



# *Corte dei Conti*

Determinazione e relazione della Sezione del controllo sugli enti  
sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria  
delle **Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.**  
per l'esercizio **2013**

Relatore: Presidente Ernesto Basile

*Ha collaborato per l'istruttoria e l'analisi gestionale la Dr.ssa Luisa Conti*



La

# *Corte dei Conti*

in

## *Sezione del controllo sugli enti*

nell'adunanza del 18 luglio 2014;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 marzo 2007 con il quale la **Società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.** è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti con le modalità di cui all'art. 12 della legge n. 259 del 21 marzo 1958;

visto il bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. relativo all'esercizio finanziario 2013, nonché le annesse relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei sindaci;

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente Ernesto Basile 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 di detta Società, per l'**esercizio 2013**;

considerato che dall'analisi del bilancio e della documentazione acquisita della Società è emerso che:

- il bilancio consolidato del Gruppo FS Italiane 2013 registra un risultato netto, pari a 460 milioni di euro, in crescita di 79 milioni di euro rispetto al 2012 (381 milioni di euro), migliorando di oltre il 20% il risultato 2012;

- il margine operativo lordo della capogruppo evidenzia, nell'anno in esame, un incremento pari al 5,8%, essendo passato da 1.918 milioni di euro ad un valore di 2.030 milioni di euro;
- il patrimonio netto ammonta a 36.892 milioni di euro, con una variazione in aumento di 701 milioni di euro rispetto al 2012;
- il bilancio di esercizio delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il 2013 registra un risultato netto pari a 76 milioni di euro, con un miglioramento rispetto al 2012 di 3 milioni di euro;
- il margine operativo lordo evidenzia un decremento di 32 milioni di euro, con un margine che passa da un valore positivo di 11 milioni di euro ad un valore negativo di 21 milioni di euro per effetto dell'aumento dei ricavi operativi di 3 milioni di euro e dell'incremento dei costi operativi di 35 milioni di euro;
- il risultato operativo si attesta ad un valore negativo di 65 milioni di euro rispetto al valore anch'esso negativo di 13 milioni di euro nel 2012;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incumbente, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del bilancio di esercizio – corredato delle relazioni degli organi di amministrazione e di revisione - della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio per l'esercizio 2013, corredato delle relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei sindaci, di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società medesima.

PRESIDENTE - ESTENSORE

*Ernesto Basile*

Depositata in segreteria il 25 luglio 2014

**Relazione** sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di **FS Italiane e del Gruppo FS**, per l'esercizio 2013

## **S O M M A R I O**

### **Premessa**

### **Parte I**

#### **1. L'assetto societario**

- 1.1. Gli organi
- 1.2. I controlli interni
  - 1.2.1. L'Organismo di vigilanza ai sensi del D.Lgs. 231/2001
  - 1.2.2. L'Internal Auditing
  - 1.2.3. Attività di supporto tecnico all'Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/2001
- 1.3. Le attività di comunicazione

#### **2. Le risorse umane**

- 2.1. Consistenza del personale
- 2.2. Costo del lavoro
- 2.3. Politica retributiva
- 2.4. Aspetti rilevanti relativi alle relazioni industriali
- 2.5. Contenzioso del lavoro
- 2.6. Sicurezza sul lavoro
- 2.7. Consulenze

#### **3. Il trasporto pubblico locale**

#### **4. La liberalizzazione del trasporto ferroviario e l'Autorità di regolazione dei trasporti**

- 4.1. Contenzioso amministrativo
- 4.2. Procedimenti dinnanzi all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato

## **Parte II**

### **5. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo**

- 5.1. Attestazioni del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari
- 5.2. Attività del Collegio sindacale
- 5.3. Relazione della Società di revisione
- 5.4. Notazioni generali sul bilancio consolidato
  - 5.4.1. Notazioni di sintesi sui risultati del bilancio consolidato
  - 5.4.2. Dati di dettaglio relativi al conto economico consolidato
  - 5.4.3. Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo
- 5.5. Finanziamenti pubblici ed investimenti: aspetti generali
- 5.6. Gestione finanziaria del Gruppo FS Italiane
- 5.7. Fatti di rilievo verificatisi nel 2013
- 5.8. Fatti di rilievo verificatisi successivamente al 31 dicembre 2013

### **6. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane Spa**

- 6.1. Notazioni di sintesi sul bilancio di esercizio
- 6.2. Dati di dettaglio relativi al conto economico
- 6.3. Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria

### **7. Andamento della gestione delle principali società del Gruppo FS Italiane**

- 7.1. Trenitalia Spa: andamento complessivo della gestione nel 2013
- 7.2. RFI Spa: andamento complessivo della gestione nel 2013
- 7.3. L'andamento complessivo della gestione delle altre principali società del Gruppo

### **Considerazioni conclusive**

## **Premessa**

La Corte ha riferito al Parlamento su Ferrovie dello Stato Italiane SpA (a partire dal 24 maggio 2011, Ferrovie dello Stato Italiane SpA, in breve "FS Italiane SpA" o "FS Italiane"), da ultimo con la relazione deliberata in data 17 dicembre 2013, sull'esito del controllo svolto sull'esercizio 2012, con le modalità di cui all'art.12 della legge 21 marzo 1958, n.259<sup>1</sup>.

Con la presente relazione, riferisce sulla gestione condotta nel 2013 da Ferrovie dello Stato Italiane SpA e sulle principali vicende verificatesi fino alla data di elaborazione del referto.

Giova rammentare che, sul risultato della gestione finanziaria di Rete ferroviaria italiana (RFI) SpA, la Corte riferisce con apposito, distinto referto, ai sensi dell'art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210, e dell'art. 2 della legge n. 259 del 1958; considerato che il bilancio di detta società confluisce nel bilancio consolidato del Gruppo FS, nel corso della presente relazione verranno forniti anche alcuni limitati elementi conoscitivi relativi alla suddetta società.

---

<sup>1</sup> Atti Parlamentari, XVII legislatura - Doc. XV, n. 64.

## **PARTE I**

### **1. L'assetto societario**

L'assetto organizzativo societario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è quello di un gruppo industriale con una Holding Capogruppo: Ferrovie dello Stato Italiane SpA (d'ora innanzi, per brevità, FS Italiane).

Le azioni di FS Italiane appartengono interamente allo Stato per il tramite del socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Oggetto sociale di FS Italiane è: "a) la realizzazione e la gestione di reti di infrastruttura per il trasporto ferroviario; b) lo svolgimento dell'attività di trasporto, prevalentemente su rotaia, di merci e di persone, ivi compresa la promozione, l'attuazione e la gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti; c) lo svolgimento di ogni altra attività strumentale e complementare a quelle suddette, direttamente o indirettamente, ivi comprese espressamente quella dei servizi alla clientela e quelle volte alla rivalutazione dei beni posseduti per lo svolgimento delle attività di cui alle lettere a e b".

La Holding FS Italiane è caratterizzata da una struttura con compiti di tipo industriale e finanziario. Elabora il Piano Industriale di Gruppo, regola e controlla i rapporti interni allo stesso, gestisce i rapporti istituzionali con lo Stato.

In aggiunta al proprio bilancio di esercizio, FS Italiane redige il bilancio consolidato di Gruppo: il bilancio consolidato relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 è stato predisposto in conformità agli International Financial Reporting Standards, emanati dall'International Accounting Standards Board, adottati dall'Unione Europea ("EU-IFRS").

L'efficacia dei processi di *governance* è assicurata da un Sistema di Direzioni (la Capogruppo è strutturata in 11 Direzioni Centrali) che favorisce l'assunzione e la condivisione delle decisioni, nonché la valorizzazione delle competenze presenti in Azienda.

Al 31 dicembre 2013 il capitale sociale di FS Italiane ammontava a euro 38.790.425.485,00, interamente versati.



## 1.1. Gli organi

Organi sociali di FS Italiane sono l'Assemblea dei soci, il Consiglio di Amministrazione e il Collegio sindacale.

### L'Assemblea dei Soci

L'Assemblea di FS Italiane è costituita dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze.

### Il Consiglio di Amministrazione

Allo scadere del mandato del Consiglio per il triennio 2010-2012, in data 9 agosto 2013 l'Assemblea dei Soci ha nominato i componenti del nuovo Organo amministrativo, con mandato per il triennio 2013-2015<sup>2</sup>. Ciò, nel rispetto delle nuove previsioni statutarie in materia di:

- equilibrio tra i generi (in attuazione della normativa in tema di cd. "quote rosa": legge n. 120/2011 e relativo Regolamento attuativo, d.P.R. n.251/2012)
- "onorabilità" e "professionalità e competenza" degli amministratori di FS (in attuazione della Direttiva dell'Azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze in tema di "criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione ... delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze" del 24 giugno 2013; i particolari requisiti di onorabilità e di professionalità richiesti dal MEF hanno natura "convenzionale" e sono "aggiuntivi" rispetto a quelli previsti dall'art. 2382 cod. civ. recante "cause di ineleggibilità e decadenza") e dalle preesistenti norme statutarie<sup>3</sup>). Al riguardo, gli Amministratori di FS hanno rilasciato una dichiarazione attestante, tra l'altro: il possesso dei requisiti richiesti dalla legge e dallo statuto; l'insussistenza di cause di ineleggibilità e decadenza; di non aver ricoperto nei cinque anni precedenti incarichi di amministratore di ente, istituzione, azienda pubblica, società a totale o

<sup>2</sup> Nel corso dell'esercizio 2014 sono intervenute una serie di vicende che hanno interessato la composizione del Consiglio di Amministrazione ed il relativo assetto poteri, mutando, in parte, il quadro descritto nella presente relazione inerente l'anno 2013. In particolare, al Consiglio di Amministrazione nominato in data 9 agosto 2013 e composto da cinque consiglieri è succeduto un nuovo organo di amministrazione, nominato dall'assemblea del 29 maggio 2014 e composto - tenuto conto della modifica statutaria che ha aumentato da cinque a nove il numero massimo dei componenti del Consiglio di Amministrazione - da nove consiglieri.

<sup>3</sup> In particolare, lo Statuto di Ferrovie dello Stato Italiane SpA stabilisce che gli Amministratori cui siano state delegate in modo continuativo, ai sensi dell'art. 2381, comma 2, codice civile, attribuzioni gestionali proprie del Consiglio di Amministrazione, possano rivestire la carica di Amministratore in non più di due ulteriori Consigli in società per azioni (non si considerano gli incarichi nelle società controllate o collegate); mentre per gli Amministratori cui non siano state delegate le attribuzioni di cui sopra è previsto che possano rivestire la carica di Amministratore in non più di cinque ulteriori Consigli in società per azioni.

parziale capitale pubblico che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, un progressivo peggioramento dei conti per ragioni riferibili a non necessitate scelte gestionali.

### **Competenze consiliari**

Con delibera del 29 agosto 2013, il CdA di FS oltre ad attribuire, tenuto conto delle indicazioni assembleari, al Presidente specifiche competenze (in materia di relazioni e comunicazioni istituzionali, coordinamento dell'internal auditing, attività statutarie), ha nominato l'Amministratore Delegato conferendogli, nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 Cod. Civ. (inerente le materie "non delegabili" dal CdA), ampi poteri di gestione<sup>4</sup>.

Ai sensi dell'art. 13 dello Statuto, il potere di rappresentanza di FS SpA compete, disgiuntamente al Presidente e all'Amministratore Delegato.

Il CdA si è quindi riservato competenze esclusive su materie di importanza economica e strategica, quali, tra le altre: approvazione del piano d'impresa, budget annuale, operazioni straordinarie, acquisti/cessioni di azienda e di partecipazioni societarie, contratti di finanziamento. Il CdA si è, altresì, riservato competenze esclusive in materia di nomina, su proposta motivata e documentata dell'Amministratore Delegato, degli organi di amministrazione e di controllo delle principali controllate (RFI, Trenitalia, Italferr e Ferservizi)<sup>5</sup>, nonché di individuazione dei criteri di ordine generale sulla cui base l'Amministratore Delegato sceglie i componenti degli Organi sociali delle Società del Gruppo FS Italiane (requisiti di indipendenza, professionalità e capacità manageriale).

