proposto dal MIT nel dicembre 2014. Il Pi 2014-2017, infine, ha previsto l'operazione di valorizzazione delle attività svolte dalla società Bluferries.

17.2 Terminali Italia S.r.l. (89%)

La Società è stata costituita in data 16 maggio 2008 dalla consociata CEMAT con capitale sociale di 10 mila euro. La Società ha per oggetto la gestione e l'esercizio di centri attrezzati per i trasporti intermodali anche a servizio di interporti o infrastrutture similari nazionali ed internazionali e l'esecuzione di servizi terminali, nonché la gestione e l'esercizio di scali ferroviari per trasporti nazionali ed internazionali; la costruzione, l'acquisto, il noleggio, l'impiego, la riparazione e la manutenzione di mezzi e delle attrezzature di ogni tipo e tecnica, funzionali ai trasporti intermodali anche per conto terzi. Si ricorda che a seguito della registrazione in bilancio 2012 di una perdita d'esercizio di 1,9 milioni di euro e risultando le perdite accumulate maggiori di 1/3 del Capitale Sociale, gli Amministratori hanno proceduto in data 8 maggio 2013 ad una riduzione del Capitale

[36] Comma 3 dell'art. 27 del d.lgs. n. 127/1991.

Sociale, portandolo da 11,2 milioni euro agli attuali 7,3 milioni di euro. Esso è detenuto da Rfi in quota dell'89 per cento e da CEMAT in quota dell'11 per cento.

La Società nel 2014 ha gestito complessivamente l'attività in 14 terminali di proprietà di Rfi, 2 di proprietà di Fsi Logistica e 2 di proprietà di soggetti terzi (Brindisi Polimeri e Verona 3° modulo). Tra quelli di proprietà di Rfi, 2 sono stati sub-affidati ad altro operatore del gruppo Fsi prima del 2014 (Roma Smistamento e Marcianise, i cui contratti sono stati rinnovati a febbraio 2014), mantenendosi in capo a Terminali Italia gli obblighi pubblicistici. L'attività presso Livorno e Villaselva è stata appaltata a terzi con intestazione dei rapporti contrattuali verso la clientela in capo a Terminali Italia e concessione dell'autoproduzione dei propri servizi alle aziende appaltatrici. Il 2014 si è chiuso con un totale di 723.445 unità di carico movimentate considerando unicamente l'attività di trasporto combinato. Il confronto con l'anno precedente delle unità di carico movimentate complessivamente evidenzia un aumento di produzione pari al 2 per cento circa. Escludendo i *terminal* affidati ad altri operatori o retrocessi, l'incremento complessivo sui rimanenti *terminal* risulta pari ad una percentuale del 3,9 per cento. Rfi ha evidenziato che l'esercizio 2014 ha registrato pertanto un risultato economico in deciso miglioramento, che ha visto passare il risultato operativo dai 744 mila euro del 2013 ai 2.877 mila euro, ed il risultato netto positivo, da 302 mila euro a 2.121 mila euro.

17.3 Tunnel Ferroviario del Brennero – TFB (86,10%)

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

I principali eventi dell'anno si riferiscono al rinnovo degli Organi societari ed a interventi sul Capitale Sociale nonché all'aumento della partecipazione nella Società BBT SE. In particolare, si segnala che in data 1 ottobre l'Assemblea dei Soci, in seduta straordinaria, ha deliberato il VI aumento di capitale in forma scindibile fino ad un massimo di 195.000.000 euro da eseguirsi entro il 31 dicembre 2015; ha inoltre deliberato la prima *tranche* di aumento del capitale pari a 53.000.000 euro e conferito mandato al Consiglio di Amministrazione di chiedere ai Soci le tranche successive in funzione delle effettive necessità della partecipata BBT SE. In data 15 dicembre si è concluso il processo di esecuzione della prima *tranche* del VI aumento di capitale e in data 30 dicembre sono stati completati i relativi adempimenti pubblicitari di legge. A tal proposito si ricorda che il capitale sociale complessivo al 31 dicembre 2014 ammonta a 248.791 mila euro ed è composto da n. 248.790.910 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna. La quota di spettanza di Rfi a seguito

della sottoscrizione delle quote inoptate ammonta a 214.199 mila euro, passando dall'85,79 per cento all'86,10 per cento del capitale complessivamente sottoscritto. Nel 2014 TFB ha effettuato conferimenti in conto riserva di capitale alla partecipata BBT SE per un ammontare di 50.000.000 euro di cui 15.000.000 per le attività relative alla Fase IIA e 35.000.000 per le attività di Fase III. Detti conferimenti derivano da risorse residuali del V aumento di capitale eseguito al 31 dicembre 2013 e da quota parte della prima tranche del VI aumento di capitale eseguita nel quarto trimestre 2014. Rfi ha evidenziato che TFB ha chiuso l'esercizio 2014 con un risultato economico positivo netto di 291 mila euro dovuto esclusivamente ai proventi finanziari derivanti dalle giacenze bancarie. Il risultato è stato leggermente inferiore rispetto all'esercizio precedente, in dipendenza delle differenti condizioni socio economiche espresse attraverso i tassi bancari. La Società registra inoltre un risultato operativo negativo dovuto alle spese di gestione della società.

17.4 Nord-Est Terminal S.p.A. in liquidazione (51%)

In data 21 luglio 2009 l'Assemblea dei Soci, a seguito del protocollo di intenti del 7 maggio 2009, nel quale il socio di maggioranza Rfi manifestava la necessità di un più efficiente riassetto organizzativo dei servizi all'interno degli impianti merci, ha deliberato la messa in liquidazione della società e la nomina del Collegio dei Liquidatori. Le attività di liquidazione sono iniziate il 5 agosto 2009, data in cui gli amministratori hanno redatto la loro ultima situazione patrimoniale ed i liquidatori hanno predisposto il bilancio iniziale di liquidazione. Le attività di liquidazione sono, al 31 dicembre 2014, ancora in corso.

17.5 Bari fonderie meridionali (100%)

Rfi ha deciso l'acquisito della società Bari fonderie meridionali (Bfm) con atto definitivo del 29 dicembre 2015, società specializzata nella produzione di componenti per infrastrutture ferroviarie con l'obiettivo di internalizzare la produzione di alcune speciali componenti ferroviarie, ed ampliare la filiera produttiva già assicurata dalle altre Officine del gruppo tra le quali quelle di Pontassieve, Catanzaro, Bologna e di Marco Morino, anche al fine di ottimizzare i costi di approvvigionamento e aumentare il proprio know-how. L'investimento complessivo di Rfi è di circa 6,5 milioni di euro. Il complesso produttivo di Bfm si sviluppa su di una superficie di circa 130 mila metri quadrati nei quali sono disclocati la fonderia e l'officina meccanica. Rfi ha comunicato che Bfm ha una produzione annua di oltre 1.800 "cuori" in acciaio fuso al manganese per scambi ferroviari che sono necessari al fabbisogno di Rfi che ha incontrato difficoltà tecniche negli approvvigionamenti dovuti sia alla difficoltà di reperire sul mercato europeo simili compenti, sia alla situazione di concordato preventivo in cui si è trovata Bfm sin dal novembre 2014.

18. Il sistema tariffario elettrico e la rete elettrica

L'articolo 29 della legge 11 agosto 2014, n. 116, circoscrive l'applicazione delle tariffe elettriche agevolate di cui gode Rfi ai soli consumi relativi al servizio di trasporto ferroviario universale e al trasporto ferroviario e delle merci transfrontaliero. A partire dal 2015, dunque, gli altri tipi di trasporto (alta velocità e merci), sono assoggettati al pagamento dell'energia elettrica secondo i costi effettivi del servizio. La richiamata legge n. 116/2014 per quanto attiene al servizio ferroviario universale e al trasporto ferroviario e delle merci transfrontaliero dispone il divieto di traslazione dei maggiori oneri sui prezzi, mentre per gli altri tipi di trasporto è stato introdotto un criterio di gradualità per tale traslazione. Alla luce di quanto sopra Rfi, in considerazione del maggior costo dell'energia, nell'applicare il pedaggio in assenza di un adeguamento della tariffa, dovrà sostenere il relativo onere.

Nel dicembre del 2015 si è conclusa la cessione, avviata ai sensi della l. n. 190/2014, a favore di Terna SpA della rete elettrica già di proprietà di Rfi, costituita da 8.379 Km di elettrodotti, da 350 stazioni elettriche, dal contratto per il passaggio della fibra ottica di proprietà di BasicTel S.p.A. nonché da tutti i diritti e i rapporti accessori ad un valore complessivo di 757 milioni di euro come stabilito dall'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico.

Rfi ha evidenziato che, essendo il valore della partecipazione di Fsi in Self post scissione pari a 387 mln di euro e le risorse finanziarie da destinare alla copertura degli investimenti sulla rete ferroviaria pari a 272 mln di euro, si genera una plusvalenza da cessione di 98 mln di euro.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Rfi nel 2014 non ha confermato il trend fatto registrare negli esercizi precedenti, anche a causa di numerosi elementi di discontinuità normativa che hanno determinato rilevanti impatti negativi sul risultato di esercizio che si attesta a 140 milioni di euro in considerevole diminuzione rispetto al risultato conseguito nel 2013 (-48,7 per cento). I ricavi operativi hanno evidenziato un decremento, rispetto all'esercizio 2013 (-7,21 per cento), attestandosi a 2.483 mln di euro a fronte di una contestuale riduzione dei costi operativi del 5,90 per cento. Con riferimento ai ricavi operativi, si evidenzia, nello specifico, che i ricavi da pedaggio sulle linee AV registrano un decremento di 52 mln di euro (-4,71 per cento sul 2013), i contributi dallo Stato diminuiscono di 74,89 mln di euro (-7,12 per cento sul 2013), i ricavi per servizi accessori alla circolazione diminuiscono di 17 mln di euro (-30,38 per cento sul 2013). Dal lato dei costi operativi si rileva la significativa riduzione rispetto all'esercizio precedente di 127,3 mln di euro. Il costo del personale registra una riduzione di 23 milioni di euro (-1,59 per cento sul 2013) attestandosi a 1.433 mln di euro (+0,3% sul 2012). Il costo del personale rappresenta oltre il 70 per cento dei costi operativi e il 58 per cento circa dei ricavi operativi.

In tale contesto, il margine operativo lordo (Ebitda) pari a 451 milioni di euro risulta in diminuzione del 13 per cento sul 2013 e anche l'Ebit attestandosi a 350,2 mln di euro risulta in diminuzione di 37 mln di euro rispetto al 2013 (-9,56 per cento). Permane negativo il saldo della gestione finanziaria con una variazione del 30 per cento sul 2013. Il patrimonio netto ammonta, al 2014, a 33.279,8 mln di euro rimanendo sostanzialmente invariato rispetto al periodo precedente (-10 mln di euro sul 2013).

L'Assemblea ha deliberato di approvare il bilancio 2014 e destinare l'utile di 140 milioni di euro come segue: 7 milioni di euro a riserva legale, 100 milioni di euro a utili da riportare a nuovo, 33 milioni di euro all'Azionista a titolo di dividendo, con la precisazione che una quota pari a euro 23 milioni di euro è destinata al perseguimento dell'obiettivo di contenimento della spesa pubblica in ossequio a quanto previsto dall'art. 10, comma 12, della legge n. 11/2015.

Il CdA, scaduto nel maggio 2013 con l'approvazione del bilancio di esercizio 2012, è rimasto in regime di "prorogatio" fino al rinnovo avvenuto il 19 febbraio 2014. In tale data, si è tenuta l'Assemblea dei soci che ha nominato i nuovi amministratori fino all'approvazione del bilancio di esercizio 2016.

Nel novembre 2015 il Presidente di Rfi ha rassegnato le proprie dimissioni dall'incarico a seguito del suo coinvolgimento in un procedimento giudiziario e in data 17 maggio 2016 è stato nominato il nuovo Presidente.

Il Collegio sindacale, cessato dalle funzioni con l'approvazione del bilancio di esercizio 2013, ha proseguito l'attività in regime di "prorogatio" fino al suo rinnovo avvenuto in data 24 luglio 2014.

Rfi è interessata da importanti innovazioni sollecitate sia dalla Direttiva 34/2012 cd. "Recast" recepita dal d.lgs. n. 112/2015, sia dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) finalizzate ad accelerare il processo di integrazione del settore dei trasporti e, in particolare, migliorare l'efficienza e la competitività della rete e del mercato ferroviario europeo. Di particolare rilievo appaiono sia la deliberazione ART n. 70/2014, con la quale sono stati ridefiniti i criteri per la determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria Av passato da 12,81 euro/treno*km a 8,20 euro/treno*km (-36 per cento circa), sia la deliberazione ART n. 96 del 13 novembre 2015 con la quale sono stati altresì definiti i principi e i criteri in materia di condizioni economiche di offerta e di obblighi di contabilità regolatoria nonché i corrispettivi e i canoni per i servizi afferenti all'infrastruttura nazionale non ricompresi nel Pacchetto minimo di accesso.

Tra le criticità riscontrate nel periodo si segnalano, come più volte richiamato nei precedenti referti, la tardiva approvazione del CdP investimenti per il periodo 2012-2016, nonostante la procedura accelerata prevista dall'articolo 1, comma 10 della legge n. 164/2014, e la necessità della previsione di appostare nel bilancio di Rfi uno specifico fondo a copertura degli oneri che deriveranno dall'esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 1345/2014 in tema di sconto "K2" ex dm 44T/2000.

PAGINA BIANCA

ALLEGATO E APPENDICE

PAGINA BIANCA

ALLEGATO

PRINCIPALI SOCIETÀ CHE NELL'AMBITO DELLA HOLDING FSI SI OCCUPANO DI ATTIVITÀ E SERVIZI CONNESSI CON LA GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA.

- Italferr, che offre servizi nel campo dell'ingegneria dei trasporti e nella progettazione e realizzazione delle opere, è la società del Gruppo Fsi cui è affidata la responsabilità di progettare e verificare la realizzazione degli interventi infrastrutturali e tecnologici, previsti nei piani di investimento e di potenziamento del trasporto ferroviario. La Italferr opera sia a livello nazionale che internazionale nel settore dei trasporti tradizionali, dell'alta velocità/alta capacità e metropolitani. Fornisce servizi ad alto contenuto tecnologico ed innovativo nell'ambito dell'ambiente, della sicurezza e garantisce, attraverso le competenze dell'ingegneria integrata e di sistema, un presidio globale dei progetti affidati, dallo studio di fattibilità all'attivazione dell'opera/impianto;
- Ferservizi S.p.A. che gestisce le attività di supporto al core business: acquisti di Gruppo, servizi immobiliari, gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare, gestione amministrativa, servizi informatici e tecnologici;
- FS Logistica che offre servizi di deposito, handling, gestione degli ordini dagli stabilimenti di produzione fino al mercato di consumo della grande distribuzione organizzata, progettazione e realizzazione di infrastrutture;
- Grandi Stazioni SpA società partnership tra Ferrovie dello Stato e al 40 per cento da Eurostazioni Spa (Edizione Srl -Gruppo Benetton-, Vianini Lavori Spa -Gruppo Caltagirone-, Pirelli & C. Spa -Gruppo Pirelli- e Sncf Partecipations S.A. (Société Nationale des Chemins de Fer) con l'obiettivo di riqualificare, valorizzare e gestire le quattordici principali stazioni ferroviarie italiane (Milano Centrale, Torino Porta Nuova, Genova Brignole e Genova Piazza Principe, Venezia Mestre e Venezia S. Lucia, Verona Porta Nuova, Bologna Centrale, Firenze S.M. Novella, Roma Termini, Roma Tiburtina, Napoli Centrale, Bari Centrale e Palermo Centrale);
- Centostazioni SpA società partnership tra FSI e Archimede 1 - Gruppo SAVE, impegnata nella riqualificazione, valorizzazione e gestione di 103 stazioni ferroviarie in 20 Regioni italiane;
- Busitalia – Sita Nord Srl che si occupa di trasporto persone con autobus prevalentemente nel trasporto pubblico locale (TPL) offrendo, direttamente o tramite società controllate, numerosi collegamenti urbani ed extraurbani in Veneto (attraverso la società Busitalia Veneto), Toscana e Umbria. La controllata Busitalia Rail Service organizza inoltre, per conto di Trenitalia, l'erogazione dei servizi sostitutivi di corse ferroviarie sull'intero territorio nazionale.

Completano l'assetto societario la Brenner Basis Tunnel (Bbt) e la Tunnel Ferroviario del Brennero (Tfb) e Lyon Turin Ferroviaire (Ltf) ora Tunnel Euralpin Lyon Turin (Telt) che costituiscono società di scopo di diritto internazionale impegnate nella costruzione dei tunnel di raccordo tra Italia e Austria e tra Italia e Francia

APPENDICE

Principali fatti di rilievo avvenuti dal 2014 e 2015

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

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

Indagine ANAC sulla realizzazione del sottopasso AV di Firenze.

Il data 28 agosto 2014 l'ANAC, Direzione generale vigilanza lavori servizi e forniture, ha avviato un istruttoria finalizzata, in particolare, a verificare lo stato di attuazione dell'opera, la corretta applicazione delle normative in materia di opere strategiche mediante affidamento a contraente generale, i tempi di esecuzione, la congruità dei costi sostenuti per la realizzazione dell'intervento, le perizie di variante e il piano degli affidamenti. Con deliberazione n. 61 del 2015 l'ANAC ha rilevato numerose rilevanti criticità, tra le quali l'aumento del valore contrattuale del 9,6 per cento, i ritardi complessivi nella realizzazione dell'opera, il valore delle riserve iscritte ammontanti ad oltre 305 milioni di euro, la cessione da parte di Coopsette delle quote di partecipazione della società Nodavia e il venir meno dell'apporto operativo del socio che ha fornito in sede di offerta i requisiti per la qualificazione. In relazione al permanere di situazioni di criticità che non consentono la regolare esecuzione dei lavori, l'Anac ha demandato all'Ufficio Vigilanza Lavori la verifica dei successivi sviluppi dell'opera.

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

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

Istituito il c.d. "Piano Juncker"

Il 13 gennaio 2015 la Commissione Europea ha adottato una proposta di Regolamento che istituisce lo European Fund for Strategic Investiments (Efsi), nuovo strumento finanziario gestito dalla Banca Europea degli Investimenti e dalla Commissione Europea per dare attuazione al cosiddetto "Piano

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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Rete Ferroviaria Italiana SpA

BILANCIO DI ESERCIZIO

AL 31 DICEMBRE 2014

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

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.

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)

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 variazione 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

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

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 azzera 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

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.

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, tre 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*.

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

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

RELAZIONE SULLA GESTIONE

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:

- ✓ 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 definanziamento 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 definanziamento 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 definanziamento 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 (stanziate 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;

- ✓ 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:

- 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;

- ✓ 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 Cancello 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;

- ✓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 stanziate 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);

- 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 impartire dall'Autority 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

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'infrastruttura[2], 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'infrastruttura[4], 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.

Traghettamento 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 traghettamento. 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'allocazione 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 incarrozzamento, 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

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

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.

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

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

si trovavano sui binari per motivi ancora da accertare, tra le stazioni di Butera e Falconara. RFI ha avviato un'inchiesta per verificare cause e dinamica dell'incidente.

Nomina dell'Amministratore Delegato

In data 24 luglio 2014 l'Assemblea degli Azionisti di RFI ha proceduto alla nomina di Maurizio Gentile a Consigliere di Amministrazione della società. Successivamente, il Consiglio di Amministrazione, riunito sotto la presidenza di Dario Lo Bosco, ha proceduto alla nomina di Maurizio Gentile ad Amministratore Delegato conferendo i necessari poteri.

Agosto

Il Contratto di Programma (CdP) - Parte Investimenti

In data 8 agosto 2014 il MIT e RFI hanno siglato un nuovo schema di CdP – Parte Investimenti al fine di recepire il XII Decreto Dirigenziale (n. 6903) dell'Autorità di Gestione del PON "Reti e Mobilità" 2007-2013 - emanato il 6 agosto 2013 - che ha apportato risorse aggiuntive per il Gestore per un valore di 147 milioni di euro, come più ampiamente descritto nel paragrafo "I Rapporti con lo Stato" della presente Relazione sulla Gestione.

Legge n. 116/2014, art. 29 "Rimodulazione del sistema tariffario elettrico delle Ferrovie dello Stato"

In data 11 agosto 2014 è stato convertito in Legge n. 116 il Decreto Legge n. 91 del 24 giugno 2014, recante "Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea" – che prevede la rimodulazione del sistema tariffario elettrico delle Ferrovie dello Stato. In particolare il regime tariffario speciale al consumo di RFI, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 maggio 1963, n. 730, è applicato a decorrere dall'1 gennaio 2015 ai soli consumi di energia elettrica impiegati per i trasporti rientranti nel servizio universale e per il trasporto ferroviario delle merci. Sulla base di tale decreto, soggetto ad aggiornamenti con cadenza biennale, la componente tariffaria compensativa annua, riconosciuta in attuazione del regime tariffario speciale, è ridotta della parte eccedente 3300 GWh per un importo di 80 milioni di euro. La norma introduce, nella definizione dei pedaggi per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria non rientranti nel servizio universale né del trasporto merci, una regolazione tariffaria con gradualità temporale valida per il primo triennio, attraverso l'applicazione in misura non superiore al 50% nell'anno 2015, al 70% nel 2016, e non superiore all'80% nel 2017, consentendo di diluire nel tempo gli effetti dell'allineamento del prezzo dell'energia al prezzo di mercato, senza tuttavia escludere la possibilità di un maggiore onere (costo del servizio di fornitura dell'energia di cui usufruiscono le IF) a carico di RFI. È demandato all'ART il compito di vigilare sull'osservanza di dette disposizioni, anche mediante accertamenti a campione, sulla corretta applicazione della norma sul mercato. Dall'applicazione della norma consegue che per il 2015 il costo dell'energia elettrica che resterà a carico di RFI, non più ribaltabile alle imprese ferroviarie, è pari a 40 milioni di euro; nel 2016 pari a 24 milioni di euro; nel 2017 pari a 16 milioni di euro.

Novembre

Delibera ART n.70 – "Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie"

Il 5 novembre 2014 è stata pubblicata la delibera n.70 con cui l'ART ha assunto le proprie determinazioni in ordine alle tematiche sull'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale.
Nello specifico, l'ART ha prescritto misure regolatorie con riferimento alle seguenti undici questioni oggetto della citata delibera n.16/2014: i) accordo quadro; ii) assegnazione della capacità; iii) gestione della circolazione perturbata; iv) sgombero delle infrastrutture; v) effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce; vi) pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria; vii) *performance regime*; viii) condizioni di accesso ai servizi; ix) persone a mobilità ridotta (PMR); x) assegnazione di spazi pubblicitari, *desk* informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela; xi) servizi di manovra.
Con la stessa Delibera n. 70/2014 è stato altresì avviato un nuovo ed autonomo procedimento, la cui chiusura è prevista per il 30 settembre 2015, finalizzato alla "definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie".
La prescrizione contenuta nella citata delibera n. 70, per la quale è stata data efficacia immediata decorrente dalla data di pubblicazione della Delibera medesima, è quella riguardante l'adozione del nuovo pedaggio AV/AC.
Tale prescrizione è stata adempiuta dal GI, il quale - con nota dello scorso 11 dicembre, indirizzata per conoscenza all'ART e successivamente trasmessa al MIT- ha dato comunicazione a NTV e Trenitalia del nuovo valore del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC, pari a 8,2 €/treno*km, valevole per il periodo 6 novembre 2014-31 dicembre 2015 (ossia dal giorno successivo a quello della pubblicazione della Delibera n. 70/2014).
Si fa infine presente che la Delibera 70/2014, con specifico riferimento alle tematiche concernenti il pedaggio AV ed i servizi di assistenza alle PMR, è stata impugnata dalla società NTV con ricorso notificato a RFI l'8 gennaio 2015. Al riguardo RFI ha provveduto, entro i termini previsti, a costituirsi in giudizio, nonché a presentare "ricorso incidentale".
Per quanto riguarda le azioni poste in essere dalla Società in relazione alla delibera si rimanda alla sezione degli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio.

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

In data 18 novembre 2014, si è tenuta innanzi al Consiglio di Stato (che, nel fissare tale udienza, ha cancellato quella già fissata per l'11 dicembre 2014 per la discussione dei ricorsi per chiarimenti) l'udienza per risolvere la questione relativa a chi debba esercitare, dopo le dimissioni del Commissario *ad Acta* da Segretario Generale dell'ART (con decorrenza 1 ottobre 2014), le funzioni di Commissario *ad Acta* di cui alla sentenza di ottemperanza n. 1345/2014.

Delibera ART n.76 – "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, RFI S.p.A."

In data 27 novembre 2014 è stata pubblicata la delibera n. 76 con cui l'ART ha formulato le indicazioni e le

prescrizioni che RFI è tenuta a recepire nel Prospetto Informativo della Rete 2015, richiamando, sia nei contenuti che nei tempi di adozione, le misure di regolazione formulate con la suddetta delibera n.70/2014.

Nello specifico, l'ART nella delibera ha espresso le proprie valutazioni, indicazioni e prescrizioni in esito all'analisi della bozza di PIR 2015 inviata all'Autorità da RFI il 30 settembre 2014 con riferimento alle seguenti tematiche: i) informazioni generali; ii) condizioni di accesso all'infrastruttura; iii) caratteristiche dell'infrastruttura; iv) allocazione della capacità; v) servizi; vi) tariffe.
Per quanto riguarda le azioni poste in essere dalla Società in relazione alla delibera si rimanda alla sezione degli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio.

Dicembre

Progetto di scissione parziale – LTF SaS

In attuazione della volontà del Governo Italiano di procedere attraverso la sua controllata FSI nella fase di "creazione" del nuovo Promotore Pubblico con il Governo Francese (*ex lege* n. 71 del 3 aprile 2014), nella riunione del 4 dicembre 2014 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato l'approvazione del progetto di scissione parziale di LTF, attuato mediante assegnazione a FS della partecipazione al capitale della *Lyon Turin Ferroviaire* SaS, e delle disponibilità liquide e passività a questa correlate, sulla base delle situazioni patrimoniali al 31 ottobre 2014delle società partecipanti alla scissione, con conseguente riduzione del capitale sociale di RFI.
Poiché l'operazione assume rilevanza strategica nel settore dei trasporti ai sensi del DPR 85/2014, è stata attivata, a seguito della suddetta delibera di Consiglio, la procedura introdotta dalla cosiddetta *golden power* (DL 21/2012 convertito, con modificazioni, dalla L 56/2012) verso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, che, attraverso l'invio di una informativa completa sull'operazione, consente al Governo di esprimere il proprio eventuale diniego. L'invio dell'informativa è avvenuto in data 9 dicembre 2014 e l'*iter* autorizzativo si è definito secondo il principio del c.d. "silenzio assenso", decorsi i termini stabiliti *ex lege* in capo alla suddetta Presidenza del Consiglio per esprimere l'eventuale diniego.

Aumento capitale sociale Tunnel Ferroviario del Brennero SpA

L'Assemblea straordinaria dei Soci di TFB in data 1 ottobre 2014 ha deliberato il VI aumento di capitale scindibile fino ad un massimo di euro 195.000.000 da eseguirsi entro il 31 dicembre 2015; in data 15 dicembre 2014 si è conclusa l'esecuzione della prima tranche di euro 53.000.000. A seguito del versamento da parte di RFI della propria quota e delle quote inoptate e sottoscritte, la percentuale di partecipazione di RFI nella Società è passata da 85,79% all'86,10%.

Delibera ART n.86 – "Call for Inputs" sui pedaggi ferroviari

Con delibera ART n.86 del 18 dicembre 2014, l'Autorità, nell'ambito del sopra citato procedimento *ad hoc* in materia di pedaggio avviato dalla delibera n. 70/2014, ha pubblicato una «*Call for Inputs*» per l'acquisizione di informazioni, proposte ed osservazioni, da parte dei soggetti interessati, per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie.
Con nota del 20 febbraio 2015 RFI ha fornito il proprio contributo in merito alla tematica in questione.

Legge n. 190/2014 (Legge di Stabilità 2015)

In data 23 dicembre 2014 è stata emanata la Legge n.190/2014 (Legge di Stabilità) con cui, tra le altre sono state introdotte le seguenti novità a partire dal 2015:

- la deduzione integrale ai fini Irap del costo del personale assunto con contratto di lavoro a tempo indeterminato, suscettibile di determinare per RFI lo strutturale azzeramento del valore della produzione netta imponibile ai fini Irap e del conseguente onere per imposte correnti a decorrere dal periodo d'imposta 2015, e che ha determinato l'addebito al conto economico dell'esercizio 2014 dell'importo netto delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite in quanto di improbabile recuperabilità;
- il nuovo regime per i servizi universali merci, compresi quelli trasfrontalieri, da/per il Sud Italia come più ampiamente riportato nel capitolo "I rapporti con lo Stato" della presente Relazione sulla Gestione;
- l'inserimento nella Rete di Trasmissione Nazionale (RTN) della rete elettrica in alta e altissima tensione e relative porzioni di sottostazioni elettriche , mediante il trasferimento della proprietà al gestore della RTN Terna S.p.A.. Le risorse finanziarie derivanti da tale trasferimento, limitatamente al valore dei contributi pubblici in conto impianti utilizzati per investimenti relativi alla suddetta rete elettrica, sono destinate alla copertura di investimenti sulla rete ferroviaria nazionale previsti dal Contratto di Programma stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI.

Risorse umane

Nel corso dell'esercizio 2014 sono state messe in campo azioni di razionalizzazione dell'articolazione organizzativa della Società, al fine di snellire i processi decisionali e definire ambiti di responsabilità più funzionali ad assicurare una gestione efficace delle attività. Tutto ciò, unitamente alla revisione dei processi produttivi e all'introduzione di innovazioni tecnologiche, ha consentito un incremento della produttività del lavoro.
Inoltre, nel corso dell'anno, è proseguita l'azione di riordino dell'organizzazione aziendale, attraverso il completamento a livello territoriale del progetto di riqualificazione delle stazioni - già avviato alla fine del 2013- consistente in interventi di pulizia, decoro e piccola manutenzione delle stesse, finalizzato a migliorare l'immagine aziendale nei confronti della clientela.
Gli effetti occupazionali derivanti dalle azioni sopra menzionate sono stati gestiti con l'utilizzo di due strumenti:

- la risoluzione incentivata del rapporto di lavoro (per i lavoratori che avevano già raggiunto i requisiti per l'accesso al trattamento pensionistico);
- l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito (accompagnamento a pensione entro un periodo massimo di 4 anni) sulla base degli accordi sindacali raggiunti a livello territoriale nell'ultimo quadrimestre del 2013 e nel 2014, i cui effetti si sono protratti fino al mese di febbraio 2015. Dalla data di prima attivazione del Fondo (1° marzo 2011) sono cessati, attraverso l'accesso alle prestazioni straordinarie dello stesso, 2.361 dipendenti, di cui 937 nel corso dell'ultimo anno.

Si precisa che la disciplina relativa al Fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo FS era regolata dalla Legge n. 449 del 27 dicembre 1997, che prevedeva, tra l'altro, la risoluzione anticipata del rapporto di lavoro con i dipendenti a fronte dell'attribuzione di un assegno straordinario per un periodo massimo di 48 mesi e fino al raggiungimento dei requisiti necessari al pensionamento. Detta normativa è stata abrogata dalla Legge n.92 del 28 giugno 2012 (c.d.

"riforma Fornero") che in materia ha previsto anche l'adeguamento, mediante accordo collettivo da stipularsi con le Organizzazioni Sindacali più rappresentative a livello nazionale entro il 13 ottobre 2013, della disciplina del Fondo suddetto con estensione a 60 mesi della durata massima di elargizione dell'assegno citato, accordo sottoscritto in data 30 luglio 2013 e recepito con Decreto Interministeriale n. 86984 del 9 gennaio 2015 a firma del Ministro del Lavoro di concerto con il MEF.

In particolare, il decreto prevede, tra l'altro, all'art. 5 punto c) che il Fondo provvederà "in via straordinaria, all'erogazione di assegni straordinari per il sostegno al reddito, anche in unica soluzione, riconosciuti ai lavoratori risultati eccedentari, ammessi a fruirne nel quadro di processi di agevolazione all'esodo, che raggiungano i requisiti necessari per il riconoscimento del diritto al pensionamento di vecchiaia o anticipato nei successivi cinque anni, e al versamento della contribuzione correlata di cui all'art. 40 della legge 4 novembre 2010, n. 183, tenendo conto di quanto stabilito dall'art. 3, comma 34, della legge 28 giugno 2012, n. 92".

Si evidenzia altresì che, in attesa dell'emanazione del citato decreto, con nota del Ministero del Lavoro del 12 marzo 2014, era stata già concessa al Gruppo FS la possibilità di completare il processo di efficientamento produttivo concordato nell'ultimo quadrimestre del 2013 con le Organizzazioni Sindacali, sul presupposto che lo stesso fosse conseguenza di accordi sottoscritti e recepiti con delibere del Comitato Amministratore del Fondo prima del 31 dicembre 2013. Era stato pertanto raggiunto con le Organizzazioni stesse un accordo che ha consentito ad RFI di collocare nel Fondo (per max 48 mesi), tra agosto 2014 e febbraio 2015, ulteriori 390 lavoratori.

In particolare il mantenimento nel Bilancio 2014 del suddetto Fondo è finalizzato ad assicurare la prestazione straordinaria (stimata mediamente in 36 mesi) per le 107 risorse inserite nei mesi di gennaio e febbraio 2015.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1° gennaio 2014 – 31 dicembre 2014:

- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2013: pari a n° 27.108 unità (di cui 243 Dirigenti e 26.865 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2014: pari a n° 25.949 unità (di cui 230 Dirigenti e 25.719 tra Addetti e Quadri).

Il saldo pari a 1.159 unità deriva da ingressi per 472 unità ed uscite per 1.631 unità.

Il costo del lavoro

Nel corso del 2014 si sono prodotti interamente gli effetti sul costo lavoro determinati dalla sottoscrizione del CCNL della Mobilità/Area Contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 20 luglio 2012, relativi all'incremento medio dei minimi tabellari di euro 30,00 lordi mensili a partire da ottobre 2013. Tali effetti, si rammenta, sono stati contenuti entro i limiti previsti dall'Accordo Interconfederale 15 aprile 2009 per l'attuazione dell'accordo-quadro sulla riforma degli assetti contrattuali del 22 gennaio 2009 e mitigati dalle maggiori flessibilità ottenute, in particolare sull'orario di lavoro (passaggio dalle 36 alle 38 ore e, per la manovra, dalle 34 alle 38 ore settimanali; ulteriori flessibilità negoziabili a livello territoriale).

Novità normative

La Legge 16 maggio 2014, n. 78, di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge n. 34 del 20 marzo 2014, rappresenta il primo provvedimento facente parte del piano per il lavoro messo a punto dal Governo con

l'obiettivo di favorire il rilancio dell'occupazione, riformare il mercato del lavoro ed il sistema delle tutele (primo stralcio del c.d. *Jobs Act*).

Le più importanti novità, in tema di rapporto di lavoro introdotte, riguardano il contratto a tempo determinato, che diventa "acausale" e con durata massima di 36 mesi, comprensivi di eventuali proroghe e/o rinnovi.

Rimangono confermati i limiti percentuali, previsti dall'art. 26 del CCNL della Mobilità nonché la base occupazionale sulla quale calcolare detti limiti.

Ulteriori importanti novità riguardano il contratto di apprendistato dove è stato introdotto l'obbligo di stabilizzazione del 20% degli apprendisti nelle aziende con più di 50 dipendenti, e dove il piano formativo è diventato elemento essenziale del contratto.

La Riforma del mercato del lavoro è stata completata con la Legge Delega di Riforma del lavoro 10 dicembre 2014, n. 183 recante: "Deleghe al Governo in materia di riforma degli ammortizzatori sociali, dei servizi per il lavoro e delle politiche attive, nonché in materia di riordino della disciplina dei rapporti di lavoro e dell'attività ispettiva e di tutela e conciliazione delle esigenze di cura, di vita e di lavoro", da esercitare entro sei mesi dall'entrata in vigore delle norme e secondo le modalità previste dall'art. 1, commi 10/13. La legge è entrata in vigore il 16 dicembre 2014.

In particolare, la nuova normativa prevede che venga effettuata una ricognizione di tutte le forme contrattuali esistenti, al fini di poterne valutare l'effettiva coerenza con il contesto occupazionale e produttivo nazionale e internazionale, anche in funzione di eventuali interventi di riordino delle medesime tipologie contrattuali.

La Riforma riguarda anche l'art. 18 della Legge n. 300/1970 (Statuto dei Lavoratori) che, così come attualmente formulato, continuerà ad applicarsi ai lavoratori assunti entro il 31 dicembre 2014. Diversamente per le nuove assunzioni decorrenti dal 01 gennaio 2015, in caso di licenziamento per motivi economici (esigenze aziendali), è previsto solo un indennizzo economico, certo e proporzionale in relazione all'anzianità di servizio, mentre è esclusa la reintegra, che viene confermata per i licenziamenti nulli e discriminatori e per alcune fattispecie disciplinari (stabilite per decreto).

Altro punto particolarmente importante è quello relativo al demansionamento dei lavoratori, previsto a fronte di particolari situazioni di ristrutturazione, riqualificazione e conversione aziendale.

Infine, il Decreto Legge n. 66 del 24 aprile 2014 ha disposto il riconoscimento, in favore dei titolari di reddito da lavoro dipendente ed assimilati, non superiore ai 26 mila euro annui, del c.d. "bonus 80 euro". Tale disposizione è stata applicata, a partire da maggio 2014.

La formazione

Nel corso dell'esercizio 2014 le attività formative erogate sono state coerenti con il Piano della Formazione della Società e con gli obiettivi declinati dal Piano d'Impresa.

Le principali attività formative realizzate rientrano nelle seguenti macroaree:

- formazione manageriale/istituzionale, per il sostegno alle competenze manageriali di guida, indirizzo e di valorizzazione delle risorse, per l'accompagnamento delle persone verso posizioni a più alto e ampio grado responsabilità ed il rafforzamento dei saperi specialistici connessi ai diversi mestieri, lo sviluppo dell'attenzione al cliente nei ruoli di esercizio, la focalizzazione sull'approccio comportamentale alla sicurezza nel lavoro;
- formazione tecnico/abilitativa, in materia di sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario, individuate all'interno del Piano annuale della Sicurezza 2014.

Politica Ambientale

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. A tal proposito le azioni poste in essere dalla Società sono volte al miglioramento della qualità e della quantità dell'accessibilità all'infrastruttura ferroviaria ed ai servizi gestiti, operando secondo regole e criteri che garantiscano la *compliance* alla normativa e l'adozione di comportamenti e processi ispirati alla responsabilità ambientale e sociale dell'intera organizzazione. In coerenza con la propria politica ambientale e con quella di Gruppo, la Società progetta e realizza le nuove opere ed interviene nei lavori di manutenzione con una gestione oculata delle risorse impiegate nell'ottica del rispetto dell'ambiente, puntando al riuso dei materiali al fine di ridurre la produzione di rifiuti e programmando il recupero dei rifiuti prodotti attraverso la propria attività. RFI ha, inoltre, adottato una politica attenta alla riduzione delle emissioni di gas serra ed al risparmio energetico, ed attua interventi e realizzazione di opere rispettose dell'inserimento nel territorio.

La componente ambientale delle attività e dei servizi ferroviari di RFI è costantemente monitorata attraverso articolati sistemi di misurazione e controllo delle variabili ambientali implicate dai diversi processi produttivi, tutti svolti nel perimetro di regole e criteri definiti attraverso il SIGS.

Oltre a ciò, RFI gestisce attraverso un Sistema di Gestione Ambientale, implementato nel tempo, l'analisi ambientale societaria mediante la definizione del documento di identificazione degli aspetti ambientali e valutazione della significatività degli impatti prodotti nell'attività.

Il quotidiano impegno dei vari livelli societari sul tema della Sostenibilità, viene monitorato con indicatori di *performance* che confluiscono anche nel Rapporto di Sostenibilità di Gruppo, un documento che rende conto agli *stakeholders* ed all'intera opinione pubblica, in termini di estrema trasparenza, delle attività del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Nel corso del 2014, in particolare, è stata pubblicata l'edizione 2013 attraverso l'impegno di tutti i livelli aziendali nell'alimentazione degli indicatori necessari a tradurre in numeri ed esempi concreti l'impegno profuso.

Grazie a questo impegno, frutto della volontà di RFI e di tutte le Società del Gruppo nel percorso di miglioramento del profilo di Sostenibilità, il Rapporto di Sostenibilità è stato certificato A+, massimo riconoscimento della *Global Reporting Initiative*.

QUADRO MACROECONOMICO E ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Quadro Macroeconomico

Il quadro macroeconomico globale nel 2014 ha mostrato, nel suo complesso, un andamento lento ed irregolare: l'accelerazione di alcuni paesi ha compensato il rallentamento di altri, limitando la riduzione del ritmo di crescita generale. Dopo una graduale decelerazione nei primi mesi dell'anno, l'attività economica mondiale è tornata lentamente a crescere, per motivi in parte legati al buon andamento dell'economia statunitense, già avviatasi verso la ripresa. Restano deboli invece le economie emergenti, le quali hanno mostrato un'ulteriore riduzione del tasso di crescita rispetto ai livelli raggiunti negli ultimi anni, pur continuando a contribuire significativamente all'economia mondo. Secondo le ultime stime di Prometeia (gennaio 2015) il PIL mondiale è cresciuto ad un tasso del 3,1%, invariato rispetto all'anno precedente ed al di sotto delle aspettative.

Tra le economie avanzate, nel 2014 il PIL degli Stati Uniti, dopo una contrazione registrata nella prima parte dell'anno, in larga parte legata all'ondata di maltempo, è tornato a crescere, beneficiando di una politica monetaria accomodante, del rafforzamento dei consumi e degli investimenti produttivi e di un tasso di disoccupazione in forte diminuzione. In media d'anno il tasso di crescita, +2,5%, indica che l'economia statunitense si è espansa ad un tasso maggiore dall'inizio della crisi. In Giappone la crescita economica annua dello +0,2%, pur essendo positiva, si è posta al di sotto delle aspettative. Dopo un incoraggiante avvio nei primi mesi del 2014, quando la previsione di un aumento delle imposte indirette aveva indotto la domanda ad anticipare la spesa, nella seconda parte dell'anno l'andamento del ciclo economico è rallentato, a causa di una flessione degli investimenti solo parzialmente compensata da un modesto recupero dei consumi.

Nei paesi emergenti la crescita economica ha ridotto marginalmente il passo, mostrando un quadro frammentato tra le diverse aree. La caduta dei prezzi delle materie prime e l'elevata inflazione hanno ostacolato lo sviluppo dei paesi dell'America Latina, in particolare del Brasile. In un contesto di deterioramento della situazione geopolitica, l'applicazione delle conseguenti sanzioni e contro-sanzioni ha contribuito all'indebolimento dell'economia della Russia, con rilevanti ricadute per i paesi dell'Area euro. Nei paesi dell'Asia emergente la crescita è stata sostenuta principalmente dalla domanda interna e dall'impronta riformista di alcuni governi, come quello indiano. In Cina il prodotto interno lordo è aumentato del 7,4%, inferiore di 1 decimo di punto percentuale rispetto agli obiettivi fissati dalle autorità governative, impegnate, tra l'altro, ad individuare un percorso di sviluppo sostenibile ed equilibrato, condotto mediante alcune riforme strutturali, improntate all'aumento degli investimenti pubblici (ferrovie ad alta velocità, autostrade, metropolitane) e dei consumi interni, piuttosto che alle tradizionali esportazioni.

Dati economici mondiali		2013	2014
		(variazioni % su anno precedente)	
PIL			
	Mondo	3,1	3,1
	Paesi avanzati	1,3	1,7
	USA	2,2	2,5
	Giappone	1,6	0,2
	Area euro	-0,4	0,8
	Paesi emergenti	4,7	4,4
	Cina	7,7	7,4
	India	4,7	5,8
	America Latina	2,5	0,6
Petrolio (Brent $ per barile)		108,6	99,4
Commercio mondiale		2,7	2,4
Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2015			

Nonostante la ripresa del ciclo economico mondiale nel secondo semestre dell'anno, è risultata debole la crescita del commercio internazionale, +2,4 %, inferiore alla crescita del PIL.

Per quanto riguarda il prezzo del petrolio, dopo una lunga fase di quotazioni elevate, nella seconda parte del 2014 esso ha subito una riduzione più rapida e netta rispetto alle altre materie prime. A determinare questa brusca caduta hanno concorso, da un lato, la continua crescita dell'offerta di greggio nei paesi arabi contemporaneamente all'incremento di oltre il 50 % della produzione di petrolio negli Stati Uniti (grazie all'innovativa applicazione di tecniche di frantumazione rocciosa – *Shale Oil*) e, dall'altro, la riduzione della domanda, quale effetto della deludente crescita di Giappone e Area Euro ed il rallentamento dell'economia cinese.

Nell'Area Euro la crescita è stata molto contenuta, discontinua e con differenze marcate tra i vari paesi, a causa della debolezza della domanda interna, in particolare degli investimenti, del livello minimo di inflazione e di un elevato tasso di disoccupazione.

Per contrastare questo andamento e, soprattutto, i rischi di una spirale deflazionistica, la Banca Centrale Europea ha adottato nel corso dell'anno una serie di misure straordinarie indirizzate a favorire l'afflusso di credito all'economia reale, in modo da favorire la ripresa degli investimenti, dei consumi e delle esportazioni.

Dati economici Area Euro		2013	2014
PIL		*(variazioni % su anno precedente)*	
	Area Euro	**-0,4**	**0,8**
	Germania	0,2	1,4
	Francia	0,4	0,4
	Italia	-1,9	-0,4
	Spagna	-1,3	1,4
Inflazione		*(variazioni % su anno precedente)*	
	Area Euro	**1,3**	**0,4**
	Germania	1,6	0,8
	Francia	1,0	0,6
	Italia	1,2	0,2
	Spagna	1,5	-0,2
Domanda interna		*(variazioni % su anno precedente)*	
	Area Euro	**-0,9**	**0,8**
	Germania	0,8	1,6
	Francia	0,3	0,5
	Italia	-2,9	-0,9
	Spagna	-2,7	2,2
Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2015			

Sulla base degli ultimi risultati congiunturali, la crescita del PIL dell'Area Euro è stata in media d'anno dello 0,8%, ma con apporti disomogenei dai vari Stati membri: ad una flessione registrata nelle maggiori economie (Francia e Italia), si è contrapposta una dinamica positiva nei paesi periferici tra cui la Spagna.

La crescita della Germania ha registrato una variazione del PIL dell'1,4%, superiore di 2 decimi di punto percentuale rispetto alle previsioni del governo. Pur avendo risentito della crisi Russia-Ucraina in misura maggiore di quanto atteso, l'economia tedesca ha potuto beneficiare di una forte domanda interna e del buon andamento delle esportazioni. Essa, dopo un avvio dinamico nella prima parte dell'anno (+0,8% nel 1° trimestre) e un

successivo periodo di debolezza registrato nei mesi estivi (-0,1% nel 2° trimestre), si è stabilizzata positivamente nel secondo semestre del 2014 (+0,1% nel 3°e 4° trimestre).

Mentre nell'Area Euro è in atto una modesta ripresa, in Italia l'attività economica permane stazionaria, pur mostrando sul finire dell'anno timidissimi segnali positivi, legati principalmente al forte calo del prezzo del petrolio (che si sta via via traslando sui costi di produzione e, in ultima analisi, sui prezzi finali dei prodotti energetici), al deprezzamento dell'Euro (con i suoi sperati impulsi positivi sulla crescita delle esportazioni) e ad una politica monetaria espansiva.

La fase ciclica ha mostrato, nel corso del 2014, una crescita del Prodotto Interno Lordo che ha oscillato attorno allo zero nel 1° e nel 4° trimestre, con variazioni in territorio negativo nei trimestri centrali (2° e 3°), 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%).

PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
PIL	0,0	-0,2	-0,1	0,0
Domanda interna	-0,3	-0,4	-0,3	0,0
Spesa delle famiglie e ISP	0,1	0,2	0,1	0,1
Spesa delle AP	-0,3	0,1	-0,3	-0,3
Investimenti fissi lordi	-1,1	-0,8	-1,0	-0,5
costruzioni	-1,1	-1,1	-0,9	-0,7
altri beni di investimento	-1,1	-0,5	-1,1	-0,3
Importazioni di beni e servizi	-0,7	0,9	-0,3	0,9
Esportazioni di beni e servizi	0,2	1,3	0,2	1,1
Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2015				

La produzione industriale ha subito una contrazione media annua dello 0,9%. Le diminuzioni maggiori si sono registrate nei comparti della fabbricazione di apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestico non elettriche, della fornitura di energia elettrica, gas, vapore ed aria. Viceversa, i prodotti con aumenti maggiori sono stati quelli di elettronica ed ottica, gli apparecchi elettromedicali, gli apparecchi di misurazione e gli orologi, i mezzi di trasporto, i tessili, l'abbigliamento, le pelli e gli accessori.

Ritmi di crescita ai minimi storici per i prezzi al consumo. Su base annua l'inflazione 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, con un generalizzato ripiegamento dei prezzi in tutti gli stadi di formazione.

Il mercato del lavoro continua ad attraversare una fase negativa di deterioramento, con un tasso di disoccupazione che, a fine 2014, sale al 12,8%. In crescita anche il tasso di disoccupazione giovanile che, nella fascia 15-24 anni, ha raggiunto un livello prossimo al 43%. Tuttavia, nel corso degli ultimi mesi dell'anno, in concomitanza con l'entrata in vigore di una serie di misure a favore di imprese e dipendenti, si sono registrati segnali positivi di occupazione in tutti i principali settori produttivi.
In sintesi, la prospettiva che si delinea nei prossimi anni per l'economia italiana è di una ripresa lenta e incerta, frenata da un debole andamento degli investimenti e dalle modeste prospettive di crescita dell'Area Euro. L'attività economica verrebbe sostenuta, secondo le previsioni, dall'orientamento espansivo della politica monetaria e dalle misure della Legge di Stabilità 2015 che riducono il cuneo fiscale; essa potrebbe beneficiare, inoltre, della graduale accelerazione degli scambi internazionali, dell'effetto indotto dal deprezzamento dell'Euro e dalla flessione del prezzo del petrolio. Nel complesso, si stima che il PIL tornerà ad espandersi in maniera moderata nel corso del 2015 per poi rafforzarsi nel 2016.