Ancora, ai sensi di Statuto, in linea con il dettato normativo di cui all'art. 2365 cod. civ., il CdA di FS Italiane è competente a deliberare su alcune materie altrimenti riservate all'Assemblea Straordinaria (incorporazioni e scissioni di società possedute al 90% da FS Italiane SpA e a favore della medesima; istituzione e soppressione di sedi secondarie; adeguamento dello statuto alle disposizioni normative), fermo restando, in ogni caso, la facoltà dell'Assemblea di deliberare sulle predette materie.

---

<sup>4</sup> Ciò in attuazione delle previsioni statutarie per le quali: a) il Consiglio, previa delibera dell'Assemblea, può attribuire deleghe operative al Presidente sulle materie delegabili ai sensi di legge, indicate dall'Assemblea, determinandone in concreto il contenuto; b) il Consiglio delega le proprie competenze, nel rispetto di cui all'art. 2381 cod. civ., ad uno solo dei suoi componenti; c) al Consiglio è consentito conferire deleghe per singoli atti anche ad altri membri dell'organo stesso, a condizione che non siano previsti compensi aggiuntivi.

<sup>5</sup> Il CdA, nella sedute consiliari del 12 settembre 2013 e 4 ottobre 2013, ha, definito i criteri metodologici di ordine generale per le scelte delle candidature, sia interne che esterne, dei summenzionati organi di amministrazione e controllo (RFI, Trenitalia, Italferr e Ferservizi) da sottoporre al Consiglio per l'adozione delle decisioni di competenza.

Da ultimo si precisa che, in coerenza con quanto disposto dall'art. 2410 del Cod. Civ., il CdA di Ferrovie dello Stato Italiane SpA è anche competente a deliberare l'emissione di obbligazioni.

### **I comitati interni al CdA**

Il CdA di FS SpA, mutuando una prassi largamente diffusa nelle società quotate, ha costituito al suo interno, sin dal maggio 2007, il Comitato Compensi, con il compito di formulare proposte sulla remunerazione degli amministratori con deleghe e di supportare l'Amministratore Delegato nella definizione di linee guida sulla politica retributiva del Gruppo FS Italiane.

Per effetto del rinnovo dell'Organo amministrativo deliberato dall'Assemblea del 9 agosto 2013, anche il nuovo CdA di FS SpA (nella seduta del 29 agosto 2013) ha deliberato, per il triennio 2013/2015, rinnovare il Comitato Compensi. Il Comitato è composto da due Consiglieri non esecutivi e dal Direttore Centrale Risorse Umane e Organizzazione la cui struttura assicura il necessario supporto istruttorio e tecnico. Al Responsabile della S.O. Gestione e Amministrazione Dirigenti sono affidate le funzioni di segreteria del Comitato. Nessun compenso aggiuntivo è stato attribuito ai componenti del suddetto Comitato.

### **Altri comitati**

Sotto il profilo organizzativo interno, FS Italiane si è dotata anche di comitati con funzioni consultive/di indirizzo/di supporto, i cui componenti sono nominati tra i titolari pro tempore di talune funzioni aziendali.

In primo luogo, il Comitato Etico, organismo avente ruolo consultivo e di indirizzo nel quadro dei principi e delle norme di cui al Codice Etico del Gruppo FS Italiane, che ha il compito di agevolare l'integrazione nei processi decisionali dei criteri etici assunti nei confronti dei vari interlocutori aziendali, di verificare la conformità delle azioni e dei comportamenti di amministratori e dipendenti alle norme di condotta definite e di procedere alla revisione delle procedure aziendali alla luce del summenzionato Codice Etico e al costante aggiornamento di quest'ultimo.

In secondo luogo, il Comitato Antitrust, organismo di supporto all'Amministratore Delegato di FS Italiane, costituito con il fine di promuovere, attraverso l'elaborazione di linee guida in tema di *Compliance Antitrust*, tra cui il Manuale Antitrust di Gruppo, la diffusione delle conoscenze relative alla disciplina della concorrenza e di monitorarne la corretta applicazione. Il Comitato definisce inoltre la posizione del

Gruppo in relazione a eventuali procedimenti che l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato può avviare nei confronti delle singole Società.

Il Comitato Investimenti, istituito con Disposizione di Gruppo n. 89/AD dell'8 febbraio 2007 per il presidio strategico del processo degli investimenti/disinvestimenti, è un organo consultivo dell'Amministratore Delegato che fornisce indirizzi in materia di investimenti e disinvestimenti, orientando il processo di pianificazione del Gruppo FS Italiane, formula pareri di conformità (strategica ed economico-finanziaria) delle iniziative (ad eccezione di quelle incluse CdP - Parte Investimenti), ha compiti di vera e propria "validazione" degli investimenti e disinvestimenti rilevanti, segue l'evoluzione del relativo Piano e propone eventuali azioni correttive nella sua esecuzione.

Il Comitato per la Sicurezza delle Informazioni e dei Sistemi Informativi di Gruppo, istituito con Disposizione di Gruppo n. 168/AD del 25 novembre 2013, è un organo consultivo intersocietario per il monitoraggio delle iniziative in materia, in coerenza con quanto indicato dalla Disposizione di Gruppo n.167/AD del 25 novembre 2013. In particolare, il Comitato indirizza le strategie di sicurezza delle informazioni del Gruppo FS Italiane, formula proposte alle società del Gruppo per la rilevazione dei processi di business critici in relazione ai rischi emergenti in materia di uso e gestione delle risorse informatiche, monitora le iniziative in materia, valuta e approva le proposte in materia di regolamentazione delle valutazioni e certificazioni in ambito sicurezza delle informazioni e dei sistemi informativi.

Il Comitato Pari Opportunità del Gruppo FS Italiane è un organismo aziendale bilaterale e paritetico istituito ai sensi dell'art. 1, punto 3, lett. C) del CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività ferroviarie e dell'art. 3 del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 20 luglio 2012. Il Comitato ha lo scopo di promuovere iniziative e azioni positive finalizzate ad offrire alle lavoratrici condizioni organizzative e di distribuzione del lavoro più favorevoli, anche al fine di conciliare vita lavorativa e famiglia. Il Comitato è articolato in un comitato nazionale e 15 comitati territoriali.

## **Il Collegio Sindacale**

Il Collegio Sindacale assicura, insieme agli altri organi sociali di FS Italiane, il controllo sistematico della corretta applicazione dei principi di *governance* societaria ai sensi del Codice Civile; inoltre, oltre a vigilare sull'osservanza della legge e dello Statuto, vigila sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare,

sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato da FS Italiane e sul suo concreto funzionamento.

Con la qualifica di FS SpA di "Ente di Interesse Pubblico" il Collegio Sindacale della Capogruppo ha assunto anche ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 39/2010 il ruolo di "Comitato per il controllo interno e la revisione contabile", con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, nonché sulla revisione legale dei conti ed infine sull'indipendenza della società di revisione legale, in particolare per quanto concerne la tipologia di servizi, oltre la revisione, eventualmente erogati, all'entità sottoposta alla revisione legale dei conti.

Al riguardo, si evidenzia come la revisione legale dei conti, sia della Capogruppo, che di tutte le società controllate sia affidata ad una unica società di revisione iscritta nell'apposito registro.

Il Collegio Sindacale di FS si compone di tre membri effettivi, di cui uno con funzioni di Presidente; sono altresì nominati due membri supplenti.

L'Assemblea dei Soci di FS SpA, nella seduta del 9 agosto 2013, ha nominato, in linea con la Direttiva del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 24 giugno 2013, per tre esercizi e, comunque, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2015, il nuovo Collegio Sindacale costituito da tre componenti effettivi e due componenti supplenti. Dette nomine sono avvenute nel rispetto della normativa in materia di equilibrio tra i generi.

### **Il Delegato della Corte dei Conti al controllo sulla gestione finanziaria di FS Italiane**

Alle sedute del CdA e del Collegio sindacale partecipa il Delegato della Corte dei Conti al controllo sulla gestione finanziaria di FS Italiane, a norma dell'art. 12 della legge n. 259/1958.

### ***Compensi agli Amministratori ed ai Sindaci***

#### **Amministratori**

Per espressa previsione statutaria, agli amministratori non possono essere corrisposti gettoni di presenza.

Il CdA di FS Italiane, su proposta del Comitato Compensi e sentito il parere del Collegio Sindacale, determina l'ammontare dei trattamenti economici ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice Civile del Presidente e dell'Amministratore Delegato (comprensivi del compenso attribuito per la carica di amministratore) che tengono conto delle regole dettate per le società a partecipazione pubblica<sup>6</sup> in materia di emolumenti e retribuzioni e alla luce di analisi e confronti rispetto a quanto praticato presso società esterne comparabili per dimensione e complessità. Per il triennio 2013/2015, i compensi per il Presidente e per l'Amministratore Delegato sono stati ridotti del 25% alla luce delle disposizioni di cui al D.L. 69/2013 convertito con legge del 9 agosto 2013 n. 98.

Con riferimento agli emolumenti spettanti agli amministratori di FS nel 2013, si riepilogano di seguito quelli spettanti prima e dopo la data dell'assemblea di nomina degli organi sociali per il mandato 2013/2015 (9 agosto 2013).

Compensi spettanti agli amministratori dal 1° gennaio al 9 agosto 2013 (mandato 2010/2012):

Presidente

Nella seduta consiliare del 21 dicembre 2010, il trattamento economico complessivo per il Presidente del Consiglio di Amministrazione è stato fissato, su proposta del Comitato Compensi e sentito il parere del Collegio Sindacale, in euro 260.000 per la parte fissa e in un importo non superiore a euro 40.000 come compenso variabile – MBO (per un totale di euro 300.000, comprensivo del compenso stabilito dall'Assemblea nella seduta del 24 giugno 2010 in qualità di Consigliere di Amministrazione).

Amministratore Delegato

Nella seduta consiliare del 6 luglio 2011, il trattamento economico complessivo ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice Civile, per l'Amministratore Delegato è stato

---

<sup>6</sup> Si evidenzia come, nel 2012, il legislatore abbia chiarito (cfr. all'art. 34, comma 38, del DL 179/2012) come "ai fini della corretta applicazione delle disposizioni in materia di contenimento della spesa pubblica riguardanti le società partecipate dalle pubbliche amministrazioni.....si intendono per società quotate le società emittenti strumenti finanziari quotati in mercati regolamentati ". Tale è ora la situazione di FS Italiane, tenuto conto, che il 22 luglio 2013, la Società ha esordito come emittente sui mercati obbligazionari con l'emissione di un prestito (a tasso fisso) quotato nel mercato (Borsa) irlandese, nell'ambito del suo Programma MTN (Medium Term Notes).

fissato, su proposta del Comitato Compensi e sentito il parere del Collegio Sindacale, in euro 80.000 per la parte fissa e in un importo non superiore a euro 40.000 come compenso variabile – MBO (per un totale di euro 120.000, comprensivo del compenso stabilito dall'Assemblea nella seduta del 24 giugno 2010 in qualità di Consigliere di Amministrazione). Nella citata seduta del 6 luglio 2011, il CdA ha anche approvato, su proposta del Comitato Compensi, per l'Amministratore Delegato un "Long Term Incentive" (LTI) triennale per il periodo 2010-2012, collegato al raggiungimento di obiettivi economico-qualitativi di Gruppo, riferiti ai valori e agli obiettivi qualitativi attesi al 2012 dal Piano Industriale 2011/2015. Al raggiungimento di tali obiettivi, il CdA ha correlato un incentivo massimo di euro 300.000, da liquidare, in un'unica soluzione, successivamente all'approvazione del bilancio 2012 e previa delibera del CdA, alle seguenti condizioni: (i) che l'Amministratore Delegato fosse rimasto in carica per tutto il triennio 2010-2012; (ii) previa verifica favorevole da parte del Comitato Compensi dei livelli di performance raggiunti rispetto agli obiettivi definiti. Pertanto, nel mese di luglio 2013, essendosi verificate le condizioni previste dal suddetto CdA, all'Amministratore Delegato è stata liquidata la somma di euro 300.000. Si fa presente che, a tale trattamento si aggiunge la "retribuzione per il rapporto dirigenziale" pari a complessivi euro 753.666.

#### Consiglieri di Amministrazione

Nel corso dell'Assemblea del 24 giugno 2010, il compenso per i Consiglieri di Amministrazione è stato fissato in euro 30.000.

#### *Compensi spettanti agli amministratori dal 10 agosto al 31 dicembre 2013 (mandato 2013/2015):*

#### Presidente

Il trattamento economico complessivo per il Presidente del Consiglio di Amministrazione è stato stabilito, su proposta del Comitato Compensi e sentito il parere del Collegio Sindacale, nella seduta consiliare del 25 settembre 2013. Lo stesso è stato fissato, in applicazione dell'art. 84-ter del decreto-legge 69/2013 (riduzione del 25%), in euro 200.000 per la parte fissa ed in euro 25.000 per la parte variabile – MBO (per un totale di euro 225.000, comprensivo del compenso stabilito dall'Assemblea in qualità di Consigliere di Amministrazione).

### Amministratore Delegato

Il trattamento economico complessivo per l'Amministratore Delegato è stato stabilito, su proposta del Comitato Compensi e sentito il parere del Collegio sindacale, nella seduta consiliare del 19 dicembre 2013. Lo stesso è stato fissato, in applicazione dell'art. 84-ter del decreto-legge 69/2013 (riduzione del 25%), in euro 65.000 per la parte fissa ed in euro 25.000 come compenso variabile – MBO (per un totale di euro 90.000, comprensivo del compenso stabilito dall'Assemblea in qualità di Consigliere di Amministrazione). Si fa presente che, a tale trattamento si aggiunge la "retribuzione per il rapporto dirigenziale" pari a complessivi euro 753.666.

### Consiglieri di Amministrazione

Il compenso per i Consiglieri di Amministrazione è stato stabilito dall'Assemblea, nella seduta del 9 agosto 2013. Lo stesso è stato fissato in euro 30.000.

La tabella che segue illustra i trattamenti economici complessivi degli Amministratori di FS Italiane relativi agli ultimi esercizi.

<b>Compensi individuali annui lordi Organi di Amministrazione</b>	<b>N. comp.</b>	<b>2012</b>	<b>Totale annuo spettante</b>	<b>1^ gennaio-9 agosto 2013</b>	<b>Totale annuo spettante</b>	<b>10 agosto – 31 dicembre 2013</b>	<b>Totale annuo spettante</b>
		<b>Parte fissa + variabile</b>		<b>Parte fissa + variabile</b>		<b>Parte fissa + variabile</b>	
Presidente	1	260.000+ 40.000	300.000	260.000+ 40.000	300.000	200.000+ 25.000	225.000
A.D (rapporto amministrazione)*	1	80.000+ 40.000	120.000	80.000+ 40.000	120.000	65.000+ 25.000	90.000
A.D (rapporto dirigenziale)	1	653.666+ 100.000	753.666	653.666+ 100.000	753.666	653.666+ 100.000	753.666
Altri componenti	3	30.000	90.000	30.000	90.000	30.000	90.000

\*Al quale spetta anche, come già detto in precedenza, un incentivo triennale di 300.000 euro.

E' da precisare che i compensi deliberati per gli Amministratori che ricoprono cariche di Consigliere in altre società del Gruppo consolidate sono direttamente versati a FS Italiane; i compensi spettanti ai Consiglieri (e Sindaci) espressi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – in quanto dipendenti in servizio – vengono versati ai citati Dicasteri.



## Sindaci

Per espressa previsione statutaria, ai Sindaci non possono essere corrisposti gettoni di presenza.

Con riferimento all'esercizio 2013, si fa presente che l'Assemblea del 9 agosto 2013 ha proceduto al rinnovo del Collegio Sindacale confermando i compensi spettanti per il precedente mandato dall'Assemblea nella seduta del 24 giugno 2010.

In particolare, il compenso per il Presidente del Collegio Sindacale è stato stabilito in euro 40.000. Per ciascun Sindaco effettivo detto compenso è stato stabilito in euro 30.000.

La tabella che segue mostra i compensi spettanti ai Sindaci di FS Italiane con riferimento agli ultimi esercizi.

<b>Compensi individuali annui lordi Collegio Sindacale</b>	<b>N. comp.</b>	<b>2011</b>	<b>Totale annuo spettante</b>	<b>2012</b>	<b>Totale annuo spettante</b>	<b>2013</b>	<b>Totale annuo spettante</b>
Presidente	1	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Sindaci effettivi	2	30.000	60.000	30.000	60.000	30.000	60.000
Sindaci supplenti	2	0	0	0	0	0	0

## Controllo contabile

Il controllo contabile di Ferrovie dello Stato Italiane SpA è affidato ad un revisore esterno. Nell'esercizio 2013, per tale incarico, l'Assemblea ha determinato un compenso pari a euro 611.000 annui.

## Attività del dirigente preposto

A partire dall'esercizio 2007 è stato introdotto, su specifica indicazione del MEF, nell'ottica dell'adozione di sistemi di *Governance* sempre più evoluti ed equiparati a quelli delle società quotate, la figura di cui alla legge 262/05 del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

Con l'emissione del prestito obbligazionario quotato sul mercato irlandese (avvenuta con un prima tranche nel luglio 2013, seguita da una seconda nel dicembre

successivo), la figura del Dirigente Preposto è divenuta a tutti gli effetti obbligatoria per legge ricadendo nel pieno ambito di applicazione dell'art. 154 bis del TUF. Pertanto, l'esercizio 2013 è stato caratterizzato da un ampliamento degli adempimenti legislativi e regolamentari in capo a FS SpA, anche in relazione alla figura del Dirigente Preposto.

Il Dirigente Preposto ha definito e implementato, all'interno del Gruppo, un Modello di controllo sull'informativa finanziaria seguendo un approccio basato su standard di riferimento internazionali (c.d. CO.S.O. Framework). Il sistema disegnato prevede la formalizzazione ed il continuo aggiornamento di apposite procedure amministrativo - contabili (PAC) con la definizione dei ruoli e delle relative responsabilità in termini di controlli atti a ridurre i rischi di errore sull'informativa finanziaria. Alla data di approvazione del bilancio di esercizio e consolidato 2013 del Gruppo sono state emanate oltre 300 procedure amministrativo - contabili. La verifica dell'efficacia del sistema dei controlli posti a tutela della corretta informativa finanziaria avviene annualmente attraverso un'attività di testing che si basa su metodologie standard di audit ed è svolta da un team specialista a supporto del Dirigente Preposto. In considerazione della complessità e capillarità del Gruppo, in termini di attori e di processi coinvolti, e per un rafforzamento ed una migliore efficacia nell'applicazione della norma, il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane ha ritenuto opportuno promuovere la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle principali controllate. Risultano, pertanto, istituiti, oltre il Dirigente Preposto della Capogruppo, i Dirigenti Preposti nelle seguenti realtà societarie appartenenti al Gruppo FS Italiane: RFI SpA, Trenitalia SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, FS Logistica SpA e Busitalia - Sita Nord Srl. I Dirigenti Preposti citati, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati delle società, attestano annualmente, sulla base del modello di Attestazione Consob in attuazione della legge 262:

- "l'adeguatezza delle procedure amministrativo - contabili per la formazione del bilancio d'esercizio e l'effettiva applicazione delle stesse nel corso del periodo di riferimento, mettendo in evidenza eventuali aspetti di rilievo emersi";
- "la corrispondenza del bilancio d'esercizio alle risultanze dei libri e delle scritture contabili";
- "la conformità del bilancio medesimo ai principi contabili internazionali e l'idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società";

- e, a partire dall'esercizio 2013, che "la Relazione sulla Gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione della società, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta".

Analoga Attestazione, inoltre, è rilasciata anche con riferimento al bilancio consolidato del Gruppo di Ferrovie dello Stato Italiane da parte dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto della Capogruppo.

Da segnalare, a completamento delle principali caratteristiche del modello di gestione della *compliance* alla legge 262/05, che la Capogruppo ha disposto per tutte le società controllate, nelle quali non è stato istituito il Dirigente Preposto, che le situazioni contabili annuali siano accompagnate da un'Attestazione interna con contenuto simile alle citate Attestazioni, firmata dal Responsabile Amministrativo di società.

Con riferimento alle attività svolte per le Attestazioni sui bilanci 2013, si evidenzia che sono proseguite le attività di emanazione di procedure amministrativo - contabili per processi fino a quel momento non coperti, ovvero di revisione delle procedure per il recepimento di modifiche organizzative, di processo o per il recepimento delle risultanze delle verifiche effettuate nel corso di precedenti processi di attestazione. Sono state effettuate verifiche di operatività su parte delle procedure societarie, concentrandosi sui controlli chiave.

E' stato attivato fin dallo scorso esercizio per FS SpA - risulta implementato a supporto delle Attestazioni 2013 anche per i principali processi delle controllate Trenitalia e di RFI - il modello Segregation of Duties (SoD), definito per garantire che le responsabilità sui sistemi e/o processi siano definite e debitamente distribuite evitando sovrapposizioni funzionali o concentrazione di attività critiche su un unico soggetto in termini di possibili errori e/o frodi in bilancio.

Inoltre è stato approvato sempre nell'ambito dell'iniziativa progettuale SoD, il progetto IT General Computer Controls (ITGC) volto a definire il Modello di Controllo IT e quindi a rafforzare la *Governance* IT del Gruppo FS Italiane. Il Modello di Controllo IT, in particolare, definisce un insieme di controlli, sulla base di standard di riferimento internazionali (COBIT for Sox), che consentono di ridurre i rischi di errore/frode relativamente alla gestione IT dei sistemi a supporto dell'informativa finanziaria. Il

Modello risulta già operativo per FS SpA ed è prevista la sua progressiva implementazione anche presso le principali controllate.

L'attività svolta fino ad oggi, a partire dalla data di prima nomina del Dirigente Preposto di FS SpA ha permesso di potenziare il sistema di controllo interno relativo all'informativa finanziaria nel Gruppo, creando un meccanismo di verifiche periodiche di operatività dei controlli e di continuo aggiornamento delle regole, ed ha consentito di cogliere opportunità di miglioramento dei processi, promuovendo la cultura del controllo all'interno del Gruppo FS Italiane.

## **1.2. I controlli interni**

### **1.2.1. L'Organismo di Vigilanza ai sensi del D.Lgs 231/2001**

L'Organismo di Vigilanza di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, a composizione plurisoggettiva, è costituito da un membro esterno, con funzioni di Presidente, da un consigliere di amministrazione e dal Direttore della Direzione Centrale Audit.

Il 9 agosto 2013, in seguito al rinnovo del Consiglio di Amministrazione, come previsto dallo Statuto del predetto organismo, è decaduto il Consigliere dell'uscente CdA. Tale nomina dovrà essere ridefinita in conformità alla Disposizione di Gruppo n. 166/P del 7 novembre 2013, che detta criteri generali per la nomina dei componenti dell'Organismo di Vigilanza ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001 e relativa responsabilità.

L'Organismo di Vigilanza, nell'attuale composizione, comunque, garantisce lo svolgimento delle funzioni demandategli dalla legge.

### **1.2.2. L'Internal Auditing**

Nel Gruppo operano 6 funzioni *internal auditing* collocate presso le principali società: Ferrovie dello Stato Italiane, Trenitalia, RFI, Ferservizi, Grandi Stazioni e Fercredit.

Le stesse sono funzionalmente coordinate dalla Direzione Centrale Audit della Capogruppo.