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Pur in un contesto in cui la ripresa dell'economia italiana stenta ancora ad avviarsi, nel 2014 il settore dei trasporti ha mostrato un andamento moderatamente positivo sia nel trasporto passeggeri che merci.
Il trasporto merci è stato caratterizzato da una dinamica positiva in quasi tutti i comparti, pur in presenza di una flessione della produzione industriale (-0,8%). Nel settore aereo è proseguita la crescita del traffico, peraltro già in ripresa nel 2013, con un incremento annuo delle tonnellate movimentate del 5% circa. Milano Malpensa si conferma al primo posto nella movimentazione delle merci con circa 460 mila tonnellate, pari a circa il 51% delle tonnellate gestite a livello nazionale. Il traffico merci autostradale ha prodotto circa 17 miliardi di veicoli-km pesanti, corrispondente ad un incremento dello 0,7% rispetto all'anno precedente. Segnali concreti si sono riscontrati anche nelle immatricolazioni di autoveicoli per il trasporto delle merci (+16,4% su base annua). Anche il trasporto marittimo di container nei principali porti italiani ha fatto registrare una dinamica positiva, con un incremento di circa l'1% nel primo semestre dell'anno rispetto al primo semestre del 2013, sorretto soprattutto dal buon andamento del porto di Genova. Il comparto della logistica, trainato dall'incremento dell'*export*, ha mostrato infine una crescita dell'1,1% in termini di fatturato.

Anche l'andamento della domanda di trasporto passeggeri è risultato in crescita. E' tornato a incrementarsi, dopo due anni di contrazione, il traffico aereo passeggeri, con circa 150 milioni di viaggiatori transitati nei 35 aeroporti italiani monitorati da Assaeroporti (+4,5% rispetto all'anno precedente). Sul risultato complessivo ha inciso positivamente sia la componente nazionale, con un incremento del 2,5%, sia la netta crescita del traffico internazionale. Quest'ultimo ha infatti mostrato un aumento del 5,9% rispetto allo scorso anno, aumento al quale ha contribuito in modo particolare il +7,5% rispetto al 2013 registrato dal traffico con i paesi dell'Unione Europea. Con i suoi 38,5 milioni di passeggeri complessivamente transitati nell'anno, l'aeroporto internazionale di Roma Fiumicino si conferma come primo scalo nazionale. Segue l'*hub* di Milano Malpensa con circa 19 milioni di passeggeri (+5% rispetto al 2013), di cui circa 16 milioni relativi al traffico internazionale, nonostante il "decreto Linate" che ha liberalizzato il traffico dall'aeroporto di Milano Linate alle città non capitali d'Europa. Sul versante del trasporto su gomma, dopo le contrazioni degli ultimi tre anni, la componente veicolare leggera chiude l'anno con un incremento dell'1,0% rispetto al 2013, corrispondente ad un volume di circa 59 miliardi di veicoli-km leggeri. In ripresa si è mostrato anche il mercato delle auto, con circa 1,4 milioni di immatricolazioni nel 2014 (+4,2% rispetto all'anno precedente), sostanzialmente imputabile alla crescita del settore noleggio piuttosto che

di quello dei privati. E' invece risultato in rallentamento il trasporto marittimo crocieristico: secondo le previsioni Cemar, i crocieristi nei porti italiani sono diminuiti di circa dieci punti percentuali su base annua.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Conto economico

valori in milioni di euro

	2014	2013	Variazioni	Variazioni %
RICAVI OPERATIVI	**2.483**	**2.676**	**(193)**	**(7)%**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.178	2.305	(127)	(6)%
Altri proventi	305	371	(66)	(18)%
Costi operativi	**(2.032)**	**(2.156)**	**124**	**(6)%**
Costo del personale	(1.433)	(1.456)	23	(2)%
Altri costi netti	(599)	(700)	101	(14)%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**451**	**520**	**(69)**	**(13)%**
Ammortamenti	(86)	(94)	8	(9)%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(15)	(10)	(5)	50%
Accantonamenti	–	(25)	25	(100)%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**350**	**391**	**(41)**	**(11)%**
Proventi e oneri finanziari	(42)	(81)	39	(48)%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**308**	**310**	**(2)**	**(1)%**
Imposte sul reddito	(168)	(40)	(128)	320%
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	**140**	**270**	**(130)**	**(48)%**
Risultato di esercizio delle attivita destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	–	–	–	0%
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	**140**	**270**	**(130)**	**(48)%**

La voce "Altri costi netti" nel 2013 ha subito una riclassifica di 3 milioni di euro per rilasci dalla voce "Imposte sul reddito". La riclassifica da Fondo Imposte a Altri Costi Operativi effettuata nel 2014 sui dati 2013 è sul rilascio di imposte diverse dall'IRES e dall'IRAP effettuato nel 2013 (rimposta di registro, ICI, etc.).

La posta Ricavi delle vendite e delle prestazioni presenta un decremento di 127 milioni di euro rispetto l'esercizio precedente derivante da un effetto combinato dei seguenti fattori:

- riduzione dei contributi da Stato di 75 milioni di euro imputabile ai minori stanziamenti previsti dal Contratto di Programma – Parte Servizi 2012-2014 che nel proprio arco di vigenza incorpora gli effetti dell'importante percorso di revisione dei modelli manutentivi della rete ferroviaria nazionale;
- decremento dei ricavi da pedaggio di 52 milioni di euro da attribuire prevalentemente alla riduzione del canone di pedaggio sulle linee a più elevato valore economico (AV/AC) a seguito dell'emissione del Decreto Ministeriale n.330 del 10 Settembre 2013 e della Delibera ART n.70 del 31 ottobre 2014 (Art.6.5.3);
- incremento dei ricavi per vendita trazione elettrica di 17 milioni euro, in linea con l'incremento dei relativi costi di acquisto sostenuti. Tale variazione è da attribuire essenzialmente al recepimento della delibera AEEGSI 641/13 del 27 dicembre 2013 che ha introdotto una nuova disciplina in materia di esenzione

tariffaria, e dai conguagli relativi agli ultimi 5 anni ricevuti a settembre 2014 da parte della Cassa Conguagli per il Settore Elettrico;

- diminuzione dei ricavi per servizi accessori alla circolazione pari a 17 milioni di euro derivante principalmente da una riduzione dei servizi di manovra determinati da una graduale implementazione del progetto, avviato nel 2013, che prevede la realizzazione del servizio in autoproduzione da parte delle Imprese Ferroviarie (IF) sotto il coordinamento del Gestore dell'Infrastruttura (GI).

La posta Altri proventi subisce un decremento per 66 milioni di euro derivante principalmente dall'effetto combinato di:

- una riduzione dei ricavi da gestione immobiliare per 1 milione di euro derivante principalmente dalla vendita di spazi pubblicitari per l'attivazione dei nuovi contratti suddivisi in lotti tematici e regionali, di cui quest'ultimi affidati solo a fine 2014;
- diminuzione dei ricavi per prestazioni sanitarie di 1 milione di euro principalmente attribuibile a minori richieste da parte dei grandi clienti esterni (ATAC e ENAV);
- aumento dei ricavi per lavori in conto terzi pari a 8 milioni di euro attribuibile principalmente ai lavori di realizzazione Metroferrovia di Palermo per 1 milione di euro, all'attività di potenziamento del sistema di trazione sulla linea Milano-Lecco per 3 milioni di euro ed alle opere eseguite per la protezione del rumore sulla linea del Brennero per 2 milioni di euro;
- diminuzione delle plusvalenze di 42 milioni di euro derivante principalmente dall'effetto netto di minori ricavi per la vendita di Roma Tiburtina pari a 49 milioni di euro avvenuta nell'esercizio 2013 parzialmente compensati da maggiori plusvalenze derivanti dalla vendita effettuata nel 2014 della seconda *tranche* di immobili trasferiti alla Provincia autonoma di Bolzano per un importo pari a 9 milioni di euro;
- riduzione dei proventi straordinari di 23 milioni di euro principalmente attribuibile a maggiori sopravvenienze registrate nell'esercizio 2013 a seguito dell'esito favorevole per RFI della sentenza 4154/2012 che ha condannato la Società Autostrade per l'Italia SpA a sostenere gli oneri sopportati per la bonifica dei siti inquinati nel comune di Casoria;
- diminuzione dei ricavi per altre penali pari a 4 milioni di euro derivante dall'effetto netto di maggiori penali ricevute nel 2013 connesse alla gestione dei contratti di lavori di investimento;
- minori ricavi per GSMR e siti e gallerie per 1 milione di euro per la riduzione dei servizi richiesti dalla Imprese Ferroviarie;
- minori rimborsi per 1 milione di euro prevalentemente verso clienti terzi.

Il costo del personale complessivamente registra una riduzione di 23 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, nonostante che ad ottobre si sia proceduto ad erogare ai lavoratori l'ultima *tranche* di aumento dei minimi tabellari pari a 30 euro medi come previsto dal CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 20 luglio 2012. Tale risultato deriva principalmente dall'azione di razionalizzazione dell'articolazione organizzativa della Società unitamente all'utilizzo dello strumento della risoluzione incentivata del rapporto di lavoro e dall'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito che hanno determinato degli effetti occupazionali nella Società.

La posta degli Altri costi netti subisce una diminuzione pari a 101 milioni di euro derivante dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento complessivo dei costi per materie prime, sussidiarie e di consumo per 3 milioni di euro. Tale variazione è dovuta principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:
  - maggiori consumi di materiali nel settore delle infrastrutture pari a 1 milione di euro;
  - maggiori costi per energia per trazione dei treni pari a 16 milioni di euro a seguito del recepimento della delibera dell'Autorità per l'energia il gas e il sistema idrico (AEEGS) n.641 del 27 dicembre 2013 e dai conguagli ricevuti da parte della Cassa Conguagli per il Settore Elettrico relativi agli ultimi 5 anni come già indicato nei relativi ricavi;
  - accantonamento al fondo svalutazione materie prime pari 2 milioni di euro per materiali obsoleti gestiti dal Magazzino di Bologna;
  - minori costi per "Illuminazione e forza motrice" pari a 15 milioni di euro derivanti da misure poste in essere volte alla razionalizzazione dei costi gestionali;
  - minori costi per carburanti e lubrificanti per 2 milioni euro;
- riduzione complessiva dei costi per servizi è pari a 95 milioni di euro riconducibili a minori prestazione per il trasporto per 7 milioni di euro principalmente per minor costi per servizi di manovra connessi alla riduzione dei sevizi forniti a seguito del processo di internalizzazione dell'attività attuato da alcuni clienti, al rilascio del fondo manutenzione pari a 111 milioni di euro per il venir meno dei presupposti che ne avevano determinato l'accantonamento, minori costi per assicurazioni per 13 milioni di euro per minori polizze attivate e per Polfer per 2 milioni di euro in parte compensati da maggiori costi per servizi amministrativi ed informatici pari a 3 milioni di euro principalmente attribuibile ad un incremento dei costi verso Capogruppo per servizi centralizzati (contratto di regia e di *web Agency*) e da un aumento della voce per accantonamenti e rilasci pari a 36 milioni di euro dovuti a maggiori accantonamenti per 26 milioni di euro principalmente per contezioso civile e per minori rilasci di fondi per 10 milioni di euro effettuati nel 2014;
- minori costi per godimento di beni di terzi pari a 4 milioni di euro principalmente attribuibile a minori canoni di locazione 3 milioni di euro;
- maggiori costi operativi per 8 milioni di euro derivante sostanzialmente da un incremento delle imposte e tasse (IMU, TASI e altre imposte varie) per 4 milioni di euro, delle quote associative per 2 milioni di euro, delle penali contrattuali verso terzi 2 milioni di euro in parte compensati da maggiori rilasci per imposte di 1 milione di euro;
- l'aumento delle capitalizzazioni è pari a 13 milioni di euro e sono essenzialmente dovute ad una maggior produzione rilevata negli investimenti a più elevato indice di internalizzazione.

La variazione della quota di ammortamento rispetto all'esercizio 2013 pari a 8 milioni di euro è dovuta alla riduzione dell'aliquota della Rete AV/AC connessa principalmente all'incremento dei volumi di treni/km previsti.

La posta svalutazioni e perdite (riprese) di valore subisce un incremento complessivo pari a 5 milioni di euro derivante da maggiori svalutazione di immobili, impianti e macchinari per 4 milioni di euro e da un aumento della voce svalutazione crediti per 1 milione di euro derivanti da un aumento del fondo svalutazione che ha riguardato essenzialmente crediti non più esigibili verso Clienti Ordinari.

La posta proventi e oneri finanziari presenta un miglioramento pari a 39 milioni di euro derivante da una diminuzione:

- dei proventi finanziari per 21 milioni di euro derivante principalmente da minori interessi verso il consorzio COCIV pari a 24 milioni euro per la tratta AV/AC del Terzo Valico dei Giovi, parzialmente compensati da maggiori interessi sul conto corrente intersocietario verso Capogruppo per 6 milioni di euro;

- degli oneri finanziari per 60 milioni di euro principalmente dovuto a minori accantonamenti sulla partecipazione Stretto di Messina pari a 49 milioni di euro e minori oneri diversi per 27 milioni di euro per arbitrati entrambi registrati nell'esercizio 2013 in parte compensati da maggiori interessi passivi finanziari per 20 milioni euro derivanti dai finanziamenti stipulati con la Capogruppo a valere sull'emissione obbligazionaria posta in essere dalla Capogruppo stessa nel corso del 2013;

La variazione delle imposte sul reddito di 128 milioni di euro è principalmente riconducibile alla minore imposta corrente IRAP per 17 milioni di euro dovuta essenzialmente al decremento del valore della produzione lorda ed all'incremento della quota di ammortamento fiscale deducibile ex art. 1, comma 86 e 87, Legge 23.12.2005, n. 266 ed a minori imposte differite ed anticipate per 143 milioni di euro.

Il rilascio 2014 (con addebito al conto economico) dell'importo netto delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, pari a 163 milioni di euro, è così determinato:

- 17 milioni di euro relativi alla quota 2014 del *reversal* delle imposte anticipate,
- 152 milioni di euro relativo al rilascio del credito per le imposte anticipate presenti al 31 dicembre 2013;
- 6 milioni di euro relativo al rilascio del fondo delle imposte differite passive.

Stato patrimoniale riclassificato

valori in milioni di euro

	31.12.2014	31.12.2013	Variazioni
Capitale circolante netto	(1.344)	(1.344)	–
Altre attività nette	159	(48)	207
Capitale circolante	**(1.185)**	**(1.392)**	**207**
Immobilizzazioni tecniche	35.461	35.309	152
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	134	229	(95)
Capitale immobilizzato netto	**35.595**	**35.538**	**57**
TFR	(781)	(778)	(3)
Altri fondi	(512)	(777)	265
TFR e Altri fondi	**(1.293)**	**(1.555)**	**262**
Attività Nette Possedute per la vendita	**95**	**2**	**93**
CAPITALE INVESTITO NETTO	**33.212**	**32.593**	**619**
Posizione finanziaria netta a breve	(1.425)	(1.702)	277
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	1.313	1.000	313
Posizione finanziaria netta	**(112)**	**(702)**	**590**
Mezzi propri	**33.324**	**33.295**	**29**
TOTALE COPERTURE	**33.212**	**32.593**	**619**

Ai fini di una più corretta classificazione contabile in base all'effettiva natura della posta, è stata effettuata sul 2013 una riclassifica pari a 2.758 milioni di euro dalla voce "Altre attività nette" alle voci "Posizione finanziaria netta a breve e medio/lungo".

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute nelle poste al 31 dicembre 2014 rispetto ai saldi al 31 dicembre 2013; le motivazioni sottostanti tali variazioni sono più ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note al Bilancio, a cui si fa rimando.

La variazione in aumento del Capitale Investito Netto di 619 milioni di euro è la risultante dell'effetto combinato del miglioramento del Capitale circolante di 207 milioni di euro, del decremento del TFR ed Altri fondi di 262 milioni di euro e dell'incremento del Capitale immobilizzato netto di 57 milioni di euro e delle attività nette possedute per la vendita di 93 milioni di euro.

Il miglioramento del Capitale circolante con variazione di 207 milioni di euro è principalmente determinato dall'incremento delle Altre attività nette per effetto di maggiori crediti verso il MEF (866 milioni di euro) al netto dell'incremento dei relativi acconti (441 milioni di euro), parzialmente compensato da maggiori altri debiti correnti e non correnti (90 milioni di euro) e minori altri crediti correnti e non correnti (132 milioni di euro).
Il Capitale circolante netto resta sostanzialmente invariato.

Il lieve incremento del Capitale immobilizzato netto di 57 milioni di euro è determinato dall'aumento delle Immobilizzazioni tecniche (152 milioni di euro) non coperte da contributi in conto impianti, compensato dalla diminuzione della voce partecipazioni (95 milioni di euro), da correlarsi all'incremento delle Attività nette possedute per la vendita di seguito riportato.

Al 31 dicembre 2014 la voce TFR subisce un incremento di 3 milioni di euro mentre la voce Altri fondi si decrementa di 265 milioni di euro per l'effetto combinato di nuovi accantonamenti (51 milioni di euro), riclassifiche in diminuzione (118 milioni di euro relativi al Fondo Bilaterale), utilizzi (73 milioni di euro), rilascio di fondi eccedenti (119 milioni di euro, principalmente relativi al Fondo manutenzione) e decremento delle passività per imposte differite (6 milioni di euro).
La voce "Attività nette possedute per la vendita" subisce un incremento pari a 93 milioni di euro derivante in particolare dall'incremento di 95 milioni di euro relativo al valore di carico della partecipazione di RFI nella *Lyon Turin Ferroviaire* SaS, per effetto dell'operazione di scissione verso FS perfezionatasi in data 4 febbraio 2015, parzialmente compensata dall'uscita degli *asset* presenti nella voce in oggetto in sede di chiusura di bilancio al 31 dicembre 2013.

Le Coperture aumentano di 619 milioni di euro per l'effetto combinato del decremento della Posizione finanziaria netta a breve (277 milioni di euro) e dell'incremento della Posizione finanziaria netta a medio/lungo (313 milioni di euro) e dei Mezzi propri per 29 milioni di euro.
Nel dettaglio, il peggioramento della Posizione finanziaria netta (590 milioni di euro) è principalmente determinato da:

- la diminuzione della Posizione finanziaria netta a breve (277 milioni di euro) principalmente per effetto del decremento del conto corrente intersocietario fruttifero (545 milioni di euro), del conto corrente di tesoreria (3 milioni di euro) e dell'incremento dei debiti finanziari verso la controllante (10 milioni di euro), dei crediti finanziari verso il MEF per contributi quindicennali (283 milioni di euro);
- l'aumento della Posizione finanziaria netta a medio/lungo (313 milioni di euro) principalmente per l'effetto combinato dell'incremento dei crediti immobilizzati per somme pignorate (18 milioni di euro) e del decremento dei debiti verso la controllante (236 milioni di euro), del debito verso altri finanziatori (26 milioni di euro), dei debiti verso banche (126 milioni di euro) e dei crediti verso MEF per contributi quindicennali (719 milioni di euro).

INVESTIMENTI

LO SVILUPPO DELLA RETE

Si riportano di seguito le principali attività svolte nel corso dell'esercizio 2014 nel settore degli investimenti di potenziamento della rete ferroviaria.

Attività progettuale

Gli avvii progettuali effettuati nel 2014 sono relativi alla realizzazione dei seguenti investimenti:

Progettazioni Preliminari

- circonvallazione di Trento e Rovereto (Rivisitazione e aggiornamento tecnico e normativo);
- raddoppio Palmanova – Udine, tratta Strassoldo – Bivio Cragnacco;
- quadruplicamento tratta Pieve Emanuele – Pavia;
- fermate di Erzelli/Aeroporto, Cornigliano Est e del Nuovo Piano Regolatore Generale (PRG) di Sestri Ponente;
- adeguamento a standard AV/AC della linea Direttissima Roma – Firenze;
- raddoppio Campoleone – Aprilia;
- velocizzazione Foggia - Bari

Progettazioni Definitive

- potenziamento Tecnologico della tratta Venezia Mestre – Venezia S. Lucia;
- piano Regolatore Generale (PRG) di Milano Lambrate;
- sottostazioni Elettriche di Torino Bramante e di Collevecchio;
- nuova Fermata di Roma Pigneto sulla linea FL1 (rivisitazione progetto);
- variante Napoli — Cancello;
- raddoppio tratta Cancello - Frasso Telesino;
- completamento viabilità di accesso alla stazione AV/AC di Napoli Afragola;

Progettazioni Esecutive

- opere di completamento del Raddoppio Cervaro – Bovino.

Attivazioni

Nel corso del 2014 sono state attivate le seguenti infrastrutture:

- Nuovo Apparato Centrale Telecomandabile (ACEI) nella stazione di Milano Porta Genova ed estensione del Comando Centralizzato del Traffico (CTC) da Milano S. Cristoforo a Milano Porta Genova;
- Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) Nodo di Milano Nord – Ovest;
- Inserimento della tratta Venezia Mestre – San Donà di Piave (i) nel Sistema Comando Controllo (SCC) dell'Area Veneta;
- Variante di tracciato fra Rubiera e Modena (Rilocata);
- Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) Nodo di Modena/Marzaglia;
- Parcheggio *Kiss & Ride* Stazione AV/AC di Bologna;
- Raddoppio della tratta Solignano (e) –Osteriazza;
- Adeguamento a Gabarit C della Galleria Cattolica della Direttrice Adriatica;
- Apparato Centrale (ACEI) di Fiumefreddo.

Rete Convenzionale/AC - Avanzamento economico

Nel corso del 2014, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 2.725,4 milioni di euro, con un incremento di 502,6 milioni di euro (circa 23%) rispetto l'esercizio precedente, precisando che circa 82,7 milioni di euro sono stati erogati alle società TFB ed LTF (di cui circa 46,2 milioni di euro a titolo di aumento del capitale sociale delle partecipazioni).

Il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 1.188,4 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 79,5 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.536,9 milioni di euro

alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 180,8 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

AV/AC Torino – Milano – Napoli - Avanzamento economico

L'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2014 risulta pari a 127,1 milioni di euro, con una minore produzione di 499,8 milioni di euro (-80%) rispetto all'esercizio precedente. Il decremento della produzione, in linea con la sostanziale conclusione della totalità dei progetti già attivati all'esercizio, è dovuto principalmente all'effetto della risoluzione e conseguente pagamento dei lodi arbitrali sulle tratte AV avvenuto nell'anno 2013.

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

Nel corso del 2014 sono proseguite le attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti pianificati, in particolare:

Nuove linee doppio binario, attivati 15,5 km;

Nuove linee elettrificate 3KV, attivati 4,3 km;

Telecomando (CTC), attivati 65,2 km;

Telecomando (SCC), attivati 211 km;

Telecomando (SCC con ACC-M), attivati 45,8 km;

DCO/CTC (Accentramento Posti Periferici), nell'ambito del progetto di accentramento dei CTC di bacino, sono state trasferite due sezioni DCO/CTC;

GSM-R, attivati 195 km;

Blocco automatico: è stata attivata una tratta per 4,3 km;

Blocco conta assi, sono stati consegnati sette interventi per 98,2 km;

Banalizzazione: sono state banalizzate sei tratte di linea, per un totale di 53,5 km;

SCMT, attivati 35,3 km;

RTB (Rilevamento temperature boccole): sono stati consegnati 10 nuovi dispositivi RTB;

Passaggi a livello: sono stati soppressi 52 passaggi a livello;

ACEI: sono stati attivati 11 nuovi Apparato Centrale Elettrico ad Itinerari;

ACC: sono stati attivati due nuovi Apparati Centrali Computerizzati;

ACC-M: sono stati attivati due nuovi Apparati Centrali Computerizzati Multistazione.

TECNOLOGIE INTEGRATE

Rete AC/AV

Le attività connesse con la realizzazione della rete AV/AC secondo le esigenze di certificazione europea dei componenti e dei sottosistemi e delle direttive sull'interoperabilità della rete transeuropea ad alta velocità hanno riguardato l'*EUROPEAN RAILWAY TRAFFIC MANAGEMENT SYSTEM/EUROPEAN TRAIN CONTROL SYSTEM (*ERTMS/ETCS).

L'ERTMS è il sistema ATC (*Automatic Train Control*) introdotto per ottenere l'interoperabilità sulla rete ferroviaria europea. Il sistema è composto da ETCS (*European Train Control System*), il nuovo sistema di controllo e

comando che utilizza il sistema GSM-R per la trasmissione terra-treno. Relativamente ai corridoi interoperabili ERTMS nel corso del 2014 sono stati avviati:

- i lavori di attrezzaggio della *Pilot Line* del Corridoio "D", tratta Milano Lambrate - Pioltello – Treviglio, con sistema ETCS (*European Train Control System*) Liv. 2 sovrapposto al SCMT;
- i lavori della sovrapposizione del Livello 1 ETCS con Radio infill al SCMT sulla tratta del Corridoio interoperabile A Domodossola Novara;
- la progettazione per la realizzazione del ERTMS Livello 2 sul Corridoio D.

Proseguono i lavori per la realizzazione del ETCS Livello 1 con Radio Infill sulla tratta sperimentale in Sicilia.

Per quanto riguarda le tratte AV/AC nell'anno 2014 sono state avviatele attività di:

- valutazione e sviluppo dell'ERTMS per la tratta AV/AC Treviglio-Brescia;
- upgrade TLC-LD NVP e Diagnostica centralizzata della linea AV/AC Roma-Napoli e relativo affidamento lavori;
- rinnovo CTC con remotizzazione al Posto Centrale (PC) AV/AC Bologna e della DD Firenze Roma.

Con il treno prove AV ETR 500 Y1 sono state effettuate le seguenti attività:

- monitoraggio straordinario delle linee AV;
- sperimentazione della "diagnostica *light*";
- sperimentazione di differenti sistemazioni del pietrisco per verifica del comportamento a velocità superiori a 300 km/h;
- verifica delle sollecitazioni sui binari in curva, sulle opere civili e sulle barriere antirumore;
- verifica sull'efficacia dell'adozione della linea di contatto migliorata con filo di contatto rame-magnesio o rame-argento;
- verifica dello stato della linea a seguito delle corse prova dei primi convogli "ETR 1000" (treno 2, treno 3 e treno 4), allo scopo di certificarne le prestazioni fino a velocità di 330 km/h sulla Roma - Napoli e di 275 km/h sulla DD Roma – Firenze, nonché quelle sotto sbalzi di tensione.

Rete Convenzionale e Nodi

Sono state effettuate le attività di competenza per l'attivazione/riconfigurazione dei seguenti impianti:

- ACC di Tiburtina, Porcari, Treviglio, Pisa, Sacile, Codroipo, Basiliano, Roma Ostiense, Mantova e S. Severo;
- ACC-M del nodo di Bologna, Torino – Padova fase 2.1 e fase 4.1, della linea "rilocata" Modena – Rubiera;
- CTC del nodo di Palermo;
- BCA per il raddoppio della tratta Pontremolese.

E' stata completata la progettazione degli ACC-M del Nodo di Monfalcone e della linea Alessandria – Asti e del Nodo di Roma, nonché del nuovo sistema BCA-M Roma Ostiense – Fiumicino Aeroporto.

Sulla linea Torino-Padova, sono state condotte le attività di *test* rete vitale di Posto Centrale ACC-M e di Lunga distanza ACC-M-PPACC.

Linee di valico

Nell'ambito degli accordi sottoscritti con il *Memorandum of Understanding* SBB-RFI è stata elaborata la specifica dei requisiti in conformità al Decreto 4/2012 ANSF per la realizzazione dell'ETCS Livello 1 *Limited Supervision* sui tratti di confine con la Svizzera: linee Domodossola - Iselle e Ranzo – Luino.

Sono proseguite le attività bilaterali con le ferrovie Slovene e Francesi per l'*upgrading* degli apparati di comando e controllo sulle linee di confine di rispettiva competenza.

FINANZIAMENTI COMUNITARI PER GLI INVESTIMENTI

Risorse FESR – PON TRASPORTI 2000-2006

Il programma PON 2000-2006 si è concluso a dicembre del 2014 con la comunicazione da parte MIT della ripartizione definitiva tra i vari beneficiari del de-finanziamento deciso dalla Commissione europea a seguito dell'*Audit* di chiusura. Tale *Audit*, che ha riguardato tutti i beneficiari, ha rilevato delle irregolarità strutturali a "livello paese" che hanno indotto la Commissione ad applicare un taglio forfettario del 10% delle spese non sottoposte ad *audit*. RFI, nonostante abbia contribuito alla realizzazione del programma nella misura del 44% e abbia superato l'*audit* con un tasso di errore dello 0,17% ha subito, una decurtazione di finanziamenti a valere sul fondo FESR per un ammontare di 67,2 milioni di euro (pari all'8% dello stanziato) e sul Fondo di Rotazione pari a 9,6 milioni di euro (pari al 7% dello stanziato) per un totale di 76,8 milioni di euro.

In virtù di quanto sopra detto però tale decurtazione è stata compensata mediante l'assegnazione alla Società di un pari ammontare (76,8 milioni di euro) di fondi a valere del Piano di Azione e Coesione.

Risorse FESR – PON RETI E MOBILITA' 2007-2013

Al 31 dicembre 2014 sono stati incassati 642,9 milioni di euro.

Nel corso del 2014, l'Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità ha emesso tre Decreti di finanziamento con i quali è stato sancito:

1. L'inserimento di nuovi interventi per un ammontare di 152,3 milioni di euro;

Titolo Nuovi interventi	Importo
Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su lla linea Battipaglia - Reggio Calabria nella Regione Calabria	30,0
Miglioramenti Infrastrutturali Linea Messina-Catania Bicocca	34,9
Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nelle regioni convergenza	40,0
Upgrading tecnologico del sistema di protezione Passaggi a Livello nelle Regioni Campania, Sicilia e Puglia	21,9
Sistema Comando Marcia Treno (SCMT) Puglia	8,9
SCC Bari-Fasano (fase)	11,1
Progetto per la definizione di strumenti per l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria per il trasporto delle Merci (IF Merci) nel territorio delle Regioni Obiettivo Convergenza	3,2
Piattaforma di Gestione Operativa del Rischio Ambientale (GORA)	2,3
Totale	**152,3**

2. Il trasferimento di 44,2 milioni di euro dalla gestione PON R&M 2007-2013 alla gestione del Piano di Azione e Coesione;

Titolo interventi	PAC
Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Costruzione della nuova SSE (SottoStazione Elettrica) a Vibo Pizzo e potenziamento delle SSE di Sambiase e di Gallico	5,00
Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini	39,2
Totale	**44,2**

3. Il trasferimento di 425,9 milioni di euro dalla gestione PON R&M 2007-2013 alla gestione PON 2014-2020 (di cui 406,3 milioni di euro erano stati in precedenza considerati nel Piano di Salvaguardia Temporanea nell'ambito del Piano di Azione e Coesione).

Titolo interventi	Importi PON 14-20
Porto di Taranto-Collegamento ferroviario del complesso del porto con la rete nazionale	23,0
Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	55,0
SCC Bari - Taranto	6,0
Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante a Bari Centrale	12,0
SCC Messina - Siracusa	6,0
Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	113,3
Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	59,6
Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	83,0
Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	68,0
Totale	**425,9**

4. la decurtazione dell'importo ammesso a cofinanziamento degli interventi "Raddoppio Bari-Taranto: tre tratte e bretella (progetto di completamento)" per 0,5 milioni di euro e "Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia" per 2,4 milioni di euro. Quest'ultima decurtazione è una conseguenza dell'approvazione della scheda Grandi Progetti, che ha evidenziato, a valle dell'analisi finanziaria del progetto, un tasso di *deficit* di finanziamento del 95% in quanto l'intervento è generatore di entrate nette.

Titolo interventi	Decurtazioni
Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	0,5
Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	2,4
Totale	**2,9**

Ad oggi l'ammontare di risorse finanziarie stanziate dal PON Reti e Mobilità a favore di RFI ammonta a 1.213,7 milioni di euro ai sensi del Decreto dell'Autorità di Gestione n. 8108 del 24 ottobre 2014.

Risorse TEN-T

Programmazioni periodo 2007-2013

Al 31 dicembre 2014 l'importo totale incassato è pari a 221,5 milioni di euro dovuto all'incasso di prefinanziamenti, pagamenti intermedi e saldi di diverse Decisioni Finanziarie.

Inoltre RFI ha proceduto a richiedere nel corso del 2014 la terminazione delle seguenti decisioni, che comporterà la restituzione dei prefinanziamenti eventualmente incassati:

- C(2008) 7409 "Apparecchiature di Terra ERTMS di terra sulla parte italiana del Corridoio A";
- C(2012) 6457 "Installazione di apparecchiature ERTMS di terra corridoio ferroviario B Stoccolma-Napoli/Sottoparte di Fortezza a Verona della parte Italiana del corridoio B (Brennero-Verona-Napoli)"
- C(2012)8357 "Nodo ferroviario AV/AC di Bologna: realizzazione della linea di connessione fra gli impianti del Nodo e la linea per Venezia per la fluidificazione del traffico".

in quanto impossibilitata a completare l'azione entro il periodo ammissibile.

Infine si è conclusa la Decisione C(2010)5873 "Installazione dell'ERTMS sul corridoio D: da Valencia a Budapest" senza possibilità di rendicontare le spese a giustificazione del finanziamento concesso che comporterà, anche in questo caso, la restituzione del prefinanziamento incassato.

Risorse FESR – PON 2014-2020

Lo scorso settembre 2014 è stato approvato dalla Commissione Europea l'Accordo di Partenariato con la Repubblica Italiana per stabilire la strategia – risultati attesi, priorità, metodi di intervento – di impiego dei fondi comunitari per il periodo 2014-2020.
Allo stesso tempo, lo scorso 22 luglio 2014, la Repubblica Italiana ha presentato alla Commissione Europea il relativo Programma Operativo che rappresenta il documento di riferimento per l'utilizzo delle risorse assegnate.
Le risorse assegnate a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale ammontano a 1.382,8 milioni di euro.
Ad oggi tale programma è oggetto di contrattazione tra lo Stato Italiano e la Commissione Europea e la sua adozione è prevista per la prima metà del 2015.

CEF Programmazioni periodo 2014-2020

Con il Regolamento 1315/2003 dell'11 dicembre 2013 la Commissione Europea ha stabilito le nuove linee guida con cui sviluppare le reti di trasporto trans-europee.

Tali linee guida prevedono una politica dei trasporti tesa a sviluppare una infrastruttura ferroviaria di tipo duale: la *Core Network* e la *Comprehensive Network*.

Contestualmente la Commissione Europea ha emesso il Regolamento 1316/2013 dell'11 dicembre 2013 con cui ha stabilito il *Connecting Europe Facility* (CEF) nell'ambito del quale ha stanziato 14,9 miliardi di euro per il settore europeo dei Trasporti nel periodo 2014-2020.

Successivamente, nel corso del 2014, la Commissione Europea, con la Decisione C(2014) 1921 del 26 marzo 2014 e con la Decisione C(2014) 1919 del 26 marzo 2014 ha stabilito un programma di lavoro multiannuale e annuale per il periodo 2014-2020 coperto con 11,9 miliardi di euro, che rappresentano quota parte dei sopracitati 14,9 miliardi di euro.

A valle dei due sopracitati programmi di lavoro, la Commissione Europea, in data 11 settembre 2014, ha emesso i relativi bandi per l'assegnazione delle risorse finanziarie sopra stanziati. La scadenza per la presentazione delle domande di finanziamento è stabilita nella data del 26 febbraio 2015.

RFI sta predisponendo le relative domande di finanziamento per un importo di circa 648,4 milioni di euro il cui esito finale si avrà nel corso della seconda parte del 2015.

INFRASTRUTTURA

LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO (1)	**16.723**	**KM**
Classificazione		
Linee fondamentali	6.449	KM
Linee complementari	9.331	KM
Linee di nodo	943	KM
Tipologia		
Linee a doppio binario	7.556	KM
Linee a semplice binario	9.167	KM
Alimentazione		
Linee elettrificate	11.940	KM
- a doppio binario	7.478	KM
- a semplice binario	4.462	KM
Linee non elettrificate (diesel)	4.783	KM
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI (2)	24.278	KM
Linea convenzionale	22.928	KM
Linea AV (3)	1.350	KM
IMPIANTI FERROVIARI		
Stazioni con possibilità di servizio viaggiatori	2.212	N°
TECNOLOGIE INNOVATIVE DI PROTEZIONE MARCIA TRENO (4)		
Sistemi di telecomando della circolazione (SCC/CTC+DPC)	11.904	KM
SCMT - Per il controllo della marcia treno	11.853	KM
SSC - Per il supporto alla guida	4.242	KM
ERTMS - Per l'interoperabilità su rete AV/AC	654	KM

Note

(1) di cui 67 Km di rete estera;
(2) la lunghezza complessiva dei binari corrisponde alla somma tra i km di linee, convenzionali e AV , a doppio binario moltiplicati per il numero dei binari (due) e i km di linee convenzionali a singolo binario

(3) riferiti a tratte attrezzate con ERTMS e ai relativi collegamenti alle località di servizio;

(4) tutte le linee della rete sono attrezzate con uno o più sistemi di protezione marcia treno (numeri arrotondati)

Indicatori di produttività

L'evoluzione dell'infrastruttura viene monitorata attraverso i seguenti indicatori di produttività: i chilometri di linea/agenti (con e senza manovra) e la percentuale di linee telecomandate. Si riportano di seguito i valori di questi indicatori calcolati per l'anno 2014 e confrontati con i dati dell'anno precedente:

Indicatori di produttività	**2014**	**2013**
a) KM di linea/agenti (manovra inclusa)	1,90	1,77
b) KM di linea/agenti (manovra esclusa)	1,95	1,86
c) % di linee telecomandate (1)	71%	69%

(1) Il dato delle linee telecomandate è relativo alle linee tecniche della manutenzione e non riferito alle linee commerciali.

Gli indicatori a) e b) rapportano i chilometri totali di linea in esercizio con la consistenza degli agenti che operano nel settore movimento di RFI includendo il personale addetto alla manovra in a) ed escludendolo in b).
L'indicatore c) riporta il valore percentuale delle linee telecomandabili (DCO/CTC, DCO/SCC).

Indisponibilità dell'infrastruttura

I nuovi indicatori di *performance* concordati con il MIT nell'ambito del nuovo Contratto di Programma 2012 - 2014 - Parte Servizi sono suddivisi per classificazione delle linee secondo il loro grado di utilizzo misurato sulla base dei treni/giorno in base ai parametri di seguito specificati. Gli indicatori sono ottenuti dal rapporto tra il numero di avarie dell'infrastruttura, che hanno visto coinvolti un numero di treni superiore a 3 ed i km di linea per ciascun gruppo linea.
Il superamento delle relative soglie comporterà l'addebito delle penali previste dal Contratto di Servizio.
Si riporta di seguito la tabella con i valori degli indicatori registrati nell'anno 2014 a confronto con il livello previsto dal MIT, che evidenzia il conseguimento di un buon risultato per il 2014.

Gruppo linee	Indicatore previsto livello guasti	Consuntivo livello guasti
GR1	0,60	0,26
GR2	0,70	0,58
GR3	1,25	0,80
GR4	2,10	1,63
GR5	1,00	0,11

Dove:
GR1 = linee treni/giorno < 40
GR2 = linee 40< treni/giorno <100
GR3 = linee treni/giorno >=100
GR4 = gruppo nodi
GR5 = linee AV

LOGISTICA E MAGAZZINI

Il valore complessivo delle scorte di RFI al 31 dicembre 2014 si è attestato a 368,5 milioni di euro (valutazione a prezzo *standard*), in aumento di 20,0 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2013.

Nel corso dell'esercizio 2014 sono state registrati acquisti da fornitura, a prezzo *standard*, per un valore complessivo di 276,7 milioni di euro, in diminuzione di circa il 15% rispetto a quelli rilevati nel 2013 (324,8 milioni di euro).

Si riportano di seguito le principali tipologie di materiali per le quali sono stati registrati acquisti da fornitura a magazzino:

Importi in milioni di Euro

TIPOLOGIA MATERIALI	**VALORE**
IMPIANTI SEGNALAMENTO	**141,4**
TRAZIONE ELETTRICA	**29,8**
CAVI	**25,0**
ROTAIE	**24,8**
TRAVERSE E TRAVERSONI	**23,6**
MATERIALI MINUTI DI ARMAMENTO	**11,5**
CARBURANTI PER TRAZIONE E NAVI TRAGHETTO	**6,0**
CUORI PER DEVIATOI	**5,5**
AGHI PER DEVIATOI	**3,7**
MATERIALI PER OFFICINE NAZIONALI	**2,1**
SOTTO STAZIONI ELETTRICHE	**1,8**

Nel corso dell'anno, a fronte dei contratti in corso di validità, sono state emesse n. 1.565 specifiche di ordine (valore complessivo di circa 304,7 milioni di euro) per soddisfare, direttamente da fornitori, le richieste di materiali delle strutture utilizzatrici.

Le richieste di materiali sono state soddisfatte anche disponendo il trasferimento dal Magazzino Nazionale di Bologna (per circa 77,4 milioni di euro), dal Deposito Fiduciario (52,8 milioni di euro) e dall'Officina Nazionale Armamento di Pontassieve (per circa 34,2 milioni di euro) alle diverse strutture utilizzatrici.

Inoltre, a seguito dell'analisi preventiva delle scorte, sono state soddisfatte ulteriori richieste utilizzando i materiali dichiarati "eccedenti" per circa 7,0 milioni di euro.

Il consuntivo dei consumi è stato pari a 318,0 milioni di euro, in aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (309,4 milioni di euro).

Officine nazionali

Gli impianti produttivi di RFI inerenti l'Officina Nazionale Armamento e Apparecchiature Elettriche sono attualmente così localizzati:

- a Pontassieve (Armamento) che nel corso del 2014 ha sviluppato n. 148.161 ore di produzione diretta con l'impiego medio di n. 97 agenti;
- a Bologna (Apparecchiature Elettriche) che nel corso del 2014 ha sviluppato n. 149.838 ore di produzione ai servizi diretti con l'impiego di n. 101 addetti.

Nel corso dell'esercizio 2014, a cura dell'Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche (impianto di Bologna), sono stati costruiti/revisionati e immessi alle scorte, a seguito di ordini di produzione, materiali per un valore complessivo di circa 8,4 milioni di euro, mentre a cura dell'Officina Nazionale Armamento (impianto di Pontassieve) sono stati immessi a scorte materiali e apparecchiature per un valore di 43,8 milioni di euro.

LE STAZIONI

La Carta dei Servizi

La Carta dei Servizi, elaborata in conformità alle disposizioni relative ai "Principi sull'erogazione dei servizi pubblici" (Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 1994), è il documento con cui, come ogni anno, RFI comunica al pubblico le *performance* sui servizi offerti. Nella Carta sono riportati i risultati raggiunti nell'anno precedente e gli obiettivi fissati per l'anno in corso, relativamente agli indicatori individuati, come la qualità dei servizi nelle stazioni, gli indici sicurezza della circolazione e di *security*, gli impegni del Gestore in tema di ambiente e sostenibilità.

Gli ambiti di attività trattati nella Carta 2014 sono 6 e sono misurati tramite 17 indicatori: circolazione dei treni, sicurezza ed efficienza della rete, sostenibilità ambientale delle attività e dei servizi di RFI, intermodalità, vivibilità, fruibilità e comfort delle stazioni, informazione al pubblico, servizi per i viaggiatori con disabilità e a ridotta mobilità.

Il filo conduttore della Carta edizione 2014, in linea con il forte impegno societario per il trasporto pubblico locale assunto con il Piano Industriale dell'azienda, è rappresentato dai progetti del Gestore dell'infrastruttura per elevare nelle stazioni, soprattutto quelle più frequentate delle aree metropolitane, il livello della vivibilità, del decoro, dell'accessibilità, della *security* e dell'informazione al pubblico, ma anche della compatibilità ambientale e della capacità di rappresentare luoghi di aggregazione a servizio della collettività. Ai quattro obiettivi presentati nella Carta 2013, l'edizione 2014 ha infatti affiancato due nuovi indicatori/obiettivi. Il primo relativo all'adeguamento dei marciapiedi di binario agli standard fissati dalla normativa comunitaria per rendere più facile l'accesso ai treni da parte di tutti i viaggiatori. Il secondo legato al miglioramento delle modalità di prenotazione del servizio di assistenza offerto in stazione alle persone a ridotta mobilità.

A fronte dei risultati positivi conseguiti nel 2013 rispetto agli 11 indicatori di *customer*, la Carta 2014 ha potuto innalzare per tutti la soglia minima dell'obiettivo 2014 all'80% di viaggiatori soddisfatti (5% in più rispetto al minimo 2013), mantenendo comunque la soglia più alta al 90%, valore ritenuto particolarmente sfidante da raggiungere e mantenere nell'interazione con un pubblico reso sempre più esigente e consapevole proprio dall'innalzamento della qualità offerta.

Nel corso del 2014, al fine di rispettare gli impegni assunti in Carta dei Servizi, RFI quale Station Manager nell'ambito dell'assistenza in stazione alle Persone a Ridotta Mobilità (PRM) ha aggiunto al circuito di assistenza 5 nuove stazioni, individuate in Grottaglie, Molfetta, Milano Rogoredo, Montebelluna e S. Felice sul Panaro. Nel

2014 hanno fruito del servizio di assistenza 16 IF di cui 4 nel settore nazionale/internazionale e le restanti 12 nel settore regionale/locale.

Le stazioni AV/AC

Le nuove stazioni AV/AC in fase di attivazione sono: Torino Porta Susa, Reggio Emilia, Bologna Centrale, Roma Tiburtina. Di seguito una sintesi dello stato della completa attivazione dei nuovi impianti già in esercizio:

- **Torino Porta Susa** – Entro giugno 2015 saranno fruibili i due piani del parcheggio sotterraneo e la pista taxi arrivi/partenze al livello -1.
- **Reggio Emilia** – E' stata sottoscritta la convenzione con il Comune di Reggio Emilia per definire le modalità esecutive per la realizzazione del parcheggio e della viabilità di accesso alla stazione. Parte dei lavori (viabilità di accesso) è stata già eseguita. Si ricorda che le opere di cui sopra (stazione AV e fermata Mancasale) sono cofinanziate dagli Enti Locali con un contributo pari a circa 75% mentre la realizzazione del parcheggio è finanziata al 100% dal Comune di Reggio Emilia. Sono in corso di definizione gli accordi con il Comune di Reggio Emilia per la gestione degli spazi aperti al pubblico, e degli spazi commerciali della stazione.
- **Bologna Centrale** – L'avanzamento dei lavori della stazione Alta Velocità è sostanzialmente ultimato. Nel dicembre 2014 è stato aperto al traffico veicolare - limitatamente a TAXI e NCC - il piano *kiss & ride* che consente l'accesso alla stazione da via Fioravanti. Rimangono da ultimare:
  - i parcheggi sotterranei posti nelle due testate della stazione interrata;
  - parte della viabilità esterna lato via De Carracci.
- **Roma Tiburtina** – In data 13 marzo 2015 è stata aperta al traffico l'intera viabilità locale lato Pietralata che consente oltre ad una migliore fruibilità del parcheggio posto sulla copertura della Nuova Circonvallazione Interna (NCI) - denominato P7 dal PdA di Tiburtina composto da n. 336 posti auto, n. 70 moto e n. 11 disabili per un totale di n. 417 posti complessivi e già interamente attivo dal mese di aprile 2014 - oggi raggiungibile quindi sia da via Tiburtina che dalla zona di Pietralata, anche l'accesso/uscita all'atrio Pietralata della stazione Tiburtina ai veicoli che provengono dalla NCI tramite le nuove rampe di collegamento e l'istituzione del doppio senso di marcia su via dei Monti di Pietralata. Dalla medesima viabilità è possibile raggiungere anche il parcheggio P6 costituito da due livelli interrati (con circa 400 posti) ultimato dal mese di aprile 2014 ed in fase di prossima attivazione.

Le nuove stazioni AV/AC in fase di realizzazione, completamento e pianificazione sono: Firenze Belfiore, Napoli Afragola e Vesuvio Est.

- **Firenze Belfiore** – A seguito dell'affidamento dell'appalto al Contraente Generale (CG), sono terminati i lavori ferroviari e sono in fase conclusiva le opere di completamento del lotto 1 (Scavalco), mentre proseguono le opere per la realizzazione del lotto 2. L'attivazione della stazione all'esercizio ferroviario è stata di recente riprogrammata al 30 giugno 2020. Il termine utile contrattuale è al momento rimasto agosto 2015 (con il completamento per la parte commerciale entro dicembre 2016). Le criticità che investono il progetto sono principalmente di due ordini: le indagini in corso da parte della Procura di Firenze che hanno portato, a partire dal mese di gennaio 2013, al fermo cantiere per il Passante e ad un

forte rallentamento delle attività per la Stazione AV, nonché criticità legate a difficoltà economico-finanziarie del CG. A fine luglio 2014 le attività sono riprese sia nel cantiere della Stazione AV sia nel cantiere di Bricchette (futuro luogo di destino delle terre del nodo di Firenze), a seguito di una modifica delle quote societarie all'interno dell'ATI realizzatrice dell'appalto, che ha permesso di superare le criticità di natura finanziaria del CG. Resta al momento fermo il cantiere del Passante AV in attesa di integrazioni documentali da fornire a cura del CG al Ministero dell'Ambiente sulla classificazione della terre di scavo del passante, richieste a seguito delle ipotesi accusatorie avanzate dalla Procura della Repubblica di Firenze.

- **Napoli AV Napoli Afragola** – In data 27 novembre 2014 è avvenuta l'aggiudicazione definitiva non efficace dei lavori di completamento della Stazione (appalto di sola costruzione) all'ATI Astaldi-NBI. Attualmente sono in corso gli adempimenti propedeutici alla stipula della Convenzione con il nuovo appaltatore che si prevede di ultimare entro il mese di gennaio 2015 con conseguente consegna dei lavori a febbraio 2015. Per quanto attiene, invece, i tempi di realizzazione dei lavori e di apertura all'esercizio commerciale della Stazione, resta confermata la precedente programmazione, che prevede il completamento dei lavori ad agosto 2016, e l'apertura della stazione al servizio commerciale AV per il cambio orario invernale di dicembre 2016. La quota parte della stazione a servizio del traffico regionale sarà invece resa disponibile coerentemente con l'attivazione della tratta "Variante Napoli - Cancello".
- **Fabbricato Viaggiatori Stazione Vesuvio Est** – La pianificazione temporale prevede l'avvio della progettazione definitiva a luglio 2019 con previsione di apertura al pubblico della stazione nel primo trimestre del 2024.