Ciascuna funzione *internal auditing* fornisce elementi di valutazione sui processi gestiti dalle varie strutture controllate.

In particolare, le stesse nel 2013 hanno svolto anche:

- attività di supporto all'Organismo di Vigilanza ex D.Lgs n.231/2001;
- attività di *risk assessment*;
- attività di supporto al "Dirigente Preposto";
- operatività complementare (es.: rilevamento dati, consulenze, monitoraggi, etc., a richiesta dei *process owner*).

Nell'anno in esame, sono stati intrapresi audit orientati a due obiettivi:

- valutare il sistema di controllo nelle negoziazioni più esposte conformità alla normativa, efficacia ed efficienza della gestione dei processi aziendali);
- individuare eventuali rapporti da approfondire al fine di far emergere gli ambiti gestionali a maggior rischio.

Nel corso del 2013 le funzioni Internal Auditing presenti nel Gruppo FS Italiane hanno svolto n.122 attività audit, come nel precedente esercizio.

<b>Attività concluse nel 2013</b>	<b>FS</b>	<b>Trenitalia</b>	<b>RFI</b>	<b>Ferservizi</b>	<b>Fercredit</b>	<b>Grandi Stazioni</b>	<b>Totale</b>
Da piano	16	21	15	6	6	9	73
A richiesta o d'iniziativa	8	4	5	2	-	-	19
Prosecuzione 2012	2	14	12	2	-	-	30
<b>Totale</b>	<b>26</b>	<b>39</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>122</b>

Le attività eseguite hanno riguardato, in diversa misura, i principali macroprocessi operativi e di supporto delle diverse società, tra i quali l'approvvigionamento di beni e servizi, la manutenzione (di infrastrutture e rotabili), gli investimenti, i processi commerciali, la produzione di servizi, l'amministrazione e finanza, la gestione delle risorse umane, la sicurezza sul lavoro, la tutela dell'ambiente, l'attività legale, l'ICT.

Tuttavia, nel 2013, nonostante sia stato rilevato un continuo miglioramento di gestione dei processi aziendali, continuano in qualche misura a perdurare talune problematiche, da considerare. Fra queste rientrano aspetti riguardanti il funzionamento (effettivo esercizio dei doveri del management ad orientare i comportamenti in conformità alle disposizioni) di processi aziendali, quali: la gestione

ICT; la gestione delle attività negoziali; la manutenzione della infrastruttura; la manutenzione dei rotabili presso imprese terze; la pulizia rotabili (TPR), la gestione di aree non più strumentali all'esercizio ferroviario.

Al fine di aver una migliore visione degli elementi che caratterizzano i processi aziendali, per poterli ottimizzare, il Consiglio di Amministrazione di FS ha introdotto nel "Manuale di processo di audit" un criterio di valutazione separata dell'architettura dei controlli rispetto al funzionamento. Tale criterio permette di apprezzare l'effetto delle azioni strutturali poste in essere per migliorare il presidio dei rischi che possono compromettere il raggiungimento degli obiettivi aziendali.

Tutti i processi aziendali, interessati da piani di azione finalizzati ad eliminare inadeguatezze e carenze gestionali, sono stati oggetto di verifiche successive (*follow up*), per rilevare l'adeguatezza e l'osservanza delle azioni migliorative apportate.

Nel corso del 2013 sono stati eseguiti n.18 *follow up*. Di questi: n.16 hanno dato esito di sostanziale adeguatezza; n.1 ha dato esito di sostanziale adeguatezza nell'architettura dei controlli interni; n.1 è risultato ancora carente sia nell'architettura sia nel funzionamento dei controlli.

Per quest'ultimo piano di azione sono in corso iniziative per l'adeguamento del processo aziendale.

La Direzione Centrale di audit ha redatto una relazione dettagliata sulle attività con valutazione carente e inadeguata, rilevando le criticità e le anomalie nonché proponendo le iniziative finalizzate ad eliminare le stesse.

Molte criticità, come da monitoraggio dei piani di azione già nel corso del 2013, sono state eliminate. Le rimanenti continuano ad essere oggetto di monitoraggio continuo da parte della funzione di Internal Audit.

### **1.2.3. Attività di supporto tecnico all'Organismo di vigilanza ex D.Lgs n.231/2001**

Le funzioni di *internal auditing* del Gruppo FS, nel ruolo di supporto tecnico-operativo, hanno svolto per conto degli Organismi di Vigilanza ex D.Lgs n.231/2001 delle Società di rispettiva competenza, verifiche finalizzate a valutare l'adeguatezza e l'osservanza del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo per la prevenzione dei

reati di cui al citato decreto; hanno curato l'aggiornamento del Modello a fronte delle sopraggiunte varianti di legge e nell'assetto organizzativo interno.

Al fine di sensibilizzare il personale delle società del Gruppo, ed in particolare le risorse preposte ai ruoli aziendali maggiormente interessati ai temi relativi alla "responsabilità amministrativa" di cui al citato decreto, sono state organizzate ed erogate specifiche attività formative.

La Direzione Centrale Audit, in particolare, ha curato l'aggiornamento del Modello Organizzativo di FS Sistemi Urbani e di Busitalia Sita Nord.

In tale contesto le Funzioni audit del Gruppo nel 2013 hanno effettuato attività di verifica come indicato nel prospetto che segue.

<b>N. Attività D.Lgs n.231</b>	<b>FS</b>	<b>Trenitalia</b>	<b>RFI</b>	<b>Ferservizi</b>	<b>Fercredit</b>	<b>Grandi Stazioni</b>	<b>Totale</b>
	21	5	21	3	5	-	55

In ogni società del Gruppo, le verifiche effettuate hanno permesso di concludere per una sostanziale adeguatezza dei modelli organizzativi e per una gestione rassicurante dei possibili rischi di reato.

### **1.3. Le attività di comunicazione**

#### **L'impegno per la cultura, il turismo e lo spettacolo**

Il Gruppo sostiene costantemente eventi nazionali quali concerti, mostre, spettacoli, convegni e iniziative a tutela del patrimonio artistico, culturale e scientifico. Le partnership che vengono sostenute da FS Italiane hanno come obiettivo principale quello di riservare dei benefit esclusivi ai propri clienti dando maggiore valore al brand.

Ogni iniziativa è supportata da materiale di comunicazione prodotto dal Gruppo, come brochure tematiche, flyer, oggetti promozionali e pannelli informativi che vengono distribuiti o esposti nelle sedi che ospitano i diversi eventi.

Tra i numerosi eventi di cui il Gruppo è stato promotore nel 2013, vanno citate:

- le grandi mostre del Vittoriano a Roma: "Cubisti – Cubismo", "Cezanne e gli artisti italiani del XX secolo";
- il progetto espositivo "Un anno ad arte" a Firenze, in collaborazione con l'associazione Civita;
- le mostre a Palazzo Strozzi a Firenze: "La primavera del Rinascimento - La scultura e le arti a Firenze 1400-1460", "L'avanguardia russa";
- la Biennale d'Arte e il Festival del Cinema di Venezia.

Da segnalare, inoltre, l'avvio di importanti collaborazioni con i Comuni italiani per la sensibilizzazione del pubblico sulla velocità/sostenibilità del treno quale mezzo per raggiungere le città d'arte (tra i principali partner, Fondazione Musei Civici di Venezia, Museo Mart di Rovereto, Fondazione Agnelli Torino, Napoli Teatro festival).

Nella stessa ottica, è stata rinnovata la partecipazione alla Fondazione Accademia Nazionale di S. Cecilia, presso la quale è giunto alla sua seconda edizione il Premio Frecciarossa assegnato a musicisti di fama internazionale.

Il Gruppo, inoltre, è socio di Associazione Civita, per la tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale.

Prosegue inoltre l'attività di supporto al mondo televisivo, cinematografico e della pubblicità con l'offerta di spazi e location ferroviarie a fronte di un significativo ritorno di visibilità per le società del Gruppo e i loro prodotti/ servizi.

### **Gli eventi di comunicazione**

Per comunicare le grandi opere infrastrutturali e i grandi temi legati alla mobilità, oltre agli investimenti e agli obiettivi d'Impresa, Ferrovie dello Stato Italiane organizza eventi mirati, sia a livello nazionale che locale, con la presenza dei rappresentanti istituzionali.

Tra gli eventi organizzati nel corso del 2013, si segnalano:

- inaugurazione nuova stazione AV Torino Porta Susa: 14 gennaio 2013;
- inaugurazione nuova stazione AV Bologna Centrale: 8 giugno 2013;
- Inaugurazione stazione Reggio Emilia AV Mediopadana: 8 giugno 2013;



- road show Frecciarossa 1000;
- presentazioni nuovi treni flotta trasporto regionale.

## **I progetti di solidarietà sociale in Italia e la collaborazione con le altre reti europee**

### **Le attività in Italia**

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane da anni è concretamente impegnato nella realizzazione di progetti e iniziative a favore delle persone disagiate. In particolare, FS ha fatto propria una politica di sostegno e programmazione per iniziative sociali nelle aree ferroviarie d'intesa con l'Associazionismo e gli Enti locali.

Tra queste iniziative si segnala la costituzione degli Help Center, sportelli di ascolto "a bassa soglia", privi cioè di filtro all'ingresso e situati all'interno o nelle zone limitrofe delle stazioni ferroviarie.

Nel 2013, è nato l'Help Center di Melfi che si aggiunge alla rete degli sportelli di orientamento sociale già attivi sul territorio nazionale.

### **La collaborazione con le altre reti europee**

L'impegno sociale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si è rafforzato anche in ambito internazionale grazie alla sinergia con le altre imprese ferroviarie europee firmatarie della "Carta Europea per lo Sviluppo di iniziative sociali nelle stazioni". Oltre alle imprese Ferroviarie europee che hanno aderito, fanno parte della rete europea anche l'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC), la Fondazione delle Ferrovie Spagnole, la Comunità di Sant'Egidio, l'ANCI e la Fondazione Astalli.

### **La valorizzazione sociale del patrimonio immobiliare e delle linee ferroviarie dismesse**

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane possiede, oltre agli *asset* funzionali all'esercizio del core business, un esteso patrimonio immobiliare, in parte non più utilizzato, costituito da stazioni, caselli e sedimi ferroviari.

In particolare, si stima un numero totale di stazioni impresenziate (stazioni attive ma non presidiate da personale ferroviario) pari a 1.700. Di queste, 345 sono state concesse in comodato d'uso gratuito ad Associazioni ed Enti Locali per finalità sociali o ambientali.

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

A tal riguardo nel 2013, sono stati formalizzati i protocolli d'intesa con la Regione Toscana, Legambiente, AITR (Associazione Italiana Turismo Responsabile), Legacoopsociali e CSVnet (Centri di servizi per il volontariato) per realizzare attività socialmente utili nell'ambito del volontariato, dell'ambiente e della cultura.

### **L'editoria istituzionale**

Come ogni anno, anche per il 2013, è stato pubblicato il Bilancio Annuale di Gruppo e il Rapporto Annuale di Bilancio, che ne costituisce una sintesi con vocazione comunicazionale e il rapporto di Sostenibilità Ambientale, che documenta il forte impegno del Gruppo per la realizzazione di un modello di mobilità sostenibile.

Per dare comunicazione delle iniziative che il Gruppo promuove, sono utilizzati anche canali di comunicazione quali il quotidiano on line FSnews.it, le emittenti web FSnews Radio e La Freccia TV, i magazine La Freccia e Freccia Viaggi, i siti ufficiali e i social network. A questi si aggiunge sempre la visibilità offerta e concordata sui canali di comunicazione dei partner.

Di seguito si riportano le tabelle sull'andamento dei costi, sostenuti per l'attività di comunicazione, nel biennio 2012-2013.