Il network Grandi Stazioni

Lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Grandi Stazioni ha registrato un avanzamento di circa il 90% sull'importo complessivo del Progetto (CVI) di competenza di RFI.

Si riportano di seguito le previsioni di completamento dei lavori per i cantieri delle opere di riqualifica interna delle stazioni:

- entro il 2015: Genova Brignole e Bari Centrale,
- entro il 2016: Bologna Centrale e Palermo Centrale.

I cantieri delle opere di riqualifica interna delle stazioni di Torino Porta Nuova, Milano Centrale, Napoli Centrale, Verona Porta Nuova, Venezia SL, Firenze SMN, Genova P.P. e Venezia M. sono stati completati.

Il cantiere delle opere esterne relativo alle Infrastrutture Complementari di Legge Obiettivo della stazione di Venezia Santa Lucia è stato completato, mentre i cantieri ancora in corso si prevedono le seguenti tempistiche:

- entro il 2015: Firenze Santa Maria Novella, Genova Porta Principe, Genova Brignole, Milano Centrale, Venezia Mestre, Verona Porta Nuova;
- entro il 2016: Palermo Centrale, Torino Porta Nuova;
- entro il 2017: Bari, Napoli Centrale;
- entro il 2019: Bologna Centrale;
- entro il 2020: Roma Termini.

Per quanto riguarda l'analisi dei dati rilevati dall'indagine di *customer* svolta da RFI sul *comfort* percepito dai clienti nelle stazioni del *network* Grandi Stazioni si conferma l'alto livello di qualità percepita, che si è attestato a un valore di soddisfazione da parte del cliente viaggiatore del 98,1%.

Il network Centostazioni

RFI contribuisce al miglioramento dei livelli di qualità dei servizi di pulizia nelle stazioni gestite da Centostazioni con le stesse modalità utilizzate nell'ambito delle stazioni gestite da Grandi Stazioni.

Con decorrenza 1 gennaio 2014 sono state recepite alcune variazioni dei perimetri gestionali che hanno regolarizzato un incremento delle aree affidate a Centostazioni. La crescita dei costi che potenzialmente ne deriva è stata ammortizzata con economie su attività condominiali in esaurimento.

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti del *network* Centostazioni, si registra un avanzamento di circa il 73% sull'importo complessivo di Progetto (CVI) di competenza di RFI.

In particolare, nel corso del 2014, sono stati realizzati i seguenti progetti: risanamento pluviale nella stazione di Ancona; risanamento della copertura del fabbricato viaggiatori (FV) delle stazioni di Roma Ostiense, Roma Trastevere e Livorno; riqualificazione dell'atrio della stazione di Pistoia; interventi sui solai del FV delle stazioni di Napoli Mergellina e Campi Flegrei; interventi di riqualificazione della copertura del FV della stazione di Chiavari. Sono stati inoltre conclusi i progetti relativi agli interventi per la realizzazione di un sistema di telegestione degli impianti di illuminazione, di elevazione impianto antincendio, termico e controllo accessi, nelle stazioni di Foggia, Salerno, Milano Porta Garibaldi e Padova. Per quanto attiene i progetti di adeguamento all'accessibilità e fruibilità delle stazioni sono state ultimate le progettazioni relative alle stazioni di Verbania e Mantova. A questi si aggiungono i progetti di segnaletica a messaggio fisso e *totem* informativi nelle stazioni di Ancona, Pesaro, Roma Ostiense, Milano Rogoredo, Rimini, Salerno oltre al progetto per l'installazione di nuovi *totem* nella stazione di Padova ed i progetti di modifica *totem* informativi nelle stazioni di Padova e Milano Porta Garibaldi.

Nel corso del 2014 sono proseguiti i lavori per la riqualificazione nella stazione di Bergamo e Genova Sampierdarena, sostanzialmente terminati; sono stati completati i lavori di rifacimento dell'impianto idrico del fabbricato viaggiatori (FV) di Cuneo; sono stati completati i lavori di adeguamento dell'impianto antincendio della stazione di Ferrara, La Spezia e Savona; sono state ultimate le opere di restyling della stazione di Domodossola; sono stati avviati i lavori di riqualificazione del FV della stazione di Verbania.

Nell'ambito dell'adeguamento all'accessibilità e fruibilità sono stati completati i lavori per le stazioni di Rapallo, Pavia, Barletta, Termoli, Campobasso, Savona, Monza, Milano Rogoredo. A questi si aggiungono i lavori per l'installazione della segnaletica a messaggio fisso e totem informativi nelle stazioni di Ancona, Pesaro, Roma Ostiense, Milano Rogoredo, Rimini, Salerno, Padova e Milano P. Garibaldi.

Per quanto riguarda l'analisi dei dati rilevati dall'indagine di *customer* svolta da RFI sul *comfort* percepito dai clienti nelle stazioni del *network* Centostazioni il livello di qualità percepita si è attestato a un valore di soddisfazione da parte del cliente viaggiatore del 95,5%.

Le stazioni in gestione diretta di RFI

Nel corso del 2014 sono proseguite nelle stazioni gestite direttamente dalla Società le attività di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria e di pulizie volte a garantire il decoro delle stesse e il funzionamento degli impianti nonché la fruibilità dei servizi offerti.

Per quanto riguarda l'analisi dei dati rilevati dall'indagine di *customer* svolta da RFI sul *comfort* percepito dai clienti nelle stazioni in gestione diretta di RFI il livello di qualità percepita si è attestato a un valore di soddisfazione da parte del cliente viaggiatore del 92,2%.

Progetto "500 stazioni"

La riqualificazione di una parte del patrimonio immobiliare aziendale offre la possibilità di fornire sia ai viaggiatori, e specificatamente ai pendolari, nuovi servizi da aggiungere ai tradizionali, per rendere le stazioni maggiormente confortevoli e sicure per i viaggiatori, nonché più redditizie per RFI.

Il circuito delle 500 stazioni è interessato da un progetto di standardizzazione dei servizi e dei prodotti offerti su tutta la rete nazionale.

Il progetto si pone l'obiettivo di migliorare da un lato la percezione da parte del cliente finale della qualità delle suddette stazioni, dall'altro di ampliare il bacino di utenza non strettamente legata all' "uso del treno". A tal proposito, è stato sviluppato un progetto di dettaglio sulla stazione di Perugia Ponte San Giovanni (ed a breve su Falconara Marittima) che rappresenta un *test* prodromico allo sviluppo del progetto complessivo. Inoltre, il progetto si inserisce in maniera coordinata e sinergica nell'ambito delle iniziative previste dal Piano Industriale e segnatamente:

- il "Progetto TPL" (Trasporto Pubblico Locale) relativamente alle attività di miglioramento dei punti di accesso ai servizi ferroviari a prevalente vocazione metropolitana e regionale (innalzamento marciapiedi, ascensori, percorsi PRM, ecc,);
- il "Progetto Manutenzione e Decoro" che prevede mantenimento della qualità percepita nei luoghi di stazione attraverso interventi diretti del personale di RFI (graffiti, piccole manutenzioni di muratura e infissi, cartellonistica e arredi di stazione, ecc.;
- il "Progetto di risparmio energetico e mantenimento degli standard illuminotecnici", ovvero la sostituzione, nell'ambito delle suddette stazioni, dei corpi illuminanti di vecchia generazione con corpi illuminanti a tecnologia LED, con evidenti benefici sia in termini di efficientamento energetico, sia di risparmio nei consumi, sia di migliori performance.

Si segnala che all'interno di tale circuito è incluso il perimetro del *Network Pegasus* (Programma Evoluto per la Gestione di Aree di Stazioni Ubicate nel Sud Italia).

Progetto "Le piccole stazioni"

Nell'ambito delle "piccole stazioni" è stata riformulata la strategia di gestione al fine di coniugare una gestione economicamente sostenibile con un servizio commisurato alle effettive esigenze della clientela.

Le "piccole stazioni" rappresentano gli impianti minori in gestione diretta RFI classificati come "*bronze e silver*", impresenziate (circa 1.700 stazioni), con indice di frequentazione non superiore ai 1.000 viaggiatori/giorno (circa 1.500 stazioni), dove non si effettua servizio PRM e dove si fermano solo treni del trasporto locale.

Tali impianti, rappresentano uno spaccato significativo rispetto al quale l'attenzione della clientela non è affatto inferiore alle stazioni più grandi ed il giudizio sulla qualità dei servizi offerti incide comunque sui livelli di *customer* complessivi.

La strategia gestionale messa in campo per queste stazioni prevede da un lato l'internalizzazione di alcune attività di piccola manutenzione, attraverso l'uso di personale specificatamente dedicato, dall'altro la concessione in comodato di locali ed aree non funzionali all'esercizio ferroviario per lo sviluppo di azioni innovative di sostegno sociale.

A tal proposito, nell'ambito dei Protocolli d'Intesa sottoscritti nel corso del 2013 con Associazioni di livello nazionale quali Legambiente, CSVnet, Associazione Italiana Turismo Responsabile e Legacoop Sociali, nel corso de 2014 si è proceduto ad assegnare spazi nelle stazioni di:

- Pescara Centrale (PE) per la realizzazione di un presidio territoriale sperimentale sui temi della cultura ambientale (sportelli informativi, ludoteca, animazioni, laboratori didattici, attività di bike sharing etc.);
- Potenza Superiore (PZ) per l'implementazione e lo sviluppo di attività sociali con particolare riferimento al tema della sostenibilità;
- Motta San Giovanni (RC) per la realizzazione un centro diurno con laboratori educativi e ricreativi per ragazzi con disabilità;
- Condofuri (RC) per l'organizzazione delle attività quotidiane di salvaguardia del territorio;
- Maddaloni Inferiore (CE) per incentivare le attività di volontariato sul territorio della Valle Suessola;
- Pineto (TE) per l'implementazione del servizio di trasporti socio-sanitari, assistenza e consegna dei farmaci a domicilio nella Provincia di Teramo.

PATRIMONIO

Relativamente alle attività di alienazione patrimoniale, nel corso del 2014 tra le vendite effettuate figura anche la seconda *tranche* degli immobili trasferiti alla Provincia Autonoma di Bolzano per complessivi 8,5 milioni di euro a ristoro della quota parte di RFI dovuta per gli interventi di potenziamento, riqualificazione e adeguamento di stazioni e fermate, nonché per il miglioramento tecnologico in funzione dell'esercizio della linea ferroviaria della Val Pusteria, eseguiti a carico della Provincia stessa.

In termini di sfruttamento del patrimonio quale veicolo pubblicitario, il 31 marzo 2014 è cessato il contratto con la Exterion Media (ex CBS Outdoor) per la gestione dello sfruttamento pubblicitario e si è provveduto a svolgere le procedure di gara per i nuovi affidamenti che dureranno 5 anni. La scelta di suddividere l'*asset* in lotti tematici e regionali (6 totali), ha avuto come risultato l'affidamento dal 1 aprile 2014 di 2 lotti nazionali/tematici (stazioni e ponti ferroviari) con un risultato di gara molto positivo, mentre i lotti lungolinea, riferiti ai circuiti Poster, sono stati affidati solamente a partire dal 1 ottobre 2014. Per tali 4 lotti di aggregati regionali, si è scelto di fare un lotto unico nazionale e di proporre a base di gara un minimo garantito molto ridimensionato rispetto alle attese; tale forte ribasso è scaturito dalla necessità di affidare un *asset* pubblicitario fortemente critico a causa dell'incremento operato dai Comuni italiani dell'imposta sulla pubblicità, nonché con basso valore commerciale.

Infine, si segnala che nel corso dell'anno la Società ha provveduto, in ottemperanza alla Direttiva UE n. 34 del 21 novembre 2012 (c.d. "*Recast*") che ridefinisce il settore del trasporto ferroviario e stabilisce nuovi ruoli per i gestori delle varie attività, ad intraprendere le necessarie azioni propedeutiche.

Con riferimento al patrimonio relativo alla rete elettrica, il 30 dicembre 2014 è stato siglato un *Memorandum of Understanding* non vincolante da FS, RFI, SELF e Terna al fine di avviare il processo di cessione alla stessa Terna delle reti elettriche di trasmissione in alta e altissima tensione, con porzioni di relative stazioni elettriche, attualmente di proprietà del Gruppo FS. L'eventuale cessione riguarderebbe sia le reti già inserite nella rete di trasmissione nazionale di energia elettrica, sia quelle destinate a farne parte, in caso di perfezionamento dell'operazione ai sensi della Legge di Stabilità 2015. Il passaggio della rete elettrica FS a Terna è subordinato, oltre che al buon esito dalle negoziazioni tra le parti, alle determinazioni che verranno adottate in materia dall'Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas e il Sistema Idrico (AEEGSI).

ENERGIA ELETTRICA E ALTRI FATTORI ENERGETICI

Nel corso del 2014 il settore elettrico è stato caratterizzato da una riduzione dei prezzi di approvvigionamento della componente energia, per effetto della forte offerta di energia prodotta da fonti rinnovabili. Per contro, gli

incentivi pubblici destinati alla produzione elettrica da dette fonti hanno determinato l'aumento degli oneri a carico del sistema elettrico nazionale, causando un significativo incremento delle maggiorazioni tariffarie presenti in bolletta (componente A3).

Al fine di ridurre la spesa elettrica degli utenti manifatturieri c.d. "energivori", ossia delle imprese a forte consumo di energia, il 27 dicembre 2013 l'Autorità per l'Energia e il Gas ed il Sistema Idrico ha disposto, con delibera AEEGSI n. 641, la revisione degli oneri generali del sistema elettrico per il 2014, mediante il trasferimento di alcune componenti tariffarie da questi ultimi alle altre categorie di utenza, comportando per RFI un incremento di costi su base annua di circa 25 milioni di euro. Contro tale delibera è in corso un appello al Consiglio di Stato.

La Legge 116 dell'11 agosto 2014 (che ha convertito il cd. "decreto competitività") ha modificato sostanzialmente il regime tariffario speciale in vigore per l'acquisto dell'energia elettrica per trazione. Le nuove modalità avranno effetto dal 1 gennaio 2015 e determineranno una riduzione della compensativa di 80 milioni di euro.

Si segnala infine che, nell'ambito di un settore energetico in continua e rapida evoluzione, la Società ha condotto una serie di iniziative tese alla razionalizzazione delle procedure ed al contenimento dei costi gestionali, in particolare:

- con delibera n. 534/2014, richiesta e sollecitata dalla Società, l'Autorità per l'energia ha autorizzato RFI ad attivare un secondo contratto di dispacciamento, finalizzato alla separazione della procedura di acquisto dell'energia elettrica destinata alla trazione ferroviaria da quella destinata agli impianti fissi di RFI, consentendo una migliore gestione dell'acquisto dell'energia elettrica e dei rimborsi previsti dal regime tariffario speciale in vigore per l'approvvigionamento elettrico ferroviario;
- sono state attivate delle azioni di tutela presso l'Autorità per l'energia finalizzate al recupero dei crediti vantati nei riguardi di alcune società di distribuzione elettrica per i servizi prestati dalle infrastrutture elettriche ferroviarie;
- è stato attivato lo *switching* di tutte le utenze gas presenti sul territorio nazionale sul contratto bilaterale aggiudicato alla società Edison Energia, realizzando un risparmio di circa il 15% rispetto ai costi precedenti e razionalizzando le procedure di fatturazione mediante un unico flusso informatizzato nazionale.

LA SICUREZZA D'ESERCIZIO FERROVIARIO E DELL' INFRASTRUTTURA

La sicurezza d'esercizio ferroviario

Andamento della Sicurezza (incidentalità ferroviaria) nel 2014

I risultati conseguiti nel corso del 2014, dimostrano la continua efficacia delle azioni messe in atto da RFI nel perseguire il miglioramento delle prestazioni di sicurezza, già attestati, comunque, su valori di eccellenza, se confrontati con quelli dei principali paesi europei.

Il monitoraggio delle prestazioni di sicurezza, per gli eventi prodottisi sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) gestita da Rete Ferroviaria Italiana (RFI), è svolto, dalla stessa, attraverso l'uso dei dati registrati nelle proprie Banche Dati, nel rispetto dei criteri internazionali vigenti (criteri "ERA" - *European Railway Agency*), in applicazione del D.Lgs. 162/2007, che recepisce la Direttiva 2009/149/CE e s.m.i..

Nella tabella che segue è riportato, per ogni "categoria di rischio" (categoria di persone che potenzialmente possono subire un danno a seguito di un incidente ferroviario), il confronto tra le prestazioni del sistema

ferroviario italiano (espresse in FWSI[5]) con gli obiettivi comuni di sicurezza (CST, *Common Safety Target*) nonché con gli specifici obiettivi di riferimento nazionali assegnati all'Italia (NRV, *National Reference Values*).

Prestazioni di sicurezza (valori relativi)	**Valori registrati per l'intero sistema ferroviario italiano**	**Obiettivo italiano NRV ($x10^{-6}$)**	**Obiettivo comune CST ($x10^{-6}$)**
Passeggeri	0,00362	0,03810	0,17000
Personale	0,01087	0,01890	0,07790
Utilizzatori PL	0,02603	0,04290	0,71000
Altri	0,00000	0,00670	0,01450
Persone non autorizzate	0,17400	0,11900	2,05000
Prestazione complessiva	**0,21453**	**0,23100**	**2,59000**

Dall'analisi di quanto sopra emerge che, nel periodo in esame, per la categoria "persone non autorizzate" è stato superato il valore obiettivo nazionale (NRV) assegnato all'Italia, pur restando all'interno del valore stabilito per l'obiettivo comune CST.

A tal proposito va precisato che:

- i valori si riferiscono all'intero sistema ferroviario, pertanto sono riferiti a danni conseguenti ad eventi riconducibili sia al GI che alle altre componenti del sistema ferroviario come le imprese ferroviarie, ivi operanti, i terzi, ecc.;
- riferendoci alle responsabilità, per eventi che hanno procurato danni a persone, l'incidenza maggiore è nelle cosiddette responsabilità "esterne" a RFI, mentre solo per due casi, la responsabilità è riconducibile al GI, (un ferimento a seguito di un infortunio occorso ad un dipendente nel corso di una lavorazione notturna ed un investimento di tre agenti della manutenzione nel corso di lavorazioni sulla sede ferroviaria);
- i valori relativi alla categoria "persone non autorizzate" sono tutti riconducibili a investimenti di persone lungo la linea, nelle stazioni ed ai passaggi a livello che si sono verificati a causa di "volontarie" infrazioni alle norme vigenti (DPR 753/80, Codice della Strada, ecc…).

Tutti i risultati conseguiti sono frutto dell'impegno che RFI pone, nel perseguire elevati *standard* di sicurezza, attraverso azioni alle quali da particolare attenzione, come:

- individuare le aree prioritarie di intervento, sulla base di adeguata valutazione delle *performance*;
- pianificare i progetti e le azioni nelle aree di intervento individuate;
- monitorare con continuità lo stato di realizzazione dei progetti e delle azioni;
- controllare l'efficacia degli interventi attuati, anche tramite la verifica dell'effettivo abbassamento dei valori di incidentalità e delle situazioni anomale rilevate.

Gli incidenti significativi[6], distinti secondo la classificazione ERA (*European Railway Agency*), accaduti nel corso del 2014, sull'infrastruttura gestita da RFI, sono stati 115.

[5] FSWI – *Fatalities and Weighted Serious Injuries* (incidenti mortali e lesioni gravi ponderate)

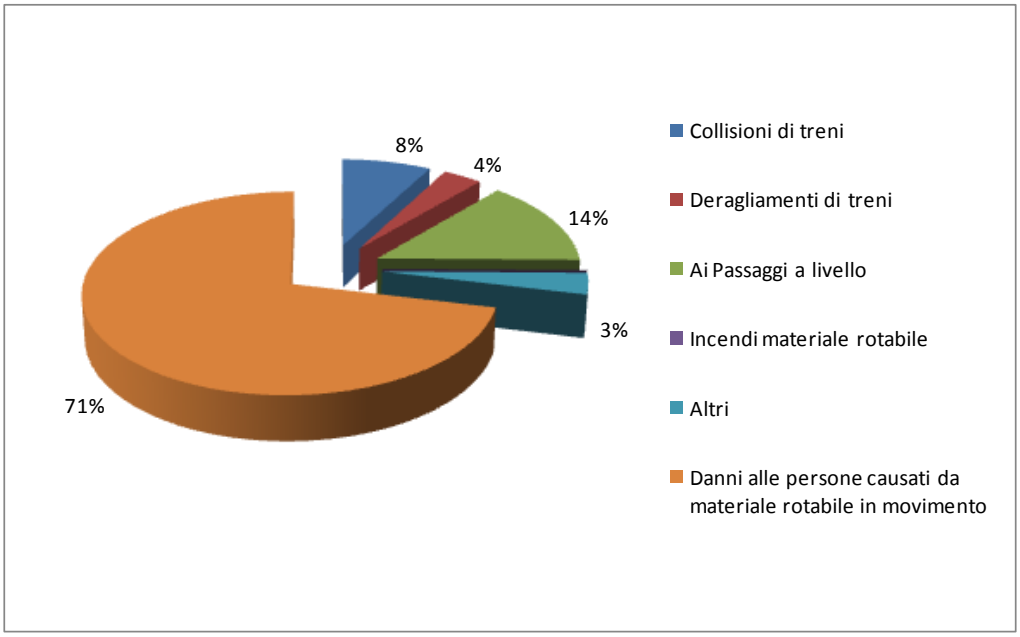
[6] Definizione da documento ERA/GUI/09-2013 di incidente significativo ERA:

La loro distribuzione è evidenziata, in valore assoluto e per ciascuna tipologia, nella successiva tabella.

CSI incidenti	Incidenti (nr.)	
(Classificazione ERA)	*2014*	*2013*
Collisioni di treni	9	4
Deragliamenti di treni	4	6
Ai Passaggi a livello	16	14
Incendi materiale rotabile	0	2
Altri	4	1
Danni alle persone causati da materiale rotabile in movimento	82	73
Totale	**115**	**100**

Dall'analisi emerge che il maggior numero di eventi riguarda gli investimenti di persone causati da materiale rotabile in movimento, ma anche gli incidenti ai passaggi a livello. Inoltre, tutti questi casi sono stati conseguenza di azioni volontarie e deliberate da parte delle persone che li hanno messi in atto. Pertanto, essendo atti assolutamente "intenzionali", non prevedibili o evitabili, è impossibile, da parte degli operatori ferroviari, porre in essere misure mitigative.

Nel grafico seguente è rappresentata la distribuzione degli incidenti significativi in forma percentuale.



1.1 'significant accident' means any accident involving at least one rail vehicle in motion, resulting in at least one killed or seriously injured person, or in significant damage to stock, track, other installations or environment, or extensive disruptions to traffic. Accidents in workshops, warehouses and depots are excluded.
1.2 'significant damage to stock, track, other installations or environment' means damage that is equivalent to euro 150 000 or more.
1.3 'extensive disruptions to traffic' means that train services on a main railway line are suspended for six hours or more.

L'83% degli eventi incidentali sono riconducibili a cause esterne al sistema ferroviario e/o dovuti al comportamento delle persone che interagiscono con la ferrovia non rispettando leggi e norme. È il caso degli incidenti ai passaggi a livello (14%) e di quelli che hanno coinvolto persone che, introdottesi senza autorizzazione nella sede ferroviaria, sono state investite dai treni (69%).

Qualità e sicurezza

Sistema Integrato Gestione Sicurezza

Per quanto riguarda le attività relative al Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (SIGS), nel corso dell'esercizio 2014 si è conclusa con esito positivo la seconda sorveglianza annuale per la conferma della conformità del Sistema alle norme ISO 9001, OHSAS 18001 e ISO 14001, effettuata dalla società SGS Italia (*Societé Générale de Surveillance*).

Piano Integrato Annuale della Sicurezza e Relazione Annuale della Sicurezza della Società

Il Piano Annuale della Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario e il Piano Annuale della Sicurezza del Lavoro e Tutela Ambientale costituiscono gli strumenti societari per la pianificazione e il controllo delle iniziative poste in essere per il mantenimento e il miglioramento della sicurezza (Piano Integrato della Sicurezza).

Nel mese di novembre è stato emesso il Piano Annuale della Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario - 2015 (Decreto ANSF 10/2009) e nel mese di dicembre è stato emesso il Piano Annuale della Sicurezza del Lavoro e Tutela Ambientale - 2015.

Per il Piano Annuale della Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario, i principi generali di riferimento per l'individuazione degli interventi di mitigazione previsti nel Piano sono enunciati nella Politica della Sicurezza di RFI: "... far tendere a zero gli incidenti di esercizio ..."; in tale ambito, l'impegno economico complessivo della Società ammonta a 215,6 milioni di euro.

Analogamente, per il Piano Annuale della Sicurezza del Lavoro e Tutela Ambientale, i principi generali di riferimento per l'individuazione degli interventi di mitigazione previsti nel Piano sono enunciati nella Politica della Sicurezza di RFI: "... far tendere a zero gli infortuni sul lavoro e l'impatto ambientale ..."; in tale ambito, l'impegno economico complessivo della Società ammonta a 10,8 milioni di euro (Sicurezza del lavoro) e a 15,4 milioni di euro (Tutela Ambientale).

Infine, nel corso del 2104 si è provveduto alla elaborazione della Relazione Annuale della Sicurezza relativa all'anno 2013, così come previsto dall'articolo 13, comma 4, del D.Lgs. 162/2007 in riferimento agli obblighi in carico al Gestore dell'Infrastruttura nazionale.

Autorizzazione di Sicurezza

Il 30 giugno 2014 è stata rilasciata ad RFI l'Autorizzazione di Sicurezza prevista per i Gestori dell'Infrastruttura. La necessità di ottenere un'Autorizzazione di Sicurezza è stata introdotta nella legislazione con la Direttiva 2004/49/CE, recepita dall'ordinamento italiano con il Decreto legislativo n.162 del 2007.

L'Autorizzazione di Sicurezza viene rilasciata dall'Autorità nazionale preposta alla sicurezza delle ferrovie (ANSF) dopo l'analisi e l'accettazione del "Sistema di gestione della sicurezza" adottato dal Gestore dell'Infrastruttura (RFI).

Il sistema di gestione della sicurezza fornisce l'evidenza delle regole che RFI si è data per assicurare che le attività che influenzano la sicurezza dell'esercizio ferroviario siano eseguite a "regola d'arte" e che l'organizzazione, nel suo insieme, sia in grado di perseguire un continuo miglioramento dei processi interni e delle prestazioni di sicurezza. L'Autorizzazione di sicurezza attesta, quindi, l'efficacia del "Sistema di gestione della sicurezza" che nel caso di RFI è una delle tre componenti (esercizio, lavoro e ambiente) del più ampio Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS).

L'Autorizzazione è stata rilasciata in forma definitiva dopo due "autorizzazioni provvisorie" di durata inferiore a quella prevista dalla normativa (5 anni): essa è valida fino al 29 giugno 2019.

Nel mese di luglio è stato formalizzato il processo per la "Rivisitazione dei documenti del SIGS" che si concluderà nel secondo semestre del 2015. Sono altresì continuate le attività del "Tavolo tecnico" tra ANSF ed RFI che, effettuato con periodicità pressoché mensile, considera lo stato di avanzamento del "Programma delle attività" di cui all'Autorizzazione di Sicurezza.

Sicurezza dell'infrastruttura

Sicurezza delle Gallerie

E' stata redatta la Relazione annuale, per il MIT e l'ANSF, sulla Sicurezza delle gallerie ferroviarie relativa all'anno 2013.

Sono proseguite le attività finalizzate a rendere disponibili i Piani di Emergenza e Soccorso, attualmente predisposti per 145 delle 366 gallerie (ex artt. 10 e 11 di cui al DM 28.10.2005) in esercizio, di lunghezza superiore a 1000 m.

Proseguono le attività di supporto tecnico nell'ambito del programma di sperimentazioni di nuove tecniche per l'aumento della sicurezza in galleria, in collaborazione con i Vigili del Fuoco (VVF). A tal proposito sono state avviate con alcuni Comandi Provinciali dei Vigili del Fuoco le attività finalizzate all'abilitazione degli operatori dei VVF alla messa a terra della linea di contatto, mediante dispositivi portatili di cortocircuito (fioretto).

Infine si è conclusa l'attività di sperimentazione per il rilievo dello stato di conservazione dei rivestimenti delle gallerie ferroviarie, mediante sistemi diagnostici automatizzati.

Vulnerabilità sismica delle infrastrutture civili esistenti

Con riferimento alle verifiche di vulnerabilità sismica delle opere infrastrutturali presenti sulle linee strategiche nazionali, ai sensi dell'articolo 2, comma 3 dell'OPCM, n. 3274 del 2003, sono proseguite le attività di indagine geologica su circa 800 opere, tra ponti e fabbricati, che per prime saranno oggetto di verifica sismica e sono state avviate le prime analisi numeriche.

Sono state completate le attività di verifica di campo delle tratte di linea intersecanti aree definite a rischio idrogeologico dalle Autorità di Bacino o aree in frana censite dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), nell'ambito dell'Inventario dei Fenomeni Franosi in Italia (IFFI). Sulla base dei dati disponibili, con i quali è stato popolato un apposito applicativo web, è stata definita una graduatoria di priorità dei tratti dell'infrastruttura ferroviaria interessati dai fenomeni di dissesto idrogeologico, da utilizzare come riferimento per l'individuazione degli interventi previsti in un piano generale di mitigazione/gestione del rischio idrogeologico. In tale ambito è stato individuato e per la gran parte avviato il primo stralcio di interventi, da completarsi nel corso del 2015.

Infine, è stata conclusa l'attività finalizzata - con l'ausilio di *software* di geo-localizzazione - all'individuazione e allo studio dei fenomeni di sprofondamento naturale, denominati *sink-hole*, prossimi alle linee ferroviarie.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Attività di ricerca

Nel corso del 2014 sono state presidiate le attività internazionali in ambito CER, ERA, UIC, GEIE ERTMS *User Group*, CENELEC e Corridoi 1 e 6.

In particolare è proseguita la partecipazione:

- al Cluster di ricerca sui trasporti per il settore ferroviario, co-finanziato dal MIUR
- al progetto Europeo di ricerca Shift2Rail (per RFI settori IP2 ETCS/ERTMS e telecomunicazioni e IP3 per apparecchi del binario/infrastruttura), con la partecipazione alla Call come Associate member da parte del gruppo FSI;
- al progetto 3Insat per la localizzazione satellitare in Sardegna;
- al progetto ERSAT (ERTMS Satellite) con sito sperimentale in Sardegna tratta Cagliari - Decimomannu risultando vincitori alla *Call* in ambito *Horizon* 2020 in consorzio di imprese.

Sviluppi tecnologici

Generalità

Nell'anno 2014, il volume di spesa consuntivato per investimenti in sviluppi tecnologici innovativi è stato pari a 10,4 milioni di euro.

Si riporta, di seguito, una tabella che evidenzia l'ammontare della spesa ripartita tra i principali settori di intervento:

valori in Milioni di euro

Settore di intervento	Anno 2014	Anno 2013	Anno 2012	Anno 2011
Tecnologie per la sicurezza	7,0	9,1	5,88	6,32
Diagnostica innovativa	0,8	4,0	0,15	0,38
Studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi	2,6	10,0	1,86	1,05
TOTALE	**10,4**	**23,1**	**7,89**	**7,75**

Si segnala che gli investimenti in sviluppi tecnologici sono sostanzialmente in linea con il *trend* degli anni precedenti, fatto salvo l'incremento registrato nel 2013 conseguente alle maggiori produzioni rilevate nell'ambito delle attività di Studi e sperimentazioni per l'HTDS, delle tecnologie relative ai portali multifunzione e dello sviluppo del treno diagnostico dedicato alle linee AV oramai in fase di completamento.

Le attività relative sia alla prosecuzione/conclusione di progetti avviati in periodi precedenti, sia ad interventi avviati nell'anno, hanno riguardato le seguenti principali tematiche:

- Linee *trial site* a 350 km/h della rete AV e a 300 km/h: sono proseguite le sperimentazioni sui sulla Direttissima Roma-Firenze, di cui alle attività svolte con il treno prove AV "AIACE";
- Portali Multifunzione: è proseguita la realizzazione di n. 5 impianti prototipali ed è stata avviata la realizzazione di ulteriori n. 2 impianti prototipali;
- Sistemi di Misura dei Carichi Verticali (SCMV) o "pese dinamiche": si è conclusa l'installazione di n. 10 impianti prototipali che permettono - una volta in opera sui binari di confine o di uscita dagli scali merci - di fermare i carri ferroviari caricati in eccesso o in maniera squilibrata, evitando importanti problemi alla sede ferroviaria e possibili anormalità di esercizio.
- Dispositivi di sicurezza: si è conclusa l'attività di sperimentazione per il rilievo dello stato di conservazione dei rivestimenti delle gallerie ferroviarie, mediante sistemi diagnostici automatizzati, ed è stata completata la costruzione di un campo prova per la misura della stabilità laterale del binario costruito con traverse dotate di tappetini sottotraversa (*under sleeper pad*);
- Sistemi oleodinamici: è in corso la sperimentazione del nuovo primo punto in traversa per sistemi oleodinamici realizzato con Manovra Oleodinamica in Traversa (MOT) in tale ambito, sono stati attivati i primi due impianti ad Anagni ed Anzola;
- Apparati Centrali Computerizzati (ACC): sono state avviate o consolidate le attività di sviluppo per l'ACC Alstom SML 400 ad Arcoveggio e Borgo Panigale, relativamente all'attuazione degli enti di piazzale (CdB, dev/FD, segnali, elettromagneti/chiavi, diagnostica) e delle apparecchiature del Posto Periferico;
- Conduttori delle linee di contatto: nell'ambito dello sviluppo delle tecniche di sghiacciamento dei conduttori delle linee di contatto, è proseguita la sperimentazione sulla linea a semplice binario Porrettana, tesa a completare il *know-how* necessario per affrontare i problemi specifici di realizzazione di tali circuiti su linee a semplice binario e su linee a doppio binario, dove - diversamente dalle linee AV - la circolazione notturna viene interrotta in tempi separati per ciascun binario;
- Trasmissione radio: è stata avviata una sperimentazione basata su tecniche di trasmissione radio a spettro espanso (*Ultra WideBand – UWB)* finalizzata alla possibile migrazione, limitatamente alla rete dati a supporto di sistemi tecnologici in ambito ferroviario, da rete fissa (tipicamente con trasporto su cavi in rame) a rete *wireless*.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Bluferries S.r.l. (100%)

La Società, costituita in data 4 novembre 2010 da RFI in ottemperanza alla normativa *antitrust* (Legge n.287/90), a seguito del conferimento del ramo navigazione da RFI con efficacia 1° giugno 2012, possiede un capitale sociale di 20,1 milioni di euro, interamente detenuto da RFI. Il suo oggetto sociale consiste nel trasporto marittimo di persone, automezzi e merci; gestione e commercializzazione delle proprie linee marittime nonché gestione dei servizi connessi a dette attività; svolgimento e fornitura di tutte le operazioni e servizi portuali ai mezzi navali sugli approdi; gestione, armamento, locazione e noleggio di navi proprie o di terzi; acquisto e vendita di navi ed esercizio della navigazione e del rimorchio, sia con navi proprie che di terzi.

La Bluferries chiude il 2014 con un risultato di esercizio dopo le imposte positivo per circa 1,2 milioni di euro, più che raddoppiato rispetto a quello dell'esercizio precedente. Tale risultato è stato raggiunto attraverso un importante contenimento dei costi operativi la cui contrazione ha largamente compensato una piccola riduzione dei ricavi operativi. Il Margine Operativo Lordo è aumentato di 1,2 milioni di euro in valore assoluto.

Mentre da una parte si è registrata una modesta riduzione dei ricavi nel segmento autovetture, che ha subìto una contrazione importante, d'altra parte sono stati positivi i risultati degli altri due segmenti di mercato di riferimento della Bluferries. In particolare, il segmento del gommato pesante e del mercato passeggeri, nei quali si è registrato un aumento significativo dovuto anche alle due proroghe del contratto di affidamento del servizio di collegamento veloce passeggeri sulla tratta Messina-Villa San Giovanni, concesse dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si ricorda che, a seguito della liquidazione del Consorzio Metromare, tale servizio è stato garantito per tutto il 2014 esclusivamente dalla Bluferries e che questo è proseguito anche all'inizio del 2015 con un nuovo modello di esercizio ferroviario, secondo quanto proposto dal MIT con Nota U.0003696 del 23 dicembre 2014.

Terminali Italia S.r.l. (89%)

La Società è stata costituita in data 16 maggio 2008 dalla consociata CEMAT con capitale sociale di 10 mila euro. La Società ha per oggetto la gestione e l'esercizio di centri attrezzati per i trasporti intermodali anche a servizio di interporti o infrastrutture similari nazionali ed internazionali e l'esecuzione di servizi terminali, nonché la gestione e l'esercizio di scali ferroviari per trasporti nazionali ed internazionali; la costruzione, l'acquisto, il noleggio, l'impiego, la riparazione e la manutenzione di mezzi e delle attrezzature di ogni tipo e tecnica, funzionali ai trasporti intermodali anche per conto terzi.

Si ricorda che a seguito della registrazione in bilancio 2012 di una perdita d'esercizio di 1,9 milioni di euro, e risultando le perdite accumulate maggiori di 1/3 del Capitale Sociale, gli Amministratori hanno proceduto in data 8 maggio 2013 ad una riduzione del Capitale Sociale, portandolo da 11,2 milioni euro agli attuali 7,3 milioni di euro. Esso è detenuto da RFI in quota dell'89% e da CEMAT in quota dell'11%.

La Società nel 2014 ha gestito complessivamente l'attività in 14 terminali di proprietà di RFI, 2 di proprietà di FS Logistica e 2 di proprietà di soggetti terzi (Brindisi Polimeri e Verona 3° modulo). Tra quelli di proprietà di RFI, 2 sono stati sub-affidati ad altro operatore del gruppo FS prima del 2014 (Roma Smistamento e Marcianise, i cui contratti sono stati rinnovati a febbraio 2014), mantenendosi in capo a Terminali Italia gli obblighi pubblicistici. L'attività presso Livorno e Villaselva è stata appaltata a terzi con intestazione dei rapporti contrattuali verso la clientela in capo a Terminali Italia e concessione dell'autoproduzione dei propri servizi alle aziende appaltatrici.

Il 2014 si è chiuso con un totale di 723.445 unità di carico movimentate considerando unicamente l'attività di trasporto combinato (escluso quindi Brindisi Polimeri).

Il confronto con l'anno precedente delle unità di carico movimentate complessivamente evidenzia un aumento di produzione pari al 2% circa. Escludendo i *terminal* affidati ad altri operatori o retrocessi, l'incremento complessivo sui rimanenti *terminal* risulta pari ad una percentuale del 3,9%.

L'esercizio 2014 ha registrato pertanto un risultato economico in deciso miglioramento, che ha visto passare il risultato operativo dai 744 mila euro del 2013 ai 2.877 mila euro, ed il risultato netto positivo, da 302 mila euro a 2.121 mila euro.

Tunnel Ferroviario del Brennero – TFB (86,10%)

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

I principali eventi dell'anno si riferiscono al rinnovo degli Organi societari ed a interventi sul Capitale Sociale nonché all'aumento della partecipazione nella Società BBT SE.

In particolare, si segnala che in data 1 ottobre l'Assemblea dei Soci, in seduta straordinaria, ha deliberato il VI aumento di capitale in forma scindibile fino ad un massimo di 195.000.000 euro da eseguirsi entro il 31 dicembre 2015; ha inoltre deliberato la prima *tranche* di aumento del capitale pari a 53.000.000 euro e conferito mandato al Consiglio di Amministrazione di chiedere ai Soci le tranche successive in funzione delle effettive necessità della partecipata BBT SE.

In data 15 dicembre si è concluso il processo di esecuzione della prima *tranche* del VI aumento di capitale e in data 30 dicembre sono stati completati i relativi adempimenti pubblicitari di legge.

A tal proposito si ricorda che il capitale sociale complessivo al 31 dicembre 2014 ammonta a 248.791 mila euro ed è composto da n. 248.790.910 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna. La quota di spettanza di RFI a seguito della sottoscrizione delle quote inoptate ammonta a 214.199 mila euro, passando dall'85,79% all'86,10% del capitale complessivamente sottoscritto.

Nel 2014 TFB ha effettuato conferimenti in conto riserva di capitale alla partecipata BBT SE per un ammontare di 50.000.000 euro di cui 15.000.000 per le attività relative alla Fase IIA e 35.000.000 per le attività di Fase III. Detti conferimenti derivano da risorse residuali del V aumento di capitale eseguito al 31 dicembre 2013 e da quota parte della prima tranche del VI aumento di capitale eseguita nel quarto trimestre 2014.

TFB ha chiuso l'esercizio 2014 con un risultato economico positivo netto di 291 mila euro dovuto esclusivamente ai proventi finanziari derivanti dalle giacenze bancarie. Il risultato è stato leggermente inferiore rispetto all'esercizio precedente, in dipendenza delle differenti condizioni socio economiche espresse attraverso i tassi bancari.

La Società registra inoltre un risultato operativo negativo dovuto alle spese di gestione della società.

Nord-Est Terminal S.p.A. in liquidazione (51%)

In data 21 luglio 2009 l'Assemblea dei Soci, a seguito del protocollo di intenti del 7 maggio 2009, nel quale il socio di maggioranza RFI manifestava la necessità di un più efficiente riassetto organizzativo dei servizi all'interno degli impianti merci, ha deliberato la messa in liquidazione e la nomina del Collegio dei Liquidatori. Le attività di liquidazione sono iniziate il 5 agosto 2009, data in cui gli amministratori hanno redatto la loro ultima situazione patrimoniale ed i liquidatori hanno predisposto il bilancio iniziale di liquidazione adeguando i valori contabili in ottica di continuazione dell'attività a quelli di mercato secondo criteri di liquidazione. Le attività di liquidazione sono, al 31 dicembre 2014, ancora in corso. I liquidatori segnalano, in relazione ad uno dei procedimenti giudiziari in corso (tribunale di Brescia), che nel febbraio 2013 è avvenuto il rinvio a giudizio con cui è stata fissata la prima udienza nel mese di novembre 2013, dichiarata nulla per vizio di forma. È stata fissata una nuova udienza per il 31 ottobre 2014, rinviata dal giudice senza entrare nel merito al 16 gennaio 2015. Anche questa terza udienza è stata rinviata senza dibattimento alcuno al 6 giugno 2015. Si rimane in attesa della valutazione da parte del Tribunale circa la decisione delle assicurazioni delle tre società coinvolte (RFI, Nord Est Terminal e BolognaGru) di avviare un tentativo di transazione bonaria con la parte lesa per la liquidazione della stessa. Tale evento potrà incidere sulla valutazione della rischiosità della posizione della Società nell'ambito del procedimento. Relativamente allo stato di crediti e debiti, permane l'azione legale sui vecchi crediti di entità apprezzabile, per i quali si ritiene esistere la possibilità di recupero. La Società al 31 dicembre 2014 ha registrato una perdita di 34,7 mila euro, relativa alle spese sostenute per la gestione della liquidazione.

Con l'Assemblea, parte straordinaria, del 14 aprile 2014 gli azionisti hanno deliberato la riduzione del capitale sociale ad euro 200 mila. Nel rispetto del termine previsto dall'art. 2445 c.c. è stato dato seguito contabile a tale operazione a termini di legge. Non si sono manifestate nel periodo opposizioni. In occasione della medesima

Assemblea, i liquidatori, in una "Memoria" sottoposta ai soci, hanno prospettato la possibilità di poter valutare la distribuzione ai soci, in misura proporzionale alla rispettiva partecipazione al capitale, per un massimo di circa 890 mila euro complessivi. In conseguenza di ciò, con lettera del 14 novembre 2014, i liquidatori comunicano ai soci di voler procedere alla ripartizione di un acconto sul risultato di liquidazione pari ad 850 mila euro.
Stante il parere favorevole del Collegio Sindacale, tra dicembre 2014 e febbraio 2015 i liquidatori hanno proceduto al versamento della somma anzidetta, di cui 433,5 mila euro di spettanza RFI.

AZIONI PROPRIE

La società non è in possesso di azioni proprie o della Controllante, né direttamente né tramite società fiduciaria o interposta persona, ai sensi dell'art. 2357 del Codice Civile.

PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

Indagini e procedimenti penali e procedimenti L. 231/2001

Procedimenti L. 231/2001

Non si registrano evoluzioni processuali rispetto a quelle esposte nel Bilancio 2013 relativamente ai procedimenti penali:

- 6305/09 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto a Viareggio il 29 giugno 2009, in fase dibattimentale, a seguito del rinvio a giudizio di tutti gli imputati e degli enti incolpati ex D.Lgs. 231/2001, disposto dal Giudice dell'udienza preliminare del 18 luglio 2013;
- 5643/10 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Sassari instaurato nel 2012 a seguito dell'infortunio mortale occorso al macchinista del treno 8921 per impatto con un masso caduto in linea a seguito di evento franoso di eccezionale ed imprevedibile entità, in fase dibattimentale a seguito del rinvio a giudizio per i tre dipendenti di RFI e per la Società, nella qualità di responsabile civile ed amministrativo, all'udienza preliminare del 16 ottobre 2013;
- 4656/2009 RGNR pendente presso il Tribunale di Messina concernente ipotesi di lesioni colpose connesse a presunte violazioni di normativa antinfortunistica verificatesi in relazione ad evento occorso ad un dipendente in data 21 febbraio 2008 presso l'ex magazzino approvvigionamenti nazionale di Messina;
- 7906/2009 RGNR Procura della Repubblica presso il Tribunale di Latina concernente ipotesi di lesioni colpose, connesse a presunte violazioni di normativa antinfortunistica (evento del 10 agosto 2009) verificatesi nel corso di operazioni manutentive nei pressi di Fondi, per il quale sono stati iscritti nel registro degli indagati tre funzionari della Società nonché la persona giuridica RFI.

Il procedimento penale 18772/2008 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Firenze per l'infortunio sul lavoro verificatosi in data 2 ottobre 2008 presso il cantiere di Firenze Castello, sospeso per sollevata questione di legittimità costituzionale dichiarata inammissibile con sentenza n.218 del 9 luglio 2014, riprenderà con lo svolgimento dell'udienza preliminare in data 16 aprile 2015 .
In relazione al procedimento penale 1933/2011 RGNR pendente presso la Procura della Repubblica di Latina per infortunio mortale occorso in data 25 febbraio 2011 ad un dipendente di una ditta esterna mentre stava

svolgendo operazioni di abbattimento di arbusti presso il km 47+100 della tratta Campoleone – Cisterna di Latina, è in corso di svolgimento la fase dell'udienza preliminare con prossima udienza fissata al 22 aprile 2015.

Per quanto attiene al procedimento penale 9592/2008 RGNR pendente presso il Tribunale di Milano con RFI indagata ai sensi del D. Lgs. 231/2001, per l'investimento di un dipendente dell'ATI CLF, avvenuto sul cantiere di Milano Rho – Certosa in data 6 marzo 2008, è stata svolta l'istruttoria dibattimentale. Il Pubblico Ministero ha concluso chiedendo la condanna sia delle persone fisiche sia delle persone giuridiche. In data 26 giugno 2014 il Giudice ha emesso sentenza di assoluzione nei confronti di tutti gli imputati: "perché il fatto non sussiste" per le persone fisiche e "perché l'illecito amministrativo non sussiste" per RFI e per le altre persone giuridiche coinvolte. Il provvedimento è stato impugnato dal PM in relazione alle posizioni di tutti gli imputati eccetto che a quella di un dirigente per il quale la sentenza di assoluzione è passata in giudicato il 15 novembre 2014 . L'udienza di Appello non è stata ancora fissata.

Con riferimento al procedimento penale n. 10095/2010 RGNR pendente presso la Procura di Catania per ipotesi di responsabilità amministrativa contestate a RFI in relazione all'infortunio sul lavoro occorso il 1 settembre 2008 a Motta Sant'Anastasia in cui hanno perso la vita due dipendenti di RFI, il dibattimento è in corso di svolgimento con udienza fissata in data 26 marzo 2015.

Il ricorso in Cassazione per il procedimento penale n. 10659/2008 RGNR, instaurato per gli stessi fatti, nei confronti dei quattro dipendenti di RFI facenti parte della squadra manutentiva coinvolta nel sinistro, conclusosi in fase di Appello con l'assoluzione degli imputati dal reato di calunnia, il nulla a procedere nei confronti di un dipendente per il reato di favoreggiamento personale e con la conferma della condanna per la fattispecie di omicidio colposo, è stato rigettato pertanto la sentenza di condanna è passata in giudicato in data 25 settembre 2014.

Nel procedimento penale n. 2554/13 RGNR Procura di Foggia riguardante ipotesi di responsabilità amministrativa a carico della Società in relazione all' infortunio mortale sul lavoro del 5 marzo 2010 occorso in agro di Cerignola, in cui ha perso la vita un dipendente della ditta Fersalento S.r.l., a seguito di richiesta di rinvio a giudizio formulata dal PM, è in corso di svolgimento l'udienza preliminare con prossima udienza fissata in data 23 aprile 2015.

Per gli stessi fatti è pendente in fase dibattimentale, nei confronti di un dipendente RFI e di due dipendenti della ditta Fersalento S.r.l., il procedimento penale n. 3253/2010 RGNR per omicidio colposo nel quale RFI è stata citata come responsabile civile.

Di recente è stato notificato alla Società l'avviso di conclusione indagini nell'ambito del procedimento penale 8374/2014 RGNR Procura di Ancona per ipotesi di responsabilità amministrativa ex D.Lgs.231/01 per l'infortunio mortale sul lavoro del 19 ottobre 2013 occorso nella Stazione di Ancona, in cui ha perso la vita un operaio della ditta esterna ICFP S.r.l.. Il sinistro è avvenuto nel corso di operazioni di lavaggio presso l'area della stazione ferroviaria denominata "platea di lavaggio nord – Scambietti". Dalla lettura dell'imputazione risulterebbe che l'operaio, alla guida del carrello lavaggio dotato di spazzola rotativa, percorreva il marciapiede per procedere al lavaggio cassa sul lato del treno in stazionamento. Al termine del lavaggio il veicolo, giunto sul tratto finale del marciapiede, fuoriusciva dallo stesso - perché in quel punto il marciapiede si restringeva - ribaltandosi sul lato destro. L'operaio a causa della ridotta visibilità del percorso dal posto del conducente si era dovuto affacciare dall'abitacolo slacciando la cintura di sicurezza, rimaneva incastrato tra la cabina del veicolo stesso e la sede ferroviaria, decedendo sul colpo. A seguito dei fatti in parola sono stati iscritti nel registro delle notizie di reato, con l'imputazione di omicidio colposo per violazione delle norme a tutela della sicurezza del lavoro, due dirigenti

della Società, il datore di lavoro del deceduto della ditta ICFP e per responsabilità amministrativa ex d. lgs. 231/01 RFI, Trenitalia e la ditta ICFP S.r.l.. RFI si è ritualmente costituita in giudizio ai sensi di legge.

Altri procedimenti penali rilevanti

Il procedimento n. 3034/2012 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari relativo all'investimento da parte del treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a Livello (PPLL) Privato al km 155+849 della tratta Rossano C. – Mirto Crosia è in fase di indagini preliminari. Nel procedimento risultano indagati dipendenti/ex dipendenti di RFI, i titolari delle convenzioni disciplinanti l'attraversamento della sede ferroviaria mediante PPLL privato, il personale di bordo del treno ed una persona di nazionalità rumena. I reati contestati sono omicidio colposo e disastro ferroviario colposo.

In data 24 settembre 2012 al passaggio a livello sito al Km 710+403 della tratta Bari – Lecce nei pressi della stazione di Cisternino (BR) si è verificato un sinistro che ha coinvolto il Treno Frecciargento 9351 ed un autoarticolato. Nell'incidente è deceduto il macchinista e sono rimasti feriti lievemente 20 passeggeri. La Procura di Brindisi ha aperto il procedimento penale n. 6765/2012 RGNR a carico del conducente del veicolo per i delitti di omicidio colposo e disastro ferroviario. RFI si è costituita parte civile unitamente a Trenitalia. All'esito dell'udienza del 21 ottobre 2014 il Tribunale di Brindisi ha condannato l'imputato alla pena di anni quattro di reclusione, oltre pene accessorie, nonché al risarcimento dei danni subiti da RFI da liquidarsi in separato giudizio ed alla rifusione delle spese di costituzione e rappresentanza.

In data 17 luglio 2014 in prossimità del km 217+728 fra le stazioni di Falconara e Butera, il treno regionale 12852 proveniente da Gela e diretto a Caltanisetta investiva mortalmente tre agenti della manutenzione di RFI. A seguito dell'occorso veniva aperto presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Gela il procedimento penale n. 1430/2014 RGNR nei confronti di un dipendente di RFI in qualità di responsabile di linea della tratta Canicattì – Gela in ordine al reato di cui all'art. 589, 1, 2 e u. comma (Omicidio colposo in violazione della normativa a tutela della sicurezza del lavoro). Il procedimento si trova in fase delle indagini preliminari.

In data 12 gennaio 2014 nella Stazione di Santa Maria Novella veniva investito mortalmente un manovratore dipendente di Trenitalia durante le operazioni di manovra del treno 11747. Recentemente è stato notificato a carico di un dirigente di RFI il verbale di elezione di domicilio nell'ambito del procedimento penale n. 20765/2014 RGNR mod. 21 (inizialmente n. 356/2014 RGNR contro ignoti) innanzi alla Procura di Firenze per omicidio colposo in violazione di normativa a tutela della sicurezza del lavoro.

Arbitrati

Con riferimento alla evoluzione dell'arbitrato con la società Strabag (già ADANTI SpA, Capogruppo raggruppamento imprese composto da Consorzio Nazionale Cooperative di Produzione e Lavoro CIRO MENOTTI e Impresa di Costruzioni Ing. R. Pellegrini Srl) si evidenzia che l'udienza fissata l'8 ottobre 2013 per la precisazione delle conclusioni e rinviata al 27 maggio 2014, è stata ulteriormente rinviata d'ufficio al 20 gennaio 2015, con decisione motivata in ragione dell'eccessivo carico del ruolo generale. A tale udienza il Collegio ha trattenuto la causa in decisione assegnando i termini per il deposito della comparsa conclusionale (21 marzo 2015) e delle repliche (10 aprile 2015).

Pur a fronte dei suddetti esiti positivi, RFI ha ritenuto comunque opportuno opporre Reclamo, ai sensi dell'art. 825 c.p.c., avverso il provvedimento di esecutorietà del Lodo reso dal Tribunale di Roma.

L'udienza su tale Reclamo si è tenuta, avanti la I Sez. Civ. della Corte di Appello, il 24 ottobre 2013 ma la Corte non ha assunto provvedimenti rinviando la discussione all'udienza del 26 giugno 2014, data nella quale la stessa ha disposto ulteriore rinvio al 28 maggio 2015 in attesa della sentenza sull'impugnazione del Lodo.

Arbitrati con *General Contractor*

L'esercizio 2013 è stato caratterizzato dalla definizione di tutti gli arbitrati in essere ed il riconoscimento ai *General Contractor* di una percentuale molto ridotta del *petitum* reclamato. I riconoscimenti in questione sono stati in larga prevalenza relativi a componenti che costituiscono un incremento del valore delle opere eseguite nonché degli interessi dovuti per il differito pagamento dei maggiori costi di costruzione.
Si riporta di seguito l'evoluzione giudiziale dei lodi impugnati.

Tratta AV/AC Torino – Milano
Subtratta Novara - Milano: 1° Arbitrato RFI – FIAT

A tal proposito si segnala che in merito al 1° arbitrato attivato nel 2008 dal *General Contractor* FIAT – Tratta AV/AC Torino – Milano Subtratta Novara – Milano, avente ad oggetto la richiesta di riconoscimento di maggiori oneri nonché di maggiori tempi di esecuzione della subtratta AV/AC Novara – Milano, RFI ha proceduto al pagamento dell'importo precettato (pari a 178,5 milioni di euro) ed a impugnare il Lodo depositando, in data 1 ottobre 2013 ed in data 11 ottobre 2013 ulteriori istanze cautelari non accolte con ordinanza della Corte di Appello di Roma in data 4 novembre 2013.
In data 31 dicembre 2013 FIAT ha depositato Comparsa di costituzione con impugnazione incidentale nel giudizio di appello. La prima udienza nel giudizio di impugnazione si è tenuta in data 24 gennaio 2014 e la causa è stata rinviata per la precisazione delle conclusioni all'11 luglio 2014, al cui esito la Corte ha trattenuto "la causa in decisione con termini di rito".
Dopo il deposito delle memorie conclusionali e delle relative repliche si è pertanto in attesa della sentenza della Corte di Appello di Roma.

Terzo Valico dei Giovi – *General Contractor* Consorzio COCIV

In merito alle richieste avanzate al Collegio Arbitrale dal Consorzio COCIV relativamente alle attività progettuali pregresse espletate dal Consorzio, si segnala che, in data 20 e 21 giugno 2013 il Collegio Arbitrale ha emesso il Lodo - non notificato a RFI da COCIV - con cui ha accertato e dichiarato che per le attività progettuali oggetto di causa spetta al Consorzio COCIV l'importo complessivo di 91,1 milioni di euro da maggiorarsi applicando alle singole componenti di tale importo l'indice ISTAT FOI dalle date precisate in motivazione fino alla pronuncia del Lodo ed ha conseguentemente condannato RFI al pagamento in favore del Consorzio stesso del predetto importo - al netto dell'importo di 80,0 milioni di euro (importo a suo tempo erogato a COCIV a titolo di anticipazione contrattuale in forza della Convenzione del 1991), da maggiorarsi applicando l'indice ISTAT FOI dal 6 dicembre 2000 alla data di pronuncia del Lodo.
Ai sensi di quanto previsto dall'Atto Integrativo RFI-COCIV dell'11 novembre 2011, nel mese di luglio 2013 RFI ha dato esecuzione al Lodo con il pagamento in favore del Consorzio COCIV dell'importo di 4,6 milioni di euro.
In data 17 settembre 2014 RFI ha notificato l'Atto di Impugnazione del Lodo arbitrale, l'udienza di comparizione è stata rinviata al 3 aprile 2015.

Altre indagini

Con riferimento alla Deliberazione dell'AVCP n. 80 del 14 settembre 2011, non si registrano da parte della stessa Autorità evoluzioni rilevanti rispetto a quanto già esposto nei Bilanci precedenti a cui si fa rinvio.

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

Rispetto a quanto indicato nel Bilancio 2013, a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si informa che, con riguardo ai due giudizi attualmente pendenti dinnanzi al TAR Lazio avverso le Decisioni URSF, è stata fissata un'udienza al 9 dicembre 2014. Il MIT, con nota del 4 dicembre 2014, inviata a RFI, alle IF resistenti (SBB Cargo Italia, Rail Traction Company, NordCargo, DB Schenker Rail Italia) e, per conoscenza, anche all'Avvocatura dello Stato ed al Capo di Gabinetto del Ministero medesimo, ha chiesto che "in relazione alle controversie in oggetto ed ai fini dell'individuazione di eventuali soluzioni transattive, si convoca una riunione in data 9.12 p.v. (…) Stante la ricorrenza in medesima data della udienza presso il TAR Lazio inerente i ricorsi avverso le succitate decisioni URSF, si prega di valutare l'ipotesi di una richiesta di rinvio della trattazione delle cause stesse". In vista di tale richiesta, l'Avvocatura di Stato, in rappresentanza del MIT, e RFI, all'udienza del 9 dicembre 2014, hanno chiesto al giudice amministrativo un rinvio dell'udienza. La richiesta è stata accolta e la nuova udienza deve essere fissata. RFI è stata informata, sempre in data 9 dicembre 2014, dal MIT che la riunione convocata dal Ministero medesimo per quella data non poteva tenersi per indisposizione del gerente l'ufficio e, ad oggi, non è stata fissata la nuova data. A febbraio 2015 RFI ha proposto istanza di fissazione dell'udienza.

Con riferimento al ricorso per l'ottemperanza presentato dalle IF, il Consiglio di Stato, con sentenza n. 1345/2014 depositata in data 19 marzo, ha disposto che RFI, il MIT e l'URSF diano integrale esecuzione al giudicato formatosi sulla precedente sentenza del Consiglio di Stato n. 1110/2013, adottando gli atti necessari nel termine di 60 giorni dalla notifica della sentenza resa in sede di ottemperanza. Il Consiglio di Stato ha altresì disposto che, in caso di ulteriore inadempimento, scaduto il termine di 60 giorni, e su richiesta delle parti ricorrenti, provvederà alle necessarie incombenze il Commissario *ad Acta*, già individuato in sentenza nella persona del Segretario Generale dell'Autorità dei Trasporti.

Le imprese ferroviarie hanno notificato la sentenza in data 10-11 aprile 2014.

Il MIT ha provveduto, in data 12 giugno 2014, a proporre 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.

RFI, anche alla luce degli elementi di complessità emersi nella interlocuzione con il MIT, ha proposto anch'essa ricorso per chiarimenti con atto notificato in data 13 giugno 2014.

Nelle more dell'esame da parte del Consiglio di Stato dei due ricorsi, il Commissario *ad Acta* nominato nella sentenza di ottemperanza ha ricevuto, in data 16 giugno 2014, dalle IF la richiesta di provvedere per l'ottemperanza al giudicato formatosi sulla sentenza del Consiglio di Stato n. 1110/2013 ed ha convocato una prima riunione con le parti interessate per il 4 luglio 2014.

A seguito di tale incontro, il Commissario *ad Acta*, preso atto delle posizioni espresse dalle parti, ha proposto atto di intervento nei ricorsi per chiarimenti presentati dal MIT e da RFI.

Con atto di integrazione al proprio atto di intervento del 16 ottobre 2014, il Commissario *ad Acta* ha comunicato al Consiglio di Stato di aver rassegnato le proprie dimissioni (con decorrenza dal giorno 1 ottobre 2014) da Segretario Generale dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, rivolgendo istanza al Consiglio di Stato medesimo affinché sia chiarito se lo stesso possa proseguire o meno nello svolgimento dell'incarico di Commissario *ad Acta*.

Il Consiglio di Stato ha fissato l'udienza al 18 novembre 2014 per risolvere la questione relativa a chi debba

esercitare, dopo le dimissioni suddette, le funzioni di Commissario *ad Acta*, cancellando, al contempo, l'udienza già fissata per l'11 dicembre 2014 per la discussione dei ricorsi per chiarimenti. Come esito dell'udienza del 18 novembre 2014, lo stesso Consiglio ha pronunciato l'Ordinanza n. 668 depositata il 9 febbraio 2015.

Con la sopra citata Ordinanza, il Consiglio di Stato ha precisato che l'incarico di Commissario *ad Acta* è collegato alla funzione e non alla persona che ricopre (e, dunque, spetta all'attuale Segretario Generale dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti), rimettendo allo stesso Commissario *ad Acta* ogni questione relativa all'ottemperanza.

Lo stesso nell'apposito incontro del 24 marzo 2015 alla presenza delle Imprese Ferroviarie, ricorrenti e non, del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti ha confermato la riconducibilità alla natura pubblica dell'onere ancora da quantificare secondo criteri da definire a cura dello stesso rispetto alle numerose variabili in gioco in termini soggettivi ed oggettivi.

Nelle more della definizione di detti criteri, non sono stati iscritti nel presente Bilancio societario, in applicazione dei principi contabili IAS/IFRS ed in conformità a quanto effettuato nel Bilancio 2013, né i costi ed oneri verso le IF, né i corrispondenti ed eventuali ricavi da ricevere da parte dello Stato, in ragione dell'arbitrarietà che comporterebbe qualsiasi valutazione e del conseguente rischio di indicare importi di determinazione aleatoria e che sarebbero soggetti ad elevata variabilità.

La società, in vista del percorso transattivo delineato e tuttora in corso tra le competenti strutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e delle attività avviate dal Commissario *ad Acta* da ultimo con la propria comunicazione dell'11 marzo, ha proceduto comunque a costituire apposito fondo a copertura di eventuali oneri accessori da sostenere per vedersi riconosciuto il rimborso delle somme che dovesse in prima istanza anticipare in favore delle imprese ferroviarie aventi diritto. Eventuali aggiornamenti saranno debitamente rappresentati nella Semestrale 2015.

Procedimento AGCM A389 (locomotori noleggiati) – Ricorso al Consiglio di Stato

Rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2013 a cui si fa rimando per maggiori dettagli, non si registrano evoluzioni processuali.

Procedimento A436 – Arenaways S.p.A./RFI – FS

Rispetto a quanto indicato nella precedente relazione a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si rammenta che, in data 25 luglio 2012, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato con provvedimento n. 23770 ha deliberato che Ferrovie dello Stato Italiane, attraverso le società controllate RFI e Trenitalia, ha messo in atto una complessa e unitaria strategia finalizzata a ostacolare e di fatto impedire, l'ingresso della società Arenaways sul mercato del trasporto ferroviario passeggeri. Per completezza, si ricorda che – in ottemperanza a quanto disposto nel provvedimento AGCM - RFI ha provveduto al pagamento della sanzione irrogata (di importo pari a 0,1 milioni di euro) nei termini prescritti.

Nel corso del mese di novembre 2012, RFI – così come FSI SpA e Trenitalia – hanno impugnato il provvedimento finale dell'Autorità Garante ed in data 8 maggio 2013 si è tenuta l'udienza di merito innanzi al TAR del Lazio.

Si informa che in data 27 marzo 2014 è intervenuta la sentenza del TAR Lazio che, in accoglimento del ricorso presentato da RFI unitamente alle altre società del Gruppo FSI coinvolte, ha disposto l'annullamento del provvedimento AGCM n. 23770 del 25 luglio 2012.

In data 24 giugno 2014, RFI ha ricevuto la notifica del ricorso in appello presentato dall'AGCM avverso la sopra citata sentenza del TAR Lazio e si è costituita in data 22 luglio 2014. Si è in attesa di fissazione dell'udienza.

Procedimento A443 – NTV S.p.A./Gruppo FSI

In data 28 maggio 2013 l'Autorità della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha notificato nei confronti di RFI - nonché Ferrovie dello Stato Italiane, Trenitalia, Grandi Stazioni, Cento Stazioni e FS Sistemi Urbani- un provvedimento di avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'art. 14 della legge n. 287/90, per accertare l'esistenza di una violazione dell'articolo 102 del TFUE.

Successivamente l'AGCM - con provvedimento pubblicato sul suo sito internet in data 12 marzo 2014 - ha accettato gli impegni presentati da Ferrovie dello Stato Italiane, RFI, Grandi Stazioni e Centostazioni (rigettando esclusivamente quello presentato da Trenitalia) rendendoli obbligatori e chiudendo così il procedimento istruttorio senza accertare infrazioni nei confronti di tutte le Società interessate.

Le stesse Società dovranno altresì informare l'AGCM delle azioni intraprese per dare esecuzione degli impegni assunti attraverso due relazioni da presentarsi, rispettivamente, entro il 31 agosto 2014 e il 31 gennaio 2015. In ottemperanza a quanto disposto, FS Italiane - per conto di tutte le società del Gruppo FS coinvolte nel procedimento in questione - ha provveduto a depositare presso l'AGCM, rispettivamente in data 6 agosto 2014 e 30 gennaio 2015, le due relazioni sullo stato di attuazione degli impegni.

Procedimento AGCM I/763 - Servizi di trasporto marittimo nello stretto di Messina

A seguito del positivo esito delle risultanze istruttorie trasmesse dall'AGCM in data 7 ottobre 2014, con delibera n.59673 del 23 dicembre 2014 l'AGCM ha chiuso il procedimento confermando l'assenza di alcuna violazione della normativa sulla concorrenza a carico delle società RFI e Bluferries. Si rammenta come l'istruttoria sia stata avviata dall'AGCM, in data 2 luglio 2013, al fine di verificare la sussistenza di comportamenti restrittivi della concorrenza adottati dalle società RFI e Bluferries (nonché dalle società Caronte&Tourist, Meridiano Lines, Ustica Lines, Terminal Tremestieri e Consorzio Metromare) *sub specie* di presunta intesa in violazione dell'articolo 2 della legge n. 287/90 o dell'articolo 101 del TFUE.

In particolare, nel provvedimento di avvio si ipotizzava l'esistenza di un'intesa unica e complessa tra gli operatori attivi nel mercato del trasporto marittimo nello Stretto di Messina (merci, autovetture e passeggeri), volta (i) alla concertazione sui prezzi e (ii) alla ripartizione del mercato con l'obiettivo di impedire/ostacolare l'ingresso di nuovi entranti.

Con il provvedimento finale adottato dal Collegio dell'AGCM in data 23 dicembre 2014, l'Autorità ha chiuso il procedimento affermando l'insussistenza di entrambe le ipotesi di violazione della concorrenza oggetto di originaria contestazione.

Procedimento AGCM PS/4848 – Trenitalia – Indennizzi e rimborsi per ritardi e altri disagi

L'AGCM, con provvedimento del 12 novembre 2014, ha chiuso il procedimento avviato nei confronti, oltre che di Trenitalia, anche di RFI, senza l'accertamento di alcuna violazione del Codice del Consumo a carico della società.

In particolare, il procedimento in oggetto è stato volto, tra l'altro, ad accertare l'eventuale violazione degli artt. 21, comma 1, lettere b) e g), 22, comma 2, e 24 e 25 del Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206 e successive modificazioni ("Codice del Consumo") con riferimento ad una presunta pratica commerciale scorretta posta in essere da Trenitalia consistita "nella non corretta gestione delle richieste di rimborso in occasione di ritardi maturati dai treni e/o disservizi diversi subiti dai passeggeri in occasione del viaggio".

L'Autorità ha inteso notificare il provvedimento anche nei confronti di RFI sul presupposto di dover valutare il ruolo e il coinvolgimento della Società nell'ambito del sistema di rilevazione dei ritardi dei treni e di attribuzione delle relative cause.

In merito, l'Autorità ha riconosciuto come le criticità nell'attività di RFI ai fini della classificazione delle cause da ritardo possano ritenersi superate.
Ciò in considerazione "del carattere unitario della condotta esaminata, degli impegni presentati da Trenitalia, nonché della sentenza della Corte di Giustizia del 26 settembre 2013 (C509/2011) che ha sancito l'obbligo per il vettore di riconoscere il *bonus* in tutti i casi di ritardo così eliminando l'effetto, ai fini consumeristici, dell'azione di accertamento delle cause" di ritardo da parte di RFI.
In sostanza, le novità interpretative intervenute con la sentenza sopra citata hanno apportato un cambio sensibile al regime degli indennizzi, eliminando la rilevanza delle cause esterne e quindi facendo venir meno la "partecipazione" di RFI.

Procedimenti istruttori URSF a seguito dei ricorsi NTV ex art. 37 del D.Lgs. 188/03
Come già rappresentato nel Bilancio 2013 a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si rammenta che il 6 e 9 maggio 2014 NTV ha notificato presso il domicilio eletto di RFI i sette atti di rinuncia dei ricorsi incardinati innanzi al TAR.

Roma Tiburtina – Deliberazione dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture n. 7/2013 - Ricorso al TAR
Con delibera del 13 febbraio 2012, RFI ha aggiudicato la gara europea per l'affidamento della concessione per lo "sfruttamento economico del complesso immobiliare di Roma Tiburtina, con gestione funzionale dello stesso mediante affidamento a imprese terze dei servizi di conduzione e manutenzione", a Grandi Stazioni SpA.
Con nota del 13 luglio 2012, l'AVCP ha richiesto a RFI, con riferimento all'aggiudicazione della concessione, di fornire, "una relazione illustrativa corredata dalla necessaria documentazione comprendente la delibera a contrarre, il bando, il disciplinare ed il capitolato di gara, la delibera di aggiudicazione e il contratto, nonché eventuale ulteriore documentazione ritenuta utile".
In data 24 ottobre 2012, l'Autorità ha concluso l'istruttoria formulando una serie di rilievi sulle modalità di svolgimento della gara e assegnando a RFI un termine per la presentazione delle controdeduzioni: le stesse sono stata inviate da RFI all'Autorità in data 7 dicembre 2012.
In data 16 aprile 2013 l'Autorità ha deliberato il provvedimento finale, rilevando tra l'altro la presunta violazione dei principi di libera concorrenza, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità e pubblicità.
Con nota del 15 maggio 2013, RFI ha illustrato all'Autorità l'insussistenza dei presupposti per l'adozione di provvedimenti in autotutela, impugnando innanzi al TAR Lazio il provvedimento dell'AVCP con ricorso notificato il 16 maggio 2013.
Con nota del 7 marzo 2014, l'Autorità ha richiesto a RFI informazioni circa lo stato delle attività connesse al pieno utilizzo dell'infrastruttura di Roma Tiburtina a cui la Società ha risposto con nota del 27 marzo 2014.

IL CONTENZIOSO FISCALE

Nel seguito si riportano gli aggiornamenti intervenuti nel corso del 2014 dei principali contenziosi fiscali. Per il trattamento contabile degli stessi si rinvia al paragrafo "Principi contabili applicati" delle Note esplicative al Bilancio relativo ai Fondi rischi ed oneri.

- avviso di rettifica e liquidazione n. 20031V003476000 in materia di registro relativo all'anno d'imposta 2003, contro l'Agenzia delle Entrate di Roma 3: è stata dichiarata l'estinzione del giudizio per cessata materia del

contendere con sentenza n. 588/1/12 del 12 dicembre 2012 della Commissione Tributaria Regionale. La controversia è cessata.

- Avviso di rettifica e liquidazione in materia di imposta di registro per l'anno 2002, n. 20021V006765000, notificato, in data 21 aprile 2006, dall'Agenzia delle Entrate di Roma 1: l'Ufficio, con nota del 4 marzo 2014, ha attestato la regolarità della compiuta definizione della lite fiscale (ex DL 98/11). La controversia è cessata.
- Accertamenti d'ufficio (sei) in materia di canone occupazione aree pubbliche (Cosap), nn. 13 – 14 -15 – 16 – 17 e 18 notificati, in data 24 settembre 2007, dalla Provincia di Genova: la Provincia stessa non ha interposto appello entro i termini di legge avverso le sentenze n. 2815/2009, 2833/2009, 2835/2009, 2836/2009, 2837/2009 e 2838/2009 del 29 marzo 2013, emesse dal Tribunale di Genova a favore della Società. Le stesse sono passate in giudicato nel corso del 2014. La controversia è cessata.
- Atto di accertamento in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari e radiomobili per l'anno 2007, prot. n. RCE20097200049221, notificato, in data 20 marzo 2010, dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4: in data 29 maggio 2014, è stata depositata la sentenza n. 3593/14/14 con la quale la Commissione Tributaria Regionale ha accolto il ricorso in appello presentato dall'Agenzia delle Entrate avverso la sentenza di primo grado favorevole alla Società. La Società ritiene non economicamente vantaggioso proseguire il giudizio in Cassazione. La controversia è cessata.
- Avviso di pagamento in materia di accise su oli minerali per l'anno 2005, n. A15541, notificato, in data 4 ottobre 2010, dall'Agenzia delle Dogane – Ufficio di Arezzo: in data 18 luglio 2014, è stata depositata la sentenza n. 1465/24/14 con la quale la Commissione Tributaria Regionale (preso atto del provvedimento di annullamento dell'avviso di pagamento A15541 emesso dalla stessa Agenzia delle Dogane prima dell'udienza di trattazione dell'appello proposto dall'Agenzia avverso la sentenza n. 276/03/11 favorevole alla Società) ha dichiarato cessata la materia del contendere e ha liquidato – a favore della società – le spese di giudizio. La controversia è cessata.
- Avvisi (due) di accertamento in materia di IRES, IRAP e IVA per l'anno 2005, n. TK3080300180 e n. TK3030300165, notificati in data 30 luglio 2010, dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale I di Roma: in data 28 marzo 2014, si è tenuta l'udienza di trattazione dei ricorsi. Il 13 giugno 2014 è stata depositata la sentenza n. 13440/60/14 con la quale il giudice della Commissione Tributaria Provinciale, previa riunione degli stessi, ha considerato infondati, e dunque respinti, i ricorsi presentati dalla Società che, di concerto con la competente S.O. Fiscale di capogruppo, ha ritenuto opportuno non proseguire il giudizio in Commissione Tributaria Regionale.
- Avvisi (tre) di accertamento e irrogazione delle sanzioni, in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI), n. 455698 (anno 2005), n. 463980 (anno 2006) e n. 850980 (anno 2007) notificati, in data 27 marzo e 7 aprile 2011, dal Comune di Bologna: in data 6 marzo 2014, è stato notificato l'appello, che il Comune di Bologna ha proposto avverso le sentenze nn. 119/11/13 e 120/11/13, relative alle annualità 2006 e 2007, con le quali il giudice di prime cure aveva accolto i ricorsi presentati dalla Società. La Società ha tempestivamente presentato le proprie controdeduzioni.
- Avvisi (cinque) di accertamento in materia di ICI per gli anni dal 2005 al 2009, nn. 11 - 13 - 44 - 164 e 34, notificati, in data 8 aprile 2011, dal Comune di Novara. La Società è risultata soccombente e ha liquidato il contenzioso. La controversia è cessata.
- Avviso di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria, catastale e bollo per l'anno 2011, prot. n. 16254, notificato, in data 19 maggio 2011 dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Napoli: in data 16 maggio

2014, la Società ha impugnato la sentenza n. 829/30/13 con la quale il giudice della Commissione Tributaria Provinciale aveva respinto il ricorso presentato dalla Società.

- Avvisi di accertamento (quattro) in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari e radiomobili per l'anno 2009, prot. nn. 9002185 - 9003162 - 9002236 e 9002937, notificati, in data 30 maggio 2011, dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale III di Roma: in data 7 agosto 2014, sono state depositate: le sentenze n. 17392/12/14 e 17395/12/14 (con riferimento agli avvisi di accertamento 9002185 e 9002236) con le quali il giudice ha accolto i ricorsi presentati dalla Società; le sentenze 17394/12/14 e 17398/12/14 (con riferimento agli avvisi di accertamento 9003162 e 9002937) con le quali ha respinto i ricorsi presentati dalla Società avverso le quali ritiene non economicamente vantaggioso proseguire il giudizio. La Società è in attesa del passaggio in giudicato delle sentenze favorevoli il cui termine "lungo" è andato in scadenza il 5 marzo 2015.
- Avviso di accertamento in materia di imposta sulla pubblicità per l'anno 2011, prot. n. 2050/1, notificato, in data 30 settembre 2011, dalla Concessionaria Fiumicino Tributi SpA.: in data 14 aprile 2014, è stata depositata la sentenza n. 8170/38/14 con la quale il giudice della Commissione Tributaria Provinciale ha accolto il ricorso presentato dalla Società. La stessa sentenza, in data 27 novembre 2014, è passata in giudicato. La controversia è cessata.
- Avviso di accertamento in materia di imposta sul valore aggiunto (IVA) per l'anno 2006, prot. n. TJB060300346, notificato, in data 1 dicembre 2011, dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale Lazio: in data 13 giugno 2014 è stata depositata la sentenza n. 13441/60/14 con la quale il giudice della Commissione Tributaria Provinciale ha considerato infondato, e dunque respinto, il ricorso presentato dalla Società che, di concerto con FS, ha ritenuto opportuno non proseguire il giudizio in Commissione Tributaria Regionale.
- Avviso di accertamento in materia di imposta sul valore aggiunto (IVA) per l'anno 2007, prot. n. TJB060100061, notificato, in data 21 maggio 2012, dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale Lazio: in data 13 giugno 2014 è stata depositata la sentenza n. 13448/60/14 con la quale il giudice della Commissione Tributaria Provinciale ha considerato infondato e, dunque respinto il ricorso presentato dalla Società che, di concerto con la FS, ha ritenuto opportuno non proseguire il giudizio in Commissione Tributaria Regionale. In data 27 ottobre 2014, a seguito della notifica dell'intimazione di pagamento delle somme dovute sulla base dell'esito della sentenza, è stato effettuato il pagamento. In data 9 febbraio 2015 è stata notificata l'ulteriore intimazione di pagamento delle somme residue soccombenti a carico della Società.
- Avvisi (tre) di accertamento e irrogazione delle sanzioni, in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI), prot. n. 12002 (anno 2004), 12072 (anno 2005) e 12413 (anno 2006), notificati, in data 4 gennaio 2010, 16 febbraio 2011 e 2 gennaio 2012, dal Comune di Avio (TN): in data 6 febbraio 2014, è stato notificato l'appello che lo stesso Comune ha proposto avverso la sentenza n. 79/04/13 con la quale i giudici della Commissione Tributaria di I° Grado di Trento avevano accolto i ricorsi (riuniti) presentati dalla Società. La Società ha tempestivamente presentato le proprie controdeduzioni.
- Avvisi (due) di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria e catastale, per l'anno 2011, nn. 2324/13 e 9792/13, notificati, in data 21 gennaio e 8 marzo 2013, dall'Agenzia delle Entrate di Messina: in data 16 gennaio 2014, si è tenuta l'udienza di trattazione del ricorso presentato avverso l'avviso di liquidazione n. 2324/13. In data 14 febbraio 2014, è stata depositata la relativa sentenza n. 985/06/14 con la quale il giudice della Commissione Tributaria Provinciale ha accolto il ricorso presentato dalla Società. In data 20 agosto 2014, la stessa sentenza è stata impugnata dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Messina

mediante notifica dell'appello avverso il quale la Società si è tempestivamente costituita mediante deposito delle proprie controdeduzioni.

- Avvisi (tre) di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria e catastale, per l'anno 2011, prot. nn. 45, 46 e 47, notificati, in data 3 settembre 2013, dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Genova: in data 15 dicembre 2014 si è tenuta l'udienza di trattazione dei ricorsi presentati dalla Società.
- E' stato presentato ricorso avverso un avviso di accertamento in materia imposta sulla pubblicità, per l'anno 2013, n. 2050/1, notificato dalla Concessionaria Fiumicino Tributi SpA.. Nei termini di legge la Società ha provveduto al versamento delle imposte liquidate.
- E' stato presentato ricorso avverso un avviso di accertamento in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI) per l'anno 2008, n. 30, notificato, in data 13 gennaio 2014, dal Comune di Avio. In considerazione dell'esito favorevole dei giudizi instaurati dalla Società in relazione ad analoghe fattispecie, si considera remoto il rischio di soccombenza.
- E' stato presentato ricorso avverso quattro avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria e catastale, per l'anno 2011, nn. 2014/3956, 2014/5810, 2014/6328 e 2014/6330, notificati, in data 17, 28 febbraio e 4 marzo 2014 dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Messina.
- E' stato presentato ricorso avverso un avviso di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria e catastale, per l'anno 2014, n. 2014/ORA00001, notificato, in data 19 marzo 2014, dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Arezzo. In data 9 giugno 2015 si terrà l'udienza di trattazione del ricorso.
- E' stato presentato ricorso avverso un avviso di accertamento in materia imposta sulla pubblicità, per l'anno 2014, n. 835, notificato, in data 23 giugno 2014, dalla Soc. I.C.A. SrL (Società concessionaria per il servizio di riscossione per il Comune di Terni). In considerazione dell'esito favorevole dei giudizi instaurati dalla Società in relazione ad analoghe fattispecie, si considera remoto il rischio di soccombenza.
- E' stato presentato ricorso avverso un avviso di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria e catastale, per l'anno 2014, n. 2014/ORA00008, notificato, in data 7 luglio 2014, dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Arezzo.
- E' stato presentato ricorso avverso due avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria e catastale, per l'anno 2011, n. 20111T0016780000 e n. 20111T17388000, notificati, in data 16 luglio 2014, dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Firenze. Nei termini di legge la Società ha provveduto al versamento delle imposte liquidate.
- E' stato presentato ricorso avverso un avviso di accertamento in materia imposta sulla pubblicità, per l'anno 2014, n. 2050/1, notificato, in data 22 agosto 2014, dalla Concessionaria Fiumicino Tributi SpA. In considerazione dell'esito favorevole dei giudizi instaurati dalla Società in relazione ad analoghe fattispecie, si considera remoto il rischio di soccombenza.
- E' stato presentato ricorso avverso due avvisi di accertamento in materia imposta sulla pubblicità, per l'anno 2013, n. 318 e n. 415, notificati, in data 1 e 9 settembre 2014, dalla I.R.T.E.L SrL (Società concessionaria per il servizio di riscossione per il Comune di Castelnuovo Calcea e Rossiglione). Si considera remoto il rischio di soccombenza.
- E' stato presentato ricorso avverso due avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria e catastale, per l'anno 2011, n. 20121T014910000 e n. 20121T010078000, notificati, in data 8 settembre 2014, dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Firenze.

- E' stato presentato ricorso avverso 89 avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria e catastale, per l'anno 2011, dal n. 1 al n. 89, notificati, in data 3-7-22-23-24-27-28 ottobre 2014, dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Genova.
- E' stato presentato ricorso avverso 26 avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria e catastale, per l'anno 2012, dal n. 26 al n. 54, notificati, in data 10-11-12-16-23-30 dicembre 2014, dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Genova.

Verifiche fiscali dell'Agenzia delle Entrate

In relazione agli esiti della verifica fiscale relativa al periodo d'imposta 2010 svolta dall'Agenzia delle Entrate– Direzione Regionale per il Lazio – Settore Controlli e Riscossione – Ufficio Grandi Contribuenti – nel periodo dal 8 aprile al 31 luglio 2013, descritti nel Processo Verbale di Constatazione notificato in data 31 luglio 2013, è tuttora in atto un contradditorio con l'Agenzia delle Entrate ai sensi dell'art. 12 della Legge 27 luglio 2000, n. 212.

La verifica fiscale, motivata dall'inserimento di RFI nel piano annuale delle verifiche programmate dall'Agenzia delle Entrate nei confronti dei "grandi contribuenti" (con volume d'affari superiore a 100 milioni di euro annui) soggetti al c.d. "tutoraggio fiscale" (ovvero al controllo sistematico dei relativi bilanci d'esercizio e delle relative dichiarazioni annuali di carattere fiscale), si è conclusa con la formulazione di alcuni rilievi di carattere sostanziale:

- in materia di imposta sul reddito delle società (IRES) e imposta regionale sulle attività produttive (IRAP), a fronte della presunta indebita deduzione dalla base imponibile delle quote di ammortamento dell'infrastruttura ferroviaria relative a spese di manutenzione straordinaria capitalizzate (ma formalmente classificate in Bilancio tra le immobilizzazioni in corso e acconti);
- in materia di IRAP, a fronte della presunta indebita deduzione dalla base imponibile dei contributi a favore di Trenitalia per l'utilizzo gratuito delle Carte di Libera Circolazione (CLC) da parte del personale dipendente e in quiescenza;
- in materia di imposta sul valore aggiunto (IVA), a fronte della presunta indebita detrazione dell'IVA relativa all'acquisto di beni non ammortizzabili suscettibili di uso promiscuo nell'attività imponibile (ferroviaria) e nell'attività esente (sanitaria).

Il Processo Verbale di Constatazione di cui sopra è ancora in fase di valutazione istruttoria da parte dei competenti Uffici della stessa Agenzia delle Entrate preposti all'attività di accertamento e non è possibile allo stato prevedere se, ed eventualmente per quale importo, tale attività istruttoria si concluderà con la formale redazione e notifica di avvisi di accertamento o di rettifica a carico di RFI entro i termini di decadenza di cui agli articoli 43 del D.P.R. n. 600/1973 e 57 del D.P.R. n. 633/1972.

Nel corso dell'esercizio 2014 l'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale per il Lazio – Settore Controlli e Riscossione – Ufficio Grandi Contribuenti – ha svolto, nel periodo dal 9 settembre al 31 ottobre, un controllo fiscale mirato ai fini IVA, con riferimento al periodo d'imposta 2011, finalizzato a riscontrare la sussistenza di fattispecie analoga a quella oggetto di contestazione per il periodo d'imposta 2010.

Il controllo si è concluso con la notifica alla Società di un Processo Verbale di Constatazione (PVC) contenente un rilievo parzialmente analogo a quello formulato con riferimento al precedente periodo d'imposta 2010.

In questo caso l'Agenzia delle Entrate ha valutato e recepito *in toto* (a favore di RFI) gli esiti della prima delle due perizie giurate stragiudiziali nel frattempo condivise con l'Agenzia delle Entrate stessa e depositate presso i relativi Uffici al fine di dimostrare il corretto operato della Società.

Gli esiti dell'altra perizia giurata depositata saranno valutati dall'Agenzia delle Entrate nel prosieguo dell'attività istruttoria relativa all'accertamento atteso che, a causa dei tempi tecnici nei quali l'Agenzia ha inteso improrogabilmente completare il controllo mirato, la stessa non è stata in grado di valutarli tempestivamente nel corso dell'attività di controllo.

Le due perizie giurate stragiudiziali attestano che l'operato della Società è stato improntato alla massima tutela delle ragioni erariali.

Gli ordinari termini di decadenza per l'accertamento, ai sensi dei citati articoli 43 del D.P.R. n. 600/1973 e 57 del D.P.R. n. 633/1972, scadranno il 31 dicembre 2015 per quanto riguarda il periodo d'imposta 2010 e il 31 dicembre 2016 per quanto riguarda il periodo d'imposta 2011.

INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER

La Società, nel corso dell'esercizio 2014, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 *ter* del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

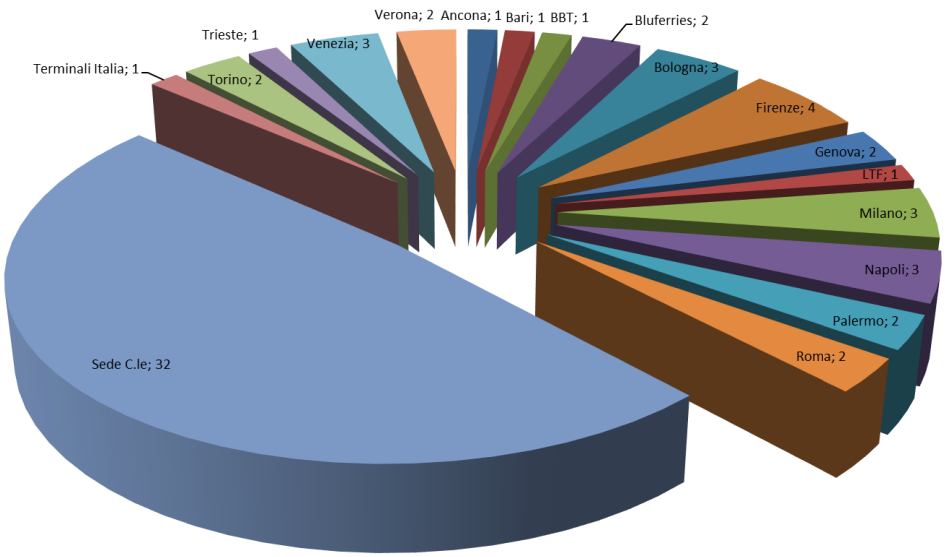
FATTORI DI RISCHIO

Non si prevedono, alla data di predisposizione della relazione sulla gestione corrente, particolari rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della società, oltre quelli menzionati nelle note esplicative al bilancio 2014, cui si rimanda.

Attività di audit e progetto di risk management

Le attività di *audit*, eseguite in attuazione dello specifico piano della Direzione *Audit* che recepisce le indicazioni del Vertice societario e dell'Organismo di Vigilanza della Società, hanno interessato, in diversa misura, i principali macroprocessi della società con particolare riferimento ai processi "gestione amministrativa e fiscale", "investimenti", "produzione dei servizi", e "*safety*", ciascuna con n. 7[7] attività svolte.

I principali rischi analizzati nelle attività di *audit* sono stati quelli di conformità (normativa e regolamentazione esterna, disposizioni interne), di informativa operativa gestionale (per la gestione delle attività, finanziaria, budget e reporting), di informativa operativa gestionale (informativa per la gestione delle attività), di integrità (atti illeciti a danno della Società), e operativi (salute e sicurezza dei dipendenti, danni ambientali, efficienza, divario nelle prestazioni e tempi di completamento). La copertura territoriale degli interventi di *audit* svolti nel 2014 è rappresentata nel seguente grafico.



[7] Delle n. 7 attività afferenti il processo "gestione amministrativa e fiscale", n. 4 attività sono state svolte a supporto del Dirigente Preposto per la verifica dell'osservanza delle Procedure Amministrativo Contabili (PAC) in conformità alla L. 262/2005.

A fronte delle carenze rilevate le strutture interessate hanno attuato, di norma già in corso di *audit,* le necessarie azioni correttive puntuali; sono state altresì pianificate alcune azioni correttive afferenti all'architettura dei controlli. L'attività di monitoraggio ha evidenziato un tendenziale rispetto, da parte dei *process owner*, delle tempistiche nella definizione dei Piani di Azione e nel fornire le informazioni sul loro grado di attuazione. È stato pertanto possibile concludere nel 2014 n. 24 Piani di Azione, pari al 75% di quelli monitorati, mentre sono ancora in corso di attuazione n. 5 e da ricevere n. 3.
Le azioni di miglioramento relative ai Piani esaminati sono n. 176 di cui ad oggi:

- n. 145 attuate (circa l'82%);
- n. 1 non attuata (meno dell'1%);
- n. 30 in corso (circa il 27%).

Progetto di *Risk Management*

Nel corso del 2014, è stato definito il Modello di Gruppo per il *Risk Management*, che fornisce gli indirizzi per la valutazione e la gestione dei rischi e in particolare:

- individua la metodologia di riferimento e gli strumenti di supporto;
- delinea il processo in cui si articola il *Risk Management*;
- identifica i soggetti che a vario titolo vi partecipano.

Con riferimento a quest'ultimo aspetto è prevista la costituzione di un'apposita funzione *Risk Officer* deputata al coordinamento e alla gestione del processo di *Risk Management* societario.

D.Lgs. 231/2001

Nel corso del 2014 la Società ha eseguito le attività funzionali all'assolvimento dei compiti di controllo propri dell'Organismo di Vigilanza di RFI. In particolare, le n. 25 attività di *audit* svolte, pari a circa il 54% degli *audit*, hanno interessato i seguenti processi esposti ai rischi di reato ex D.Lgs. 231/2001:

- gestione amministrativa e fiscale (processo verbale di constatazione in esito alla verifica fiscale dell'Agenzia delle Entrate per il periodo di imposta 2010, notificato a RFI in data 31 luglio 2013);
- gestione risorse umane (amministrazione del personale);
- gestione scorte (gestione del materiale tolto d'opera);
- investimenti (capitalizzazione costi interni del personale e delle spese generali, contratti e relativi costi legati all'avvio del cantiere ed alla realizzazione del cunicolo esplorativo de La Maddalena in Comune di Chiomonte, gestione dei subappalti);
- manutenzione (pianificazione e programmazione della manutenzione ordinaria e straordinaria e gestione della manutenzione eccezionale);
- negoziale e approvvigionamenti (gestione del ciclo acquisti e dei sistemi di qualificazione);
- pianificazione e controllo (rimborsi assicurativi);
- produzione dei servizi (gestione degli interventi infrastrutturali conto terzi, gestione e approvvigionamento dell'energia elettrica, gestione degli attraversamenti e dei parallelismi e conoscitivo Bluferries);
- *safety* (gestione dei passaggi a livello, sicurezza sul lavoro e tutela ambientale).

Si segnala inoltre che nel corso del 2014 che è stato aggiornato ed approvato dal CdA il Modello Organizzativo e di Gestione della Società.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Con riferimento al quadro macroeconomico, la prospettiva che si delinea per il 2015 è di una ripresa lenta e incerta per l'economia italiana, frenata da un debole andamento degli investimenti e dalle modeste prospettive di crescita dell'Area Euro. L'attività economica verrà sostenuta principalmente dall'orientamento espansivo della politica monetaria e dalle misure della Legge di Stabilità 2015 che riducono il cuneo fiscale e potrà beneficiare dell'effetto indotto dal deprezzamento dell'euro e dalla flessione del prezzo del petrolio. Nel complesso, si stima che il PIL tornerà ad espandersi in maniera solo moderata nel corso del 2015 per poi rafforzarsi nel 2016.
In tale scenario di incertezza, il 2015 si presenta come un anno cruciale per la Società in considerazione sia del percorso di possibile privatizzazione del gruppo FS di cui potrebbe essere "la spalla" sia del riposizionamento in un contesto di riferimento in grande discontinuità con il passato sotto diversi profili normativi e regolamentari.
Nell'ambito del possibile processo di privatizzazione le *best practice* evidenziano come la fase preparatoria sia estremamente significativa in vista dell'ottenimento di una migliore valutazione della Società; pertanto, nel corso del 2015 saranno finalizzate alcune decisioni di indirizzo strategico finalizzate al conseguimento delle migliori *performances* aziendali sia sotto il profilo industriale che quello economico-patrimoniale-finanziario.
Solide basi al processo di privatizzazione sono di fatto rappresentate dai risultati positivi, anche in termini di performance misurate dai principali indicatori, che la Società ha progressivamente conquistato e consolidato nel corso degli anni e su cui anche il Gruppo può fare affidamento per rendere maggiormente attrattivo il collocamento sul mercato, quali:

- solidità economica, patrimoniale e finanziaria;
- continuità del flusso di risorse pubbliche contrattualizzate in Contratto di Programma;
- capacità d'innovazione ed efficientamento;
- sicurezza e livello tecnologico;
- sviluppo del network e capacità realizzativa.

In tale ambito il 2015 consolida gli obiettivi quali-quantitativi di tipo industriale relativi alla sicurezza, alla puntualità, alla *customer satisfaction* ed alla disponibilità dell'infrastruttura nonché la sostenibilità economico, patrimoniale e finanziaria attraverso lo sviluppo dei relativi margini e *ratios adjusted* per tener conto di una serie di elementi esogeni di cui ampiamente descritto più avanti.
Sotto il profilo del quadro normativo e legislativo di riferimento rispetto al momento di redazione del Piano Industriale 2014-2017, sono interventi nel corso del 2014 elementi che avranno una incidenza significativa sui conti della Società già a partire dal 2015, di cui in particolare:

- il Decreto Legge n.91 del 24/06/2014 convertito in Legge n. 116 l'11 agosto 2014 recante "Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea" che prevede la rimodulazione del sistema tariffario elettrico delle Ferrovie dello Stato.
- Il regime tariffario speciale al consumo di RFI, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 maggio 1963, n.730, è applicato a decorrere dal 1° gennaio 2015 ai soli consumi di energia elettrica

impiegati per i trasporti rientranti nel servizio universale e per il trasporto di merci. Sulla base di tale decreto la componente tariffaria compensativa annua, riconosciuta in attuazione del regime tariffario speciale, è ridotta della parte eccedente 3300 GWh per un importo di 80 milioni di euro di euro. La norma introduce, nella definizione dei pedaggi per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria non rientranti nel servizio universale né del trasporto merci, una regolazione tariffaria con gradualità temporanea valida per il primo triennio, attraverso l'applicazione in misura non superiore al 50% nell'anno 2015, al 70% nel 2016, e non superiore all'80% nel 2017, consentendo di diluire nel tempo gli effetti dell'allineamento del prezzo dell'energia al prezzo di mercato. Dall'applicazione della norma ne consegue che per il 2015 il costo dell'energia elettrica che resta a carico di RFI, non più ribaltabile alle imprese ferroviarie, è pari a 40 milioni di euro; nel 2016 pari a 24 milioni di euro; nel 2017 pari a16 milioni di euro.

- La legge di Stabilità 2015 che ha introdotto a partire dal 2015: la deduzione integrale ai fini Irap del costo del personale comportando per RFI di fatto l'azzeramento delle imposte di competenza con un impatto positivo a conto economico di circa 20 milioni di euro di euro; il nuovo regime per i servizi universali Merci da/per il Sud Italia che comporta una perdita di valore nei servizi di trazione cargo (fino a tutto il 2014 i corrispettivi per il Contratto di servizio Merci ammontavano a 128 milioni di euro/anno, lordo IVA).