**COSTI DI COMUNICAZIONE ESTERNA - Previsione e Consuntivo 2012 (in euro)**

	FS		Altre Società Gruppo		TOT. COSTI	
	Previsione	Consuntivo	Previsione	Consuntivo	Previsione	Consuntivo
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>2.419.720</b>	<b>1.737.157</b>	<b>14.510.000</b>	<b>10.273.017</b>	<b>16.929.720</b>	<b>12.010.174</b>
L'identità aziendale per salvaguardare il patrimonio di immagine e posizionamento del Gruppo FS Italiane	142.500	55.447	0	0	142.500	55.447
L'Editoria Istituzionale	189.120	141.397	221.000	31.363	410.120	172.760
Gli eventi di comunicazione istituzionale (compresi promozionali)	330.000	239.831	3.220.000	1.503.408	3.550.000	1.743.239
I progetti di solidarietà sociale in Italia in collaborazione con le altre reti ferroviarie europee e la valorizzazione del patrimonio immobiliare e delle linee ferroviarie dismesse	236.600	235.046	40.000	37.000	276.600	272.046
L'impegno per la scuola, l'istruzione, la ricerca scientifica	75.000	45.500	0	0	75.000	45.500
Comunicazione commerciale e pubblicitaria	480.000	315.158	10.270.000	8.187.251	10.750.000	8.502.409
L'Impegno per la cultura, il turismo e lo spettacolo (comprese quote associative)	966.500	704.778	759.000	513.995	1.725.500	1.218.773

**COSTI DI COMUNICAZIONE ESTERNA - Previsione e Consuntivo 2013 (in euro)**

	FS		Altre Società Gruppo		TOT. COSTI	
	Previsione	Consuntivo	Previsione	Consuntivo	Previsione	Consuntivo
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>1.472.378</b>	<b>1.623.985</b>	<b>12.481.900</b>	<b>10.049.339</b>	<b>13.954.278</b>	<b>11.673.324</b>
L'identità aziendale per salvaguardare il patrimonio di immagine e posizionamento del Gruppo FS Italiane	55.000	65.315	0	0	55.000	65.315
L'Editoria Istituzionale	118.000	80.730	50.300	29.254	168.300	109.984
Gli eventi di comunicazione istituzionale (compresi promozionali)	175.000	74.518	2.105.000	1.223.102	2.280.000	1.297.620
I progetti di solidarietà sociale in Italia in collaborazione con le altre reti ferroviarie europee e la valorizzazione del patrimonio immobiliare e delle linee ferroviarie dismesse	135.600	137.046	141.400	141.000	277.000	278.046
L'impegno per la scuola, l'istruzione, la ricerca scientifica	0	0	270.000	0	270.000	0
Comunicazione commerciale e pubblicitaria	315.000	285.217	8.973.200	8.291.086	9.288.200	8.576.303
L'Impegno per la cultura, il turismo e lo spettacolo (comprese quote associative)	673.778	981.159	942.000	364.897	1.615.778	1.346.056

## **2. Le risorse umane**

### **2.1. Consistenza del personale**

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato da 72.043 del 31 dicembre 2012 a 69.425 del 31 dicembre 2013 scontando una diminuzione netta di 2.618 unità. Nella tabella sottostante, l'andamento aggiornato delle consistenze medie da fine 2012 a fine 2013.

Consistenza media 2012	72.390
Consistenza media 2013	71.031

### **2.2. Costo del lavoro**

Le voci che compongono il costo del lavoro sono sintetizzate, per l'anno 2013, nelle tabelle che seguono e sono poste in raffronto con i medesimi dati del 2012.

**Bilancio consolidato - costo del personale**

	valori in milioni di euro	
	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Salari e stipendi	2.785	2.822
Oneri sociali	746	771
Altri costi del personale a ruolo	25	4
Trattamento di fine rapporto	180	185
Accantonamenti e rilasci*	54	30
<b>Personale a ruolo</b>	<b>3.790</b>	<b>3.812</b>
Personale autonomo e collaborazioni	8	8
Altri costi	79	90
<b>Totale costo del personale</b>	<b>3.877</b>	<b>3.910</b>

**Retribuzioni e costi medi unitari**

Retribuzioni (salari e stipendi)	2.785	2.822
Costo del personale	3.877	3.910
Consistenza media del personale (unità)	72.390	71.031
Retribuzione unitaria media (€)	38.472	39.72'9
Retribuzione unitaria media - Var % su ap		3,3%
Costo del personale unitario medio (€)	53.557	55.046
Costo del personale unitario medio Var % su ap		2,8%

**FS SpA Capogruppo - costo del personale**

	valori in migliaia di euro	
	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Salari e stipendi	39.734	37.053
Oneri sociali	10.685	9.895
Altri costi del personale a ruolo	641	<b>-764</b>
Trattamento di fine rapporto	2.438	<b>2.384</b>
Accantonamenti e rilasci*	657	-211
<b>Personale a ruolo</b>	<b>54.155</b>	<b>48.357</b>
Personale autonomo e collaborazioni	263	<b>145</b>
Altri costi	2.673	<b>3.284</b>
<b>Totale costo del personale</b>	<b>57.091</b>	<b>51.786</b>

**Retribuzioni e costi medi unitari**

Retribuzioni (salari e stipendi)	39.734	<b>37.053</b>
Costo del personale	57.091	<b>51.786</b>
Consistenza media del personale (unità)	547	522
Retribuzione unitaria media (€)	72.640	70.983
Retribuzione unitaria media - Var % su ap		-2,3%
Costo del personale unitario medio (€)	104.371	99.207
Costo del personale unitario medio Var % su ap		-4,9%

**Trenitalia SpA - costo del personale**

valori in migliaia di euro

	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Salari e stipendi	1.406.565	1.381.962
Oneri sociali	375.269	378.863
Altri costi del personale a ruolo	8.813	1.537
Trattamento di fine rapporto	92.355	93.615
Accantonamenti e rilasci*	40.446	-61
<b>Personale a ruolo</b>	<b>1.923.448</b>	<b>1.855.916</b>
Personale autonomo e collaborazioni	239	92
<u>Altri costi</u>	55.454	63.708
<b>Totale costo del personale</b>	<b>1.979.141</b>	<b>1.919.716</b>

**Retribuzioni e costi medi unitari**

Retribuzioni (salari e stipendi)	1.406.565	1.381.962
Costo del personale	1.979.141	1.919.716
Consistenza media del personale (unità)	35.876	33.792
Retribuzione unitaria media (€)	39.206	40.896
Retribuzione unitaria media - Var % su ap		4,3%
Costo del personale unitario medio (€)	55.166	56.810
Costo del personale unitario medio Var % su ap		3,0%

(\*) Per una più corretta rappresentazione contabile, nel corso del 2013 le sopravvenienze attive derivanti da adeguamento degli accertamenti di competenze al personale stimati negli esercizi precedenti sono state imputate a riduzione della voce "salari e stipendi" anziché ad "altri costi del lavoro". Per un corretto confronto dei dati economici è stato riclassificato anche il 2012 per un ammontare pari a 3.759 mila euro. Per i dati relativi al costo complessivo del personale di RFI si rinvia alla specifica relazione.

Rispetto al 2012, il bilancio consolidato del 2013, esclusi accantonamenti e rilasci, registra un incremento del costo del personale dovuto all'ingresso nell'area di consolidamento delle società del gruppo Ataf (€ 41 mil.) e Thello (€ 2 mil.). La crescita del costo unitario derivante dalla messa a regime su base annua del nuovo CCNL, in vigore dal mese di settembre 2012, è stata parzialmente compensata dalla riduzione degli organici anche conseguente all'incremento dell'orario di lavoro passato da 36 a 38 ore settimanali. La riduzione delle consistenze si è realizzata sia attraverso politiche di incentivazione all'esodo, sia attraverso l'attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Le procedure di accesso al Fondo hanno interessato, nel 2013, circa 1.760 lavoratori del Gruppo.

Considerando i costi sostenuti per il personale di Ferrovie dello Stato SpA (Capogruppo) e di Trenitalia SpA si rileva che:

- per la Capogruppo, il costo totale è passato da € 57,1 milioni del 2012 a € 51,8 milioni del 2013. Il decremento è dovuto sia alla riduzione della consistenza media di personale (-4,6%), sia al contenimento del costo unitario (-4,9%) conseguente, quest'ultimo, alla riduzione del numero medio di dirigenti e quadri;
- per Trenitalia, il costo totale è passato da € 1.979 milioni del 2012 a € 1.920 milioni del 2013. Il positivo andamento è riconducibile alla riduzione della consistenza media di personale pari al 5,6%. I costi unitari hanno registrato una variazione in aumento pari al 3% da correlarsi al già menzionato rinnovo del CCNL.

Per RFI, si rinvia all'autonomo referto.

### **2.3. Politica retributiva**

La definizione delle politiche gestionali e retributive del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel 2013 è stata caratterizzata, in continuità con quanto già realizzato negli ultimi anni, da valutazioni mirate e dall'esigenza di contenimento dei costi. La gestione delle dinamiche retributive aziendali è stata effettuata considerando le competenze manageriali, le capacità professionali e il livello retributivo dei destinatari dei provvedimenti economici sia in relazione al ruolo ricoperto, sia al gap retributivo rispetto ai valori di mercato.

In continuità con le logiche delle politiche retributive complessive aziendali realizzate negli anni precedenti, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel 2013 ha realizzato un sistema di incentivazione di breve termine formalizzato (Management By Objectives - MBO) in cui la quota di retribuzione variabile è stata correlata al raggiungimento di specifici obiettivi di performance. Gli obiettivi, prevalentemente di tipo quantitativo, ovvero economico-finanziari-tecnici oppure di progetto, sono stati assegnati secondo una logica top-down definita dal vertice aziendale, in coerenza con le indicazioni e le priorità aziendali dell'anno. Nella fase di definizione degli obiettivi particolare rilevanza è stata data agli indicatori relativi alla sicurezza sul lavoro e alla sostenibilità ambientale, considerati valori competitivi e leve strategiche per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano.

Nel processo di MBO 2013 la determinazione dell'ammontare dell'incentivo maturato è stata caratterizzata da una stretta correlazione tra il livello della prestazione individuale, (indicatori collegati direttamente alle responsabilità connesse



alla posizione ricoperta) e i risultati economici di Gruppo/Società. Sono stati previsti, infine, riconoscimenti differenziati sia in relazione al livello di performance raggiunta rispetto al singolo indicatore, sia al grado di contiguità della posizione ricoperta dal dirigente (staff e line) rispetto al business.

#### **2.4. Aspetti rilevanti relativi alle relazioni industriali**

A livello nazionale l'attività è stata incentrata sulla stipula di tre accordi sul Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del Gruppo. Dopo l'entrata in vigore della legge Fornero, infatti, si è reso necessario adeguare il Fondo alle nuove norme di legge e, al contempo, gestire le conseguenze della riforma pensionistica. A tale ultimo riguardo, si è concordato di far confluire il 95% dei finanziamenti iscritti nel bilancio del Fondo-parte ordinaria nel "Fondo per prestazioni solidaristiche straordinarie" e ciò ha consentito di far accedere alle prestazioni straordinarie del Fondo 1.762 dipendenti a seguito della sottoscrizione di accordi territoriali.

A novembre 2013 è stato erogato il Premio di Risultato 2012 sulla base dell'accordo sottoscritto il 30 luglio 2013.

Il 2013 è stato anche il primo anno di operatività dell'Assistenza sanitaria integrativa per i dipendenti del Gruppo FS introdotta dal Contratto aziendale del 2012 e affidata con gara alla Società Nazionale di Mutuo Soccorso "Cesare Pozzo". Nel medesimo anno l'assistenza sanitaria è stata estesa, alle stesse condizioni, alle Società del Gruppo FS Logistica e Terminali Italia (il 29 ottobre 2013 e il 28 novembre 2013 sono stati sottoscritti gli accordi di confluenza al CCNL della Mobilità/Area Attività ferroviarie 20.7.2012).

A livello europeo, nell'ambito del dialogo sociale europeo è stato seguito l'iter di approvazione del IV Pacchetto ferroviario, anche attraverso la partecipazione al gruppo di lavoro ristretto "Social aspects and the protection of staff in case of change of railway operator".