Sotto il profilo dei mutamenti intervenuti nella normativa nazionale di regolazione dei trasporti si evidenzia che il risultato economico previsionale per il 2015 si pone in discontinuità rispetto al Piano d'impresa ed al *trend* registrato negli ultimi anni. Infatti, come già ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione, l'ART con la Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014 ha adottato misure di natura regolatoria su alcuni profili connessi al trasporto ferroviario nell'ambito del procedimento sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie con riflessi sui business di RFI nel breve e medio periodo segnatamente a:

- i criteri per la determinazione del pedaggio della rete AV/AC;
- il servizio di assistenza alle PMR (Persone a mobilità ridotta);
- i criteri per il calcolo del canone relativo alle tracce afferenti invii a vuoto.

Con riferimento al *Recast* la Società, oltre alla progressiva focalizzazione dei modelli di business relativi ai Servizi Obbligatori, agli Altri servizi alle Imprese Ferroviarie ed ai Servizi a mercato, ha definito i principali strumenti previsti dalla Direttiva UE 35/2012 il cui recepimento obbligatorio da parte degli Stati Membri è previsto il 16 giugno del 2015 quali il Piano Strategico, il Piano Commerciale, il Contratto di Programma ed il Registro dei Beni.

Sia il recepimento della Direttiva sia l'operatività dell'ART dovranno consentire nel 2015 di disporre di un chiaro sistema di regole che disciplinino il quadro di accesso all'infrastruttura, principi e procedure per l'assegnazione della capacità, per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi.

In relazione al quadro delle risorse finanziarie pubbliche necessarie per lo svolgimento delle attività della Società si è considerata:

I. la completa disponibilità delle risorse finanziarie necessarie alla copertura dei fabbisogni 2015 connessi alle attività di manutenzione straordinaria pari a 720 milioni di euro;
II. la completa disponibilità delle risorse finanziarie necessarie alla copertura dei fabbisogni connessi alle attività di manutenzione ordinaria nella misura di 975 milioni di euro,

in ragione dell'art.4 del Contratto di Programma 2012-2014 che nelle more del suo rinnovo e per un termine massimo di un ulteriore anno, prosegue nell'applicazione della disciplina contrattuale ai medesimi patti e condizioni in esso previste.

Oltre a ciò l'art.1 comma 294 della Legge di Stabilità 2015 dispone che:

"A partire dall'annualità 2015 le risorse destinate agli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto di merci su ferro non possono essere superiori a 100 milioni di euro annui. Dette risorse sono attribuite al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che provvede a destinarle alla 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. La predetta compensazione si applica entro il 30 aprile successivo a ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017 ed è determinata proporzionalmente ai treni/km sviluppati dalle imprese ferroviarie.

Il vigente Contratto di Programma - parte Servizi e le relative tabelle sono aggiornati con il contributo di cui al presente comma e con le risorse stanziate dalla presente legge per l'anno 2015".

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 della manutenzione straordinaria pari a complessivi 4.250 milioni di euro.

Il 19 marzo 2015 è stato inviato al MIT il testo dell'Accordo tra MIT ed RFI che, relativamente al Contratto di Programma 2012-14 – parte Servizi, siglato in data 29/11/2013, prorogato di un ulteriore anno ai sensi dell'art 4 dello stesso Contratto, aggiorna per l'anno 2015 il vigente Contratto in adempimento a quanto disposto dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) articolo 1, comma 294 e dalla Legge 191/2014 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017): si è in attesa della risposta del MIT per la sottoscrizione dell' Accordo nei termini sopra delineati.

III. la sostanziale continuità delle erogazioni pubbliche per le attività di investimento in corso.

Il Contratto di Programma 2012 – 2016 – parte investimenti è stato sottoscritto tra le parti RFI e 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 Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 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".

Il nuovo schema di Contratto ha recentemente concluso l'iter parlamentare con l'approvazione da parte delle rispettive Commissioni del Senato e della Camera rispettivamente in data 25 febbraio e 18 marzo 2015, dello "schema di decreto interministeriale di approvazione del Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti": si è in attesa dell'emanazione di detto decreto e della registrazione presso la Corte dei Conti per la piena operatività.

La piena operatività del Contratto di Programma 2012-2016 , successiva alle registrazione della Corte dei Coni del relativo decreto interministeriale MIT/MEF, consentirà, anche la mobilitazione delle risorse che sono state stanziate con i provvedimenti normativi succedutesi nel tempo fino alla Legge di Stabilità 2014.

In termini di risorse pubbliche per attività di investimento, si sottolinea come nel 2015 saranno definiti i contenuti del nuovo ciclo di Programmazione dei finanziamenti europei 2014 – 2020 sia del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale relativo agli interventi nelle Regioni del meridione d'Italia sia della *Connecting Europe Facility* (CEF) concernente gli interventi sulle reti c.d. "*Core*" e "*Comprehensive*" rispettivamente con orizzonti di completamento al 2030 e 2050. L'ammontare dei possibili finanziamenti concessi potrà essere conosciuto solo al termine dei rispettivi iter procedurali ed autorizzativi delle richieste che saranno via via presentate nel corso degli anni di programmazione 2014-2020, ma appare del tutto lecito attendersi, in coerenza con i cicli di programmazione passati, il consueto apporto finanziario per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale e transfrontaliera.

Nel Piano d'impresa 2014-2017 approvato ad inizio anno, si è definito uno sviluppo del *network* per segmenti di business secondo linee di azione distinte in:

- Lunga percorrenza: incrementare le prestazioni della rete per rendere più competitivo il sistema della mobilità e della logistica nazionale, con un mix di investimenti "leggeri" a rapido ritorno: (potenziamento delle tecnologie e dei PRG, velocizzazioni); e investimenti "pesanti" mirati all'*upgrading* prestazionale e allo sviluppo della rete AV/AC alla velocizzazione dei tratti antenna AV e all' implementazione delle nuove linee come la linea Cervaro-Bovino e la linea Foggia-Caserta ed al potenziamento dei collegamenti ferroviari con i principali aeroporti;
- Trasporto Pubblico Locale: imprimere un forte segno di discontinuità con proposte innovative per il rilancio del settore, puntando a migliorare sensibilmente la qualità dei servizi regionali, con particolare riferimento alle grandi aree metropolitane attraverso interventi mirati ad incrementare la capacità dei principali nodi puntando contestualmente alla rimozione dei colli di bottiglia attraverso l'utilizzo di tecnologie innovative; la risoluzione delle principali interferenze tra flussi sugli impianti "critici", la velocizzazione delle tratte extraurbane, lo sviluppo dei punti di interscambio in area urbana e la definizione di un piano atto al miglioramento dell'accessibilità e dei servizi nelle stazioni in relazione alle informazioni per il pubblico e al rifacimento di marciapiedi e banchine per facilitare l'accesso ai treni. Settore merci: implementare con azioni mirate il potenziamento dei corridoi ferroviari con adeguamenti e miglioramenti delle sagome e dei moduli ed il collegamento con i principali porti e terminali merci, con particolare riguardo ai livelli prestazionali offerti al fine di incrementare la competitività del vettore ferroviario;
- Grandi Opere: da realizzare con la modalità dei lotti costruttivi determinate per legge nel proseguimento dell'AC/AV Brescia-Verona-Padova, nello sviluppo dell'Itinerario Napoli-Bari, nel potenziamento delle linee di accesso al Brennero e collegamento con la linea Torino-Lione, e la Direttrice Milano – Venezia – Trieste; vitali per lo sviluppo della strategia.

I suddetti interventi comporteranno nel 2015 un incremento delle produzioni supportate dagli stanziamenti di cui alla Legge di Stabilità 2015 e dalla Legge 164/2014 ("Sblocca Italia") che saranno recepiti nell'Aggiornamento del Contratto di Programma 2012-2016.

RFI SpA

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il Bilancio della società chiuso al 31 dicembre 2014, evidenzia un utile netto di euro 140.089.462,73 di cui il 5% per un importo pari a euro 7.004.473,14 da destinare a riserva legale e la rimanente parte pari a euro 133.084.989,59 da riportare a nuovo.

Ove l'Azionista lo richiedesse, anche agli effetti dell'art. 20 della Legge 89 del 23 giugno 2014 e successive modifiche, si evidenzia che euro 33.000.000 dell'utile conseguito sono ascrivibili ad attività di tipo immobiliare.

Roma, 31 marzo 2015

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

PROSPETTI CONTABILI

PROSPETTO DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

valori in euro

	Note	31.12.2014	31.12.2013
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	*(7)*	33.964.360.697	33.919.213.865
Investimenti immobiliari	*(8)*	1.169.346.085	1.169.330.937
Attività immateriali	*(9)*	326.963.892	220.102.337
Attività per imposte anticipate	*(10)*	–	169.050.542
Partecipazioni	*(11)*	133.725.492	229.060.471
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	*(12)*	3.111.074.014	3.812.512.829
Crediti commerciali non correnti	*(15)*	1.789.870	1.908.184
Altre attività non correnti	*(13)*	1.151.240.861	1.173.899.209
Totale attività non correnti		**39.858.500.911**	**40.695.078.374**
Rimanenze	*(14)*	362.818.369	344.473.219
Contratti di costruzione	*(14)*	24.512.530	12.140.756
Crediti commerciali correnti	*(15)*	805.300.926	859.769.445
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	*(12)*	865.985.664	1.127.788.789
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	*(16)*	963.688.225	966.299.922
Crediti tributari	*(17)*	12.739.972	1.859.138
Altre attività correnti	*(13)*	5.760.867.271	4.845.765.191
Totale attività correnti		**8.795.912.957**	**8.158.096.460**
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	*(6)*	**95.160.500**	**1.911.553**
Totale attività		**48.749.574.368**	**48.855.086.387**
Patrimonio netto			
Capitale sociale	*(18)*	32.007.632.680	32.007.632.680
Riserve	*(18)*	34.365.922	20.876.630
Riserve di valutazione	*(18)*	(306.237.284)	(229.110.830)
Utili (Perdite) portati a nuovo	*(18)*	1.403.957.282	1.220.660.739
Risultato d'esercizio	*(18)*	140.089.463	269.785.835
Totale Patrimonio Netto		**33.279.808.063**	**33.289.845.054**
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	*(19)*	4.423.974.071	4.811.520.331
TFR e altri benefici ai dipendenti	*(20)*	781.221.544	778.299.674
Fondi rischi e oneri	*(21)*	511.443.291	771.130.047
Passività per imposte differite	*(10)*	–	6.062.963
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	*(22)*	43.863.141	6.054.111
Debiti commerciali non correnti	*(24)*	21.326.240	26.315.914
Altre passività non correnti	*(23)*	137.265.451	125.171.872
Totale passività non correnti		**5.919.093.738**	**6.524.554.912**
Finanziamenti a breve termine e Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	*(19)*	404.305.339	391.628.771
Debiti commerciali correnti	*(24)*	2.528.298.254	2.547.904.838
Debiti per imposte sul reddito	*(25)*	–	–
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	*(22)*	1.665.443	1.645.045
Altre passività correnti	*(23)*	6.616.403.531	6.099.507.767
Totale passività correnti		**9.550.672.567**	**9.040.686.421**
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		**–**	**–**
Totale passività		**15.469.766.305**	**15.565.241.333**
Totale Patrimonio Netto e passività		**48.749.574.368**	**48.855.086.387**

CONTO ECONOMICO

valori in euro

	Note	2014	2013
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	*(26)*	2.178.006.499	2.304.997.165
Altri proventi	*(27)*	305.039.311	370.942.466
Totale ricavi operativi		**2.483.045.810**	**2.675.939.631**
Costo del personale	*(28)*	(1.433.055.107)	(1.456.225.067)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	*(29)*	(418.958.995)	(416.261.996)
Costi per servizi	*(30)*	(503.244.304)	(597.814.534)
Costi per godimento beni di terzi	*(31)*	(39.473.575)	(43.678.897)
Altri costi operativi	*(32)*	(116.751.692)	(108.534.384)
Costi per lavori interni capitalizzati	*(33)*	479.402.304	466.250.170
Totale costi operativi		**(2.032.081.369)**	**(2.156.264.708)**
Ammortamenti	*(34)*	**(86.073.262)**	**(94.157.969)**
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	*(35)*	**(14.691.332)**	**(10.170.795)**
Accantonamenti	*(36)*	**–**	**(25.000.000)**
Risultato operativo (EBIT)		**350.199.847**	**390.346.159**
Proventi e oneri finanziari		**(42.332.639)**	**(80.786.465)**
Proventi finanziari	*(37)*	10.950.802	32.723.618
Oneri finanziari	*(38)*	(53.283.441)	(113.510.083)
Risultato prima delle imposte		**307.867.208**	**309.559.694**
Imposte sul reddito	*(40)*	(167.777.745)	(39.773.859)
Risultato del periodo delle attività continuative		**140.089.463**	**269.785.835**
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		**–**	**–**
Risultato netto di esercizio		**140.089.463**	**269.785.835**

PROSPETTO DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

valori in euro

	Note	2014	2013
Risultato netto d'esercizio		**140.089.463**	**269.785.835**
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) del periodo			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	*(18)*	(65.801.072)	37.529.149
Effetto fiscale utili (perdite) relativi a benefici attuariali			
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(18)	**26.611.576**	**29.076.871**
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) del periodo se sono soddisfatte determinate condizioni			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	*(18)*	(37.936.958)	21.718.669
Variazioni di fair value degli investimenti finanziari disponibili per la vendita			
Differenze di cambio			
Rivalutazione degli immobili, impianti e macchinari			
Effetto fiscale quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari			
Attività finanziarie disponibili per la vendita			
Effetto fiscale attività finanziarie disponibili per la vendita			
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		**(77.126.454)**	**88.324.689**
Conto economico complessivo dell'esercizio		**62.963.009**	**358.110.524**

PROSPETTO DELLE VARIAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO

(valori in Euro)

	Patrimonio netto								
		Riserve							
		Riserve		Riserve di valutazione					
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserve diverse	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	**Totale Riserve**	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	**Totale Patrimonio Netto**
Saldo al 1 gennaio 2012	**32.174.873.313**	**7.972.054**	**–**	**(175.767.759)**	**5.328.575**	**(162.467.130)**	**1.073.473.780**	**98.104.941**	**33.183.984.905**
Aumento di capitale									
Distribuzione dividendi								(25.000.000)	**(25.000.000)**
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		4.905.247				4.905.247	68.199.694	(73.104.941)	
Altri movimenti	(167.240.633)			16.154.914		16.154.914			**(151.085.719)**
Utile/(Perdite) complessivo rilevato									
di cui:									
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari				(45.042.238)		(45.042.238)			**(45.042.238)**
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali					(118.109.011)	(118.109.011)			**(118.109.011)**
Utile/(Perdita) d'esercizio								159.986.594	**159.986.594**
Saldo al 1 gennaio 2013	**32.007.632.680**	**12.877.300**	**–**	**(204.655.083)**	**(112.780.436)**	**(304.558.219)**	**1.141.673.475**	**159.986.594**	**33.004.734.530**
Aumento di capitale									
Distribuzione dividendi								(73.000.000)	**(73.000.000)**
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		7.999.330				7.999.330	78.987.264	(86.986.594)	
Altri movimenti				29.076.871		29.076.871			**29.076.871**
Utile/(Perdite) complessivo rilevato									
di cui:									
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari				21.718.669		21.718.669			**21.718.669**
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali					37.529.149	37.529.149			**37.529.149**
Utile/(Perdita) d'esercizio								269.785.835	**269.785.835**
Saldo al 31 dicembre 2013	**32.007.632.680**	**20.876.630**	**–**	**(153.859.543)**	**(75.251.287)**	**(208.234.200)**	**1.220.660.739**	**269.785.835**	**33.289.845.054**
Aumento di capitale									
Distribuzione dividendi								(73.000.000)	**(73.000.000)**
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		13.489.292				13.489.292	183.296.543	(196.785.835)	
Altri movimenti				26.611.576		26.611.576			**26.611.576**
Utile/(Perdite) complessivo rilevato									
di cui:									
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura di flussi finanziari				(37.936.958)		(37.936.958)			**(37.936.958)**
Utili/(Perdite) relativi a benefici attuariali					(65.801.072)	(65.801.072)			**(65.801.072)**
Utile/(Perdita) d'esercizio								140.089.463	**140.089.463**
Saldo al 31 dicembre 2014	**32.007.632.680**	**34.365.922**	**–**	**(165.184.925)**	**(141.052.359)**	**(271.871.362)**	**1.403.957.282**	**140.089.463**	**33.279.808.063**

RENDICONTO FINANZIARIO

valori in Euro

	2014	**2013**
Utile/(perdita) di esercizio	140.089.463	269.785.835
Ammortamenti	86.073.262	94.157.969
Svalutazioni	14.691.332	10.405.146
Accantonamento fondi per rischi	(68.009.853)	85.318.296
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	16.183.738	17.440.127
Accantonamenti e svalutazioni	(37.134.783)	113.163.569
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	**(42.746.868)**	**(85.033.508)**
Variazione delle rimanenze	**(30.716.924)**	**(81.110.704)**
Variazione dei crediti commerciali	**54.586.833**	**145.710.126**
Variazione dei debiti commerciali	**(24.596.257)**	**(272.691.343)**
Variazione delle imposte differite attive e passive	162.987.579	20.426.633
Variazione dei debiti e crediti per imposte	(10.880.834)	(15.656.059)
Variazione delle altre passività	455.989.343	(200.249.738)
Variazione delle altre attività	(897.366.405)	(482.632.699)
Variazione delle altre attività e passività	**(289.270.317)**	**(678.111.862)**
Utilizzi fondi rischi e oneri	(191.676.905)	(196.909.787)
Pagamento benefici ai dipendenti	(62.879.199)	(6.029.371)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	**(398.271.695)**	**(697.069.076)**
Investimenti-Immobilizzazioni materiali	(2.558.837.056)	(2.832.284.000)
Investimenti - Investimenti immobiliari		
Investimenti-Immobilizzazioni immateriali	(125.743.121)	(38.794.126)
Investimenti -Partecipazioni	(46.234.200)	–
Investimenti al lordo dei contributi	**(2.730.814.377)**	**(2.871.078.126)**
Contributi-Immobilizzazioni materiali	2.438.333.430	3.840.899.117
Contributi-Investimenti immobiliari		9.957.000
Contributi-Immobilizzazioni immateriali	46.234.200	1.687.000
Contributi	**2.484.567.630**	**3.852.543.117**
Disinvestimenti-Immobilizzazioni materiali	15.603.701	13.583.000
Disinvestimenti-Immobilizzazioni immateriali	101.369	1.940.000
Disinvestimenti-Partecipazioni	–	–
Disinvestimenti	**15.705.070**	**15.523.000**
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento	**(230.541.677)**	**996.987.991**
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(387.546.260)	22.254.381
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	12.676.568	14.234.352
Variazione delle attività/passività finanziarie	455.981.450	139.802.827
Dividendi	–	(73.000.000)
Variazioni patrimonio netto	**–**	**(73.000.000)**
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria	**81.111.758**	**103.291.560**
Flusso di cassa complessivo generato/ (assorbito)	**(547.701.614)**	**403.210.476**
Disponibilità liquide a inizio periodo	**1.821.440.428**	**1.418.229.952**
Disponibilità liquide a fine periodo*	**1.273.738.814**	**1.821.440.428**

Ai fini di una più corretta classificazione in base all'effettiva natura della posta, è stata effettuata una riclassifica complessivamente pari a 2.758 milioni di euro dalle voci "Altre attività correnti e non correnti" alle voci "Attività finanziarie correnti e non correnti" .

**comprende anche il saldo del conto corrente intersocietario pari a 310.051 mila euro.*

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO

1. Premessa

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (di seguito anche "Bilancio d'esercizio") è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall'*International Accounting Standards Board,* adottati dall'Unione Europa ("EU-IFRS"). Occorre in particolare segnalare che RFI S.p.A. si è avvalsa della facoltà prevista dal Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto Decreto Legislativo, la Società ha applicato gli EU-IFRS per la redazione del bilancio a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010. Fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 31 dicembre 2009 la Società ha predisposto i propri bilanci d'esercizio in accordo con quanto disciplinato in materia dal Decreto Legislativo n. 127 del 9 aprile 1991, così come interpretato dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità ("Principi Contabili Italiani").

2. Società

RFI S.p.A. (nel seguito anche la "Società" ovvero "RFI") è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma.

Gli Amministratori in data 31 marzo 2015 hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2014 e la relativa messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 Codice Civile. Il presente bilancio sarà sottoposto per l'approvazione all'Assemblea entro i termini previsti dall'art. 2364 Codice Civile e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 Codice Civile. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del bilancio è il 31 marzo 2015, che corrisponde alla data di approvazione del presente bilancio da parte del Consiglio di Amministrazione.

RFI, optando per l'esenzione dal consolidamento prevista dal paragrafo 4 dell'IFRS 10, ha redatto il bilancio separato. Il bilancio consolidato ad uso pubblico viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da cui RFI è controllata. La controllante ha sede in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1, indirizzo presso il quale è possibile ottenere tale documento nei termini e con le modalità previste dalla vigente normativa.

La società KPMG SpA è incaricata della revisione legale dei conti, ai sensi del DLgs 39/2010.

3. CRITERI DI REDAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO

Il bilancio d'esercizio è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards* - IAS e *International Financial Reporting Standards* - IFRS) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti dall'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 pubblicati fino al 31 marzo 2015, data in cui il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il presente documento. In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento. Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri

orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

Il bilancio d'esercizio è redatto e presentato in Euro, che rappresenta la valuta funzionale della Società e cioè la moneta corrente dei paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di Euro.

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dalla Società, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio":

- il Prospetto della Situazione Patrimoniale - Finanziaria è stato predisposto classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- il Conto Economico è stato predisposto classificando i costi operativi e i ricavi per natura;
- il Conto Economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni riferite a componenti reddituali non realizzate alla data di bilancio; inoltre a seguito dell'emendamento allo IAS 1 – Presentazione del bilancio – la Società espone separatamente tutti i componenti presentati tra gli Altri utili/(perdite) complessivi a seconda che essi possano essere o meno riclassificati successivamente a conto economico;
- il Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto che rappresenta le movimentazioni delle poste nei periodi di riferimento;
- il Rendiconto Finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il "metodo indiretto".

Il presente bilancio d'esercizio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro ed in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva nota 5 - Gestione dei rischi finanziari e operativi.

Il bilancio d'esercizio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

4. PRINCIPI CONTABILI APPLICATI

Di seguito sono riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del bilancio d'esercizio.

Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente ad obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle

condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. La capitalizzazione degli oneri finanziari è sospesa quando tutte le operazioni necessarie per predisporre il bene nelle condizioni per garantirne l'utilizzo siano state completate. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'attivo patrimoniale nella categoria dei beni a cui afferiscono.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a conto economico quando sostenuti. I costi sostenuti successivamente all'acquisto o produzione per migliorare o sostituire una parte ovvero per effettuare la manutenzione di natura straordinaria di un bene, sono capitalizzati a diretto incremento dello stesso. Ove siano previste verifiche o sostituzione di pezzi ad intervalli regolari, i relativi oneri vengono capitalizzati nel valore del bene.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso e viene calcolato sulla base del costo del bene sopra definito al netto del valore residuo, stimato come valore dell'infrastruttura recuperabile al temine della Concessione.

Gli ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni*km. Il treno*km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressa in milioni/anno. In particolare:

- per quanto riguarda la Rete Convenzionale, gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e la quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione applicato al costo ammortizzabile della rete convenzionale alla data di bilancio. Nel merito, si tiene conto della circostanza in base alla quale gli investimenti futuri (idonei a garantire un livello di efficienza e di sicurezza tali da consentire di stimare una vita utile della Rete corrispondente alla durata residua della concessione), in quanto integralmente coperti da contributi, risultano economicamente a carico dello Stato; conseguentemente, tali investimenti futuri concorrono alla determinazione della complessiva capacità produttiva dell'infrastruttura, e quindi della vita utile, con impatto sul computo del coefficiente di ammortamento;
- anche per quanto riguarda la Rete AV/AC, gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione applicato al costo ammortizzabile della rete AV/AC alla data di bilancio.

Il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti non ancora ammortizzati compresi eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni al netto dei contributi in conto impianti, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore netto contabile residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

Gli immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria sono articolati in 7 direttrici separando la Rete AV/AC e la Rete Convenzionale (fondamentale e complementare) secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva.

Per ogni direttrice la Società utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio il numero dei treni*km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della Società.

Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio 2014 e nell'esercizio 2013 sono riportate nella tabella che segue:

	Indicatori di produzione	
	2014	**2013**
Rete AV/AC	**1,80%**	**2,08%**
Rete Convenzionale		
Traversale padana e transiti internazionali	2,06%	1,95%
Tirrenica Nord e affluenze	1,97%	1,98%
Dorsale ed affluenze	1,86%	1,83%
Tirrenico Sud	1,84%	1,98%
Adriatica e trasversali appenniniche	2,11%	2,02%
Rete complementare	2,37%	2,38%

Le aliquote per effettuare l'ammortamento delle immobilizzazioni materiali e il valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati solo per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati.

Gli immobili, impianti e macchinari non sono più esposti in bilancio a seguito della loro cessione o quando non sono più attesi benefici economici futuri attraverso l'uso o la dismissione; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita e il valore contabile) è rilevata a conto economico nell'esercizio in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Investimenti immobiliari

Gli investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. La società valuta gli investimenti immobiliari al costo.

I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari".

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore accumulate. Gli eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali sono capitalizzabili sul valore dell'attività.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è determinato secondo le modalità

descritte per la voce "Immobili, Impianti e Macchinari".

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore contabile dell'attività e sono rilevati a conto economico al momento in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Le immobilizzazioni immateriali si distinguono in: *Costi di sviluppo; Concessioni, licenze e marchi e diritti simili; Immobilizzazioni in corso e Acconti.*

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le immobilizzazioni immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere o utilizzare i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'immobilizzazione immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

i) Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita

A ciascuna data di riferimento del bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che le gli immobili, impianti e macchinari, le attività immateriali e gli investimenti immobiliari possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore contabile a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del capitale, rapportato al periodo dell'investimento

e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene.

Una perdita di valore è riconosciuta a conto economico qualora il valore di iscrizione dell'attività, o della relativa *cash generating unit* a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di valore di *cash generating unit* sono imputate a riduzione delle attività in proporzione al loro valore contabile e nei limiti del relativo valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione al conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

ii) Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

Il valore recuperabile delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore.

Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto sono valutate al costo rettificato per le perdite durevoli di valore.

Le altre partecipazioni detenute dall'impresa, non di controllo né di collegamento rientrano nell'ambito di applicazione dello IAS 39 nella categoria degli strumenti finanziari *Available For Sale* (AFS). Il criterio di valutazione è il *Fair Value,* che in sede iniziale è rappresentato dal corrispettivo pagato più i costi di transizione. Le successive variazioni di *Fair Value* vengono iscritte in contropartita del Patrimonio Netto.

Qualora la partecipazione detenuta dall'impresa, non di controllo né di collegamento, non sia quotata in un mercato attivo e l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulti attendibile, l'investimento si valuta, comunque, al costo.

Nel caso di partecipazioni valutate al costo, si procede ad una svalutazione con impatto al conto economico per perdite durevoli di valore. Qualora vengano meno le cause che hanno indotto la svalutazione è necessario ripristinare il valore fino a concorrenza, al massimo, del costo originario. Tale ripristino viene iscritto a conto economico.

Strumenti Finanziari

Crediti e finanziamenti attivi

Le attività finanziarie e i crediti sono rilevate nell'attivo quando la società diviene parte nelle clausole contrattuali dello strumento e viene eliminata quando i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dalle attività finanziarie scadono o sono trasferiti insieme ai rischi e benefici derivanti dall'attività.

Per crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari non derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. Nella presente categoria sono classificate le seguente voci: "Attività finanziarie non correnti", "Attività finanziarie correnti", "Crediti commerciali correnti", "Crediti commerciali non correnti", "Altre attività correnti" e "Altre attività non correnti".

I crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzati inizialmente al *Fair Value* e successivamente valutati con il metodo del costo ammortizzato in base al criterio del tasso di interesse effettivo, al netto del fondo svalutazione. I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell'attivo corrente, ad eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente.

Le perdite su crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzate in bilancio quando si riscontra un'evidenza oggettiva che la Società non sarà in grado di recuperare il credito dovuto dalla controparte sulla base dei termini contrattuali. L'evidenza oggettiva include eventi quali:

- significative difficoltà finanziarie dell'emittente o debitore;
- contenziosi legali aperti con il debitore relativamente a crediti;
- probabilità che il debitore dichiari bancarotta o che si aprano altre procedure di ristrutturazione finanziaria.

L'importo della svalutazione viene misurato come differenza tra il valore contabile dell'attività e il valore attuale degli attesi futuri flussi finanziari e rilevato nel conto economico nella voce "Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore". I crediti e finanziamenti attivi non recuperabili sono rappresentati nella situazione patrimoniale e finanziaria al netto del fondo svalutazione. Se nei periodi successivi vengono meno le motivazioni delle svalutazioni precedentemente effettuate, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del metodo costo ammortizzato.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale – finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value* e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione o quando la corrispondente obbligazione specificata nel contratto è adempiuta o cancellata oppure scaduta.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati stipulati dalla società sono volti a fronteggiare l'esposizione al rischio di tasso di

interesse e ad una diversificazione dei parametri di indebitamento che ne permetta una riduzione del costo e della volatilità. Alla data di stipula del contratto gli strumenti derivati sono inizialmente contabilizzati al *fair value* e, se gli strumenti derivati non sono contabilizzati quali strumenti di copertura, le successive variazioni del *fair value* sono trattate quali componenti del conto economico.

Gli strumenti finanziari derivati di copertura sono contabilizzati secondo le modalità stabilite per l'*hedge accounting* solo quando:

- all'inizio della copertura, esistono la designazione formale e la documentazione della relazione di copertura stessa;
- si prevede che la copertura sarà altamente efficace;
- l'efficacia può essere attendibilmente misurata;
- la copertura stessa è altamente efficace durante i diversi periodi contabili per i quali è designata.

Cash flow hedge

Se uno strumento finanziario derivato è designato come copertura dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari (*cash flow*) di un'attività o di una passività iscritta in bilancio o di un'operazione prevista altamente probabile, la porzione efficace degli utili o delle perdite derivanti dall'adeguamento al *fair value* dello strumento derivato è rilevata in una specifica riserva di patrimonio netto. L'utile o la perdita cumulati sono stornati dalla riserva di patrimonio netto e contabilizzati a conto economico negli stessi esercizi in cui gli effetti dell'operazione oggetto di copertura vengono rilevati a conto economico. L'utile o la perdita associati a quella parte della copertura inefficace sono iscritti a conto economico immediatamente. Se l'operazione oggetto di copertura non è più ritenuta probabile, gli utili o le perdite non ancora realizzati, contabilizzati nella riserva di patrimonio netto, sono rilevati immediatamente a conto economico.

Gli strumenti finanziari derivati sono contabilizzati con data di negoziazione.

Stima del *fair value*

Il *fair value* è il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività ovvero che si pagherebbe per il trasferimento di una passività in una regolare operazione nel mercato principale (o in quello più vantaggioso qualora non esista un mercato principale) alla data di valutazione e alle correnti condizioni di mercato, indipendentemente dal fatto che quel prezzo sia osservabile direttamente o che venga stimato utilizzando un'altra tecnica di valutazione. In particolare occorre considerare le caratteristiche del partecipante al mercato in riferimento all'attività e alla passività per determinarne il prezzo alla data di valutazione. Il *fair value* degli strumenti finanziari quotati in un mercato attivo è basato sui prezzi di mercato alla data di bilancio. Il *fair value* degli strumenti finanziari non quotati in un mercato attivo è invece determinato utilizzando tecniche di valutazione basate su una serie di metodi e assunzioni legate a condizioni di mercato alla data di bilancio.

Di seguito si riporta la classificazione dei *Fair Value* degli strumenti finanziari sulla base dei seguenti livelli gerarchici:

Livello 1: *Fair Value* determinato con riferimento a prezzi quotati (non rettificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici a cui la società ha accesso alla data di valutazione;

Livello 2: *Fair Value* determinato con tecniche di valutazione che fanno riferimento a variabili osservabili direttamente o indirettamente su mercati attivi, diverse da prezzi quotati;

Livello 3: *Fair Value* determinato con tecniche di valutazione che fanno a variabili di mercato non osservabili tenendo conto delle migliori informazioni disponibili alla data.

Gli strumenti presenti nel portafoglio della società sono di natura *OTC* (*Over The Counter*) e rientrano nella valutazione di livello 2 e Le valutazioni al *fair value* degli strumenti finanziari sono state effettuate sulla base di modelli finanziari considerati standard di mercato. In particolare si è proceduto:

- alla determinazione del valore attuale netto dei flussi futuri per gli *IRS* (*Interest Rate Swap*) e per i FRA (*Forward Rate Agreement*);
- al calcolo del valore di mercato ricavato attraverso il modello *Black & Scholes* per le opzioni (*Collar*).

I dati di input utilizzati per l'alimentazione dei modelli sono rappresentati da parametri di mercato osservabili e disponibili sui maggiori *info-provider* finanziari.

Nello specifico sono stati utilizzati i dati della curva *Swap vs Euribor* 3mesi, la curva *Swap vs Euribor* 6mesi*, la Eur Interest Rate Volatility Cube* nonché le *Credit Default Swap Curve (CDS)* delle parti nel contratto derivato che rappresentano il dato di input comunemente accettato dagli operatori del mercato per la determinazione del *non performance-risk*. La determinazione del *non performance-risk* è effettuata sulla base di appropriate tecniche di valutazione generalmente adottate in ambito finanziario e di opportuni modelli che includono tra i fattori considerati *i)* l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di *mark-to-market* durante la vita dello strumento finanziario, *ii)* le opportune *CDS curve* per rappresentare la loro probabilità di *defalut* (PD).

In linea con quanto previsto dall'IFRS 13, a partire dal valore dell'IRS e del FRA (per swap e forward) e dell'opzione (per il Collar) non corretto per il rischio di credito (Fvmid), è stato calcolato il relativo *Credit Value Adjustment* e il *Credit Adjusted Fair Value*.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minore valore tra il costo di acquisto e/o il costo di produzione, determinato secondo il metodo del costo medio ponderato, ed il valore netto di realizzo.

Il valore netto di realizzo corrisponde, per i prodotti finiti, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati per il completamento, nonché della stima dei costi necessari per realizzare la vendita. Per le materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori; il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.

Le rimanenze sono iscritte al netto di un apposito fondo rettificativo. In particolare il fondo viene utilizzato per la svalutazione delle rimanenze obsolete e/o di lento rigiro in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Contratti di Costruzione

I contratti di costruzione (di seguito anche "commesse") sono iscritti al valore dei corrispettivi contrattuali pattuiti, ragionevolmente maturati, secondo il metodo della percentuale di completamento, tenuto conto dello stato di avanzamento raggiunto e dei rischi contrattuali attesi. Lo stato di avanzamento lavori è misurato con riferimento ai costi di commessa sostenuti alla data di bilancio in rapporto al totale dei costi stimati per ogni singola commessa.

Quando il risultato di una commessa non può essere stimato correttamente, il ricavo di commessa è riconosciuto solo nella misura in cui i costi sostenuti siano verosimilmente recuperabili. Quando il risultato di una commessa può essere stimato correttamente ed è probabile che il contratto genererà un profitto, il ricavo di commessa è riconosciuto lungo la durata del contratto. Quando è probabile che il totale dei costi di commessa superi il totale dei ricavi di commessa, la perdita potenziale è rilevata a conto economico immediatamente.

La società presenta come attività (Contratti in costruzione) l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali i costi sostenuti, più i margini rilevati (meno le perdite rilevate), eccedono la fatturazione di avanzamento lavori. La società presenta come passività (Debiti per contratti in costruzione) l'ammontare lordo dovuto ai clienti, per tutte le commesse in corso per le quali gli importi fatturati eccedono i costi sostenuti, inclusivi dei margini rilevati (meno le perdite rilevate).

Benefici ai dipendenti

I) Benefici a breve termine

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di bonus liquidabili nei dodici mesi dalla fine dell'esercizio nel quale i dipendenti hanno prestato l'attività lavorativa. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

II) Altri benefici ai dipendenti successivi al rapporto di lavoro (TFR e CLC)

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, la Società versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti. Per tali piani il rischio attuariale ed il rischio di investimento ricadono sul dipendente.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il "*projected unit credit method*". Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un

tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al patrimonio netto nell'esercizio di riferimento.

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art 2120 del Codice Civile, ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n.296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che per le quote di TFR maturande dal 1 gennaio 2007, l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 Benefici per i dipendenti, la natura di piani a contribuzione definite, mentre le quote iscritte al fondo TFR maturate fino alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

La Società ha inoltre in essere un ulteriore piano a benefici definiti (Carta di Libera Circolazione -CLC). La CLC garantisce ai dipendenti, dipendenti in pensione e ai loro familiari il diritto di viaggiare gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione, sui treni gestiti dal gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

Pertanto viene rilevato in bilancio, sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro.

Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.

Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo e il rischio specifico legato all'obbligazione.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nelle sezioni informative della

Relazione sulla gestione "Procedimenti e contenziosi" e "Il contenzioso fiscale" e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'Euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'Euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico.

Ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è probabile che alla società affluiranno dei benefici economici e il loro ammontare può essere determinato in modo attendibile, tenendo conto del valore di eventuali resi, abbuoni, sconti commerciali, e premi attinenti la quantità.

I ricavi per prestazioni di servizi sono rilevati a conto economico con riferimento allo stadio di completamento del servizio e solo quando il risultato della prestazione può essere attendibilmente stimato.

I ricavi da lavori in corso su ordinazione sono rilevati, coerentemente a quanto descritto in precedenza per tale ultima posta, con riferimento allo stato di avanzamento (metodo della percentuale di completamento).

I ricavi delle vendite di beni sono valutati al *fair value* del corrispettivo ricevuto o spettante. I ricavi delle vendite di beni sono rilevati quando i rischi significativi e i benefici connessi alla proprietà dei beni sono trasferiti all'acquirente e i relativi costi possono essere stimati attendibilmente.

Gli interessi attivi sono registrati nel conto economico sulla base del tasso effettivo di rendimento.

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che la società rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza.

I) Contributi in conto impianti

I contributi pubblici in conto impianti si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici alla Società per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione e all'ampliamento di attività immobilizzate ivi compresi gli eventuali interessi passivi che vengono sostenuti su prestiti accesi e necessari per la realizzazione delle iniziative durante l'esecuzione dei lavori e portati a incremento del valore delle iniziative. I contributi in conto impianti vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

II) Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici alla Società ad integrazione dei ricavi. I contributi in conto esercizio sono imputati a ricavi delle vendite e prestazioni, come componente positivo del conto economico.

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della Società e in conformità alla vigente normativa fiscale.

Le imposte anticipate e differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze temporanee che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, ad eccezione di quelle relative a differenze rivenienti dalle partecipazioni in società controllate, quando la tempistica di rigiro di tali differenze è soggetta al controllo della Società e risulta probabile che non si riverseranno in un lasso di tempo ragionevolmente prevedibile. Le imposte anticipate, incluse quelle relative alle perdite fiscali pregresse, per la quota non compensata dalle imposte differite, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Si evidenzia, sul punto, che come specificato nelle Note di Stato Patrimoniale – Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite - risulta improbabile allo stato attuale la recuperabilità delle attività fiscali differite.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di conto economico "Altri costi operativi".

Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate

Le attività non correnti (o gruppi in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo e la cui vendita risulti altamente probabile sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle altre attività e passività correnti del prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata rappresenta una parte dell'entità che è stata dismessa o classificata come posseduta per la vendita, e:

- rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è parte di un piano coordinato di dismissione di un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è una controllata acquisita esclusivamente allo scopo di essere rivenduta.

I risultati delle attività operative cessate – siano esse dismesse oppure classificate come possedute per la vendita

e in corso di dismissione – sono esposti separatamente nel conto economico, al netto degli effetti fiscali. I corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, ove presenti, sono riclassificati ed esposti separatamente nel conto economico separato, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi. Le attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita, sono dapprima rilevate in conformità allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e, successivamente, sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo *fair value*, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita con contropartita a conto economico.

Viene invece rilevato un ripristino di valore per ogni incremento successivo del *fair value* di un'attività al netto dei costi di vendita, ma solo fino a concorrenza della perdita per riduzione di valore complessiva precedentemente rilevata.

Principi contabili di recente emissione

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni di prima adozione

IAS 32 – Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio

In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 32 – "Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio", per chiarire l'applicazione di alcuni criteri per la compensazione delle attività e delle passività finanziarie presenti nello IAS 32. La Società ha adottato tali emendamenti in modo retrospettivo dal 1 gennaio 2014.

IFRS 10 IFRS 12 IAS 27 IAS 28 – *Investment entity*

In data 31 ottobre 2012 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti ai principi IFRS 10 – "Bilancio Consolidato", IFRS 12 – "Informativa sulle partecipazioni in altre entità" e IAS 27 – "Bilancio separato". I suddetti emendamenti chiariscono la definizione di "*investment entity*" ed introducono un'eccezione all'applicazione del principio di consolidamento per tali imprese, permettendo alle stesse di valutare le proprie controllate al *fair value*. Inoltre, vengono meglio definiti alcuni requisiti di informativa che le "*investment entity*" devono fornire in nota. Il principio è applicabile per gli esercizi che decorrono dal 1 gennaio 2014 o in data successiva.

IAS 36 – Informativa sul valore recuperabile delle attività non finanziarie

In data 29 maggio 2013 lo IASB ha emesso un emendamento allo IAS 36 – "Informativa sul valore recuperabile delle attività non finanziarie". L'emendamento disciplina l'informativa da fornire sul valore recuperabile delle attività che hanno subito una riduzione di valore, se tale importo è basato sul *fair value* al netto dei costi di vendita. L'emendamento è applicabile dagli esercizi che hanno inizio dal 1 gennaio 2014.

IAS 39 – Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione

In data 27 giugno 2013 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 39 – "Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione", intitolati "Novazione dei derivati e continuità dell'*hedge accounting*". Le modifiche permettono di continuare l'*hedge accounting* nel caso in cui uno strumento finanziario derivato, designato come strumento di

copertura, sia novato a seguito dell'applicazione di legge o regolamenti al fine di sostituire la controparte originale per garantire il buon fine dell'obbligazione assunta e se sono soddisfatte determinate condizioni.
La stessa modifica sarà inclusa nell'IFRS 9 – "Strumenti finanziari". Tali emendamenti sono applicabili dagli esercizi che hanno inizio dal 1 gennaio 2014.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati da parte dell'Unione Europea e non adottati in via anticipata dalla Società

IFRIC 21 – Prelievi

In data 20 maggio 2013 lo IASB ha emesso l'interpretazione IFRIC 21 – "Tributi", la quale costituisce un'interpretazione dello IAS 37 – "Accantonamenti, passività ed attività potenziali". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.634 del 13 giugno 2014. L'IFRIC 21 chiarisce quando un'entità deve rilevare una passività per il pagamento di tributi imposti dal governo, ad eccezione di quelli già disciplinati da altri principi (es. IAS 12 – Imposte sul reddito). Uno dei requisiti richiesti dallo IAS 37 per l'iscrizione di una passività è rappresentato dall'esistenza di un'obbligazione attuale in capo alla società quale risultato di un evento passato (fatto vincolante). L'interpretazione chiarisce che il fatto vincolante, che dà origine ad una passività per il pagamento del tributo, risiede nella normativa di riferimento dalla quale scaturisce il pagamento dello stesso. L'IFRIC 21 è applicabile dagli esercizi che hanno inizio dal 17 giugno 2014 o successivamente.

Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle*", che recepisce le modifiche ai principi contabili apportate nel contesto dell'ordinaria attività di razionalizzazione e chiarimento degli stessi. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.1361 del 18 dicembre 2014. I principi trattati dal Regolamento sono: IFRS 3 Aggregazioni aziendali, IFRS 13 Valutazione del *fair value* e IAS 40 Investimenti immobiliari. La modifica all'IFRS 3 ha chiarito che tale principio non si applica nel bilancio di un accordo a controllo congiunto (*joint venture* o *joint operation*), al momento della sua costituzione. Tale esclusione, prima della modifica, era limitata alla sola costituzione delle *joint venture*. La modifica all'IFRS 13 ha chiarito che la "*portfolio exception*" è applicabile alle attività e passività finanziarie gestite sulla base dell'esposizione netta al rischio di mercato e al rischio di credito, se tali strumenti finanziari, pur non rispettando la definizione dello IAS 32, rientrano nell'ambito di applicazione dello IAS 39. Le modifiche allo IAS 40 hanno chiarito che un'entità deve valutare se l'immobile acquistato è un investimento immobiliare o un immobile a uso del proprietario in base allo IAS 40 e poi deve valutare separatamente se l'acquisizione di un investimento immobiliare rappresenta l'acquisizione di un *business* o di un gruppo di attività.
Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2015 o successivamente.

Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle*", che recepisce le modifiche ai principi contabili apportate nel contesto dell'ordinaria attività di razionalizzazione e chiarimento degli stessi. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2015/28 del 17 dicembre 2014. I principi trattati dal Regolamento sono: IFRS 2 Pagamenti basati su azioni, IFRS 3 Aggregazioni aziendali, IFRS 8 Settori operativi, IAS 16 Immobili impianti e macchinari, IAS 24 Informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate, IAS 38 Attività immateriali e, conseguentemente alle modifiche

all'IFRS 3, lo IAS 37 Accantonamenti, passività e attività potenziali e lo IAS 39 Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione. La modifica all'IFRS 2 ha chiarito la definizione di "condizione di maturazione" ("*vesting condition*") definendo separatamente i concetti di "condizione di conseguimento di risultati" ("*performance condition*") e di "condizione di permanenza" ("service condition"). Le modifiche all'IFRS 3 chiariscono che la classificazione come passività finanziaria o come patrimonio netto di un'obbligazione a pagare un corrispettivo potenziale, che rispetta la definizione di strumento finanziario, deve avvenire in accordo alle definizioni di passività finanziaria e strumento rappresentativo di capitale dello IAS 32 Strumenti finanziari: esposizione nel bilancio; e che i cambiamenti di *fair value* di un corrispettivo potenziale, che non rappresenti un "*measurement period adjustment*" e non sia stato classificato come patrimonio netto, devono essere rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio. Con le modifiche all'IFRS 8, lo IASB ha introdotto un nuovo obbligo informativo, con riferimento alle valutazioni effettuate dalla direzione aziendale nell'applicare i criteri di aggregazione di cui al paragrafo 12. In particolare, è richiesto all'entità di fornire una breve descrizione dei settori operativi che sono stati aggregati, secondo quali criteri e gli indicatori economici che sono stati oggetto di valutazione nello stabilire che i settori operativi aggregati hanno caratteristiche economiche similari. La modifica allo IAS 24 modifica la definizione di "parte correlata" per includere le "entità dirigenti" ("*management entities*") cioè quelle entità (o un qualsiasi membro di un gruppo a cui appartiene) che forniscono servizi di direzione con responsabilità strategiche all'entità che redige il bilancio o alla sua controllante. Con riferimento alle "*management entities*", l'entità che redige il bilancio deve indicare l'ammontare delle spese sostenute per la prestazione di servizi di direzione con responsabilità strategiche e non ha, invece, l'obbligo di indicare i corrispettivi pagati o dovuti dalla "*management entity*" ai propri amministratori o dipendenti, come sarebbe richiesto dallo IAS 24.17. Le modifiche agli IAS 16 e 38 chiariscono che in caso di applicazione del modello della rideterminazione del valore, le rettifiche sull'ammortamento accumulato non sono sempre proporzionali alla rettifica del valore contabile lordo. In particolare, alla data di rideterminazione del valore, l'adeguamento del valore contabile dell'attività al valore rivalutato può avvenire in uno dei seguenti modi: a) il valore contabile lordo dell'attività è rettificato in modo che sia coerente con la rivalutazione e l'ammortamento accumulato è rettificato in modo da risultare pari alla differenza tra il valore contabile lordo e il valore contabile dell'attività dopo aver considerato le perdite per riduzione di valore accumulate; b) l'ammortamento accumulato è eliminato a fronte del valore contabile lordo dell'attività.
Tali modifiche sono applicabili dal 1 febbraio 2015 o successivamente.

IAS 19 – Benefici ai dipendenti

In data 21 novembre 2013 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 19 – "Benefici ai dipendenti", intitolati "Piani a benefici definiti: i contributi dei dipendenti". Tali documenti sono stati adottati dall'Unione Europea con il Regolamento n.2015/29 del 17 dicembre 2014, con l'obiettivo di semplificare la contabilizzazione dei contributi dei dipendenti o terzi collegati ai piani a benefici definiti.
Tali emendamenti sono applicabili dal 1 febbraio 2015 o successivamente.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora omologati da parte dell'Unione Europea

Alla data del presente Bilancio gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti.

IFRS 11 - Emendamenti

Il 6 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato "*Accounting for Acquisitions of Interests in Joint Operations (Amendments to* IFRS 11)". Gli emendamenti pubblicati costituiscono una nuova guida su come contabilizzare l'acquisizione di una partecipazione in un'operazione congiunta, specificando il trattamento contabile appropriato per tali acquisizioni.

IAS 16 IAS 38 - Emendamenti

Il 12 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato "*Clarification of Acceptable Methods of Depreciation and Amortisation"* (*Amendments to* IAS 16 *and* IAS 38), con l'obiettivo di chiarire che un metodo di ammortamento basato sui ricavi generati dall'*asset* (c.d. *revenue-based method*) non è ritenuto appropriato in quanto riflette esclusivamente il flusso di ricavi generati da tale *asset* e non, invece, la modalità di consumo dei benefici economici incorporati nell'*asset*.

IFRS 15 - *Revenue from Contracts with Customers*

Il 28 maggio 2014 lo IASB e il FASB hanno pubblicato, nell'ambito del programma di convergenza IFRS-US GAAP, lo standard "*Revenue from Contracts with Customers*". Il principio rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei ricavi e stabilisce le disposizioni da applicare a tutti i contratti con la clientela (ad eccezione dei contratti che rientrano nell'ambito degli *standards* sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). L'IFRS 15 sostituisce i precedenti *standards* sui ricavi: lo IAS 18 *Revenue* e lo IAS 11 *Construction Contracts*, oltre che le interpretazioni IFRIC 13 *Customer Loyalty Programmes*, IFRIC 15 *Agreements for the Construction of Real Estate*, IFRIC 18 *Transfers of Assets from Customers* e SIC-31 *Revenue—Barter Transactions Involving Advertising Services*.