#### **2.5. Contenzioso del lavoro**

Al 31.12.2013 risultano pendenti n. 6.600 vertenze a fronte di n. 2.945 nuovi ricorsi notificati nel corso del medesimo anno. Si tratta di vertenze aventi ad oggetto

rivendicazioni connesse al contratto di lavoro ed in particolare ad alcuni specifici istituti di natura economica.

La fattispecie di contenzioso, di maggiore rilevanza hanno riguardato:

- Amianto/Danno Biologico: trattasi di vertenze attivate da dipendenti o eredi di dipendenti deceduti, per la richiesta di risarcimento di varie tipologie di danno derivanti dall'esposizione all'amianto durante l'attività lavorativa. Per tale materia, pur essendo contenuto il numero di vertenze, assume rilievo l'entità economica delle rivendicazioni. In particolare, su un totale di n. 84 cause pendenti nell'anno 2013, si contano al 31 dicembre 2013 n.3 decisioni (per un importo complessivo pagato pari a euro 536.956,00); n.4 conciliazioni giudiziali (per un importo complessivo pagato pari ad euro 1.705.000,00); n.19 conciliazioni stragiudiziali (per un importo complessivo pagato pari a euro 6.306.512,00);
- Mansioni superiori: si è registrato un numero significativo, sebbene in calo rispetto all'anno precedente, di tali ricorsi (462), con i quali i dipendenti hanno rivendicato l'immissione in livelli superiori di inquadramento contrattuale, in relazione all'attività effettivamente svolta;
- Contratti a termine: risultano pendenti n.178 vertenze promosse dai lavoratori del settore navigazione di RFI SpA. Le rivendicazioni avanzate sono volte ad ottenere l'accertamento della nullità del termine apposto e la conversione dei contratti a termine in contratti a tempo indeterminato. Tale controversia ha profili di diritto particolarmente complessi all'esame della Corte di Cassazione e, di recente, della Corte di Giustizia Europea, in ordine alla compatibilità del diritto speciale del Codice della Navigazione con la direttiva comunitaria 70/1999 in materia di contratti a termine.

Occorre, infine, confermare come il contenzioso promosso da dipendenti delle ditte appaltatrici, in conseguenza della previsione del c.d. obbligo solidale ex art. 29 co. 2 D.Lgs. 276/2003, mantenga un andamento costante rispetto al precedente anno. Si tratta di azioni dirette ad ottenere il pagamento degli emolumenti e del TFR non corrisposti dal proprio datore di lavoro.

## **2.6. Sicurezza sul lavoro**

Il percorso di miglioramento delle performance di salute e sicurezza sul lavoro nel Gruppo FS è proseguito anche nel 2013, conformando il positivo andamento degli anni precedenti.

L'Amministratore Delegato, con la D.d.G. n. 163/AD del 7 maggio 2013 "Aggiornamento obiettivi e linee d'intervento di salute e sicurezza sul lavoro nel

Gruppo FS Italiane per il triennio 2013-2015”, ha rivisitato gli obiettivi e gli indirizzi in materia di salute e sicurezza sul lavoro, a seguito dei risultati positivi conseguiti nel 2011-2012, che hanno consentito di raggiungere anticipatamente gli obiettivi fissati con la D.d.G n.143/AD del 2011 per il quinquennio 2011-2015: la riduzione degli infortuni del 25% e della loro frequenza del 10%.

L’indirizzo per le società è stato incentrato sulla realizzazione di un comune modello di sicurezza, basato sulla prevenzione, attraverso il costante coinvolgimento e impegno di tutti i soggetti aziendali, dai vertici ai singoli lavoratori, in grado di assicurare livelli di tutela sempre più elevati, e una costante e significativa riduzione degli infortuni. In specifico sono stati definiti nuovi obiettivi quantitativi che prevedono una riduzione annuale degli infortuni di almeno il 3% e una diminuzione annuale della loro frequenza di almeno il 2%, con particolare riguardo a quelli più gravi. La presentazione delle nuove linee di intervento e dei nuovi indirizzi di miglioramento delle performance del Gruppo per il triennio 2013-2015 è stato il punto focale del workshop “Il valore della sicurezza”, tenutosi a Roma nel primo semestre dell’anno e a cui ha partecipato il top management delle società del Gruppo. I lavori hanno evidenziato la necessità di una costante attenzione all’innovazione tecnologica e organizzativa, alla corretta gestione, alla tempestività degli interventi e alla professionalità del personale, quali strumenti per affrontare e anticipare i nuovi scenari di rischio. In tale contesto i responsabili di tutte le aree di business delle società del Gruppo, dal trasporto ferroviario al trasporto pubblico locale su gomma, hanno presentato i nuovi impegni e progetti per consolidare e migliorare la sicurezza.

Sul portale intranet di Gruppo Linea Diretta è stata realizzata, e resa disponibile per le società del Gruppo con piattaforma RUN, l’utility informatica “Monitoraggio Infortuni”, che consente l’elaborazione di report sugli infortuni, integrando gli strumenti di prevenzione con i sistemi direzionali di controllo e gestione dei processi di business. Il programma, in particolare, rilevando i dati degli eventi infortunistici disponibili dal sistema web-service in essere tra INAIL e le Società del Gruppo FS, permette di conoscere in tempo reale i dati sul fenomeno infortunistico, quali il numero degli infortuni e le giornate di assenza e di analizzarli secondo diverse prospettive: società, strutture organizzativa, mansione, genere ed età.

Nel 2013, il trend del fenomeno infortunistico nel Gruppo FS mostra, sulla base dei dati in via di consolidamento da parte dell’ente assicuratore INAIL, una costante riduzione degli infortuni sia nel numero che nella frequenza. I dati, infatti, evidenziano

un sensibile miglioramento rispetto agli obiettivi: la riduzione degli infortuni di circa il 10%, a fronte di un obiettivo del 3%, e la diminuzione dell'indice di incidenza è stata maggiore del 7%, rispetto all'obiettivo del 2%. Anche i dati relativi agli infortuni in itinere indennizzati confermano un'inversione di tendenza rispetto al picco registrato nel 2010.

Nelle tabelle che seguono è rappresentato l'andamento del fenomeno infortunistico nel periodo 2007-2013 con riguardo alla variabile numerica e di frequenza.

#### **Infortuni indennizzati INAIL distinti in infortuni in occasione di lavoro e infortuni in itinere**

<b>Anno</b>	<b>Infortuni in occasione di lavoro</b>	<b>Indice di incidenza**</b>	<b>Infortuni in itinere</b>
<b>2013</b>	1.925*	29,88*	323*
<b>2012</b>	2.197	32,79	412
<b>2011</b>	2.555	36,29	418
<b>2010</b>	2.902	38,33	474
<b>2009</b>	3.200	38,66	374
<b>2008</b>	3.487	40,18	463
<b>2007</b>	3.667	40,07	435

\* Dati INAIL 2013 al 30/04/2013

\*\* *Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/consistenza]\*1000 dipendenti*

*I dati relativi al 2011 e al 2012 sono stati rivisitati a seguito degli aggiornamenti da parte dell'INAIL.*

## **2.7. Consulenze**

La Disposizione di Gruppo n.134/AD del 28 aprile 2010, prevede che il ricorso a consulenze esterne deve avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità rispetto agli obiettivi aziendali e in assenza di adeguati mezzi/competenze interne.

Il procedimento in merito al conferimento delle stesse prevede, per le tematiche di interesse trasversale di Gruppo, una verifica di merito da parte della struttura di Capogruppo, competente per materia ("owner" centrale di processo), ed una verifica di congruità economica, da parte della Direzione Centrale Finanza Controllo e Patrimonio; l'utente della prestazione deve, poi, monitorarla, dare una valutazione sull'esito della stessa, oltre ad indirizzare le strutture interessate circa il suo utilizzo. Per le consulenze "core" delle società del Gruppo è previsto dalle comunicazioni organizzative societarie un percorso autorizzativo che si esaurisce all'interno della medesima società. Le tabelle che seguono mostrano gli importi relativi ai costi per consulenze per gli esercizi 2012-2013 in migliaia di euro.

#### **CONSUNTIVO ANNO 2012 (in migliaia di euro)**

Ferrovie dello Stato Italiane	1.993
RFI(*) (**)	713
Trenitalia	399
Ferservizi	52
Altre Gruppo	1590
<b>TOTALE</b>	<b>4.747</b>

#### **CONSUNTIVO ANNO 2013 (in migliaia di euro)**

Ferrovie dello Stato Italiane	2.035
RFI(**)	10
Trenitalia	252
Ferservizi	80
Altre Gruppo	2.719
<b>TOTALE</b>	<b>5.096</b>

(\*) l'importo, include circa 358 mila euro relativi ad incarichi verso consulenti legali, banche "arrangers" e "dealers" connessi all'emissione del prestito obbligazionario che non hanno avuto impatto diretto nei costi dell'esercizio in quanto portati a diretto incremento del valore del prestito, come previsto dai principi contabili di riferimento.

(\*\*)La differenza tra i costi per consulenze di RFI tra i due esercizi è dovuta al cambiamento del criterio di attribuzione dei costi per cui nel 2013 gli oneri relativi alla formazione professionale sono stati ricondotti, anziché nella voce "Consulenze", nell'ambito della voce "Prestazioni professionali" e, inoltre, perché i costi sono iscritti a bilancio solo a seguito dell'avvenuta esecuzione della prestazione.

### **3. Il trasporto pubblico locale**

Con decorrenza 2013, è stato modificato il sistema di finanziamento del trasporto pubblico locale, attraverso l'istituzione del "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario". Tale Fondo è alimentato dalla compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio e sulla benzina - la cui aliquota è stata stabilita con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 luglio 2013 - per un importo pari a circa 4,9 miliardi di euro. Le Regioni hanno valutato che le risorse garantite dal fondo sono sottodimensionate di circa 1,5 miliardi di euro rispetto al fabbisogno complessivo. Il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013 ha, definito i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire le risorse del Fondo nazionale. I criteri tengono conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi previsti dalla normativa vigente (art. 19, comma 5, d.lgs. 422/1997) e sono finalizzati ad incentivare le Regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi medesimi. La riprogrammazione punta a:

- un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- una progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- alla definizione di livelli occupazionali appropriati;
- alla previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

Il nuovo meccanismo di finanziamento introdotto dal legislatore consente quindi di superare il vecchio criterio della spesa storica. Sono, tuttavia, assenti meccanismi automatici annuali di incremento dell'importo del Fondo che tengano conto - tra l'altro - del tasso di inflazione e dei costi esogeni del trasporto pubblico locale. Importante quanto l'entità del finanziamento è la garanzia della sua stabilità nel tempo. L'attribuzione dei contratti di servizio con procedure ad evidenza pubblica richiede necessariamente che le risorse "messe a gara" siano definite e certe per tutto l'arco pluriennale della loro durata, sin dalla pubblicazione dei bandi; occorre altresì verificare la coerenza, a monte della gara, tra i servizi richiesti e le risorse pubbliche disponibili. Infine, appare ormai non più procrastinabile l'adozione di un nuovo modello

di trasporto pubblico locale integrato e maggiormente rispondente alle esigenze della domanda. Il diritto alla mobilità non può prescindere dall'adozione di politiche che assicurino certezza nei pagamenti dei servizi erogati, modelli di offerta coerenti con le reali e differenziate esigenze della domanda, evitando inutili duplicazioni di servizi ed esaltando le potenzialità delle singole modalità, attraverso una loro razionale integrazione.