IFRS 9 – Strumenti finanziari

Il 24 luglio 2014 lo IASB ha pubblicato la versione finale dell'IFRS 9 "Strumenti finanziari". Il documento accoglie i risultati delle fasi relative a classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment*, *e hedge accounting*, del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39. Il nuovo principio sostituisce le precedenti versioni dell'IFRS 9. Com'è noto, lo IASB ha iniziato nel 2008 il progetto volto alla sostituzione dell'IFRS 9 ed ha proceduto per fasi. Nel 2009 ha pubblicato la prima versione dell'IFRS 9 che trattava la valutazione e la classificazione delle attività finanziarie; successivamente, nel 2010, sono state pubblicate le regole relative alle passività finanziarie e alla *derecognition.* Nel 2013 l'IFRS 9 è stato modificato per includere il modello generale di *hedge accounting*. A seguito della pubblicazione attuale, l'IFRS 9 è da considerarsi completato.

IAS 27 – Emendamenti

In data 12 agosto 2014 lo IASB ha pubblicato il documento *Equity Method in Separate Financial Statements* (*Amendments to* IAS 27)". Le modifiche consentiranno alle entità di utilizzare l'*equity method* per contabilizzare gli investimenti in controllate, *joint ventures* e collegate nel bilancio separato.

IFRS 10 IAS 28 – Emendamenti

L'11 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato il documento "*Sales or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture* (*Amendments to* IFRS 10 *and* IAS 28)", con lo scopo di risolvere un conflitto tra

lo IAS 28 e l' IFRS 10. Secondo lo IAS 28, l'utile o la perdita risultante dalla cessione o conferimento di un *non-monetary asset* ad una *joint venture* o collegata in cambio di una quota nel capitale di quest'ultima è limitata alla quota detenuta dagli altri investitori estranei alla transazione. Al contrario, il principio IFRS 10 prevede la rilevazione dell'intero utile o perdita nel caso di perdita del controllo, anche se l'entità continui a detenere una quota non di controllo nella società, includendo in tale fattispecie anche la cessione o conferimento di una società controllata ad una *joint venture* o collegata. Le modifiche introdotte prevedono che in una cessione/conferimento di *asset* o società controllata ad una *joint venture* o collegata, la misura dell'utile o della perdita da rilevare nel bilancio della cedente/conferente dipenda dal fatto che gli *asset* o la società controllata ceduti/conferiti costituiscano o meno un *business*, come definito dal principio IFRS 3. Nel caso in cui gli *asset* o la società controllata ceduti/conferiti rappresentino un *business*, l'entità deve rilevare l'utile o la perdita sull'intera quota in precedenza detenuta; mentre, in caso contrario, deve rilevare la quota di utile o perdita relativa alla quota ancora detenuta dall'entità deve essere eliminata.

Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014 Cycle

Il 25 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014 Cycle*". Le modifiche introdotte riguardano i seguenti principi: IFRS 5 *Non-current Assets Held for Sale and Discontinued Operations*, IFRS 7 *Financial Instruments: Disclosure*, IAS 19 *Employee Benefits*, IAS 34 *Interim Financial Reporting*.

IFRS 10 IFRS 12 IAS 28 – Emendamenti

Il 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato il documento *Investment Entities: Applying the Consolidation Exception (Amendments to* IFRS 10, IFRS 12 and IAS 28). L'emendamento ha l'obiettivo di chiarire tre questioni legate al consolidamento di una *investment entity*.

IAS 1 – Emendamenti

Il 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti allo IAS 1 *Presentation of Financial Statements*, con l'intento di chiarire alcuni aspetti inerenti la *disclosure*. L'iniziativa rientra nell'ambito del progetto *Disclosure Initiative* che ha lo scopo di migliorare la presentazione e la divulgazione delle informazioni finanziarie nelle relazioni finanziarie e a risolvere alcune delle criticità segnalate dagli operatori.

IAS 16 IAS 41 – Emendamenti

Il 30 giugno 2014 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti allo IAS 16 e allo IAS 41 inerenti le coltivazioni (*Bearer Plants*). Secondo tali emendamenti le coltivazioni possono essere rilevate al costo in luogo del *fair value*. Diversamente, il raccolto continua ad essere rilevato al *fair value*.

Uso di stime e valutazioni

La redazione del bilancio d'esercizio richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per le quali sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che

caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

I risultati che si consuntiveranno potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione di tali stime.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari.

I) Riduzione di valore delle attività

In accordo con i principi contabili applicati dalla Società, le attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno della Società e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e le stime effettuate dagli amministratori.

II) Valore Residuo di Immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali a vita utile definita

Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il valore ammortizzabile di un elemento di immobili, impianti e macchinari, investimenti immobiliari e attività immateriali a vita utile definita è determinato detraendo al costo il suo valore residuo. Il valore residuo dell'infrastruttura e degli investimenti immobiliari è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere in quel momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati di dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione. La Società periodicamente rivede il valore residuo e ne valuta la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

III) Ammortamenti

Il costo delle immobilizzazioni materiali, immateriali a vita utile definita e degli investimenti immobiliari è ammortizzato secondo i volumi di produzione così come più ampiamente decritto al paragrafo relativo agli Immobili, impianti e macchinari. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici, di uso e di settore per aggiornare tali volumi. Tali aggiornamenti periodico potrebbero comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

IV) Fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo. Il

valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del bilancio d'esercizio della Società.

V) Fair value di strumenti finanziari derivati

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati che non sono quotati in mercati attivi è determinato usando tecniche di valutazione. La Società usa tecniche di valutazione che utilizzano input direttamente o indirettamente osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività o alle passività oggetto di valutazione. Pur ritenendo le stime dei suddetti *fair value* ragionevoli, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo dei predetti valori potrebbero produrre valutazioni diverse.

VI) Benefici ai dipendenti successivi al rapporto di lavoro

Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il "*projected unit credit method*". Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico.

Pertanto, la valutazione si basa su fattori i quali sono influenzati da variabili di natura temporale, macroeconomica, demografica, che possono avere effetti sulla stessa.

NOTE SULLO STATO PATRIMONIALE

5. Gestione dei rischi finanziari

Le attività svolte dalla Società la espongono a varie tipologie di rischi, che includono il rischio di mercato (rischi di tasso d'interesse, di prezzo e di cambio), il rischio di liquidità ed il rischio di credito.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi ed i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente bilancio include inoltre ulteriori informazioni quantitative. La gestione dei rischi della Società è focalizzata sulla volatilità dei mercati finanziari al fine di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla *performance* finanziaria ed economica della Società.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un Cliente o una delle Controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria alla Società non adempiendo ad un'obbligazione e deriva principalmente dai crediti commerciali, dai crediti finanziari verso la Pubblica Amministrazione, dai crediti relativi agli strumenti finanziari derivati e dalle disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio credito della Società:

	31.12.2014	31.12.2013
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	3.111.074	3.812.513
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	**3.111.074**	**3.812.513**
Crediti commerciali non correnti	1.790	1.908
Crediti commerciali non correnti	**1.790**	**1.908**
Altre attività non correnti	1.151.241	1.173.899
Altre attività non correnti	**1.151.241**	**1.173.899**
Contratti di costruzione	**24.513**	**12.141**
Crediti commerciali correnti	929.875	981.907
Fondo svalutazione	(124.574)	(122.138)
Crediti commerciali correnti	**805.301**	**859.769**
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	865.986	1.127.789
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	**865.986**	**1.127.789**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	**963.688**	**966.300**
Altre attività correnti	5.764.506	4.849.067
Fondo svalutazione	(3.639)	(3.302)
Altre attività correnti	**5.760.867**	**4.845.765**
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione (*)	**12.684.460**	**12.800.084**

(*) Non sono inclusi i crediti tributari e le partecipazioni

Relativamente ai saldi al 31 dicembre 2013, presentati a fini comparativi, è stata effettuata una riclassifica del credito verso il MEF per 2.758 milioni di euro dalle voci "Altre attività correnti e non correnti" alle voci "Attività finanziarie correnti e non correnti", ai fini di una più corretta esposizione in base all'effettiva natura della posta, come meglio esposto nelle relative sezioni delle Note al Bilancio.

Si evidenzia che una parte significativa dei crediti commerciali e finanziari è riconducibile ad enti governativi e pubblici, tra cui le Regioni Italiane ed il MEF.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito per controparte al netto delle disponibilità liquide:

RFI SpA

	31.12.2014	31.12.2013
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	9.397.613	8.959.455
Clienti ordinari	268.924	316.533
Istituti finanziari*	372.142	899.665
Altri debitori	1.682.093	1.658.131
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	**11.720.772**	**11.833.784**

* la voce include 310.051 mila euro relativi al c/c intersocietario intrattenuto con la Capogruppo.

	31.12.2014	31.12.2013
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	81%	75%
Clienti ordinari	2%	3%
Istituti finanziari	3%	8%
Altri debitori	14%	14%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	**100%**	**100%**

Ai fini di una più corretta esposizione sono state effettuate alcune riclassifiche sul dato al 31 dicembre 2013 atte a presentare la ripartizione per controparte in coerenza con quanto esposto al 31 dicembre 2014.

L'ammontare delle attività finanziarie, ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo, è coperto da opportuni stanziamenti al Fondo Svalutazione Crediti.

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione al rischio di credito nei confronti delle controparti, la Società ha in vigore una *policy* che definisce limiti di concentrazione per controparti e per classi di *rating*.

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2014 e 2013 al netto del Fondo Svalutazione Crediti raggruppate per scaduto ed esposte con riferimento alla Pubblica Amministrazione, allo Stato, alle Regioni e ai Clienti ordinari.

	31.12.2014					
		Scaduti da				
	Non scaduti	**0-180**	**180-360**	**360-720**	**oltre 720**	**Totale**
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	9.386.398	3.967	11.108	6.583	5.942	9.413.998
Fondo Svalutazione	(6.779)			(3.664)	(5.942)	(16.385)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	**9.379.619**	**3.967**	**11.108**	**2.919**	**–**	**9.397.613**
Clienti ordinari (lordo)	188.580	28.507	13.666	117.019	29.341	377.113
Fondo Svalutazione	(23.103)			(55.745)	(29.341)	(108.189)
Clienti ordinari (netto)	**165.477**	**28.507**	**13.666**	**61.274**	**–**	**268.924**
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	**9.545.096**	**32.474**	**24.774**	**64.193**	**–**	**9.666.537**

	31.12.2013					
		Scaduti da				
	Non scaduti	**0-180**	**180-360**	**360-720**	**oltre 720**	**Totale**
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	8.957.116	3.840	4.332	4.097	5.943	8.975.328
Fondo Svalutazione	(6.340)			(3.590)	(5.943)	(15.873)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	**8.950.776**	**3.840**	**4.332**	**507**	**–**	**8.959.455**
Clienti ordinari (lordo)	208.159	51.176	14.899	119.131	29.422	422.787
Fondo Svalutazione	(26.154)			(50.678)	(29.422)	(106.254)
Clienti ordinari (netto)	**182.005**	**51.176**	**14.899**	**68.453**	**–**	**316.533**
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	**9.132.781**	**55.016**	**19.231**	**68.960**	**–**	**9.275.988**

I crediti verso i Clienti Ordinari, scaduti da oltre 360 giorni, derivano da contenziosi di varia natura (penali su collaudi e pedaggi). Per il loro recupero sono state poste in essere azioni legali che risultano ancora in corso di definizione.

In alcuni casi, per agevolare il recupero del credito, sono state anche proposte ed effettuate operazioni di compensazione fra crediti e debiti.

Per quanto riguarda i crediti nei confronti della Pubblica Amministrazione, ai sensi del Decreto Legge 35/2013 convertito il 6 giugno 2013 in Legge 64/2013 "Pagamento debiti scaduti Pubblica Amministrazione", RFI si è avvalsa della certificazione dei crediti certi, liquidi ed esigibili vantati verso la Pubblica Amministrazione e scaduti al 31 dicembre 2013. I suddetti crediti sono stati caricati nella Piattaforma di Certificazione dei Crediti presso il MEF ai fini del riconoscimento della certificazione con garanzia dello Stato.

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità sono generalmente monitorati con l'obiettivo di garantire un'efficace e efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività della stessa.

RFI, inoltre, è titolare di un conto corrente infruttifero verso il MEF compreso tra le disponibilità liquide e pari a 958.528 mila euro al fine di garantire la correlazione tra le erogazioni dello Stato per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di RFI e l'avanzamento degli investimenti.

Le passività finanziarie contratte dalla Società fanno principalmente riferimento a risorse finanziarie utilizzate per la realizzazione degli investimenti connessi con le tratte AV/AC.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, e dei debiti commerciali sono esposte nella tabella seguente:

31.12.2014	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Finanziamenti da banche	2.062.292	2.526.064	90.747	90.513	231.269	698.843	1.414.692
Debiti verso altri finanziatori	223.413	250.172	15.999	15.985	31.996	96.385	89.807
Debiti verso società del Gruppo	2.526.537	3.013.309	100.000	239.080	339.080	1.017.240	1.317.909
Totale	**4.812.242**	**5.789.544**	**206.746**	**345.578**	**602.345**	**1.812.467**	**2.822.408**
Debiti commerciali	**2.536.806**	**2.536.806**	**563.638**	**1.973.168**			
Passività finanziarie derivate	**43.863**	**46.679**	**6.104**	**6.116**	**11.246**	**18.805**	**4.408**

31.12.2013	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Finanziamenti da banche	2.184.987	2.848.279	95.390	95.486	192.495	745.576	1.719.332
Debiti verso altri finanziatori	248.592	290.066	16.147	16.164	32.499	99.708	125.548
Debiti verso società del Gruppo	2.752.496	3.351.968	100.000	238.659	339.080	1.017.240	1.656.990
Totale	**5.186.075**	**6.490.313**	**211.537**	**350.309**	**564.073**	**1.862.524**	**3.501.870**
Debiti commerciali	**2.236.009**	**2.236.009**	**589.776**	**1.646.233**			
Passività finanziarie derivate	**7.699**	**5.274**	**5.788**	**5.398**	**8.552**	**1.232**	**(15.696)**

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura di bilancio.

Si evidenzia che, con riferimento alle scadenze contrattuali entro 6 mesi o meno, la parte principale è rappresentata dai debiti commerciali per appalti e lavori il cui rimborso avviene principalmente tramite i contributi dello Stato ed in parte residua tramite i flussi di cassa della gestione.

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie al 31 dicembre 2014 e 2013, esposte in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni.

RFI SpA

31.12.2014	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Finanziamenti da banche	2.062.292	126.008	740.840	1.195.444
Debiti verso altri finanziatori	223.413	25.886	111.434	86.094
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.526.537	236.374	1.051.031	1.239.131
Totale	**4.812.242**	**388.268**	**1.903.305**	**2.520.669**

31.12.2013	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Finanziamenti da banche	2.184.987	122.694	675.697	1.386.596
Debiti verso altri finanziatori	248.592	25.179	108.189	115.224
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	2.752.496	226.681	1.007.910	1.517.905
Totale	**5.186.075**	**374.554**	**1.791.796**	**3.019.724**

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato dovute a variazioni dei tassi di interesse ed in modo minore a quelle dei tassi di cambio.

L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione ed il controllo dell'esposizione della Società a tali rischi entro livelli accettabili ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso di interesse è associato all'intrinseca variabilità dei tassi di interesse di mercato che rende incerti flussi futuri associati alle operazioni finanziarie attive e passive.

Gli strumenti finanziari derivati attualmente presenti in RFI si riferiscono ad operazioni di copertura delle operazioni di provvista a lungo termine necessarie al finanziamento del Programma Alta Velocità.

Con riferimento all'indebitamento di medio lungo termine attuale e prospettico, nel corso dell'anno 2011 la Società ha adottato, con il supporto dei servizi di *financial risk management* della struttura Finanza della Capogruppo, un'organica *policy* di gestione del rischio di tasso di interesse che (i) ha come obiettivo il contenimento degli oneri finanziari complessivi (anche in presenza di scenari avversi) ad un livello non superiore alle ipotesi previste in Piano di impresa e che, al contempo, (ii) offre la possibilità di liberare risorse aggiuntive rispetto al costo del debito ipotizzato. Gli strumenti finanziari derivati attualmente presenti in RFI sono rappresentati da *Plain Vanilla Collar* ed *Interest Rate Swap/Forward Rate Agreement* aventi esclusiva funzione di copertura secondo i requisiti previsti nel *Cash Flow Hedge*.

Gli *Interest Rate Collar,* per un valore nozionale complessivo 300 milioni di euro, sono stati stipulati tra l'ultima parte del 2011 ed i primi mesi del 2012 e rappresentano il primo intervento di implementazione della *policy* che prevede la gestione del debito a tasso variabile. Il debito è stato coperto per il 50% del valore fino a scadenza e per il restante 50% fino al gennaio 2017. Tali operazioni di copertura, in linea con la *policy* adottata, sono stipulate con l'obiettivo di proteggere la Società da eccessivi rialzi del tasso variabile.

Per quanto concerne gli *Interest Rate Swap* in essere stipulati dalla Società nel 2012 a seguito dell'esercizio da parte di alcune controparti *swap* della *early termination option,* essi costituiscono la prosecuzione economica delle coperture a valere sui finanziamenti a tasso variabile accesi nel 2002.

I *Forward Rate Agreement* sono stati stipulati nel 2014 con la finalità di predeterminare - fino al prossimo dicembre 2015 - il costo del debito associato al finanziamento BEI 4/Tranche 4 che, dal dicembre 2014, genera oneri finanziari indicizzati al tasso variabile Euribor 3 mesi anziché al tasso fisso originario.

La seguente tabella riporta i finanziamenti (inclusa la quota a breve) a tasso variabile e a tasso fisso.

	Valore contabile	Flussi contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
- tasso variabile	1.209.992	1.254.110	84.623	134.662	409.422	625.404
- tasso fisso	3.602.250	4.535.434	467.701	467.683	1.403.045	2.197.005
Saldo al 31 dicembre 2014	**4.812.242**	**5.789.544**	**552.324**	**602.345**	**1.812.467**	**2.822.409**
- tasso variabile	1.137.448	1.250.206	80.616	82.411	417.585	669.593
- tasso fisso	4.048.626	5.234.130	481.230	481.662	1.444.939	2.826.299
Saldo al 31 dicembre 2013	**5.186.074**	**6.484.336**	**561.846**	**564.073**	**1.862.524**	**3.495.892**

La tabella seguente riporta l'incidenza dei finanziamenti (inclusa la quota a breve) e le passività finanziarie a tasso variabile e a tasso fisso, prima e dopo la considerazione degli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi.

	31.12.2014	31.12.2013
Prima della copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	25,1%	21,9%
tasso fisso	74,9%	78,1%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
tasso variabile	5,2%	2,1%
tasso variabile protetto	6,2%	5,8%
tasso fisso	88,6%	92,1%

L'incidenza sopra analizzata risulta nei limiti di quanto previsto dalla *policy* di gestione del rischio di tasso di interesse sopra richiamata.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis points* dei tassi di interesse *Euribor* applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2014.

	Shift + 50 bps	**Shift - 50 bps**
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	(6.096)	6.096
Interessi attivi da operazioni di finanziamento		
Net Cash Flow da operazioni di copertura	4.797	(4.711)
Totale	**(1.299)**	**1.385**

Infine, si riporta la tabella della "*Sensitivity Fair Value* Derivati di copertura", che evidenzia gli effetti di uno *shift* parallelo di 50 *basis points* in aumento ed in diminuzione della curva dei tassi *swap* rilevata al 31 dicembre 2014 sul *fair value* degli strumenti derivati.

	Shift + 50 bps	**Shift - 50 bps**
Fair value derivati di copertura	20.845	(22.441)
Totale	**20.845**	**(22.441)**

Rischio di cambio

RFI è principalmente attiva nel mercato italiano e, comunque, in paesi dell'area euro ed è pertanto esposta solo molto limitatamente al rischio cambio derivante dalle diverse valute con cui opera.

Gestione del capitale proprio

L'obiettivo della Società, nell'ambito della gestione del rischio di capitale, è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale a beneficio dei diversi portatori di interesse nonché quello di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

Attività e passività finanziarie per categoria

A completamento dell'informativa sui rischi finanziari, la tabella di seguito riporta una riconciliazione tra attività e passività finanziarie come riportate nella situazione patrimoniale – finanziaria e categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7.

RFI SpA

31 dicembre 2014	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	3.111.074		
Crediti commerciali non correnti	1.790		
Altre attività non correnti	1.151.241		
Contratti di costruzione	24.513		
Crediti commerciali correnti	805.301		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	865.986		
Disponibilità Liquide	963.688		
Crediti Tributari	12.740		
Altre attività correnti	5.760.867		
Finanziamenti a medio/lungo termine		4.423.974	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		43.863	43.863
Debiti commerciali non correnti		21.326	
Altre passività non correnti		137.265	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		404.305	
Debiti commerciali correnti		2.528.298	
Debiti tributari		–	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		1.665	
Altre passività correnti		6.616.404	

31 dicembre 2013	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	3.812.513		
Crediti commerciali non correnti	1.908		
Altre attività non correnti	1.173.899		
Contratti di costruzione	12.141		
Crediti commerciali correnti	859.769		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.127.789		
Disponibilità Liquide	966.300		
Crediti Tributari	1.859		
Altre attività correnti	4.845.765		
Finanziamenti a medio/lungo termine		4.811.520	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		6.054	6.054
Debiti commerciali non correnti		26.316	
Altre passività non correnti		125.172	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		391.629	
Debiti commerciali correnti		2.547.905	
Debiti tributari		–	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		1.645	
Altre passività correnti		6.099.508	

Come indicato in precedenza, relativamente ai saldi al 31 dicembre 2013, è stata effettuata una riclassifica del credito verso il MEF per 2.758 milioni di euro dalle voci "Altre attività correnti e non correnti" alle voci "Attività finanziarie correnti e non correnti", ai fini di una più corretta esposizione in base all'effettiva natura della posta.

6. Attività possedute per la vendita

La voce "Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione" subisce un incremento netto pari a 93.248 mila euro derivante dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento di 95.121 mila euro relativo al valore di carico della partecipazione di RFI in *Lyon Turin Ferroviaire Sas*, per effetto dell'operazione di scissione perfezionatasi in data 4 febbraio 2015;
- incremento di 40 mila euro afferente il valore di carico della partecipazione di RFI in Consorzio Osservatorio, a seguito dell'azione di recesso intervenuta a fine 2014 con effetto dal 1 gennaio 2015;
- decremento di 500 mila euro conseguente a dismissioni avvenute nel corso del 2015;
- decremento di 1.413 mila euro per riclassifica alle immobilizzazioni tecniche di voci precedentemente esposte tra le Attività possedute per la vendita.

7. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine periodo, con le relative movimentazioni intercorse.

Nella tabella di seguito sono riportate, le analisi delle variazioni del "Costo storico", degli "Ammortamenti e perdite di valore" e dei " Contributi ".

L'importo indicato nella colonna "Manutenzione Straordinaria" è relativo alle spese di manutenzione straordinaria sostenute e capitalizzate, pertanto soggette ad ammortamento.

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Migliorie su attività imm. di terzi	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Manutenzione straordinaria	Totale
Costo storico	81.037.917	201.288	362.211	617.482	353.345	18.992.861	3.094.416	104.659.520
Ammortamenti e perdite di valore	(23.611.907)	(98.861)	(236.514)	(353.496)	(216.229)	(1.553.231)	–	(26.070.238)
Contributi	(28.141.394)	(26.454)	(19.157)	(128.631)	(46.967)	(13.213.050)	(3.094.416)	(44.670.069)
Consistenza al 31.12.2013	**29.284.616**	**75.972**	**106.540**	**135.355**	**90.149**	**4.226.580**	**–**	**33.919.213**
Investimenti	5.064	–	–	–	64	1.685.112	873.725	2.563.965
Passaggi in esercizio	1.346.654	198	77.315	6.881	6.714	(969.631)	(459.069)	9.062
Ammortamenti	(74.875)	(15)	(2.279)	(2.830)	(1.940)	–	–	(81.938)
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	827	–	–	–	–	–	–	827
Variazioni costo storico per riclassifiche ad att. Poss. Vend.	*827*	–	–	–	–	–	–	*827*
Variazione contributi	(1.164.077)	(165)	(77.292)	(6.824)	(6.508)	(762.011)	(414.656)	(2.016.878)
Alienazioni e dismissioni	(14.287)	–	(5)	(430)	(882)	–	–	(15.603)
Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni	*(21.391)*	–	*(10)*	*(3.677)*	*(8.968)*	–	–	*(34.045)*
Decremento F.do Ammortamento per dismissioni	*5.311*	–	*4*	*2.975*	*7.656*	–	–	*15.946*
Decrementi contributi per altre dismissioni	*608*	–	–	*168*	*219*	–	–	*995*
Decrementi svalutazione/rivalutazione per dismissioni	*1.185*	–	*1*	*104*	*211*	–	–	*1.501*
Altre riclassifiche	1.883	–	–	(1)	(107)	(1.406)	–	368
Variazioni costo storico per altre riclassifiche	*2.912*	–	–	*58*	*(519)*	*(285.798)*	*284.392*	*1.044*
Variazioni F.do Amm.to per Riclassifiche	*1.213*	–	–	*(61)*	*421*	–	–	*1.573*
Variazioni contributi per riclassifiche	*4*	–	–	*1*	*(8)*	*284.392*	*(284.392)*	*(3)*
Variazioni svalutazione/rivalutazione per riclassifiche	*(2.246)*	–	–	–	*(1)*	–	–	*(2.246)*
Totale variazioni	**101.188**	**18**	**(2.261)**	**(3.204)**	**(2.659)**	**(47.936)**	**–**	**459.803**
Costo storico	82.371.983	201.485	439.516	620.744	350.637	18.723.495	3.793.465	106.501.325
Ammortamenti e perdite di valore	(23.681.319)	(98.876)	(238.787)	(353.307)	(209.882)	(1.553.231)	–	(26.135.402)
Contributi	(29.304.860)	(26.620)	(96.450)	(135.286)	(53.264)	(12.991.620)	(3.793.465)	(46.401.564)
Consistenza al 31.12.2014	**29.385.805**	**75.990**	**104.279**	**132.151**	**87.491**	**4.178.644**	**–**	**33.964.360**

Test di *impairment* per unità generatrici di flussi finanziari

Ai fini del test di *impairment*, la Società aveva già in precedenza identificato le unità generatrici di flussi finanziari (*Cash Generating Unit* – CGU) che rappresentano unità di *business* autonome, chiaramente identificabili all'interno della struttura della società in grado di generare flussi di cassa ampiamente indipendenti all'interno della società stessa. Le CGU sono state individuate coerentemente con la struttura di business e quindi organizzativa ed operativa della società, nei due segmenti operativi di attività:

- ✓ Divisione Rete Convenzionale;
- ✓ Divisione Rete AV/AC.

Come disposto dallo IAS 36 si è proceduto ad un aggiornamento del *test* di *impairment* per la sola CGU Rete AV/AC al seguito del verificarsi del "*trigger event*" connesso agli effetti della Delibera ART n.70/2014 più volte richiamata nella Relazione sulla Gestione a cui si rinvia.

Il *test* di *impairment* è stato effettuato sulla base dei flussi di cassa previsionali risultanti dal Budget 2015 e dell'aggiornamento del Piano economico-finanziario della Rete AV/AC al 2060 rivisto sulla base delle migliori informazioni disponibili al momento dell'elaborazione.

Il Valore Terminale è stato stimato applicando il metodo della capitalizzazione illimitata del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione esplicita, facendo riferimento a tassi di crescita normalizzati. Ai fini della determinazione del Valore Terminale definito sulla base del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione si è considerato un tasso medio di crescita pari al 2%.

Il tasso di attualizzazione utilizzato è il "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*) fornito dalle competenti strutture di finanza di FS.

Il Carrying Amount (valore contabile) della CGU Rete AV/AC, pari 5.242 milioni di euro, è dato dalla differenza tra il Capitale Investito Netto (CIN) al 31 dicembre 2014 pari a 8.395 milioni di euro e il valore residuo dell'infrastruttura pari a 3.153 milioni di euro.

Nel seguito si riportano i valori utilizzati ai fini del test:

CGU	***Carring Amount* (€/Mln)**	**Tasso di attualizzazione (WACC)**	***Growth Rate***
Divisione Rete AV/AC	5.242	5,5%	2%
Totale	**5.242**		

Dal confronto tra il capitale investito della CGU AV/AC ed il valore d'uso (*Value in Use*) non sono emerse perdite di valore.

Contributi in conto impianti

Nel corso del 2014 sono stati allocati sulle immobilizzazioni in corso contributi in conto impianti per un totale di 2.415.496 mila euro, di cui 2.213.330 mila euro statali, così analizzati:

- per 32.397 mila euro a valere sugli acconti per contributi da MEF destinati agli investimenti infrastrutturali relativi al Sistema AV/AC;
- per 1.693.048 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MEF destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale;
- per 487.885 mila euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da MIT ed altri Enti destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale.

Gli altri contributi allocati sulle immobilizzazioni in corso, pari a 202.166 mila euro, derivano principalmente da fonti Unione Europea e Enti Locali.

8. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze a inizio ed a fine esercizio degli investimenti immobiliari.

	2014			2013		
	Terreni	**Fabbricati**	**TOTALE**	**Terreni**	**Fabbricati**	**TOTALE**
Saldo al 1 Gennaio						
Costo	882.831	286.500	1.169.331	907.086	289.602	1.196.688
di cui:						
Costo Storico	*1.963.376*	*852.679*	*2.816.056*	*1.985.622*	*848.925*	*2.834.547*
Fondo Ammortamento	*–*	*(355.879)*	*(355.879)*	*–*	*(356.244)*	*(356.244)*
Contributi	*(2.178)*	*(47.486)*	*(49.664)*	*(1.715)*	*(38.419)*	*(40.134)*
Rivalutazioni - Svalutazioni	*(1.078.367)*	*(162.815)*	*(1.241.182)*	*(1.076.821)*	*(164.660)*	*(1.241.481)*
Valore a bilancio	**882.831**	**286.500**	**1.169.331**	**907.086**	**289.602**	**1.196.688**
Variazioni dell'esercizio						
Acquisizioni (passaggio in esercizio)	206	2.288	2.494	–	10.231	10.231
Riclassifiche	(1.852)	1.295	(557)	(23.655)	(3.023)	(26.678)
Variazioni costo storico per riclassifiche	*(3.096)*	*2.110*	*(986)*	*(24.070)*	*(5.180)*	*(29.250)*
Variazioni F.do Ammortamento per Riclassifiche	*(1.191)*	*(382)*	*(1.573)*	*1.960*	*212*	*2.172*
Variazioni contributi per riclassifiche	*–*	*(245)*	*(245)*	*–*	*357*	*357*
Variazioni svalutazioni/rivalutazioni per riclassifiche	*2.435*	*(189)*	*2.246*	*(1.544)*	*1.588*	*44*
Alienazioni e dismissioni	(154)	52	(102)	(137)	(69)	(206)
Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni	*(168)*	*(160)*	*(328)*	*(141)*	*(597)*	*(738)*
Decremento F.do Ammortamento per dismissioni	*14*	*152*	*166*	*6*	*201*	*207*
Decrementi contributi per altre dismissioni	*–*	*90*	*90*	*–*	*70*	*70*
Decrementi svalutazioni/rivalutazione per dismissioni	*–*	*(30)*	*(30)*	*(2)*	*257*	*255*
Operazioni straordinarie	–	–	–	–	–	–
Variazioni costo storico per Operazioni Straordinarie	–	–	–	–	–	–
Variazioni F.do Ammortamento per Operazioni Straordinarie	–	–	–	–	–	–
Variazioni rivalutazione/svalutazione per Operazioni Straordinarie	–	–	–	–	–	–
Variazioni contributi per Operazioni Straordinarie	–	–	–	–	–	–
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	–	584	584	–	(700)	(700)
Variazioni costo storico per riclassifiche da/ad att. Poss. Vend.	*–*	*584*	*584*	*–*	*(700)*	*(700)*
Variazione contributi	(206)	(2.145)	(2.351)	(463)	(9.494)	(9.957)
Ammortamenti (dell'esercizio)	*–*	*(53)*	*(53)*	*–*	*(48)*	*(48)*
Totale Variazioni	**(2.006)**	**2.021**	**15**	**(24.255)**	**(3.102)**	**(27.357)**
Saldo al 31 Dicembre						
Costo	880.825	288.521	1.169.346	882.831	286.500	1.169.331
di cui:						
Costo Storico	*1.959.142*	*857.502*	*2.816.644*	*1.963.376*	*852.679*	*2.814.090*
Fondo Ammortamento		*(356.163)*	*(356.163)*	*–*	*(355.879)*	*(353.914)*
Contributi	*(2.384)*	*(49.785)*	*(52.169)*	*(2.178)*	*(47.486)*	*(49.664)*
Rivalutazioni - Svalutazioni	*(1.075.933)*	*(163.033)*	*(1.238.966)*	*(1.078.367)*	*(162.815)*	*(1.241.182)*
Valore a bilancio	**880.825**	**288.521**	**1.169.346**	**882.831**	**286.500**	**1.169.331**

9. Attività immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle attività immateriali a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.

	Costi di sviluppo	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	103.702	302.949	64.934	471.585
Ammortamenti e perdite di valore	(78.048)	(118.656)	–	(196.704)
Contributi	(3.876)	(32.189)	(18.714)	(54.779)
Consistenza al 31.12.2013	**21.778**	**152.104**	**46.220**	**220.102**
Investimenti	–	–	125.743	125.743
Passaggi in esercizio	377	2.899	(14.832)	(11.556)
Ammortamenti	(465)	(3.617)	–	(4.082)
Variazioni e contributi	(377)	(2.808)	–	(3.185)
Alienazioni e dismissioni	–	–	–	–
Decrementi costo storico per alienazioni e dismissioni	–	–	–	–
Decremento F.do Ammortamento per dismissioni	–	–	–	–
Decremento svalutazioni/rivalutazioni per dismissioni	–	–	–	–
Altre riclassifiche	–	–	(59)	(59)
Variazioni costo storico per altre riclassifiche			*(59)*	*(59)*
Totale variazioni	**(465)**	**(3.526)**	**110.853**	**106.862**
Costo storico	104.079	305.848	175.787	585.714
Ammortamenti e perdite di valore	(78.513)	(122.273)	–	(200.786)
Contributi	(4.253)	(34.997)	(18.714)	(57.964)
Consistenza al 31.12.2014	**21.313**	**148.578**	**157.073**	**326.964**

10. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nei prospetti di seguito, sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché la relativa movimentazione nell'esercizio 2014, per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

Le attività per imposte anticipate sono relative al disallineamento tra valore contabile e valore fiscale della svalutazione operata sul costo dei beni costituenti l'infrastruttura ferroviaria in occasione della transizione ai principi contabili internazionali (esercizio 2010) e dei fondi rischi e oneri.

Le passività per imposte differite sono, invece, relative al disallineamento tra valore contabile e valore fiscale del fondo ammortamento relativo ai beni costituenti l'infrastruttura ferroviaria.

	31.12.2013	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	31.12.2014
Attività per imposte anticipate:			
Variazioni di valore su imm. Materiali ed immateriali	152.252	(152.252)	–
Accantonamenti per rischi ed oneri e perdite di valore con deducibilità fiscale differita	16.799	(16.799)	–
TOTALE	**169.051**	**(169.051)**	**–**
Passività per imposte differite:			
Differenze su immobilizzazioni attività finanziarie	6.063	(6.063)	–
TOTALE	**6.063**	**(6.063)**	**–**

L'importo netto delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, pari al 31 dicembre 2013 a 162.988 mila euro, è stato azzerato ed addebitato al conto economico dell'esercizio 2014 in considerazione delle novità normative introdotte dall'articolo 1, comma 20, della Legge 23 dicembre 2014, nr. 190 (Legge di Stabilità 2015) - per effetto delle quali, a partire dal periodo d'imposta 2015, è consentita la piena deducibilità - ai fini IRAP - dell'intero ammontare del costo relativo al personale dipendente con contratto a tempo indeterminato - che rende improbabile, allo stato attuale, la recuperabilità delle attività fiscali differite.

11. Partecipazioni

Si riportano di seguito le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2014 e 2013.

	Valore netto 31.12.2014	Valore netto 31.12.2013	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	77.199	77.215	–
Imprese collegate	7.514	102.794	–
Altre imprese	49.012	49.052	–
Totale	**133.725**	**229.061**	**–**

	Valore Netto 31.12.2012	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2013	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/ sottocrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti		
Partecipazioni in società controllate								
Nord Est Terminal SpA in liquidazione	1.037	–	–	(43)	–	–	993	
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni Spa	48.455	–	–	–	–	–	48.455	
Terminal Italia Srl	6.538	–	–	–	–	–	6.538	
Bluferries Srl	21.229	–	–	–	–	–	21.229	
Partecipazioni in imprese collegate								
LTF Sas	95.121	–	–	–	–	–	95.121	
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	7.864	–	–	(191)	–	–	7.673	
Altre Imprese								
Isfort SpA	48	–	–	–	–	–	48	
Stretto di Messina Spa*	48.882	–	–	–	–	–	48.882	(45)
Consorzio Metromare dello Stretto								
Interporto Marche Spa	82	–	–	–	–	–	82	
Consorzio Osservatorio	40	–	–	–	–	–	40	
Totale	**229.295**	**–**	**–**	**(234)**	**–**	**–**	**229.061**	**(45)**

Relativamente a Stretto di Messina Spa, la svalutazione cumulata pari a 45 mila euro registrata sul fondo, nel 2014 è stata portata a diretta riduzione del valore della partecipazione.

	Valore Netto 31.12.2013	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2014	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/ sottocrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti		
Partecipazioni in imprese controllate								
Nord Est Terminal SpA in liquidazione	993	–	–	(16)	–	–	977	
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni Spa	48.455	–	–	–	–	–	48.455	
Terminal Italia Srl	6.538	–	–	–	–	–	6.538	
Bluferries Srl	21.229	–	–	–	–	–	21.229	
Partecipazioni in imprese collegate								
LTF Sas	95.121	–	–	–	(95.121)	–	–	
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	7.673	–	–	(159)	–	–	7.514	
Altre Imprese								
Isfort SpA	48	–	–	–	–	–	48	
Stretto di Messina Spa in liquidazione	48.882	–	–	–	–	–	48.882	–
Interporto Marche Spa	82	–	–	–	–	–	82	
Consorzio Osservatorio	40	–	–	–	(40)	–	–	
Totale	**229.061**	**–**	**–**	**(175)**	**(95.161)**	**–**	**133.725**	**–**

Le partecipazioni ammontano a 133.725 mila euro. Esse hanno registrato un decremento di 95.336 mila euro rispetto al 31 dicembre 2013, riconducibile all'effetto delle seguenti variazioni:

- svalutazione della partecipazione in Nord Est Terminal Spa in liquidazione pari a 16 mila euro per le perdite rilevate al 30 giugno 2014;
- svalutazione della partecipazione in Quadrante Europa Terminal Gate Spa pari a 159 mila euro per le perdite rilevate al 31 dicembre 2014;
- riclassifica tra le "Attività possedute per la vendita e Gruppi in dismissione", della partecipazione in *Lyon Turin Ferroviaire* Sas, pari all'intero valore di carico di 95.121 mila euro, per effetto dell'operazione di scissione perfezionatasi in data 4 febbraio 2015;
- riclassifica tra le "Attività possedute per la vendita e Gruppi in dismissione" della partecipazione in Consorzio Osservatorio per 40 mila euro, in conseguenza dell'azione di recesso esercitata da RFI con effetto dal 1 gennaio 2015.

Si segnala inoltre che la partecipazione in Tunnel Ferroviario del Brennero ha registrato un incremento per 46.234 mila euro che è stato interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF e riversati a Tunnel Ferroviario del Brennero per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7122.

Si riporta di seguito l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate e collegate, ed il raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

	Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2014	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2014 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate *								
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni Spa	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	248.791	291	250.385	86,1%	215.581	48.455	(167.126)
Terminali Italia Srl	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	7.346	2.121	9.768	89,0%	8.694	6.538	(2.156)
Blueferries Srl	Messina, Via Calabria 1	20.100	1.249	23.737	100,0%	23.737	21.229	(2.508)
Nord Est Terminal Spa in liquidazione	Padova, Galleria Spagna 35	200	(35)	1.471	51,0%	962 **	977	15
Partecipazioni in imprese collegate *								
LTF Sas ***	France, 1091 Avenue de la Boisse	1.000	–	739.019	50,0%	369.509	–	(369.509)
Quadrante Europa Terminal Gate Spa	Verona, Via Sommacampagna 61	16.876	(317)	15.029	50,0%	7.514	7.514	–

* I dati sono espressi secondo i principi contabili italiani ovvero francesi.
** Si segnala che la controllata NET Spa in liquidazione ha proceduto nel 2014 ad aumentare la propria riserva straordinaria in corrispondenza dell'operazione di riduzione del capitale sociale, proponendo ai soci di liquidarne una parte in "acconto di liquidazione". La porzione di patrimonio netto di pertinenza di RFI è superiore al 51% in quanto la riserva straordinaria include la quota di acconto di liquidazione di esclusiva competenza di RFI, per la quale il processo di formalizzazione si è concluso a febbraio 2015.
*** La partecipazione in LTF Sas, pur essendo al 31 dicembre 2014 di valore pari a zero per effetto della riclassifica del valore di carico di 95.121 mila euro tra le "Attività possedute per la vendita e Gruppi in dismissione" di cui sopra, è qui rappresentata per completezza di informazione sui dati dell'esercizio 2014: la differenza tra valore di carico e porzione di patrimonio netto non è pertanto rappresentativa.

Si riporta di seguito il prospetto riassuntivo delle principali voci patrimoniali ed economiche delle società collegate:

	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/ (perdita)
31.12.2014										
Partecipazioni in imprese collegate										
LTF Sas Quadrante Europa Terminal Gate Spa	50,00%	87.516	750.429	**837.945**	98.694	232	**98.926**	44.748	44.748	**–**
	50,00%	1.102	19.099	**20.201**	647	4.525	**5.172**	1.146	1.464	**(317)**
31.12.2013										
Partecipazioni in imprese collegate										
LTF Sas Quadrante Europa Terminal Gate Spa	50,00%	129.673	699.815	**829.488**	134.752	237	**134.989**	79.217	79.217	**–**
	50,00%	1.171	19.730	**20.901**	632	4.923	**5.555**	1.144	1.526	**(382)**

Nota: entrambe le Società non adottano i principi contabili IAS.

12. Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto.

	Valore contabile								
	31 dicembre 2014			31 dicembre 2013			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie									
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	3.048.983	555.935	3.604.918	3.767.989	272.648	4.040.637	(719.006)	283.287	(435.719)
Crediti per finanziamenti	62.091	–	62.091	43.849	–	43.849	18.242	–	18.242
Altri crediti finanziari	–	310.051	310.051	675	855.141	855.816	(675)	(545.090)	(545.765)
Totale	**3.111.074**	**865.986**	**3.977.060**	**3.812.513**	**1.127.789**	**4.940.302**	**(701.439)**	**(261.803)**	**(963.242)**

La posta "Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere" pari a 3.604.918 mila euro è relativa:

1. per 1.133.104 mila euro ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 per la realizzazione di investimenti ferroviari anticipati mediante operazione di attualizzazione;
2. per 2.471.814 mila ai contributi quindicennali previsti dall' art. 1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007 per la prosecuzione degli interventi relativi al Sistema "Alta Velocità/Alta Capacità" della Linea Torino-Milano-Napoli.

La variazione in diminuzione del credito verso il MEF per 435.719 mila euro è ascrivibile:

- ✓ per 149.842 mila euro alla riduzione dei contributi di cui al punto 1, da correlarsi alla riduzione del corrispondente debito finanziario verso Ferrovie dello Stato Italiane SpA per Cassa Depositi e Prestiti (Rete Convenzionale e Rete AV/AC) e relativa al rimborso delle quote capitale in scadenza nel corso del 2014;

- ✓ per 285.877 mila euro alla riduzione netta dei contributi di cui al punto 2, derivante dall'effetto congiunto dello stanziamento aggiuntivo di 114.123 mila euro relativo agli interessi maturati nel corso del 2014 e dell'incasso di 400.000 mila euro del contributo annuo di competenza del 2014.

Si fa presente che nel bilancio al 31 dicembre 2013 i crediti verso il MEF esposti al punto 2 trovavano allocazione nelle voci "Altri crediti non correnti e correnti"; la riclassifica è finalizzata ad una più corretta rappresentazione contabile di tali poste in base all'effettiva natura del credito in oggetto.

I crediti per finanziamenti non correnti riguardano principalmente il conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso Unicredit (61.402 mila euro) per somme pignorate e marginalmente il conto presso Banca Intesa San Paolo (178 mila euro), quest'ultimo destinato alla realizzazione di opere infrastrutturali finanziate dalla ex Cassa per il Mezzogiorno. L'incremento della posta pari a 18.242 mila euro è da attribuirsi all'incremento netto delle suddette somme pignorate, tenuto conto delle movimentazioni in riduzione dei crediti per pignoramenti già in essere al 31 dicembre 2013; le somme risultano generalmente vincolate a seguito di pignoramenti effettuati da fornitori per decreti ingiuntivi/atti di precetto non onorati.

Il decremento della posta "Altri crediti finanziari" è da imputare principalmente alla parte corrente di tali crediti, ed è relativa alla riduzione di 545.090 mila euro rispetto al 31 dicembre 2013 del credito verso la Capogruppo per il conto corrente intersocietario. Con riferimento alla parte non corrente, il decremento pari a 675 mila euro è determinato dalla valutazione al *fair value* degli strumenti finanziari derivati ed è da correlarsi al decremento della Riserva di copertura dei flussi finanziari su derivati (*Cash Flow Hedge*).

13. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	31.12.2014			31.12.2013			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	549.946	388.905	938.851	261.970	614.161	876.131	287.976	(225.256)	62.720
Crediti per IVA	9	706	715	9	706	715	–	–	–
Ministero dell'Economia e delle Finanze	598.641	5.117.068	5.715.709	909.444	3.952.403	4.861.847	(310.803)	1.164.665	853.862
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	–	49.519	49.519	–	36.136	36.136		13.383	13.383
Altre Amministrazioni dello Stato	–	216	216	–	266	266	–	(50)	(50)
Debitori diversi	2.645	188.635	191.280	2.476	226.868	229.344	169	(38.233)	(38.064)
Ratei e risconti attivi	–	19.457	19.457	–	18.527	18.527	–	930	930
Totale	**1.151.241**	**5.764.506**	**6.915.747**	**1.173.899**	**4.849.067**	**6.022.966**	**(22.658)**	**915.439**	**892.781**
Fondo svalutazione	–	(3.639)	(3.639)	–	(3.302)	(3.302)	–	(337)	(337)
Totale netto fondo svalutazione	**1.151.241**	**5.760.867**	**6.912.108**	**1.173.899**	**4.845.765**	**6.019.664**	**(22.658)**	**915.102**	**892.444**

L'incremento netto degli "Altri crediti verso società del Gruppo" pari a 62.720 mila euro è imputabile ai seguenti principali fattori:

- ✓ maggiori crediti IVA verso la Controllante per 74.308 mila euro determinati principalmente dall'incremento dell'IVA a credito rispetto all'esercizio precedente; nel dettaglio, il saldo è correlato ad un aumento di

287.976 mila euro della quota di credito IVA oltre l'esercizio ed una riduzione di 213.668 mila euro della quota di credito IVA entro l'esercizio;

- ✓ decremento degli altri crediti non commerciali verso la Controllante per 2.961 mila euro e verso le altre Società del gruppo per 8.625 mila euro, quest'ultimo in particolare a seguito di regolazioni finanziarie intervenute.

I Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze e verso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al 31 dicembre 2014 sono di seguito analizzati:

	31.12.2013	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	31.12.2014
Contributi in c/ esercizio:					
- cap. 1541	180.455	975.557	(1.075.557)		**80.455**
Contributi in c/ impianti e investimenti:					
- cap. 1541	262.894		(262.894)		**–**
- cap. 7120-7122-7123-7242	3.023.624	2.197.396	(1.222.840)	300.000	**4.298.180**
- cap. 7060-7514-7515-7518-7540	1.394.687	436.407	(194.207)	(300.000)	**1.336.887**
Legge 87/94	187				**187**
Totale	**4.861.847**	**3.609.360**	**(2.755.498)**	**–**	**5.715.709**

Si fa presente che nel bilancio al 31 dicembre 2013 i crediti verso il MEF comprendevano anche quelli relativi ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007 (capitolo 7124), riclassificati tra le "Attività finanziarie non correnti e correnti" al fine di una più corretta rappresentazione contabile di tali poste.

Inoltre, rispetto al bilancio al 31 dicembre 2013 i crediti verso il MEF a valere sul capitolo 1541 sono stati riclassificati per un importo pari a 262.894 mila euro quali crediti per contributi conto impianti per manutenzione straordinaria a seguito delle ridestinazioni per la copertura dei costi di manutenzione straordinaria disposte ai sensi dell'art.7 ter "Disposizioni urgenti per l'infrastruttura ferroviaria nazionale" L. n. 71 del 24 giugno 2013.