#### **4. La liberalizzazione del trasporto ferroviario e l'Autorità di regolazione dei trasporti**

Nel 2013 è stato dato avvio all'operatività dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), con la nomina del Presidente e dei componenti e l'adozione dei regolamenti di organizzazione e funzionamento. L'Autorità di regolazione dei trasporti, con specifico riferimento al settore del trasporto ferroviario, è dotata di competenze particolarmente significative. In particolare, l'ART garantisce condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie; definisce i criteri per la determinazione dei pedaggi e per l'assegnazione della capacità di infrastruttura; coadiuva le amministrazioni pubbliche nell'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli; predispone gli schemi dei bandi di gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto oggetto di contratti di servizio pubblico; stabilisce le condizioni minime di qualità dei servizi nazionali e locali connotati da obblighi di servizio pubblico; svolge le funzioni dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (che viene soppresso).

Relativamente al trasporto ferroviario regionale, l'ART verifica che nei relativi bandi di gara non vi siano condizioni discriminatorie e che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti.

L'ART, infine, deve analizzare l'efficienza dei diversi gradi di separazione tra l'impresa che gestisce l'infrastruttura e l'impresa ferroviaria - anche in relazione alle esperienze degli altri Stati membri dell'Unione europea e all'esigenza di tutelare l'utenza pendolare - e, in esito a tale analisi, predisporre una relazione da trasmettere al Governo e al Parlamento.

Occorre evidenziare come l'Autorità di regolazione dei trasporti sia l'unica in Europa ad avere funzioni e compiti attinenti a tutte le modalità di trasporto. Tale intersectorialità potrà auspicabilmente favorire una migliore integrazione dei diversi sistemi di trasporto in un'ottica di sostenibilità economica, sociale ed ambientale. Sono, ad esempio, non più rinviabili misure di sostegno al *modal shift* nel trasporto merci che incentivino l'uso della modalità ferroviaria, coerenti con gli indirizzi comunitari, ed in vigore già da molti anni nei principali paesi dell'Unione europea.

In ambito europeo permane l'asimmetria normativa tra gli Stati membri, con particolare riferimento alle regole in materia di accesso all'infrastruttura e ciò impedisce la realizzazione di un mercato unico reale ed efficace.



La liberalizzazione dei servizi passeggeri nazionali dal 2019 è stata inserita tra le proposte del quarto pacchetto ferroviario - adottato dalla Commissione europea a gennaio 2013 - insieme all'introduzione di un sistema di certificazione di sicurezza unico per le imprese ferroviarie e al conferimento di nuove funzioni all'ERA (Agenzia ferroviaria europea per la sicurezza, che diventerà lo "sportello unico" per il rilascio del certificato di sicurezza e dell'autorizzazione per l'immissione dei veicoli sul mercato), all'obbligatorietà dell'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico tramite gara dal 2019 nonché a misure relative alla *governance* del gestore dell'infrastruttura.

Le proposte relative a liberalizzazioni, sicurezza ed interoperabilità costituiscono un passo fondamentale per armonizzare le normative tecniche, avere regole comuni tra gli operatori e garantire un'effettiva parità di accesso ai mercati nazionali.

L'iter approvativo del c.d. quarto pacchetto ferroviario procede, tuttavia, a rilento e trova molteplici ostacoli da parte di alcuni Stati membri.

#### **4.1. Contenzioso amministrativo**

##### **A) Assegnazione delle tracce**

Come già rappresentato nel referto per l'esercizio 2011 ed in quello per l'esercizio 2012 (nel seguito il "Referto 2011" e il "Referto 2012" o, cumulativamente, "Referti 2011 e 2012"), in esito al procedimento A/436 per ritenuto abuso di posizione dominante l'AGCM, con provvedimento n. 23770 del 25 luglio 2012, ha irrogato a Trenitalia SpA e RFI SpA, in solido con Ferrovie dello Stato Italiane SpA, una sanzione pari rispettivamente a Euro 200.000,00 e a Euro 100.000,00. Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA e Trenitalia SpA hanno impugnato il suddetto provvedimento dinanzi al TAR Lazio. In data 8 maggio 2013 si è tenuta l'udienza di discussione del merito dei ricorsi ed in data 27 marzo 2014 è stata pubblicata la sentenza n. 3398/2014 con cui il TAR del Lazio ha accolto i ricorsi ed ha disposto l'annullamento del provvedimento impugnato;

Non si segnalano ulteriori aggiornamenti sullo stato del giudizio instaurato con il ricorso notificato da Arenaways (AW) a RFI SpA e Trenitalia SpA in data 12 gennaio 2011 per l'annullamento di una serie di provvedimenti dell'URSF che avevano limitato le fermate dei servizi proposti da Arenaways lungo la direttrice Torino-Milano con conseguente risarcimento del danno (già menzionato nei Referti 2011 e 2012). A seguito dell'udienza di discussione del 10 maggio 2012, la causa è a tutt'oggi in attesa di essere decisa nel merito.

## **B) Questioni relative ai terminali**

Con riferimento al Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica notificato in data 2 dicembre 2010, con il quale la Società Gestione terminali Ferrostradali SpA (di seguito "SGT") e Fs Logistica SpA hanno impugnato una decisione dell'URSF in ordine, tra l'altro, all'applicazione del D.lgs. n. 188/2003 al terminal di Pomezia/Santa Palomba di proprietà di SGT – non vi sono aggiornamenti rispetto a quanto rappresentato in sede di Referto 2012. Infatti, a seguito della trasposizione del ricorso in sede giurisdizionale, non risulta essere stata ancora fissata l'udienza.

Quanto al ricorso notificato dalla Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA (NTV) in data 6 novembre 2010 - TAR Lazio - avente ad oggetto l'annullamento di una serie di atti concernenti questioni di *asset allocation*, nonché della DPCM 7 luglio 2009, in data 7 maggio 2014 la stessa NTV ha notificato atto di rinuncia al ricorso.

## **C) "Sconto K2"**

Con riferimento al contenzioso promosso dalla IF operanti nel settore cargo inerente la disapplicazione dello "Sconto K2"<sup>7</sup>, menzionato nei Referti 2011 e 2012 e nel referto sulla gestione di RFI per gli esercizi 2011-2012, si segnala che, in data 22 luglio 2013, le imprese ferroviarie hanno notificato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, URSF, RFI, Ministero dell'Economia e delle Finanze, CIPE, FS Italiane, Trenitalia, Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano, Regione Lombardia, Provincia Autonoma di Bolzano e ASSTRA, il ricorso per l'ottemperanza della Sentenza del Consiglio di Stato n. 1110/2013 del 22 febbraio 2013. Nel procedimento in parola si sono costituiti il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'URSF, il Ministero della Economia e delle Finanze, il CIPE, la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni, le Province Autonome di Trento e Bolzano, tramite l'Avvocatura Generale dello Stato, RFI e, in ultimo, Trenitalia limitatasi a chiedere al Consiglio di Stato di estendere gli effetti della decisione che verrà assunta anche nei suoi confronti. A valle dell'udienza di discussione dello scorso 14 gennaio, il Consiglio di Stato, in accoglimento del ricorso

---

<sup>7</sup> Il D.M. MIT n. 94T/2000 disponeva a favore delle imprese ferroviarie sconti temporanei, a parziale compensazione degli "extra costi di condotta" derivanti dall'arretratezza tecnologica della rete. A seguito dell'adozione del DM MIT n. 92T/2007 questi contributi non sono stati più erogati; ne è scaturito un lungo contenzioso che si è concluso, in data 22 febbraio 2013, con una serie di pronunciamenti del Consiglio di Stato che ha confermato l'illegittimità del DM MIT n. 92//2007. Con la successiva sentenza n. 1345/2014, del Consiglio di Stato, accertando l'inottemperanza di RFI S.p.A., del MIT e dell'URSF, ha assegnato un termine perentorio di 60 giorni e ha stabilito che, in carenza, all'adozione degli atti provvederà il Segretario Generale dell'Autorità dei Trasporti individuato quale commissario "ad acta". In data 11 e 13 giugno 2014 il MIT e RFI hanno presentato incidente di esecuzione ex art. 112, comma 5 del codice del processo amministrativo in ordine alle modalità di esecuzione della menzionata sentenza del Consiglio di Stato n. 1110/2013.

de quo, con sentenza n. 1345/2014 depositata in data 19 marzo, ha disposto che RFI, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e l'URSF (oggi, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti per effetto del subentro di quest'ultima nelle funzioni dell'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. La sentenza ha, invece, respinto la domanda delle imprese ferroviarie di fissazione di un'ulteriore sanzione mensile per il ritardo nell'esecuzione – precisando che “la fissazione dello sconto dovuto, anche a ricomprendere le rate già pagate, è elemento del tutto idoneo a soddisfare la pretesa delle parti ricorrenti” – ma ha disposto che, in caso di ulteriore inadempimento, scaduto il termine di sessanta 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 (ovvero suo delegato). In data 10/11 aprile 2014, la sentenza è stata notificata a mezzo P.E.C. a RFI presso la propria sede e presso il domicilio eletto (e, in data 15 aprile 2014, presso il domicilio eletto anche in formato cartaceo ai sensi della Legge n. 53/94), all'Avvocatura Generale dello Stato e all'Autorità di Regolazione dei Trasporti presso la propria sede.

Come già illustrato nei Referti 2011 e 2012, il giudizio dinanzi al TAR Lazio, instaurato dalle imprese ferroviarie per l'annullamento della delibera dell'AGCM nell'ambito del procedimento A/389, con cui era stata confermata la corretta interpretazione del contenuto degli impegni assunti da RFI e FS nel corso del procedimento medesimo, si è concluso con la sentenza n. 3128 del 5/4/2012, che aveva ritenuto errata l'interpretazione ed applicazione del contenuto degli impegni da parte della Società e dell'AGCM. Nel giudizio di appello, il Consiglio di Stato, in data 1/8/2012, ha pronunciato l'Ordinanza n. 3087 sul ricorso presentato dall'AGCM, accogliendo l'istanza cautelare e, per l'effetto, sospendendo l'esecutività della sentenza impugnata. Si è ancora in attesa della fissazione dell'udienza di merito innanzi al Consiglio di Stato e, pertanto, non vi sono, pertanto, ulteriori sviluppi da segnalare rispetto a quanto riportato nel menzionato Referto 2012.

#### **4.2. Procedimenti dinnanzi all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato**

In data 22 maggio 2013, su impulso delle segnalazioni presentate dalla società Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA, l'AGCM ha deliberato l'avvio del procedimento istruttorio A/443 - NTV/FS/Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità, nei confronti di sei società del gruppo Ferrovie

dello Stato Italiane – segnatamente, Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Trenitalia SpA, Rete Ferroviaria Italiana SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, FS Sistemi Urbani Srl (da intendersi, di seguito, come “Parti”) – al fine di accertare una possibile violazione dell’art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell’Unione europea in materia di abuso di posizione dominante, nei mercati dell’accesso all’infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri ad alta velocità. Nel corso del procedimento istruttorio, le Parti hanno eccepito l’infondatezza dei presunti addebiti e, auspicando una chiusura del procedimento senza accertamento di alcuna delle infrazioni contestate, hanno proposto un pacchetto di misure comportamentali, ognuna per quanto di propria competenza, al fine di superare le preoccupazioni concorrenziali avanzate dall’Autorità nel provvedimento di avvio. Esperite le dovute valutazioni, in data 19 febbraio 2014, l’Autorità ha deliberato l’accoglimento degli impegni presentati dalle società del Gruppo FS e, di conseguenza, la conclusione del procedimento in oggetto senza accertamento dell’infrazione (né applicazione della sanzione pecuniaria), rendendo obbligatorie le condotte oggetto di impegno.

**PARTE II****5. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo****5.1. Attestazioni del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari**

Con riferimento all'esercizio 2013 il Dirigente Preposto e l'Amministratore Delegato della Capogruppo hanno rilasciato l'Attestazione sul bilancio d'esercizio di FS SpA e sul consolidato in data 17 aprile 2014, senza evidenziare aspetti di rilievo.

**5.2. Attività del Collegio sindacale**

Il Collegio sindacale, ai sensi dell'art. 2429 c.c., ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2013, evidenziando che il progetto di bilancio è stato redatto in conformità ai Principi contabili Internazionali ed, in particolare, agli International Financial Reporting Standards (EU/IFRS), International Accounting Standards (IAS) e alle interpretazioni degli stessi date dall'International Financial Reporting Interpretation Committee (IFRIC).