Nel corso del 2014 la posta ha subito un incremento netto di 853.862 mila euro dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ➢ iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto esercizio, conto impianti e investimenti per 3.609.360 mila euro così suddivisi:
  - 975.557 mila euro (capitolo 1541 MEF – contributi in conto esercizio) secondo quanto stabilito dalla Legge 27 dicembre 2013, n. 147 (Legge di stabilità 2014);
  - 2.197.397 mila euro (capitolo 7122/7123 MEF – contributi in conto impianti) di cui 1.619.870 mila euro secondo quanto stabilito dalla già citata Legge di stabilità 2014 in relazione alle somme dovute in forza del Contratto di Programma - parte investimenti destinate agli investimenti infrastrutturali relativi alla Rete Convenzionale, 76.010 mila euro relativi all'annualità 2013 delle somme stanziate per la manutenzione straordinaria con Delibera CIPE 33/2012 sul capitolo 7514 del MIT e trasferite con decreto di variazione sul capitolo 7122 del MEF, 500.000 mila euro stanziati dalla Legge di stabilità 2014 per le attività di manutenzione straordinaria in relazione alle somme dovute in forza del Contratto di Programma - Parte Servizi, e 1.517 mila euro stanziati dalla Legge di stabilità 2014 sul capitolo 7123 in relazione a somme dovute all'impresa ferroviaria per la realizzazione di opere specifiche;

- 8.083 mila euro (capitolo 7518 MIT) per l' annualità 2014 delle risorse stanziate dalla Delibera CIPE 86/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art 32 del decreto legge n. 98/2011 (Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali) assegnate a RFI dalla Legge di stabilità 2014 per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi - II Lotto costruttivo;
- 189.057 mila euro (capitolo 7515 MIT) per l'annualità 2014 delle risorse stanziate dalla Delibera CIPE 85/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art 32 del Decreto Legge n. 98/2011 (Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali) assegnate a RFI dalla Legge di stabilità 2014 per la linea AV/AC Milano-Verona; tratta Treviglio Brescia - II Lotto costruttivo per 190.316 mila euro dedotte di 1.259 mila euro ai sensi dei DD.LL. 4/2014-35/2014-66/2014;
- 136.415 mila euro (capitolo 7540 MIT) relativi a somme assegnate ad RFI dal D.L. 69/2013 per interventi di miglioramento della rete ferroviaria;
- 102.851 mila euro (capitolo 7532 MIT) relativi alle annualità 2013 e 2014 delle somme assegnate ad RFI S.p.A. dalla Legge di Stabilità 2014 e pari rispettivamente a 59.684 mila euro ed a 43.167 mila euro;

➢ decrementi per incassi per 2.755.498 mila euro così suddivisi:

- 1.075.557 mila euro (capitolo 1541 MEF – contributi in conto esercizio), di cui 100.000 mila euro relativi a crediti residui di anni precedenti e 975.557 mila euro relativi ai crediti iscritti nel 2014;
- 262.893 mila euro per le somme destinate alle attività di manutenzione straordinaria relativi a crediti residui di anni precedenti;
- 1.072.709 (capitolo 7122 MEF - contributi conto impianti) relativi ai crediti residui dell'anno 2013;
- 131 mila euro (capitolo 7123 MEF - contributi conto impianti) relativi a crediti residui sullo stanziamento 2013;
- 131.159 mila euro (capitolo 7060 MIT contributi conto impianti da Legge 443/2001 cd "Legge obiettivo") di cui 74.932 mila euro per il progetto Linea AV/AC Milano-Verona – Tratta Treviglio Brescia e 56.227 mila euro per il progetto Linea AV/AC Genova-Milano – III° Valico dei Giovi;
- 48.856 mila euro (capitolo 7515 MIT Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali) per il progetto Linea AV/AC Milano-Verona – Tratta Treviglio Brescia;
- 14.193 mila euro (capitolo 7540 MIT) relativi a somme assegnate ad RFI S.p.A. dal DL 69/2013 per interventi di miglioramento della rete ferroviari;
- 150.000 mila euro (capitolo 7514 MIT) relativi all'annualità 2014 dei contributi trasferiti per l'incasso sul capitolo 7122 del MEF per gli investimenti di manutenzione straordinaria;

➢ altre variazioni in aumento sul capitolo 7122 del MEF e in diminuzione sul capitolo 7514 del MIT per 300.000 mila euro a seguito del trasferimento tra capitoli ai fini dell'incasso delle annualità 2014, 2015 e 2016 per gli investimenti di manutenzione straordinaria.

I crediti verso il MEF Legge 87/1994 al 31 dicembre 2014 sono pari a 187 mila euro e riguardano le somme residue anticipate dalla Società per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita ai dipendenti in quiescenza dal 1984 al 1994.

I tempi di incasso dei crediti verso MEF e MIT sono influenzati dalla disponibilità dei Ministeri. Nell'anno 2014 sono stati incassati dal MEF 2.961.290 mila euro (di cui 400.000 mila euro a valere sui crediti esposti tra le

Attività finanziarie a cui si fa rimando), dal MIT 194.208 mila euro e per gli importi residui sono in corso gli opportuni contatti con le strutture competenti per definire la tempistica dei successivi pagamenti.
I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altre società.

I "Debitori diversi e Ratei/Risconti attivi" sono di seguito dettagliati:

Debitori diversi e Ratei e Risconti Attivi	**31.12.2014**	**31.12.2013**	**Variazioni**
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	10.896	13.194	(2.298)
Personale	9.367	9.813	(446)
Istituti previdenziali	5.900	7.735	(1.835)
Crediti in corso di recupero	524	191	333
Compagnie di Ass.ni per ind. Assicurativi	294	387	(93)
Altri crediti non commerciali	164.299	198.024	(33.725)
	191.280	**229.344**	**(38.064)**
Ratei e risconti	19.457	18.527	930
Totale	**210.737**	**247.871**	**(37.134)**

Il decremento della voce "Debitori diversi e ratei/risconti" pari a 37.134 mila euro è principalmente imputabile all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori acconti a fornitori per prestazioni correnti per 2.298 mila euro;
- minori crediti non commerciali per 33.725 mila euro derivanti principalmente dalla diminuzione dei contributi verso la CCSE;
- maggiori ratei e risconti attivi per 930 mila euro, in particolare relativi ai risconti verso Tim e Vodafone su *roaming* nazionale e verso WIND su diritti d'uso di fibre ottiche.

14. Rimanenze e contratti di costruzione

Le rimanenze e i contratti di costruzione risultano così composti:

		31.12.2014	31.12.2013	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e di consumo		368.649	349.883	18.766
Fondo svalutazione		(6.000)	(5.579)	(421)
	Valore netto	**362.649**	**344.304**	**18.345**
Acconti		169	169	–
Contratti di costruzione		24.513	12.141	12.372
	Valore netto	**24.513**	**12.141**	**12.372**
Totale Rimanenze e contratti di costruzione		**387.331**	**356.614**	**30.717**

L'incremento delle rimanenze al 31 dicembre 2014 pari a 18.345 mila euro è relativo principalmente:

- ✓ all'incremento di 277.624 mila euro per acquisti di materiali;
- ✓ al decremento di 311.488 mila euro per impiego di materiali;
- ✓ all'incremento di 52.630 mila euro per la produzione delle Officine Nazionali Armamento e Apparecchiature Elettriche (Pontassieve e Bologna);
- ✓ all'incremento netto pari a 421 mila euro del Fondo svalutazione determinato dalle seguenti variazioni:
  - utilizzo per radiazioni/rottamazioni dell'anno (1.150 mila euro);
  - incremento a seguito dell'analisi effettuata in fase di chiusura del Magazzino di Bologna sui materiali obsoleti ed a lenta movimentazione da avviare ai processi di svalutazione o radiazione (1.571 mila euro).

L'importo relativo ai "Contratti di costruzione" rappresenta l'ammontare dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali l'avanzamento lavori, comprensivo del margine, è superiore rispetto all'importo già fatturato al cliente. La variazione positiva pari a 12.372 mila euro è da imputare principalmente a lavori per conto di clienti terzi (11.305 mila euro).

Al fine di evidenziare l'avanzamento dei lavori rispetto agli importi già fatturati per Contratti di Costruzione la voce va correlata con la corrispondente posta del passivo Debiti per Contratti di Costruzione, che viene alimentata nel caso in cui l'avanzamento lavori sia inferiore rispetto alle fatturazioni effettuate in acconto.

15. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2014			31.12.2013			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	188	380.719	380.907	303	425.440	425.743	(115)	(44.721)	(44.836)
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	1.602	43.852	45.454	1.605	35.584	37.189	(3)	8.268	8.265
Ferrovie Estere	–	1.647	1.647	–	1.449	1.449	–	198	198
Ferrovie in concessione	–	1	1	–	1	1	–	–	–
Crediti verso società del Gruppo	–	503.656	503.656	–	519.433	519.433	–	(15.777)	(15.777)
Totale	**1.790**	**929.875**	**931.665**	**1.908**	**981.907**	**983.815**	**(118)**	**(52.032)**	**(52.150)**
Fondo svalutazione	–	(124.574)	(124.574)	–	(122.138)	(122.138)	–	(2.436)	(2.436)
Totale netto fondo svalutazione	**1.790**	**805.301**	**807.091**	**1.908**	**859.769**	**861.677**	**(118)**	**(54.468)**	**(54.586)**

Il decremento dei crediti verso Clienti Ordinari (correnti) di 44.721 mila euro rispetto all'esercizio precedente, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato principalmente dai seguenti fattori:

- ✓ decremento dei crediti per fatture emesse per 41.103 mila euro, derivante principalmente da minori crediti verso il Consorzio CO.CIV. per intervenuta compensazione della rivalutazione monetaria dell'anticipazione erogata nel 1992 ai sensi della Convenzione TAV-CO.CIV (23.775 mila euro) e dalla diminuzione del credito verso imprese ferroviarie nell'ambito di piani di rientro definiti ed onorati;
- ✓ decremento del credito per fatture da emettere di 3.618 mila euro.

L'incremento della posta Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche (correnti) di 8.268 mila euro rispetto all'esercizio precedente e al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato principalmente da:

- ✓ incremento crediti per fatture emesse per 11.813 mila euro derivante principalmente da maggiori crediti verso la Provincia Autonoma di Bolzano (8.546 mila) a seguito della vendita di terreni di proprietà di RFI relativi all'accordo RFI – Provincia Autonoma di Bolzano del 18 febbraio 2008 "Interventi di potenziamento finalizzati all'esercizio della linea ferroviaria della Val Pusteria", da maggiori crediti verso la Regione Calabria (1.484 mila euro) derivanti dall'Accordo Quadro del 29 agosto 2006 per la concessione delle linee e degli impianti ferroviari a servizio dell'area portuale di Gioia Tauro e verso il Ministero degli Interni – Dipartimento Soccorso Pubblica Difesa (523 mila euro);
- ✓ minori crediti per fatture da emettere per 3.545 mila euro.

I crediti verso le società del Gruppo subiscono un decremento netto di 15.777 mila euro principalmente dovuto all'effetto combinato di minori crediti per fatture da emettere e debiti per note credito da emettere.
La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per area geografica, è la seguente:

	31.12.2014	31.12.2013	Variazioni
Nazionali	927.106	980.079	(52.973)
Paesi dell'area euro	3.295	3.005	290
Regno Unito	7	8	(1)
Altri paesi europei			–
Altri paesi europei (UE non Euro)	29	19	10
Altri paesi europei non UE	1.233	702	531
Stati Uniti	2	2	–
Altri paesi	(7)	–	(7)
	931.665	**983.815**	**(52.150)**

16. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2014	31.12.2013	Variazioni
Depositi bancari e postali	4.855	4.002	853
Denaro e valori in cassa	195	396	(201)
Conti correnti di tesoreria	958.528	961.792	(3.264)
Operazioni pronti c/termine	–	–	–
Altro	110	110	–
Totale	**963.688**	**966.300**	**(2.612)**

Si segnala inoltre che sono in essere pignoramenti notificati alle banche che non hanno generato vincoli di indisponibilità (contenziosi di natura giuslavoristica) per 6.812 mila euro e pignoramenti che costituiscono "somme indisponibili sui conti correnti bancari e postali" per 2.830 mila euro.

Il lieve decremento complessivo della voce è dovuto essenzialmente al decremento del conto corrente di tesoreria che rappresenta nel complesso il valore dei versamenti effettuati dal MEF relativi al Contratto di Programma e dei versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea successivamente trasferiti sul conto corrente intersocietario secondo le esigenze di cassa.

17. Crediti tributari

I crediti tributari al 31.12.2014, esposti al netto dei corrispondenti debiti, ammontano a 12.740 mila euro.
La voce comprende:

- il credito d'imposta IRES per ritenute d'acconto subite (nei periodi d'imposta precedenti all'adesione al regime di consolidato fiscale di Gruppo) per 1.422 mila euro;
- il credito d'imposta per autotassazione IRAP, per 11.318 mila euro per il periodo d'imposta 2014, al netto della compensazione con i relativi debiti tributari del medesimo periodo.

18. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2014 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto che segue gli schemi di bilancio.

Capitale sociale

Il capitale sociale della Società al 31 dicembre 2014, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 32.007.632.680 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 32.007.632.680,00 euro.

Riserva Legale

Al 31 dicembre 2014 ammonta a 34.366 mila euro, a seguito dell'attribuzione della quota dell'utile 2013 per un importo pari a 13.489 mila euro.

Riserve di valutazione

Riserva per variazione fair value su derivati (Cash Flow Hedge)

La riserva di copertura dei flussi finanziari (*Cash Flow Hedge)*, include la quota efficace della variazione netta accumulata dal *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relativa a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e la quota di riserva accumulata con precedenti strumenti finanziari per i quali, nel corso dell'esercizio 2012, è stata esercitata dalle controparti l'opzione di *early termination* prevista nei contratti.

Al 31 dicembre 2014 il saldo è negativo e pari a 165.185 mila euro, in aumento rispetto al 31 dicembre del 2013 per 11.325 mila euro. Tale variazione è riconducibile ai seguenti fattori:

- valutazione al *fair value* degli strumenti di copertura in essere al 31 dicembre 2014, che ha determinato una variazione negativa pari a 37.937 mila euro;
- rilascio della quota dell'anno 2014 riferita agli strumenti finanziari per i quali è stata esercitata nel 2012 l'opzione di *early termination* precedentemente menzionata, che ha determinato una variazione positiva pari a 26.612 mila euro.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2014 il valore della riserva utili e perdite attuariali è negativo e pari a 141.052 mila euro in diminuzione rispetto al 2013 per effetto della movimentazione avvenuta nel corso del 2014, che presenta una perdita attuariale complessiva pari a 65.801 mila euro determinata da una perdita sia per il fondo TFR che per il fondo CLC.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2014 ammontano a 1.403.957 mila euro e presentano un incremento rispetto all'esercizio precedente pari a 183.296 mila euro, derivante dalla destinazione dell'utile del Bilancio 2013 deliberato dall'Assemblea del 30 maggio 2014.

Risultato dell'esercizio

L'esercizio chiuso al 31.12.2014 presenta un utile pari a 140.089 mila euro.

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibiltà e la distribuibilità delle voci di Patrimonio Netto, nonché la loro utilizzazione nei tre esercizi precedenti.

					Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti**			
Origine	**Importi al 31.12.2014 (a+b)**	**Quota indisponibile (a)**	**Quota disponibile (b)**	**Quota distribuibile di (b)**	**Aumento di capitale**	**Copertura perdite**	**Distrib.ne ai soci**	**Altro (Scissioni)**
Capitale:								
Capitale Sociale	32.007.633	32.007.633			250.000			(330.552)
Riserve di utili:								
Riserva legale	34.366	34.366						
Utili portati a nuovo *	1.403.957	78.317	1.325.640	366.018				
Altre Riserve:								
Riserva di copertura flussi finanziari	(165.185)	(165.185)						
Riserva da utili e perdite attuariali	(141.052)	(141.052)						
TOTALE	**33.139.719**	**31.814.079**	**1.325.640**	**366.018**	**250.000**	**–**	**–**	**(330.552)**

Note:
* il patrimonio netto totale è al netto del risultato d'esercizio 2014 (pari ad Euro 140.089 mila)
** esercizi 2011-2012-2013

19. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

Finanziamento a medio/lungo termine	Valore Contabile 31.12.2014	31.12.2013	Variazioni
Finanziamenti da banche	1.936.284	2.062.292	(126.008)
Debiti verso altri finanziatori	197.527	223.413	(25.886)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.290.163	2.525.815	(235.652)
Totale	**4.423.974**	**4.811.520**	**(387.546)**

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. a medio - lungo termine*	Valore Contabile 31.12.2014	31.12.2013	Variazioni
Finanziamenti da banche (breve termine)	135.180	132.954	2.226
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	25.886	25.179	707
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	243.239	233.496	9.743
Totale	**404.305**	**391.629**	**12.676**

Finanziamenti	Valore Contabile 31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014
Finanziamenti da banche	2.071.464	2.195.246	(123.782)
Debiti verso altri finanziatori	223.413	248.592	(25.179)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.533.402	2.759.311	(225.909)
Totale Finanziamenti	**4.828.279**	**5.203.149**	**(374.870)**

*: La posta riguarda la quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine

I "Finanziamenti da Banche" a medio/lungo termine e a breve termine per 2.071.464 mila euro, sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 9.172 mila euro e rappresentano interamente debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI).

Il decremento dei "Finanziamenti da Banche" pari a 123.782 mila euro rispetto al 31 dicembre 2013 è dovuto all'effetto dei seguenti fattori:

- decremento per 122.695 mila euro per effetto dei rimborsi di quote capitale effettuati nel corso del 2014;
- decremento per 1.087 mila euro dei ratei, esposti nella quota a breve termine.

I "Debiti verso altri finanziatori" a medio/lungo termine e a breve termine per 223.413 mila euro fanno riferimento ai debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti; il relativo decremento, pari a 25.179 mila euro rispetto al 31 dicembre 2013, è dovuto ai rimborsi di quote capitale effettuati nel corso del 2014.

I "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" a medio/lungo termine e a breve termine per 2.533.402 mila euro sono esposti al lordo dei ratei non ancora liquidati pari a 6.865 mila euro. In particolare essi si riferiscono ai debiti verso la Capogruppo a valere sui due contratti intercompany siglati per il ribaltamento dei contratti sottoscritti a sua volta dalla Capogruppo rispettivamente con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDP) e la Banca Europea per gli

Investimenti (BEI) per il finanziamento di investimenti ed ai finanziamenti collegati alle due *tranches* dell'emissione obbligazionaria che FSI ha collocato sul mercato a luglio ed a dicembre 2013 nell'ambito del "FS EMTN *Programme*".

Il decremento dei "Debiti finanziari verso Società del Gruppo" per 225.909 mila euro rispetto al 31 dicembre 2013 è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ decremento dovuto ai rimborsi di quote capitale dei debiti finanziari verso Ferrovie dello Stato Italiane SpA per Cassa Depositi e Prestiti (Rete Convenzionale e Rete AV/AC) effettuati nel corso del 2014 per 149.842 mila euro, speculare alla variazione dei corrispondenti crediti verso il MEF a cui si fa rimando nella sezione relativa alle attività finanziarie;
- ✓ decremento dovuto al rimborso della quota capitale del debito verso Ferrovie dello Stato Italiane SpA per BEI (Rete AV/AC) effettuato nel corso del 2014 per 76.839 mila euro;
- ✓ incremento per 772 mila euro dei ratei, esposti nella quota a breve termine.

I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere sono i seguenti:

						31.12.2014		31.12.2013	
Debitore	**Creditore**	**Valuta**	**Note**	**Tasso di Interesse Nom.**	**Anno di Scadenza**	**Valore Nom.**	**Valore Cont.**	**Valore Nom.**	**Valore Cont.**
RFI	BEI 1	euro		Fisso	2023	213.796	213.796	233.123	233.123
RFI	BEI 2	euro		Fisso	2023	156.155	156.155	169.419	169.419
RFI	BEI 3	euro	(1)	Variabile	2024	527.778	527.778	583.333	583.333
RFI	BEI 4	euro	(3)	Fisso/Var	2030	413.799	413.799	429.612	429.612
RFI	BEI 5	euro	(1)	Variabile	2025	19.556	19.556	21.333	21.333
RFI	BEI 6	euro	(2)	Fisso	2032	173.734	173.734	179.700	179.700
RFI	BEI 7	euro	(3)	Fisso/Var	2032	257.474	257.474	268.466	268.466
RFI	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 1	euro	(4)	Fisso	2021	110.913	110.913	123.592	123.592
RFI	CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2	euro	(1) (4)	Variabile	2023	112.500	112.500	125.000	125.000
RFI	INTERCOMPANY CDDPP/FS AV	euro		Fisso	2021	528.345	528.345	604.759	604.759
RFI	INTERCOMPANY CDDPP/FS RT	euro		Fisso	2021	604.759	604.759	678.187	678.187
RFI	INTERCOMPANY BEI/FS	euro		Fisso	2021	648.689	648.689	725.528	725.528
						3.767.498	**3.767.498**	**4.142.052**	**4.142.052**
RFI	BEI 300	euro	(5) (6)	Variabile	2021	300.000	300.000	300.000	300.000
RFI	INTERCOMPANY EMTN 1 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2020	250.000	247.496	250.000	247.112
RFI	INTERCOMPANY EMTN 2 TR/FS	euro	(6)	Fisso	2021	500.000	497.248	500.000	496.911
						1.050.000	**1.044.744**	**1.050.000**	**1.044.022**
						4.817.498	**4.812.242**	**5.192.052**	**5.186.074**

(1) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso.

(2) Fisso per ognuna delle tranches utilizzate.

(3) Fisso per le prime tre tranches, variabile per le successive.

(4) Finanziamento ceduto dalla Cassa DDPP alla CPG Società di cartolarizzazione a.r.l., con un'operazione di cartolarizzazione in accordo alla Legge n. 130/1999

(5) Finanziamento oggetto di operazioni di copertura del rischio di tasso (collar)

(6) Le relative coperture finanziarie saranno assicurate dai flussi netti dei ricavi connessi allo sfruttamento economico del progetto TO-MI-NA

20. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

	31.12.2014	**31.12.2013**
Valore attuale obbligazioni TFR	749.605	757.488
Valore attuale obbligazioni CLC	31.702	20.836
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(85)	(25)
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)	–	–
Totale valore attuale obbligazioni	**781.222**	**778.299**

La seguente tabella illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

TFR e CLC	**31.12.2014**	**31.12.2013**
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	778.324	839.334
Service Costs	144	140
Interest cost (*)	16.040	17.299
Benefits paid	(78.067)	(70.235)
Transfes in (out)	1.075	31.759
Estimated benefits payments	(2.010)	(2.444)
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	65.801	(37.529)
Defined Benefit Obligation	**781.307**	**778.324**
Altri fondi (medici fiduciari, ex OPAFS)	(85)	(25)
Altre variazioni (anticipo su imposta rivalutazione ITA)	–	–
TFR e altri benefici ai dipendenti	**781.222**	**778.299**

(*) con rilevazione a Conto Economico

Nel rispetto di quanto previsto dai principi contabili internazionali e delle indicazioni fornite dallo IASB, il TFR per le quote maturate fino al 1 gennaio 2007 e le CLC sono stati considerati come post *employment-benefit* a prestazione definita per i quali è previsto, a fini contabili, che il valore venga determinato mediante metodologie di tipo attuariale.

L'utilizzo complessivo del TFR e della CLC nell'esercizio 2014, pari a 79.002 mila euro (*Benefits paid, Transfers in/out*), *Estimated benefits payments*) è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso del 2014, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da e verso altre società del Gruppo.

Sia per il TFR che per le CLC sono state generate, nel 2014, perdite attuariali complessivamente pari a 65.801 mila euro che si confrontano con l'utile attuariale del 2013, pari a 37.529 mila euro. L'ammontare della perdita attuariale è, essenzialmente, imputabile alla variazione del tasso di attualizzazione che è diminuito, passando, per il TFR dal 2,50% del 2013 allo 0,91% del 31 dicembre 2014 e per la CLC dal 3,17% all'1,49% generando perdite attuariali rispetto all'anno precedente. In particolare, le relazioni attuariali del TFR e della CLC evidenziano una perdita complessiva legata ad ipotesi finanziarie (incluso il tasso di attualizzazione) pari a circa 66.363 mila euro e un utile relativo alle ipotesi attuariali residue pari a 562 mila euro, la cui somma algebrica determina appunto la perdita attuariale complessiva di 65.801 mila euro.

La voce "Altri fondi" accoglie fondi di entità modesta che non sono stati oggetto di valutazione attuariale poiché non presentano le caratteristiche delle obbligazioni a benefici definiti richieste dallo IAS 19 e che per tale ragione sono stati esposti separatamente.

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

	31.12.2014	31.12.2013
Tasso di attualizzazione TFR	0,91%	2,50%
Tasso di attualizzazione CLC	1,49%	3,17%
Incrementi futuri delle pensioni	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali	75% dell'inflazione +1,5 punti percentuali
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	4,00%	4,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato

Le ipotesi relative alla mortalità attesa si basano su statistiche pubblicate e tabelle di mortalità.

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

ANALISI DI SENSITIVITA' TFR

	2014
Tasso di turnover +1,00%	745.416
Tasso di turnover -1,00%	754.235
Tasso di inflazione +0,25%	757.618
Tasso di inflazione -0,25%	741.715
Tasso di attualizzazione +0,25%	736.935
Tasso di attualizzazione -0,25%	762.667

ANALISI DI SENSITIVITA' CLC

	2014
Tasso di inflazione +0,25%	33.380
Tasso di inflazione -0,25%	30.092
Tasso di attualizzazione +0,25%	30.924
Tasso di attualizzazione -0,25%	32.515

Nelle tabelle seguenti è fornita l'indicazione del contributo previsto per l'esercizio successivo, la durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani e benefici definiti e le erogazioni previste dal piano.

TFR

	2014
Service Cost 2015	–
Duration del piano (anni)	7,4

CLC

	2014
Service Cost 2015 (euro/000)	167,8
Duration del piano (anni)	10,0

Anni erogazioni previste TFR	**Importo**
1	73.955
2	62.978
3	62.853
4	68.550
5	38.054

Anni erogazioni previste CLC	**Importo**
1	2.370
2	2.294
3	2.222
4	2.150
5	2.096

21. Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2014 dei fondi per rischi ed oneri, ritenuti adeguati a fronte dei probabili oneri a carico delle Società.

Descrizione	**31.12.2013**	**Accant.**	**Utilizzi**	**Rilascio fondi eccedenti**	**31.12.2014**
Fondo imposte	10.330	921	(414)	(6.064)	4.773
Altri	760.800	50.607	(191.263)	(113.474)	506.670
TOTALE	**771.130**	**51.528**	**(191.677)**	**(119.538)**	**511.443**

Fondo imposte

Accoglie stanziamenti appostati per oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Al 31 dicembre 2014 il fondo è stato complessivamente decrementato rispetto all'anno 2013 per 5.557 mila euro per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento di 921 mila euro per imposte di registro, ipotecarie e catastali e per IVA anno 2007;
- utilizzi per 414 mila euro relativi a imposte per IVA anno 2006 e 2007 e imposte per ICI anni 2005-2009;
- rilascio di fondi eccedenti per 6.064 mila euro principalmente per ICI Stazioni ed accisa oli minerali anno 2005.

Per l'analisi dei contenziosi fiscali in corso, si rinvia a quanto riportato nel paragrafo "Il contenzioso fiscale" della Relazione sulla Gestione.

Altri Fondi

Tale posta si riferisce alle seguenti fattispecie la cui movimentazione è riportata nella tabella sotto indicata:

Descrizione	31.12.2013	Accant.	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2014
Oneri nei confronti					
- del personale	56.325	22.441	(21.659)		57.107
- dei terzi	288.181	27.147	(23.235)	(1.686)	290.407
Bonifica	66.117		(10.687)		55.430
Partecipazioni	48.882				48.882
Altri rischi ed oneri	301.295	1.019	(135.682)	(111.788)	54.844
TOTALE	**760.800**	**50.607**	**(191.263)**	**(113.474)**	**506.670**

Fondi relativi ad oneri nei confronti del personale e dei terzi

Il fondo relativo al personale è costituito dall'ammontare dei probabili oneri che vengono sostenuti con riferimento a rivendicazioni economiche e di carriera, nonché per il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali, ed è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti Preture del Lavoro.

A tale titolo, nel corso dell'esercizio 2014 il fondo è stato utilizzato per 21.659 mila euro a copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze (giudiziali e extra giudiziali) nei confronti del personale, ed è stato complessivamente incrementato di 22.441 mila euro per far fronte alle esigenze quantificate al 31 dicembre 2014.

Per quanto riguarda i terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso extra giudiziale relativo a riserve avanzate da fornitori.
Nel corso dell'esercizio 2014 il fondo è stato utilizzato per 23.235 mila euro a seguito della risoluzione di cause concluse con giudizio sfavorevole per la Società, ed è stato incrementato per 27.147 mila euro per far fronte alle esigenze complessive sui contenziosi in essere. Il rilascio pari a 1.686 mila euro riguarda la parte di fondo a copertura dei "debiti in contestazione", che è stato adeguato alle effettive contestazioni in essere con i fornitori.
Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti: per maggiori dettagli si rinvia a quanto riportato nel paragrafo "Indagini e procedimenti penali" della Relazione sulla Gestione.

Fondo Bonifica

E' stato istituito e viene utilizzato a copertura di oneri connessi alla bonifica di siti inquinati delle opere da dismettere/dismesse. Nella determinazione iniziale di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale.

Fondo Partecipazioni

Il fondo, istituito al 31 dicembre 2013 a copertura del valore della partecipazione Stretto di Messina S.p.A. posta in liquidazione, non ha subito movimentazioni nel corso del 2014.

Fondi relativi ad altri rischi ed oneri

Trattasi di fondi per altri Rischi ed oneri principalmente relativi a:

- fondo incentivi all'esodo (37.292 mila euro);
- fondo bilaterale parte straordinaria (11.289 mila euro) finalizzato all'accompagnamento del personale munito di determinati requisiti a finestra utile a pensione;
- *performance regime*, a fronte di crediti per penali attive nei confronti delle Imprese Ferroviarie a titolo di sistema incentivante in applicazione di quanto previsto dal Prospetto Informativo della Rete (1.349 mila euro);
- altri rischi collegati a oneri stimati di competenza di periodi precedenti, complessivamente pari a 4.914 mila euro.

In particolare, i fondi relativi ad altri rischi ed oneri subiscono al 31 dicembre 2014 un decremento netto complessivo pari a 246.451 mila euro, principalmente riconducibile ai seguenti fenomeni:

- rilascio del fondo manutenzione pari a 111.174 mila euro per venir meno dei presupposti che ne avevano determinato l'accantonamento (in particolare, tale fondo era destinato a finanziare quella parte degli interventi di manutenzione dell'infrastruttura da eseguirsi per i quali non era prevista la copertura nel bilancio previsionale dello Stato);
- utilizzo per 118.254 mila euro del fondo bilaterale parte straordinaria, in considerazione dell'accesso nel 2014 alle prestazioni straordinarie del fondo di sostegno al reddito, e per i cui dettagli si fa rimando a quanto esposto nel paragrafo "Risorse Umane" della Relazione sulla Gestione.

22. Passività finanziare non correnti e correnti (inclusi i derivati)

	Valore contabile								
	31.12.2014			31.12.2013			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	43.863	1.665	45.528	6.054	1.645	7.699	37.809	20	37.829
Altre passività finanziarie	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Totale	**43.863**	**1.665**	**45.528**	**6.054**	**1.645**	**7.699**	**37.809**	**20**	**37.829**

L' incremento di 37.809 mila euro della parte non corrente degli "Strumenti finanziari derivati di copertura" è dovuto alla valutazione al 31 dicembre 2014 degli strumenti derivati (delta FV 2014 - 2013) a fronte dell'effetto combinato della riduzione della Riserva di copertura dei flussi finanziari su derivati (*Cash Flow Hedge*) per la valutazione al *fair value* degli swap, dei *farward rate agreement* e della quota di *intrinsic value* dei collar per complessivi 37.262 mila euro e dell'impatto negativo a conto economico della quota di *time value* dei collar per 547 mila euro.

La parte corrente esprime il valore netto dei ratei connessi agli strumenti derivati.

Le passività finanziarie valutate al *fair value* sono principalmente i derivati di copertura e sono valutati al livello 2, come descritto nei criteri di redazione del bilancio a cui si fa rimando per maggiori dettagli, nonché per la definizione dei livelli gerarchici previsti nella stima del *fair value.*

23. Altre passività non correnti e correnti

	31.12.2014			31.12.2013			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	–	5.978.827	5.978.827	–	5.538.178	5.538.178	–	440.649	440.649
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	60.253	105.414	165.667	72.304	102.814	175.118	(12.051)	2.600	(9.451)
Altri debiti verso società del gruppo	524	120.712	121.236	572	89.831	90.403	(48)	30.881	30.833
Altri debiti	73.378	308.302	381.680	50.653	262.754	313.407	22.725	45.548	68.273
Ratei e risc pas.	3.110	103.149	106.259	1.643	105.931	107.574	1.467	(2.782)	(1.315)
Totale	**137.265**	**6.616.404**	**6.753.669**	**125.172**	**6.099.508**	**6.224.680**	**12.093**	**516.896**	**528.989**

Gli acconti per contributi in conto impianti al 31 dicembre 2014 ammontano a 5.978.827 mila euro e sono così dettagliati:

	31.12.2013	Incrementi	Decrementi	31.12.2014
Acconti per contributi:				
Ministero dell'Economia e Finanze	3.679.387	2.361.678	(1.962.571)	4.078.494
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	1.192.397	436.406	(487.885)	1.140.918
FESR	401.228	103.055	(138.778)	365.505
TEN	138.560	67.408	(3.982)	201.986
ALTRI PA	95.718	108.591	(59.408)	144.901
ALTRI TERZI	30.888	16.135		47.023
Totale	**5.538.178**	**3.093.273**	**(2.652.624)**	**5.978.827**

L'incremento degli acconti deriva principalmente dall'effetto congiunto delle nuove iscrizioni, come esposto nella nota relativa alle Altre attività non correnti e correnti a cui si fa rimando e dei decrementi derivanti dall'applicazione dei contributi e dagli aumenti di capitale sociale alla Società Tunnel Ferroviario del Brennero (come riportato nella sezione "Partecipazioni").

Gli altri debiti correnti verso Società del Gruppo, pari a 121.236 mila euro, subiscono un incremento di 30.833 mila euro derivante principalmente da:

- maggiori debiti verso la Capogruppo a seguito dell'iscrizione del dividendo relativo all'utile 2013 deliberato dall'Assemblea di RFI in data 30 maggio 2014 pari a 73.000 mila euro;
- maggiori debiti per penalità verso la società Trenitalia per 1.892 mila euro.
- minori debiti verso la società collegata LTF per 36.500 mila euro, a seguito del pagamento dei contributi ricevuti dalla Commissione Europea per il finanziamento del progetto relativo al nuovo collegamento ferroviario transalpino Lione-Torino quale soggetto realizzatore delle opere. Il residuo debito pari a 34.731 mila euro è stato oggetto di scissione nei confronti della Capogruppo in data 4 febbraio 2015, come meglio specificato nel capitolo "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del Bilancio";
- minori altri debiti verso la società Trenitalia (462 mila euro) e verso la società Trenord (75 mila euro) inerenti le prestazioni ferroviarie dell'European Performance Regime (EPR);
- minori debiti verso la società FS Sistemi Urbani per 9.196 mila euro per intervenute regolarizzazioni finanziarie.

Gli altri debiti correnti sono relativi principalmente a debiti verso il personale (116.808 mila euro), depositi cauzionali (34.469 mila euro), debiti verso il personale per ferie maturate e non godute (21.634 mila euro), debiti verso il fondo a gestione bilaterale (68.994 mila euro), altri debiti tributari per ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi (33.665 mila euro), debiti verso Pubbliche Amministrazioni (12.855 mila euro).

I risconti passivi al 31.12.2014 complessivamente pari a 106.259 mila euro sono relativi principalmente a:

- quote dei ricavi differiti derivanti dalle cessione alla Società Basictel (68.157 mila euro) dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche di competenza dei futuri esercizi, il cui contratto ha durata di 30 anni;
- canoni Vodafone per accesso e manutenzione gallerie (18.813 mila euro);

- cessione alla Società Infostrada (4.648 mila euro) del diritto d'uso delle fibre inerti RFI, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altre parti della rete IS (Impianti di Segnalamento e Sicurezza della circolazione Treni);
- canoni diversi per la parte residuale.

24. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2014			31.12.2013			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	19.672	2.032.259	2.051.931	23.676	1.983.617	2.007.293	(4.004)	48.642	44.638
Acconti commerciali	705	58.826	59.531	1.691	53.454	55.145	(986)	5.372	4.386
Debiti commerciali v.so società del Gruppo	949	424.395	425.344	949	494.912	495.861	–	(70.517)	(70.517)
Debiti per contratti di costruzione	–	12.818	12.818	–	15.922	15.922	–	(3.104)	(3.104)
Totale	**21.326**	**2.528.298**	**2.549.624**	**26.316**	**2.547.905**	**2.574.221**	**(4.990)**	**(19.607)**	**(24.597)**

I debiti verso fornitori ordinari riguardano principalmente attività di investimento ed esprimono le rilevazioni contabili relative a fatture ricevute e da ricevere e ritenute a garanzia: queste ultime ammontano a 59.088 mila euro e sono pari al 5% del valore dei contratti in corso verso fornitori ordinari e verso Pubbliche Amministrazioni.
L' incremento netto al 31 dicembre 2014 dei debiti correnti e non correnti verso fornitori rispetto all'anno precedente è complessivamente pari a 44.638 mila euro.
Gli acconti commerciali sono relativi ad anticipi ricevuti da Clienti Ordinari e da Clienti Gruppo per un totale di 59.531 mila euro, in aumento rispetto al 2013 per euro 4.386 mila. Tale aumento è principalmente dovuto agli anticipi per vendite di beni patrimoniali, ricevuti dalla società Trenitalia per le aree sovrastanti la stazione di Torino Lingotto.
I debiti commerciali correnti verso le società del Gruppo subiscono un decremento netto pari a 70.517 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori debiti verso la società Fercredit per 34.219 mila euro in conseguenza delle minori cessioni dei crediti da parte dei fornitori di RFI effettuate nel 2014;
- minori debiti verso la società Trenitalia per 14.723 mila euro a seguito di una diminuzione dell'utilizzo di servizi relativi ai trasporti ed alla manovra;
- nuovi debiti commerciali verso la società FS Jit per 4.786 mila euro.

La voce Debiti per contratti di costruzione pari a 12.818 mila euro rappresenta l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali i costi sostenuti, al netto dei margini rilevati, eccedono la fatturazione di avanzamento lavori. La voce va correlata con la voce dell'attivo "Contratti di Costruzione".

25. Debiti per imposte sul reddito

Al 31.12.2014 il debito per imposte correnti (IRAP), al netto dei corrispondenti crediti tributari per acconti IRAP versati per il medesimo periodo d'imposta 2014, è pari a zero.

NOTE SUL CONTO ECONOMICO

26. Ricavi delle vendite e prestazioni

Il dettaglio delle voci che costituiscono i ricavi delle vendite e delle prestazioni è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

	2014	2013	Variazione
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	**2.138.129**	**2.247.713**	**(109.584)**
√ *Contributi da Stato*	975.557	1.050.406	(74.849)
√ *Pedaggio*	1.051.165	1.103.173	(52.008)
√ *Vendita trazione elettrica*	93.369	76.000	17.369
√ *Servizi di traghettamento*	18.038	18.134	(96)
Ricavi per Servizi accessori alla circolazione	**39.877**	**57.284**	**(17.407)**
Ricavi da Servizi di Trasporto	**–**	**–**	**–**
Totale	**2.178.006**	**2.304.997**	**(126.991)**

La posta "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" subisce un decremento netto pari a 109.584 mila euro attribuibile ai seguenti fattori:

- diminuzione dei contributi da Stato di 74.849 mila euro derivante da minori risorse destinate alle attività di manutenzione ordinaria, *Safety, Security e Navigazione* previste per il 2014 rispetto al 2013 sulla base del Contratto di Programma – Parte Servizi 2012 - 2014;
- diminuzione dei ricavi da Pedaggio di 52.008 mila euro da attribuire prevalentemente alla riduzione del canone di pedaggio sulle linee a più elevato valore economico (AV/AC) a seguito dell'emissione del Decreto Ministeriale n.330 del 10 Settembre 2013 che ha ridotto del 15% il canone relativo alla rete AV nonché della successiva della Delibera ART n.70 del 31 Ottobre 2014 (Art.6.5.3), come riferito nel paragrafo "Ricavi da Pedaggio" della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli. La delibera dell'ART di immediata esecuzione ha determinato l'importo del pedaggio unitario per l'accesso alla rete AV/AC al valore di 8.2 €/km invece di 12,81 €/Km (-36%);
- aumento dei ricavi per vendita trazione elettrica di 17.369 mila euro, è in linea con i relativi costi di acquisto sostenuti. Tale variazione è da attribuire al recepimento della delibera AEEGSI 641/13 del 27 dicembre 2013 che ha introdotto una nuova disciplina in materia di esenzione tariffaria, comportando per RFI un incremento dei costi, e quindi ricavi, di circa 25.999 mila euro in parte ridotto dai conguagli ricevuti a settembre 2014 da parte della CCSE relativi agli ultimi 5 anni di 8.631 mila euro.

La riduzione della posta "Ricavi da Servizi accessori alla circolazione" di 17.407 mila euro è riconducibile principalmente ad una diminuzione dei ricavi per servizi di manovra pari a 20.580 mila euro derivante dalla graduale implementazione del progetto, avviato nell'esercizio 2013, che prevede progressivamente l'effettuazione del servizio in autoproduzione da parte delle Imprese Ferroviarie (IF) sotto il coordinamento del Gestore dell'Infrastruttura (GI). Il decremento è in parte compensato da un aumento dei ricavi dei servizi di assistenza Persone Ridotta Mobilità (PMR) pari a 1.867 mila euro che ha raggiunto piena efficacia con il sistema informatico ReteBlu determinando una maggiore richiesta di tali prestazione da parte delle IF.

27. Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2014	2013	Variazione
Ricavi da Gestione Immobiliare	**103.440**	**104.635**	**(1.195)**
√ *Canoni di locazione*	97.319	97.122	197
√ *Riaddebito oneri condominiali e IRES*	1.138	1.135	3
√ *Vendita spazi pubblicitari*	4.983	6.378	(1.395)
Proventi diversi	**201.599**	**266.307**	**(64.708)**
Totale	**305.039**	**370.942**	**(65.903)**

La posta dei "Ricavi da Gestione Immobiliare" evidenzia nell'anno 2014 un decremento netto di 1.195 mila euro derivante principalmente da un riduzione dei ricavi per la vendita di spazi pubblicitari per 1.395 mila euro per l'attivazione dei nuovi contratti suddivisi in lotti tematici e regionali, di cui quest'ultimi affidati solo nel 2014, in parte compensato dai canoni di locazione per 197 mila euro. La variazione dei canoni di locazione deriva da tre fenomeni: aumento dei canoni di retrocessione principalmente verso Grandi Stazioni per 1.348 mila euro, aumento dei ricavi per diritti di passaggio per 1.035 mila euro e diminuzione dei restanti proventi immobiliari diversi per 2.187 mila euro essenzialmente verso Self.

Nella posta "Proventi diversi" sono compresi i seguenti ricavi:

	2014	2013	Variazione
Proventi diversi			
√ *Prestazioni sanitarie*	34.387	35.800	(1.413)
√ *Vendita materiali*	1.191	1.755	(564)
√ *Lavori per conto terzi*	38.157	30.648	7.509
√ *Plusvalenze*	43.074	85.162	(42.088)
√ *Ricavi GSMR*	7.375	8.027	(652)
√ *Altri proventi diversi*	77.415	104.915	(27.500)
Totale	**201.599**	**266.307**	**(64.708)**

La diminuzione netta complessiva di 64.708 mila euro deriva principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- diminuzione dei ricavi per prestazioni sanitarie di 1.413 mila euro principalmente attribuibile a minori richieste dai clienti esterni, in particolare ATAC e ENAV;
- aumento dei ricavi per lavori in conto terzi pari a 7.509 mila euro attribuibile principalmente ai lavori di realizzazione della Metroferrovia di Palermo per 1.097 mila euro, all'attività di potenziamento del sistema di trazione sulla linea Milano-Lecco per 3.360 mila euro e alle opere eseguite per la protezione del rumore sulla linea del Brennero per 2.069 mila euro in linea con i relativi costi sostenuti;
- diminuzione delle plusvalenze di 42.088 mila euro derivante principalmente dall'effetto netto di maggiori ricavi per la vendita di Roma Tiburtina pari a 48.879 mila euro avvenuta nell'esercizio 2013 parzialmente compensati da maggiori ricavi per vendita di materiale fuori uso e "tolto d'opera" pari a 780 mila euro e maggiori plusvalenze derivanti dalla vendita effettuata nel 2014 della seconda tranche di immobili trasferiti alla Provincia autonoma di Bolzano per un importo paria 8.524 mila euro;

- minori ricavi per GSMR pari a 652 mila euro sostanzialmente dovuti ad una riduzione dei servizi richiesti dalle IF;
- diminuzione della voce Altri proventi diversi pari a 27.500 mila euro derivante principalmente dai seguenti fattori:

  – riduzione delle sopravvenienze attive di 22.556 mila euro principalmente attribuibile maggiori sopravvenienze registrate nell'esercizio 2013 per l'esito favorevole per RFI della sentenza 4154/2012 che ha condannato la Autostrade per l'Italia S.p.A. a sostenere gli oneri sopportati per la bonifica dei siti inquinati nel comune di Casoria per un importo pari a 12.736 mila euro e per il rinvenimento di cespiti per un importo di 4.068 mila euro;
  – diminuzione dei ricavi per altre penali di 4.106 mila euro derivante da un effetto netto di maggiori penali ricevute nel 2013 per il ritardo nell'esecuzione dei lavori inerenti la linea ferroviaria nella tratta S. Lorenzo di Mare-Andora pari a 18.500 mila euro in parte compensate da maggiori penali registrati nel 2014 per 10.070 mila euro verso Impresa SpA e per 5.335 mila euro verso Cimolai SpA, per mancato rispetto dei termini contrattuali.

28. Costo del personale

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

	2014	2013	Variazione
Personale a ruolo	**1.400.595**	**1.414.799**	**(14.204)**
✓ *Salari e stipendi*	1.024.211	1.043.545	(19.334)
✓ *Oneri sociali*	290.257	293.761	(3.504)
✓ *Altri costi del personale a ruolo*	(3.048)	(10.653)	7.605
✓ *Trattamento di fine rapporto*	69.995	71.786	(1.791)
✓ *Accantonamenti e Rilasci*	19.180	16.360	2.820
Personale Autonomo e Collaborazioni	**129**	**205**	**(76)**
✓ *Salari e stipendi*	98	154	(56)
✓ *Oneri sociali*	31	51	(20)
Altri costi	**32.331**	**41.221**	**(8.890)**
Totale	**1.433.055**	**1.456.225**	**(23.170)**

Nel corso del 2014 il costo del personale complessivamente registra una riduzione pari a 23.170 mila euro rispetto all'esercizio precedente, nonostante l'erogazione nel mese di Ottobre dell'ultima tranche di aumento dei minimi tabellari pari a 30 euro medi come previsto dal CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 20 luglio 2012.

Tale risultato deriva:

- dalle azioni di razionalizzazione dell'articolazione organizzativa della Società, al fine di snellire processi decisionali garantendo una gestione di maggiore funzionalità ed efficacia delle attività;
- dal completamento del progetto di riqualificazione delle stazioni avviato a fine 2013 che hanno determinato degli effetti occupazionali nella Società;
- dalla riduzione delle risorse conseguente all'utilizzo dello strumento della risoluzione incentivata del rapporto di lavoro e dall'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito come è mostrato nella tabella sulle consistenze medie di seguito riportata.

consistenza media

	2014	2013	Variazioni
Dirigenti	235	243	(8)
Quadri	5.967	6.219	(252)
Altro personale	20.167	20.837	(670)
TOTALE	**26.369**	**27.299**	**(930)**

Per maggiori dettagli si fa rimando al paragrafo "Risorse Umane" della Relazione sulla Gestione.

29. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2014	2013	Variazione
Materiali e materie di consumo	291.542	290.461	1.081
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	95.997	81.138	14.859
Illuminazione e forza motrice	29.849	44.663	(14.814)
Accantonamenti/Rilasci	1.571	–	1.571
Totale	**418.959**	**416.262**	**2.697**

L'aumento complessivo di 2.697 mila euro è dovuto principalmente ai seguenti fattori:

- maggiori consumi di materiali per 5.429 mila euro dovuto all'effetto combinato dei maggiori consumi in conto investimento pari a 7.819 mila euro e i minori consumi in conto esercizio pari a 2.390 mila euro;
- maggiori ricavi dovuti all'incremento della produzione a cura dell'Officina Nazionale Armamento e Apparecchiature Elettriche (impianti di Pontassieve e di Bologna) di deviatoi, giunti isolanti incollati e apparecchiature per 353 mila euro;
- decremento dei prezzi per l'acquisto dei materiali a magazzino per 1.816 mila euro;
- minori costi per l'acquisto dei materiali di consumo per 2.180 mila euro;
- maggiori costi di energia elettrica e combustibili per la trazione dei treni pari a 14.859 mila euro derivante da un aumento dei costi di energia AT pari a 16.418 mila euro a seguito delle modifiche delle condizione del mercato elettrico a seguito della delibera dell'Autorità per l'energia n.641 del 27 dicembre 2013 e dai conguagli ricevuti da parte della Cassa Conguagli del Settore Elettrica relativi agli ultimi 5 anni come indicato nella parte ricavi per Vendita energia elettrica per trazione nel paragrafo 1 nella Nota di Conto Economico, in parte compensati da una riduzione dei costi per combustibili e lubrificanti per trazione pari a 1.559 mila euro;
- minori costi per "Illuminazione e forza motrice" pari a 14.814 mila euro derivanti da misure poste in essere volte alla razionalizzazione dei costi gestionali.

Inoltre, a seguito dell'analisi effettuata dal magazzino di Bologna sui materiali obsoleti e a lenta movimentazione da avviare ai processi di svalutazione o radiazione è stato effettuato un accantonamento al fondo svalutazione materie prime (1.571 mila euro).

30. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2014	2013	Variazione
Prestazioni per il trasporto	**7.927**	**15.233**	**(7.306)**
Altre prestazioni collegate al Trasporto	(78)	(1.954)	1.876
Servizi di manovra	3.690	10.886	(7.196)
Servizi trasporto Merci	4.315	6.301	(1.986)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	**176.030**	**287.311**	**(111.281)**
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	28.552	29.460	(908)
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	77.307	81.301	(3.994)
Manutenzioni e rip. beni immob. e mobili	181.345	176.550	4.795
Manutenzioni accanton.e rilasci	(111.174)	–	(111.174)
Servizi immobiliari e utenze	**107.244**	**106.897**	**347**
Servizi amministrativi ed informatici	**65.809**	**62.576**	**3.233**
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	**1.087**	**1.389**	**(302)**
Diversi	**145.147**	**124.409**	**20.738**
√ Consulenze	308	10	298
√ Assicurazioni	18.501	31.306	(12.805)
√ Prestazioni professionali	13.100	11.944	1.156
√ Provvigioni alle agenzie	53	1.600	(1.547)
√ Costi comuni di Gruppo	877	17	860
√ Altro	86.788	89.487	(2.699)
√ Accantonamenti e rilasci Altro	25.520	(9.955)	35.475
Totale	**503.244**	**597.815**	**(94.571)**

Il decremento complessivo dei costi per servizi registrato nel corso dell'esercizio 2014 rispetto all'esercizio 2013 pari a 94.571 mila euro è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori costi per prestazioni per il trasporto pari a 7.306 mila euro dovuti ad un effetto netto dei seguenti fattori:
  - maggiori costi per altre prestazioni collegate al trasporto per 1.876 mila euro;
  - minori costi per servizi di manovra per 7.196 mila euro sia verso il gruppo che verso terzi a causa della riduzione dei sevizi forniti per il processo di internalizzazione dell'attività attuato da alcuni clienti;
  - minori costi per trasporto merci per 1.986 mila euro di cui 1.744 mila euro verso le Società del Gruppo.

- minori costi per manutenzione, pulizia e altri servizi appaltati di 111.281 mila euro derivanti da:
  - minori costi esterni per lavori appaltati in conto terzi per 908 mila euro dovuti principalmente ai minori costi per lavori di manutenzione per lavori di armamento di Milano Martesana per 1.349 mila euro in parte compensati da maggiori costi per i lavori di realizzazione Metroferrovia di Palermo per 1.135 mila euro;
  - diminuzione complessiva dei servizi di pulizia e di altri servizi appaltati per 3.994 mila euro derivante da una diminuzione dei costi dei servizi appaltati per 5.529 mila euro, attribuibili essenzialmente a minori attività di raschia ghiaccio condotte nel 2013 per il ripristino della linea ferroviaria in parte compensati da un aumento dei costi di pulizia per 1.535 mila euro;
  - aumento dei costi di manutenzione e riparazione dei beni immobili e mobili, pari a 4.797 mila euro, derivante essenzialmente da un aumento sia dei costi per la riparazione dei materiali rotabili per 1.589 mila euro che delle manutenzione dei beni mobili per 3.416 mila euro;

- rilascio del fondo manutenzione pari a 111.174 mila euro in seguito al venir meno dei presupposti che ne avevano determinato l'accantonamento. Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo Fondi Oneri e Rischi delle Note sullo Stato Patrimoniale;

- incremento dei servizi immobiliari e utenze per 347 mila euro essenzialmente attribuibili a maggiori costi per utenze acqua, pari a 3.317 mila euro, compensati da minori costi sostenuti per le utenze gas, per 2.028 mila euro, derivante principalmente dall'attivazione del contratto bilaterale aggiudicato alla società Edison Energia che ha determinato notevole risparmio oltre che alla razionalizzazione delle procedure di fatturazione, da minori costi per utenze telefoniche per 764 mila euro e per energia elettrica per 331 mila euro;
- aumento dei servizi amministrativi ed informatici, per 3.233 mila euro principalmente attribuibile ad un incremento dei costi da Capogruppo per servizi centralizzati inerente il contratto di regia, la sicurezza dati e *Web Agency*;
- aumento dei costi diversi, per 20.738 mila euro, attribuibile principalmente ai seguenti fattori:
  - aumento dei costi per prestazioni professionali a 1.156 mila euro per maggiori compensi avvocati per contenziosi pari a 1.607 mila euro in parte compensati da minori costi sostenuti per le docenze pari a 555 mila euro nel 2014;
  - maggiori costi comuni principalmente verso Terminali Italia per 859 mila euro derivanti dai conguagli 2013 e 2014 delle prestazioni inerenti il contratto di affidamento delle attività terminalistiche firmato il 30 luglio 2013;
  - decremento dei costi per assicurazioni pari a 12.805 mila euro per minori polizze attivate nel 2014;
  - minori provvigioni alle agenzie per 1.547 mila euro principalmente per maggiori sopravvenienze passive registrate nel 2013;
  - decremento costi Polfer 1.839 mila euro;
  - minori sopravvenienze passive per servizi vari verso terzi 2.201 mila euro;
  - incremento netto degli altri costi per accantonamenti e rilasci pari a 35.475 mila euro. Nel 2014 sono stati effettuati accantonamenti per 27.205 mila euro principalmente per contezioso civile a fronte di 1.313 mila euro accantonati nel 2013 e rilasci per 1.682 mila euro essenzialmente per debiti in contestazione a fronte di rilasci per 11.268 mila euro avvenuto nel 2013.

31. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei costi per godimento beni di terzi è riportato nella tabella seguente.

	2014	2013	Variazione
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	26.161	29.419	(3.258)
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	3.208	3.655	(447)
Servizi informatici e Altro	10.105	10.605	(500)
Totale	**39.474**	**43.679**	**(4.205)**

La diminuzione di 4.205 mila euro registrato nel 2014 è principalmente attribuibile ai minori canoni di locazione per 3.258 mila euro principalmente per canoni di indennità mancata liberazione immobili di proprietà verso mercato.

32. Altri costi operativi

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

	2014	2013	Variazione
Altri costi	120.672	111.548	9.124
Minusvalenze	327	128	199
Accantonamenti/rilasci	(4.247)	(3.142)	(1.105)
Totale	**116.752**	**108.534**	**8.218**

La voce "accantonamenti e rilasci" ha subito una riclassifica nel 2013 per rilasci pari a 3.142 mila euro dalla voce " imposte accantonamenti e rilasci".

L'aumento della posta "Altri Costi Operativi" è pari a 8.218 mila euro è attribuibile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento dei costi per IMU pari a 1.881 mila euro;
- incremento della TASI e altre imposte e tasse per 2.630 mila euro;
- incremento quote associative per 2.413 mila euro di cui per la Fondazione FS Italiana di 1.080 mila euro;
- aumento degli oneri diversi per 872 mila euro derivate da penali verso clienti terzi per 1.546 mila euro principalmente da oneri verso NTV per mancato utilizzo di tracce non commerciali (corse prova) effettuate in considerazione della complessità legata al processo di omologazione dei materiali rotabili in parte compensati da minori penali verso società del gruppo per 674mila euro;
- minori accantonamenti e rilasci per 1.105 mila euro attribuibile in massima parte al maggiore rilascio del fondo imposte.

33. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni pari a 479.402 mila euro si riferiscono a costi interni per 231.173 mila euro ed a costi per materiali utilizzati per gli investimenti per 248.229 mila euro.

Le maggiori capitalizzazioni registrate nel corso dell'esercizio 2014, rispetto all'esercizio precedente, sono pari a 13.152 mila euro e sono essenzialmente dovute ad una maggior produzione rilevata negli investimenti a più elevato indice di internalizzazione.

34. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2014	2013	Variazione
Ammortamento attività immateriali	4.082	4.182	(100)
Ammortamento attività materiali	81.938	89.928	(7.990)
Ammortamento investimenti immobiliari	53	48	5
Totale	**86.073**	**94.158**	**(8.085)**

La variazione della quota di ammortamento rispetto all'esercizio 2013 pari a 8.085 mila euro è dovuta alla riduzione dell'aliquota della Rete AV/AC connessa principalmente all'incremento dei volumi di treni/km previsti.

35. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	2014	2013	Variazione
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	–	–	–
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	9.125	5.543	3.582
Rettifiche e riprese di valore su crediti	5.566	4.628	938
Totale	**14.691**	**10.171**	**4.520**

La voce "Svalutazioni di immobili, impianti e macchinari" presenta un incremento di 3.582 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Nel 2014 si è registrata una svalutazione cespiti per eventi calamitosi di 5.019 mila euro e per demolizione di cespiti vari per un importo pari a 2.371 mila euro registrate 2013.

Al fine di adeguare il valore nominale dei crediti al loro *fair value* nell'anno 2014 è stato ritenuto necessario procedere ad accantonamenti per svalutazione dei crediti per 5.561 mila euro che hanno riguardato essenzialmente la svalutazione di crediti ritenuti non più esigibili verso Clienti.

36. Accantonamenti

Nel 2014 non sono stati effettuati accantonamenti per il Fondo Bilaterale finalizzata all'accompagnamento del personale in possesso di determinati requisiti a finestra utile a pensione.

37. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2014	2013	Variazione
Proventi finanziari diversi	10.335	32.650	(22.315)
Utili su cambi	111	74	37
Dividendi	505	–	505
Totale	**10.951**	**32.724**	**(21.773)**

La posta subisce nel 2014 un decremento complessivo pari a 21.773 mila euro principalmente attribuibile all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- minori interessi verso il consorzio COCIV pari a 23.775 mila euro per la tratta AV/AC del Terzo Valico dei Giovi;
- riduzione degli interessi attivi sul credito IVA verso la Controllante per 619 mila euro;
- aumento degli interessi attivi sul conto corrente intersocietario verso la capogruppo per 6.298 mila euro.

38. Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2014	2013	Variazione
Oneri finanziari su debiti	52.989	64.296	(11.307)
Svalutazioni di attività finanziarie	174	234	(60)
Perdite su cambi	121	97	24
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	–	48.882	(48.882)
Totale	**53.283**	**113.510**	**(60.227)**

Gli oneri finanziari sui debiti subiscono un decremento pari a 11.307 mila euro attribuibile essenzialmente a minori oneri finanziari diversi per 27.018 mila euro per gli interessi su arbitrati registrati nel 2013 in particolare per la sub-tratta Novara – Milano pari a 25.627 mila euro parzialmente compensati da maggiori interessi passivi finanziari verso la Capogruppo pari a 19.859 mila euro a valere sull'emissione prestito obbligazionario di medio e lungo termine.

La svalutazione delle attività finanziare, pari a 174 mila euro, è attribuibile alle seguenti contabilizzazioni:

- svalutazione della partecipazione in Nord Est Terminal Spa in liquidazione pari a 16 mila euro per le perdite rilevate sino al 30 giugno 2014;
- svalutazione della partecipazione in Quadrante Europa Terminal Gate Spa pari a 159 mila euro per le perdite rilevate al 31 dicembre 2014.

La voce oneri finanziari accantonamenti e rilasci subisce un decremento per minori accantonamenti di 48.882 mila euro inerenti la società Stretto di Messina registrati nel 2013.

39. Oneri finanziari capitalizzati

Gli oneri finanziari capitalizzati sono stati determinati sulla base della quota di finanziamento che è stata allocata sulle Immobilizzazioni in corso e ammontano per l'anno 2014 a 29.184 mila euro come riferito nel paragrafo "Immobili, impianti e macchinari" delle note allo Stato Patrimoniale.

40. Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

	2014	2013	Variazione
IRAP	11.622	29.168	(17.546)
Imposte differite ed anticipate	162.988	19.529	143.459
Rettifiche per imposte sul reddito relative ad esercizi precedenti	(6.832)	(7.031)	199
Imposte accantonamenti e rilasci	–	(1.892)	1.892
Totale	**167.778**	**39.774**	**128.004**

La voce" Imposte accantonamenti e rilasci " ha subito una riclassifica nel 2013 per rilasci imposta di 3.142 confluiti nella voce "accantonamenti e rilasci" degli altri costi operativi.

Le principali variazioni rispetto all'esercizio precedente sono riconducibili:

- alla minore imposta corrente IRAP per 17.546 mila euro dovuta essenzialmente al decremento del valore della produzione lorda ed all'incremento della quota di ammortamento fiscale deducibile ex art. 1, comma 86 e 87, Legge 23.12.2005, n. 266;
- a maggiori imposte differite ed anticipate per 143.459 mila euro a seguito del rilascio dei saldi iscritti al 31 dicembre 2013.

Il rilascio 2014 (con addebito al conto economico) dell'importo netto delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite è pari a 162.988 mila euro per il quale si rimanda a quanto già osservato al paragrafo 10 (attività per imposte anticipate e passività per imposte differite).

In particolare l'importo è così determinato:

- 17.113 mila euro relativi alla quota 2014 del *reversal* delle imposte anticipate,
- 151.938 mila euro relativo al rilascio del credito per le imposte anticipate presenti al 31 dicembre 2013;
- 6.063 mila euro relativo al rilascio del fondo delle imposte differite passive.

Nella tabella che segue si rappresenta la determinazione della quota di ammortamento fiscale.

	Tipologia Rete	
	Rete Convenzionale	**Rete AV/AC**
Costo ammortizzabile civilistico	1.545.708	3.027.361
Contributi c/impianti da Stato fino al 2014	8.087.603	19.980.213
Contribuiti c/impianti da Stato su Manutenzione straordinaria 2014	3.778.548	14.917
Contributi c/impianti da Stato sino al 2060	37.609.249	2.300.000
Svalutazione da Impairment IAS a riduzione del costo storico (*)	3.639.487	11.594
Totale costo ammortizzabile fiscale	54.660.595	25.334.086
Totale Quota amm. Fiscale	**1.139.596**	**455.867**

(*) La quota di svalutazione da impairment sulla Rete AV/AC è determinata da cambi di macro direttrice avvenuti in esercizi successivi a quelli dell'impaiment

41. COMPENSI AMMINISTRATORI E SINDACI

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori ed ai membri del Collegio Sindacale, determinati sulla base delle relative delibere, per lo svolgimento delle proprie funzioni.

PERCIPIENTI	2014	2013	Variazioni
Amministratori *	425	460	(35)
Sindaci	84	84	–
Totale	**509**	**544**	**(35)**

*In aggiunta a quanto sopra, il compenso riconosciuto nel periodo ai membri esterni dell'Organismo di Vigilanza è pari a 40 mila euro.

42. COMPENSO ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE

Si evidenzia - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 c.c. - che l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 450 mila euro, di cui 305 mila euro relativi all'attività di revisione legale del bilancio annuale corrisposti alla società KPMG.

Infine nell'esercizio 2014 sono stati riconosciuti alla società KPMG corrispettivi per altri servizi di attestazione pari a 96 mila euro.

43. INFORMATIVA SULL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

I dati essenziali della Controllante diretta esposti nel seguente prospetto riepilogativo, richiesto dall'art. 2497 bis del codice civile, sono stati estratti dal relativo bilancio chiuso al 31 dicembre 2013 redatto secondo i principi contabili internazionali. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria della Controllante al 31 dicembre 2013, nonché del risultato economico, conseguito dalla Società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio corredato della relazione della società di revisione, e disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

	2013	2012
Attività		
Totale attività non correnti	42.713.900	41.342.070
Totale attività correnti	2.647.880	3.601.604
Attività possedute per la vendita e gruppi ini dismissione		63.038
Totale attività	**45.361.780**	**45.006.712**
Patrimonio netto		
Capitale sociale	38.790.425	38.790.425
Riserve	302.603	298.488
Utili (perdite) portati a nuovo	(2.917.869)	(2.987.495)
Utile (Perdite) d'esercizio	76.770	73.291
Totale Patrimonio Netto	**36.251.929**	**36.174.709**
Passività		
Totale passività non correnti	6.998.251	5.663.086
Totale passività correnti	2.111.600	3.168.917
Totale passività	**9.109.851**	**8.832.003**
Totale patrimonio netto e passività	**45.361.780**	**45.006.712**

	2013	2012
Ricavi operativi	160.410	157.256
Costi operativi	181.233	146.360
Ammortamenti	22.112	21.474
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	21.878	1.323
Accantonamenti	–	–
Proventi e (oneri) finanziari	109.270	72.770
Imposte sul reddito	(32.313)	(12.422)
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		
Risultato netto di esercizio	**76.770**	**73.291**

44. PARTI CORRELATE

Le parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali e dalla disposizione della CONSOB emanate in materia.

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

Nella tabella seguente si riporta l'ammontare dei saldi in essere alla data di bilancio delle operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche ed entità su cui esercitano il controllo o un'influenza notevole. Le condizioni generali che regolano le operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità, a normali condizioni di mercato.

	2014	2013
Benefici a breve termine	4.037	3.622
Benefici successivi al rapporto di lavoro	219	210
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	0	316
Totale	**4.256**	**4.148**

Nella tabella sono ricomprese le seguenti nature di costi sostenute dalla Società:

- i benefici a breve termine: retribuzioni, emolumenti, contributi/oneri sociali, ferie maturate e non godute, premio annuo per assicurazione medica (FASI ASSIDAI PREVIGEN, MBO di competenza dell'anno);
- i benefici successivi al rapporto di lavoro: il TFR dell'esercizio e la rivalutazione del relativo Fondo, l'accantonamento a Fondo, il costo della quota annuale sostenuto per eventuali altre forme previdenziali (es. PREVINDAI);
- i benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro.

Ai benefici a breve termine, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2015, per un importo indicativamente non superiore a 650 mila euro una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione direttamente o tramite stretti familiari con la Società o con imprese controllate direttamente o indirettamente dalla stessa.

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dalla società, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Bluferries S.r.l.	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, materiali di scorta, prestazioni di servizi, canoni di locazione, rimborsi di costi del personale, organi sociali. Finanziari: Dividendi.	Commerciali e diversi: per acquisto materiali, manutenzioni occasionali e canoni diversi.
Terminali Italia S.r.l.	Commerciali e diversi per affitti aree e locali per la gestione dei terminali, rimborsi per distacco di personale ed organi sociali	Prestazioni Diverse
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	Commerciali e diversi: utilizzo aree terminalistiche, rimborsi organi sociali	Finanziari: svalutazioni di partecipazioni
Imprese collegate		
LTF S.a.s.	Progettazione, studi, ricognizioni linea Torino-Lione	Commerciali e diverse per rimborsi personale
Quadrante Europa S.p.A.	Commerciali: organi sociali. Finanziari: per finanziamenti infruttiferi	Finanziari: svalutazioni di partecipazioni
Controllanti		
FS (a)	Finanziari :conto corrente intersocietario. Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, sperimentazioni, locazioni Polizia ferroviaria, crediti fiscali	Finanziari: debiti finanziari. Commerciali e diversi: licenze d'uso marchio, consulenza di varia natura, oneri condominiali, oneri assicurativi, Servizi: finanziari, legali, amministrativi, relazioni industriali ed esterne.
Altre imprese consociate		
Ferservizi S.p.A.(b)	Commerciali e diversi: per locazioni e alienazione dei beni immobili non strumentali	Commerciali e diversi: per attività di global service provider, servizi informatici, servizi amministrativi,amministrazione del personale, servizi di formazione, servizi per/di comunicazione, servizi per gli acquisti, facilities, ferrhotel, gestione amministrativa della ristorazione
Grandi Stazioni S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per la gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle principali stazioni	Commerciali e diversi: per la mancata liberazione di alcune aree occupate ai fini istituzionali e oneri condominiali
Cento Stazioni S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per la gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle 103 medie stazioni	Commerciali e diversi: per oneri condominiali
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	Commerciali e diversi per prestazioni lavori e forniture, prestazioni sanitarie e rimborsi diversi	Commerciali e diversi per attività patrimoniali
Fercredit (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie	Commerciali e diversi: come cessionario di debiti verso fornitori Finanziari: interessi di mora

FS Logistica S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie, servizi terminalistici, locazioni immobili e altri rimborsi.	Commerciali e diversi per le attività relative al trasporto merci, personale distaccato, canoni di locazione e altre prestazioni diverse
FS JIT Italia S.r.l. (b)		Commerciali e diversi per le attività relative al trasporto merci
SGT S.p.A. (b)	Commerciali e diversi per gestione terminali merci	
Serfer S.p.A. (b)	Commerciali e diversi per il pedaggio	Commerciali e diversi per servizi di manovra
Italferr S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie e rimborsi diversi	Direzione, progettazione e controllo dell'esecuzione dei lavori di investimento nella rete Finanziari: interessi di mora
Cemat SpA (b)	Commerciali: per servizi di traghettamento e prestazioni sanitarie.	Commerciali: provvigioni. Finanziari: interessi su contributi ex co.6, art.38 L.166/2002
S.EL.F. S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: per la manutenzione ordinaria e straordinaria degli elementi di impianto facenti parte della porzione di rete a trasmissione nazionale in locazione a SELF, prestazioni sanitarie e rimborsi diversi	
Italcertifer S.c.p.A. (b)	Commerciali e diversi per prestazioni sanitarie, rimborsi	Realizzazione di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari e manutenzione materiale rotabile
Trenord S.r.l. (b)	Commerciali e diversi per: per pedaggi, per trazione, servizi di manovra, servizi accessori alla circolazione, prestazioni sanitarie, canoni di locazione, performance regime	Commerciali e diversi per servizi di manovra e penali per performance regime
Ferport S.r.l in liquidazione	Commerciali e diversi per prestazioni sanitarie	Commerciali: per perdite su crediti
ATAF Gestioni Srl (b)	Commerciali e diversi per prestazioni sanitarie	
BUSITALIA- Sita Nord (b)	Commerciali e diversi: per canoni di locazione e attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per servizi di trasporto
Umbria Mobilità esercizio S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: per pedaggio, energia elettrica, performance regime e servizi GSM-R.	
Busitalia Rail Service S.r.l. (b)	Commerciali e diversi: per canoni di aree strumentali per parcheggio veicoli e prestazioni sanitarie.	Commerciali e diversi: per costi di formazione del personale
Thello S.a.S	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie	
Sita SpA in liquidazione (b)	Commerciali e diversi: prestazioni sanitarie	
Tx Logistik (b)	Commerciali e diversi: per pedaggi, per trazione, per servizi di manovra, per canoni di locazione terminali merci	Commerciali e diversi: per performance regime
Metropark S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: locazione di aree, personale distaccato, prestazioni sanitarie	Commerciali e diversi: progettazioni
Trenitalia S.p.A. (b)	Commerciali e diversi: per il pedaggio, i servizi di traghettamento; il consumo di energia elettrica; i servizi accessori alla circolazione; i servizi	Commerciali e diversi: per i servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto,per noleggio carri, per acquisto materiale

	appaltati di pulizia; i servizi di manovra; le prestazioni sanitarie; le locazioni immobili e le prestazioni istituto sperimentale; lavori in conto terzi; pubblicazioni di servizio e spazi pubblicitari.	rotabile, per manutenzione materiale rotabile; per trasporto merci e per i servizi di manovra.
Collegate di controllate		
Terminal Tremestieri S.r.l.	Gestione completa dell'approdo per navi destinate al traghettamento attraverso lo Stretto di Messina, sito in località Tremestieri del comune di Messina.	Commerciali e diverse per servizi portuali
BBT SpA	Commerciali e diversi: per rimborso personale distaccato	
Collegate di Gruppo		
Eurogateway Srl	Commerciali e diversi: per rimborso cariche sociali	
LI-NEA SpA	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	
Ferrovie Nord Milano	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	
F.N.M. Autoservizi SpA	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	
Altre parti correlate		
Gruppo CDDPP	Commerciali e diversi: Energia AT nuovo regime approv.to verso la società Terna e attraversamento e accessi speciali. Finanziari: fondi e c/c presso la CDDPP	Commerciali e diversi: Energia AT nuovo regime approv.to verso la società Terna Finanziari: Debiti per prestiti
Gruppo ENEL	Commerciali e diversi: per canoni di locazione e attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per utenze (acqua, energia, gas)
Gruppo ENI	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per utenze gas e combustibile
Gruppo Finmeccanica	Commerciali e diversi: per affitti di terreni e attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per manutenzione linea
Gruppo GSE	Commerciali e diversi: per energia AT nuovo regime approvativo	Commerciali e diversi: per energia elettr. per la trazione dei treni, illuminazione e forza motrice e utenze elettriche
Gruppo Invitalia	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: progettazione, costruzione e fornitura di una nuova nave per il trasporto di carrozze e carri ferroviari, passeggeri, mezzi gommati per i collegamenti sullo Stretto di Messina.
Gruppo IstPolZeccaStato		Commerciali e diversi: per acquisto spazi avvisi legali e per pubblicità su stampa
Gruppo Poste	Commerciali e diversi: canoni locaz. fabbric. strum. Finanziari: conti correnti	Commerciali e diversi: per spese postali e servizi vari
Gruppo RAI	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali.	Commerciali e diversi: per abbon.ti giornali, riviste e pubblic.
Gruppo Anas	Commerciali e diversi: per attraversamenti e accessi speciali e lavori in conto terzi.	Commerciali e diversi: per affitti e spese accessorie di locali

RFI SpA

Gruppo Enav SpA	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	
Gruppo Sogin	Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie	Commerciali: prestazioni diverse
Gruppo Consap		Commerciali: prestazioni diverse
Fondo pensione EUROFER	Commerciali e diversi: per rimborso personale distaccato	Ritenute e contributi previdenziali
Fondo pensione PREVINDAI		Ritenute e contributi previdenziali
Altri fondi pensione	Commerciali e diversi: per prestazioni di servizi	Quote TFR per fondi pensione

(a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento (controllante diretta)
(b) Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a)

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 delle transazioni con parti correlate.

Si fa presente che i rapporti economici esistenti tra la società e le parti correlate sono esposti separatamente, ovvero senza effettuare compensazioni tra componenti positive e negative, pur se tali componenti si riferiscono a transazioni equivalenti (per esempio rimborsi).

Pertanto, i dati esposti non necessariamente coincidono con quanto riportato nelle corrispondenti tabelle di Note al bilancio.

Rapporti commerciali e di altra natura

(valori in migliaia di euro)

Denominazione	2014			2014	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Costi	Ricavi
Imprese controllate	**7.102**	**1.698**	**–**	**1.737**	**2.540**
Bluferries S.r.l.	185	30		71	500
Nord Est Terminal S.p.A. in liquidazione	12	–		–	20
Terminali Italia s.r.l.	6.905	1.668		1.667	2.020
Imprese collegate	**225**	**34.731**	**–**	**–**	**692**
LTF Sas	216	34.731		–	683
Quadrante Europa SpA	9	–		–	9
Controllanti	**921.339**	**114.194**	**1.460.838**	**46.029**	**6.752**
Ferrovie dello Stato SpA	921.339	114.194	1.460.838	46.029	6.752
Altre imprese consociate	**483.314**	**414.189**	**–**	**263.869**	**1.149.346**
Sita SpA in liquidazione	101	2		–	1
Ferservizi SpA	2.936	19.466		68.153	1.446
Italcertifer ScpA	1.338	1.189		299	603
Fs Logistica	1.755	4.600		450	46
Fs JIT SpA	–	4.825		2.016	–
Serfer Srl	1.385	832		662	2.327
Grandi Stazioni SpA	7.348	21.286		55.509	14.322
Cento Stazioni SpA	5.890	16.748		33.075	15.124
Fercredit SpA	9	197.953		50	7
Italferr SpA	4.458	53.149		1.284	650
Metropark SpA	153	170		291	80
Cemat SpA	1.100	756		–	16
SGT SpA	357	–		–	180
Trenitalia SpA	380.315	82.321		99.777	989.359
Ferport Srl in liquidazione	27	–		6	–
Ferport Napoli Srl in liquidazione	–	–		–	–
Tx Logistik	791	47		9	2.834
Thello S.a.S	2	–		–	11
FS Sistemi Urbani Srl	4.948	10.053		1.886	3.244
Trenord Srl	65.628	802		401	111.984
SELF SpA	4.542	–		–	6.657
Umbria Mobilità Esercizio Srl	41	–		–	37
BUSITALIA - Sita Nord Srl	137	(12)		–	309
Busitalia Rail Service	17	2		3	19
ATAF Gestioni Srl	35	–		–	92
Collegate di controllate	**4.111**	**218**	**–**	**–**	**3.844**
BBT SpA	3.059	3		–	3.843
Terminal Tremestieri Srl	1.052	215		–	1
Collegate di Gruppo	**123**	**1**	**–**	**–**	**138**
Eurogateway Srl	114	–		–	114
LI-NEA SpA	8	–		–	23
Ferrovie Nord Milano	–	1		–	2
F.N.M. Autoservizi SpA	2	–		–	–
Altre parti correlate	**20.927**	**173.358**	**271.692**	**578.780**	**15.175**
Gruppo CDDPP	6.017	18.866	21.998	82.922	9.848
Gruppo ENEL	10.047	3.704	8.315	56.194	3.473
Gruppo ENI	404	2.494	1.271	4.581	416
Gruppo Finmeccanica	182	92.267	90.098	91.384	301
Gruppo GSE	1.752	50.805	150.000	343.568	17
Gruppo Invitalia	–	408		4	170
Gruppo IstPolZeccaStato	–	83		87	–
Gruppo ENAV	187	–		–	6
Gruppo Poste	790	69	10	9	113
Gruppo RAI	9	5		2	10
Gruppo ANAS	1.493	184		11	769
Gruppo SOGIN	1	10		7	1
Gruppo CONSAP	–	–		1	–
Fondo pensione EUROFER	1	3.490		–	49
Fondo pensione PREVINDAI	–	971		–	–
Altri fondi pensione	43	2		9	–
TOTALE	**1.437.142**	**738.389**	**1.732.530**	**890.415**	**1.178.486**

Rapporti finanziari

Denominazione	2014		2014	
	Crediti	Debiti	Oneri	Proventi
Imprese controllate	**–**	**–**	**–**	**505**
Bluferries Srl	–	–	–	505
Imprese collegate	**265**	**–**	**159**	**–**
Quadrante Europa SpA	265	–	159	–
Controllanti	**319.252**	**2.533.406**	**23.992**	**10.794**
Ferrovie dello Stato SpA*	319.252	2.533.406	23.992	10.794
Altre imprese consociate	**–**	**–**	**1.553**	**–**
Cemat SpA	–	–	19	–
Serfer Srl	–	–	–	–
Fercredit SpA	–	–	1.534	–
Collegate di controllate				
BBT SpA	–	–	–	–
Altre parti correlate	**3.427**	**223.413**	**–**	**11**
Gruppo CDDPP	830	223.413	–	–
Gruppo POSTE	2.596	–	–	11
TOTALE	**322.944**	**2.756.819**	**25.704**	**11.310**

* con Ferrovie dello Stato sono in essere anche garanzie finanziarie per 343.541 mila euro.

45. GARANZIE

Garanzie		2014
1. RISCHI		
1.1 Fidejussioni		346.599
	Totale 1	**346.599**
2. ALTRI		
2.1 Fidejussioni a favore della Società rilasciate da terzi		4.807.518
	Totale 2	**4.807.518**

La voce "Rischi" si riferisce principalmente a fidejussioni rilasciate da RFI all'Amministrazione Finanziaria ed alle Amministrazioni Pubbliche interessate all'attraversamento delle linee Alta Velocità/ Alta Capacità.
La voce "Fidejussioni rilasciate a favore della Società" si riferisce principalmente alle garanzie rilasciate per conto della Società a favore di General Contractor, Enti appaltanti e fornitori.

46. IMPEGNI FINANZIARI DI TERZI

Si espone qui di seguito l'evoluzione delle poste al 31 dicembre 2014, relative agli impegni presi da Enti come lo Stato e l'Unione Europea a favore della Società a seguito dell'emanazione di provvedimenti di erogazione di

finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale sociale o di contributi diversi, così come rappresentato nella seguente tabella:

Investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2014:

	Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	*Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare*	*Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi*
Al 31.12.2013	80.935.024	59.559.713	8.598.142	55.653.060	*12.777.170*	*3.906.653*
Al 31.12.2014	95.725.822	61.959.024	9.239.985	58.609.703	*24.526.813*	*3.349.321*
Delta	14.790.798	2.399.311	641.843	2.956.643	*11.749.643*	*(557.332)*

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2014 ammontano a circa 95,7 miliardi di euro. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti "per competenza" previsti dalle varie Leggi Finanziarie (ora Leggi di Stabilità) che quelli previsti da provvedimenti legislativi di stanziamento *ad hoc*, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2013, le risorse disponibili registrano un incremento di 14.790.798 mila euro, che rappresenta il risultato netto dei nuovi finanziamenti disposti, tra gli altri, con le Leggi di Stabilità 2014 e 2015, con il Decreto Legge n. 133 del 12.09.2014 (cd. "Decreto Sblocca Italia"), e dell'aggiornamento del valore delle risorse stanziate dall'UE. Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2014 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a 61.959.024 mila euro. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Finanziarie che da leggi pluriennali di spesa, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni di cui sopra ammontano al 31 dicembre 2014 a 58.609.703 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2013, registrano un incremento di 2.956.643 mila euro, determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2014 a valere sulle erogazioni di cui sopra.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 9.239.985 mila euro e comprendono i crediti iscritti ai sensi della modifica del criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi conto impianti previsto all'art. 1, comma 86 della Legge Finanziaria 2006, nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze e nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per gli stanziamenti derivanti dalle Leggi Finanziarie e da leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati.

47. FATTI INTERVENUTI DOPO LA DATA DI RIFERIMENTO DEL BILANCIO

Gennaio

Incasso credito IVA

Con valuta 27 gennaio 2015 la Società ha incassato il credito IVA 2013 pari a 86,2 milioni di euro.

Febbraio

Scissione della partecipazione in LTF

A seguito del gradimento all'ingresso di Ferrovie dello Stato Italiane SpA quale nuovo socio, espresso il 30 gennaio 2015 dall'Assemblea generale di LTF, in data 4 febbraio 2015 si è potuto procedere alla stipula dell'Atto di scissione, comprendente numero 1.000 azioni del valore nominale di euro 500,00 ciascuna, rappresentative del 50% del capitale sociale della società LTF.

In dipendenza del citato atto di scissione stipulato in data 4 febbraio 2015 e con decorrenza dalla sua data di efficacia, ovvero dal 5 febbraio 2015, il capitale sociale di RFI è stato ridotto per un importo di euro 95.120.500,00 ed è stato conseguentemente modificato l'art. 5 dello statuto sociale, nel quale il capitale sociale risulta pertanto di euro 31.912.512.180,00.

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

All'esito dell'udienza del 18 novembre 2014 (tenutasi per risolvere la questione relativa a chi debba esercitare, dopo le dimissioni del Commissario *ad Acta* da Segretario Generale dell'ART le funzioni di Commissario *ad Acta* di cui alla sentenza di ottemperanza n. 1345/2014), il Consiglio di Stato ha pronunciato l'Ordinanza n. 668 depositata il 9 febbraio 2015. Con la citata Ordinanza, il Consiglio di Stato ha precisato che l'incarico di Commissario *ad Acta* è collegato alla funzione e non alla persona fisica che ricopre l'incarico (e, dunque, l'incarico spetta all'attuale Segretario Generale dell'ART), rimettendo allo stesso Commissario *ad Acta* ogni questione relativa all'ottemperanza. In relazione a quanto precede si è avuta notizia della nomina da parte dell'ART del delegato del Commissario *ad Acta*.

Marzo

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

In data 3 marzo 2015 la Società 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 di RFI.

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.

Delibera ART n. 24 "Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle misure di regolazione immediatamente esecutive, concernenti l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, di cui alla Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014"

Con delibera ART n. 24 del 12 marzo 2015, l'ART ha rilevato che la Società non ha attuato con efficacia immediata le misure contenute nella delibera n.70/2014 in materia di:

- accordi quadro,
- condizioni di accesso ai servizi,
- persone a mobilità ridotta,
- assegnazione di spazi pubblicitari, *desk* informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela,
- rispetto dei criteri nei contratti tra IF e gestore della stazione, concernenti individuazione di *Service Level Agreements*, canoni orientati ai costi, durata pluriennale dei contratti,

avviando un procedimento nei confronti di RFI.
Sulla base delle valutazioni effettuate dalla Società sulle violazioni contestate dall'ART, allo stato attuale è lecito ritenere che possa essere sostenuta la correttezza dell'operato di RFI che sarà illustrata all'Autorità sia nel corso dell'audizione fissata per il 26 marzo 2015, sia nella specifica memoria da presentare all'ART entro il termine di 30 giorni dalla comunicazione della delibera (11 aprile 2015).
Il termine per la conclusione del procedimento è fissato in 180 giorni decorrenti dalla data di comunicazione della delibera.

Per quanto sopra, pur evidenziando il richiamo in Delibera al "regime sanzionatorio" applicabile indicato nel limite massimo della sanzione comminabile di euro 154.937.069,73 per ciascuna violazione previsto dalla legge 481/95, si ache le iniziative in fase di adozione da parte di RFI, ispirate alla massima collaborazione con i competenti uffici dell'ART, possano condurre alla conclusione del procedimento senza accertamento di infrazione a carico di RFI.

Delibera ART n. 25 "Avvio del procedimento per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi all'inottemperanza alle indicazioni e prescrizioni di cui alla Delibera n. 76/2014 del 27 novembre 2014, relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, RFI"

Con delibera ART n. 25 del 12 marzo 2015, l'ART ha rilevato che la Società non ha attuato tutte le indicazioni e prescrizioni contenute nella delibera n. 76/2014 in materia di pubblicazione del PIR 2015, avviando un procedimento nei confronti di RFI.

Sulla base delle valutazioni effettuate dalla Società sulle violazioni contestate dall'ART, allo stato attuale è lecito ritenere che possa essere sostenuta la correttezza dell'operato di RFI che sarà illustrata all'Autorità sia nel corso dell'audizione fissata per il 26 marzo 2015, sia nella specifica memoria da presentare all'ART entro il termine di 30 giorni dalla comunicazione della delibera (11 aprile 2015).

Il termine per la conclusione del procedimento è fissato in 180 giorni decorrenti dalla data di comunicazione della delibera.

Per quanto sopra, pur evidenziando il richiamo in Delibera al "regime sanzionatorio" applicabile, indicato nel limite massimo della sanzione comminabile di euro 500.000 per ciascuna violazione previsto dal D.Lgs. 188/2003, si auspica che le iniziative in fase di adozione da parte di RFI, ispirate alla massima collaborazione con i competenti

uffici dell'ART, possano condurre alla conclusione del procedimento senza accertamento di infrazione a carico di RFI.

Indagini giudiziarie

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 FS, 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 della Società sono quelle desumibili dagli atti notificati a RFI 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.

Il Contratto di Programma - Parte Investimenti

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; si è in attesa della conclusione dell'iter procedurale con la registrazione del decreto presso la Corte dei Conti.

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dirigente Preposto
alla redazione dei documenti contabili societari

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A. AL 31 DICEMBRE 2014

1. I sottoscritti Maurizio Gentile e Vera Fiorani, rispettivamente "Amministratore Delegato" e "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., tenuto conto:

   - di quanto previsto dall'art. 22 dello Statuto sociale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A;
   - di quanto precisato nel successivo punto 2;

   attestano:

   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
   - l'effettiva applicazione

   delle procedure amministrativo – contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2014.

2. Al riguardo si segnala che:

   a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrativo – contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'"*Internal Control – Integrated Framework*" emesso dal "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*" che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;

   b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e D.Lgs. n. 188/2003
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.912.112.190,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. Roma

3. Si attesta, inoltre, che:

3.1. il bilancio d'esercizio:

a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;

b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui la società è esposta.

Roma, 31 marzo 2015

Amministratore Delegato

Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 31/3/2015
RFI-ADA0011\P\2015\0001006

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 31/3/2015
RFI-DAFC-DPA0011\P\2015\0000027

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Official Global Rail Carrier
EXPO MILANO 2015

Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE PER IL BILANCIO DI ESERCIZIO 2014 ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI AI SENSI DELL'ART. 2429 C.C.

Signori Azionisti,

abbiamo esaminato il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2014 redatto dagli Amministratori ai sensi di legge e con l'applicazione dei principi contabili internazionali EU/IFRS. I fatti che hanno caratterizzato la gestione sono ampiamente descritti nella "Relazione sulla gestione" nell'ambito della quale assumono particolare rilevanza, tra l'altro, ad avviso del Collegio, i seguenti:

- Relazione ANSF 2013 sui dati di incidentalità da cui risulta un miglioramento del trend sul numero degli incidenti sulla linea gestita da RFI sia con riferimento alla media dei principali Paesi Europei che agli obiettivi fissati dalla Commissione Europea per l'Italia;
- Approvazione del Piano Industriale per il periodo 2014-2017;
- Avvio del procedimento regolatorio da parte dell'ART finalizzato a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie;
- Applicazione delle misure introdotte dall'art. 11 del D.L. 31 dicembre 2014, n. 192 concernenti il contenimento dei costi operativi da parte delle Società controllate da FS Italiane SpA;
- Rilascio dell'autorizzazione di sicurezza prevista per i Gestori dell'infrastruttura;
- Nomina del nuovo Amministratore Delegato da parte dl Consiglio di Amministrazione;
- Integrazione del Contratto di Programma – Parte Investimenti al fine di recepire le risorse aggiuntive previste dalla gestione del PON "Reti e Mobilità 2007-2013";
- Rimodulazione del sistema tariffario elettrico previsto per i consumi impiegati per i trasporti ferroviari rientranti nel servizio universale e delle merci operato dalla legge 11 agosto 2014, n. 116;
- Approvazione del progetto di scissione parziale della partecipata LTF Sas (*Lyon Turin Ferroviaire)* in favore di FS.

Attività di vigilanza.

Nel corso dell'esercizio 2014 l'attività di vigilanza, svolta ai sensi dell'art. 2403 c.c. è stata effettuata secondo i Principi di Comportamento del Collegio Sindacale raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. Al riguardo, si dà atto che le adunanze dell'Assemblea dei soci e le sedute del Consiglio di Amministrazione si sono svolte nel rispetto delle norme legislative e statutarie che ne disciplinano il funzionamento.
L'Amministratore Delegato, ai sensi dell'art. 2381 c.c. ha fornito periodicamente notizie sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo effettuate dalla Società e dalle sue controllate con particolare riferimento anche alle notizie riguardanti le indagini ed i procedimenti giudiziari in corso; il Collegio può ragionevolmente assicurare che le operazioni intraprese sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assembleari o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale. Nel corso degli incontri con le Società di Revisione "PricewaterhouseCoopers SpA" ("PWC") e KPMG SpA (quest'ultima subentrata alla PWC e aggiudicataria dell'incarico di revisione legale per gli esercizi 2014-2016), diretti allo scambio di informazioni non sono emersi fatti censurabili. Nello svolgimento della vigilanza sull'assetto organizzativo e sul sistema di controllo interno, sono state acquisite informazioni oltre che dagli Amministratori, dai responsabili delle altre funzioni interessate nonché dal responsabile della funzione *Internal Auditing*.
Informiamo, infine, che nel corso dell'attività di vigilanza non sono state presentate denunce ex art. 2408 c.c. o esposti, così come non sono emerse omissioni, fatti censurabili o irregolarità tali da richiedere una menzione nella presente Relazione.

Analisi del risultato dell'esercizio 2014.

Il bilancio di esercizio 2014 è stato redatto con i principi contabili internazionali EU-IFRS: gli schemi ed i criteri di classificazione sono quelli previsti dallo IAS 1.
La gestione chiude con un risultato positivo di euro 140,089 milioni (- 129,696 milioni di euro rispetto al 2013) al netto delle imposte.

Gli Amministratori nelle Note a corredo del bilancio hanno illustrato i criteri di valutazione delle varie poste contabili ed hanno fornito le indicazioni sulle appostazioni dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico.
Quanto alla rappresentazione quantitativa con cui si esprimono i valori dei predetti schemi, si rinvia all'analisi contenuta nella parte del progetto di bilancio "Note esplicative" le cui risultanze vengono di seguito così riassunte:

ATTIVITA'		
Attività non correnti	Euro	39.858.500.911
Attività correnti	Euro	8.795.912.957
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	Euro	95.160.500
Totale Attività	**Euro**	**48.749.574.368**
PASSIVITA'		
Passività non correnti	Euro	5.919.093.738
Passività correnti	Euro	9.550.672.567
Totale Passività	Euro	15.469.766.305
Capitale sociale	Euro	32.007.632.680
Riserve ed utili portati a nuovo	Euro	1.132.085.920
Utile di esercizio	Euro	140.089.463
Totale del patrimonio netto e passività	**Euro**	**48.749.574.368**

Il risultato di esercizio trova corrispondenza nel Conto Economico riclassificato così riassunto:

CONTO ECONOMICO		
Totale dei ricavi operativi	Euro	2.483.045.810
Totale costi operativi	Euro	(2.032.081.369)
Margine operativo lordo (Ebitda)	Euro	450.964.441
Ammortamenti	Euro	(86.073.262)
Svalutazioni	Euro	(14.691.332)
Risultato operativo (Ebit)	Euro	**350.199.847**
Proventi ed oneri finanziari	Euro	(42.332.639)
Risultato prima delle imposte	Euro	307.867.208
Imposte sul reddito	Euro	(167.777.745)
Utile di esercizio	Euro	140.089.463

Dai fondamentali saldi del conto economico riclassificato si evince che il favorevole andamento della gestione ha determinato un margine operativo lordo (Ebitda) positivo per 450,964 milioni di euro (- 13,3% sul 2013), il risultato ante imposte è stato di 307,867 milioni di euro con l'utile netto pari a euro 140,089 milioni con una flessione di circa il 48% rispetto al 2013. Il risultato operativo (Ebit) risulta positivo per euro 350,199 milioni, anch'esso in flessione (- 40,147 milioni di euro) rispetto al 2013.

Da evidenziare che la flessione dell'utile netto rispetto al decorso esercizio è da riferire prevalentemente agli effetti derivanti dalla deducibilità ai fini IRAP del costo del personale dipendente introdotto dall'art. 1, comma 20, della legge 23 dicembre 2014, n.190 che, pur avendo decorrenza 2015, produce effetti negativi sul conto economico per effetto dell'azzeramento del credito per imposte differite già iscritto a bilancio, non più recuperabile. Da segnalare, infatti, che la riduzione dei ricavi operativi per euro 192,894 milioni dovuta, prevalentemente, sia alla flessione dei ricavi da pedaggio sulle linee AV/AC (ai sensi del DM n. 330 del 10 settembre 2013 e della successiva delibera dell'ART n. 70 del 31 ottobre 2014) che alla riduzione dei contributi da Stato sulla base del Contratto di Programma - parte Servizi 2012-2014, risulta in buona parte compensata da una corrispondente riduzione (124,183 milioni di euro) di buona parte dei costi operativi; circostanza, questa, che unitamente al risultato delle partite sotto l'EBIT, evidenzia un risultato prima delle imposte (euro 307,867 milioni) sostanzialmente in linea con quello (euro 309,559 milioni) del precedente esercizio 2013.

La Relazione sulla gestione contiene notizie sullo stato dei procedimenti e dei contenziosi in corso dando atto anche del dimensionamento degli accantonamenti a copertura di eventuali rischi.

Conclusioni.

Dall'esame della documentazione prodotta il Collegio ha potuto verificare la generale conformità del bilancio alle norme di legge che ne disciplinano la formazione ed ai fatti di cui si è avuta conoscenza nel corso dell'espletamento dei propri compiti; la Relazione sulla gestione risulta coerente con le disposizioni di legge e rappresenta in modo esauriente i fatti principali che hanno caratterizzato la gestione e il risultato dell'esercizio 2014.

Pur possedendo partecipazioni di controllo, la Società non ha predisposto il bilancio consolidato avvalendosi al riguardo dell'esonero previsto dallo IAS 27, paragrafo 10; sulla base della medesima disposizione, il bilancio consolidato ad uso pubblico viene redatto dalla controllante "Ferrovie dello Stato Italiane SpA". Il Collegio dà atto, inoltre, che ai sensi dell'art. 2497 bis c.c. sono stati riportati nelle Note esplicative i

4

dati essenziali dell'ultimo bilancio di "Ferrovie dello Stato Italiane SpA", redatto anch'esso secondo i principi contabili internazionali, che esercita su RFI SpA l'attività di direzione e coordinamento.

Nella redazione del bilancio gli amministratori hanno fatto riferimento alla previsione di continuità dell'attività aziendale (IAS 1) ed alle valutazioni basate sul criterio convenzionale del costo storico, salvo per le valutazioni delle attività e passività finanziarie nei casi valutabili a *fair value*. Per quanto a nostra conoscenza, non risulta ci siano state deroghe alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, quarto comma, c.c.

Ai sensi dell'art. 2426, punto 5, del c.c. viene espresso il consenso all'iscrizione nell'attivo patrimoniale dei costi di ricerca e sviluppo.

Tenuto conto di quanto sopra esposto e fatte salve le eventuali osservazioni che dovesse evidenziare nella sua relazione la Società KPMG SpA incaricata dell'attività di revisione legale dei conti ed a cui spetta il compito di esprimere un giudizio sul bilancio ai sensi dell'art. 14 del D. L.vo 27 gennaio 2010, n. 39 e tenuto conto, altresì, dell'attestazione prodotta dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari in data 31 marzo 2015, per quanto di nostra competenza, non rileviamo motivi ostativi all'approvazione del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 ed alla relativa proposta di riparto dell'utile di esercizio.

Roma, 27 aprile 2015

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Paolo Marcarelli – Presidente

Dott.ssa Serenella Lucà – Sindaco effettivo

Dott. Leonardo Quagliata- Sindaco effettivo

KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Ettore Petrolini, 2
00197 ROMA RM

Telefono +39 06 80961.1
Telefax +39 06 8077475
e-mail it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

All'Azionista Unico della
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal prospetto di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2014. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli amministratori della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi, si fa riferimento alla relazione emessa da altra società di revisione in data 23 aprile 2014.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2014 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'esercizio chiuso a tale data.

4 Come indicato nelle note esplicative, la Società si è avvalsa della facoltà di non predisporre il bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, in quanto controllata direttamente dalla Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. che è tenuta alla redazione del bilancio consolidato. Tale bilancio consolidato di Gruppo è reso pubblico nei termini e con le modalità previsti dalla vigente normativa.

KPMG S.p.A., è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), entità di diritto svizzero

Ancona Aosta Bari Bergamo Bologna Bolzano Brescia Catania Como Firenze Genova Lecce Milano Napoli Novara Padova Palermo Parma Perugia Pescara Roma Torino Treviso Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 9.179.700,00 i.v.
Registro imprese Milano e Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Part. IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA

5 La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note esplicative i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. non si estende a tali dati.

6 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n. 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2014.

Roma, 6 maggio 2015

KPMG S.p.A.

Stefano Bandini
Socio