**5.3. Relazione della Società di revisione**

La società di revisione incaricata ha svolto la revisione contabile sia del bilancio di esercizio che di quello consolidato al 31.12.2013 redigendo, per ognuno di essi, la relazione prevista dall'art. 14 del Decreto legislativo 27 gennaio 2010 n. 39.

La società di revisione ha ritenuto i bilanci conformi agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, esprimendo un giudizio positivo sulla loro redazione, giudicata idonea a rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa sia della holding che del Gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013.

**5.4. Notazioni generali sul bilancio consolidato**

Il Bilancio Consolidato include, oltre alla Capogruppo, le società sulle quali la stessa esercita il controllo, direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate, a partire dalla data in cui lo stesso viene acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. In particolare il controllo può essere esercitato sia in forza del possesso diretto o indiretto della maggioranza delle azioni con diritto di voto che per effetto dell'esercizio di un'influenza dominante espressa dal potere di determinare, anche indirettamente, in forza di accordi contrattuali o legali, le scelte finanziarie e

gestionali delle entità, ottenendone i benefici relativi, anche prescindendo da rapporti di natura azionaria. L'esistenza di potenziali diritti di voto esercitabili alla data di bilancio è considerata ai fini della determinazione del controllo.

Nelle tabelle che seguono, che riprendono gli allegati delle note esplicative al bilancio consolidato, sono indicate le imprese incluse nell'area di consolidamento e le società collegate.

**ELENCO DELLE IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO INTEGRALE**

**ALLEGATO 1**

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
<b>a) Impresa Controllante:</b>				
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	Roma	38.790.425.485		
<b>b) Imprese controllate direttamente:</b>				
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	15.000.000	FS Italiane SpA	100
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	32.500.000	FS Italiane SpA	100
FS Logistica SpA	Roma	143.095.524	FS Italiane SpA	100
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.783.501	FS Italiane SpA	100
FS Telco Srl	Roma	20.000	FS Italiane SpA	100
Ferservizi SpA	Roma	8.170.000	FS Italiane SpA	100
Italferr SpA	Roma	14.186.000	FS Italiane SpA	100
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	32.007.632.681	FS Italiane SpA	100
Società Elettrica Ferroviaria - S.E.L.F. Srl	Roma	34.535	FS Italiane SpA	100
Trenitalia SpA	Roma	1.654.464.000	FS Italiane SpA	100
Italcertifer ScpA	Firenze	480.000	FS Italiane SpA	66,66
Centostazioni SpA	Roma	8.333.335	FS Italiane SpA	59,99
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304.201	FS Italiane SpA	59,99
NETINERA Deutschland GmbH	Vechtach	25.000	FS Italiane SpA	51

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
<b>c) Imprese controllate indirettamente:</b>				
Autobus Paproth GmbH	Mainz-Kastel	25.565	Autobus Sippel GmbH	100
Autobus Sippel GmbH	Hofheim am Taunus	50.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
Blufferies Srl	Messina	20.100.000	RFI SpA	100
DNSW GmbH	Mainz	25.000	Regentalbahn AG	100
Erix GmbH	Celle	25.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20.000	Grandi Stazioni SpA	100
Infrastructure Engineering Services doo Beograd	Belgrado	30.488.268 (1)	Italferr SpA	100
Kraftverkehr Osthannover GmbH	Celle	256.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Lausitzer Nahverkehrsgesellschaft mbH	Senftenberg	26.000	Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	100
Metropark SpA	Roma	3.016.463	FS Sistemi Urbani SpA	100
NETINERA Immobilien GmbH	Berlin	240.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
NETINERA Werke GmbH	Neustrelitz	25.000	NETINERA Region Ost GmbH	100
OHE Cargo GmbH	Celle	26.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	Berlin	200.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
Regentalbahn AG	Vechtach	2.444.152	NETINERA Deutschland GmbH	100
Regental Bahnbetriebs-GmbH	Vechtach	1.023.000	Regentalbahn AG	100
Regental Fahrzeugwerkstätten-GmbH	Vechtach	132.936	Regentalbahn AG	100
Rhein-Main-Bus GmbH	Hofheim am Taunus	25.000	Autobus Sippel GmbH	100
Servizi ferroviari - Serfer Srl	Genova	5.000.000	Trenitalia SpA	100
Siger srl	Firenze	100.000	Ataf Gestioni Srl	100
Sippel-Travel GmbH	Frankfurt am Main	127.950	Autobus Sippel GmbH; Rhein-Main-Bus GmbH	100
Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	Senftenberg	1.022.584	NETINERA Deutschland GmbH	100
Terminali Italia Srl	Milano	11.237.565	RFI SpA; Cemat SpA	100
Trenitalia Logistics France Sas	Parigi	43.420	Trenitalia SpA	100
TX Consulting GmbH	Bad Honnef	25.000	TX Logistik AG	100
TX Logistik AG	Bad Honnef	286.070	Trenitalia SpA	100
TX Logistik Austria GmbH	Schwechat	35.000	TX Logistik AG	100
TX Logistik Danimarca A/S	Padborg	500.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svezia AB	Malmö	400.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svizzera GmbH	Basel	50.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Service Management GmbH	Bad Honnef	50.000	TX Logistik AG	100
UNIKAI Hafenbetrieb Lüneburg GmbH	Lüneburg	25.600	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Verkehrsbetriebe Bils GmbH	Sendenhorst	25.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
Vogtlandbahn GmbH	Neumark	1.022.584	Regentalbahn AG	100
NETINERA Bachstein GmbH	Celle	150.000	NETINERA Deutschland GmbH	95,34
Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	Celle	21.034.037	NETINERA Bachstein GmbH	87,51
Società Gestione Terminali Ferro Stradali-SGT	Pomezia-Roma	200.000	Fs Logistica SpA; Cemat SpA	87,50
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	163.290.910	RFI SpA	85,79
Neißeverkehr GmbH	Guben	1.074.000	NETINERA Region Ost GmbH	80
Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlaggesellschaft mbH	Uelzen	102.258	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	74
Ataf Gestioni Srl	Firenze	12.982.614	Busitalia - Sita Nord Srl	70
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Uelzen	500.000	NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	69,90
Thello SAS (già Trenitalia Veolia Transdev SAS)	Parigi	1.500.000	Trenitalia SpA	66,67
Firenze City Sightseeing srl	Firenze	200.000	Ataf Gestioni Srl	60
NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	Celle	100.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	60
NiedersachsenBahn Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle	25.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	60
I-Mago SpA	Firenze	510.000	Ataf Gestioni Srl	58
Cemat SpA	Milano	7.000.000	FS Logistica SpA	53,28
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	240.000.000 (1)	Grandi Stazioni SpA	51

(1) Dati espressi in valuta locale

**ELENCO DELLE JOINT VENTURE VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO****ALLEGATO N. 2**

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
Kraftverkehr - GMBH - KVG Lüneburg	Lüneburg	25.565	KVG Stade GmbH & Co. KG	100
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	Eberswalde	250.000	ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	100
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	Celle	590.542	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	Celle	1.099.278	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	61
KVG Stade GmbH & Co. KG	Stade	4.600.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	60
KVG Stade Verwaltungs GmbH	Stade	25.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	60
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	Freilassing	25.000	Regental Bahnbetriebs- GmbH	50
Cisalpio AG	Berna	162.500.000 (1)	Trenitalia SpA	50
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	Parchim	500.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	50
Terminal Alptransit Srl	Milano	1.500.000	FS Logistica SpA	50
Trenord Srl	Milano	76.120.000	Trenitalia SpA	50
Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	Gifhorn	25.565	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	25,20

(1) Dati espressi in valuta locale

**ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI COLLEGATE E CONTROLLATE VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO****ALLEGATO N. 3**

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
Gifhorer Verkehrsbetriebe GmbH	Gifhorn	25.000	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100
KVB Kraftverkehrsbetriebe GmbH	Isenbüttel	50.000	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100
Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	Innsbruck	10.240.000	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	50
Logistica SA	Levallois	37.000	Trenitalia SpA	50
Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas	Chambery	1.000.000	RFI SpA	50
Po! Rail Srl	Roma	2.000.000	Trenitalia SpA	50
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	16.876.000	RFI SpA	50
Eurogateway Srl	Novara	99.000	Trenitalia SpA; Cemat SpA	48
CeBus GmbH & Co. KG	Celle	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH; Celler Straßenbahngesellschaft mbH	35,50
CeBus Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH; Celler Straßenbahngesellschaft mbH	35,40
Celler Straßenbahngesellschaft mbH	Celle	571.450	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH; CeBus Verwaltungs GmbH; CeBus GmbH & Co. KG	34,70
Li-Nea SpA	Scandicci (Firenze)	2.340.000	Ataf Gestioni Srl	34
Alpe Adria SpA	Trieste	120.000	Trenitalia SpA	33,33
Terminal Tremestieri Srl	Messina	450.000	Blufferies Srl	33,33
EVG Euregio - Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	Münster	60.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	33,30
EVG Euregio Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH	Münster	25.500	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	33,30
Osthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH	Wittingen	153.600	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	33,30
Novatrans Italia Srl	Milano	100.000	Cemat SpA	30
Cesar Information Services - CIS Srl	Bruxelles	100.000	Cemat SpA	25,10
La Spezia Shunting SpA	La Spezia	1.000.000	Serfer Srl	20,00
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano SpA)	Milano	230.000.000	FS Italiane SpA	14,74



## ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

ALLEGATO N. 4

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
TAV Srl	Roma	50.000	FS Italiane SpA	100
KOG Südwest Verwaltungs-GmbH in liquidazione			Kraftverkehr Ostthannover GmbH	75
Sita SpA in liquidazione	Roma	200.000	FS Italiane SpA	55
Nord Est Terminal - NET SpA in liquidazione	Padova	1.560.000	RFI SpA	51
Servizi Ferroviari Portuali – Ferport Genova Srl in liquidazione	Genova	712.000	Serfer Srl	51
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Napoli Srl in liquidazione	Napoli	480.000	Serfer Srl	51
Network Terminali Siciliani SpA in liquidazione	Catania	65.272	RFI SpA	50
Porta Sud SpA in liquidazione	Bergamo	10	FS Sistemi Urbani SpA	35
East Rail Srl in liquidazione	Trieste	130.000	Trenitalia SpA	32
Sinter Inland Terminal SpA in liquidazione	Milano	2.550.000	FS Logistica SpA	21,27

Le variazioni subite nel corso del 2013 nell'area di consolidamento sono le seguenti:

- In data 27 marzo 2013 la società Ataf Gestioni Srl ha acquistato da Ataf SpA il 58% del capitale sociale detenuto in I-MAGO SpA per un importo di 253.073 euro. La Società ha per oggetto sociale la promozione e lo sviluppo di spazi e impianti pubblicitari nell'ambito del territorio regionale della Toscana ai fini della raccolta pubblicitaria.
- In data 14 novembre 2013 è stata costituita in quote paritetiche da FS Logistica SpA e da Hupac SA una società con denominazione "Terminal Alptransit Srl" in forma abbreviata "Teralp Srl" con oggetto sociale la progettazione complessiva del "Nuovo Grande Terminale Intermodale di Milano Smistamento"(comprensivo di tutte le sotto- fasi di realizzazione) e, a tal fine, l'effettuazione di studi, ricerche, analisi, misurazioni e valutazioni, anche ambientali, nonché qualunque altra attività connessa o dipendente.

### 5.4.1. Notazioni di sintesi sui risultati del bilancio consolidato

#### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

valori in milioni di euro

	2013	2012	Differenze	Variazione %
<b>RICAVI OPERATIVI</b>	<b>8.329</b>	<b>8.228</b>	<b>101</b>	<b>1,2%</b>
<b>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>7.597</b>	<b>7.511</b>	<b>86</b>	<b>1,1%</b>
Ricavi da servizi di trasporto	6.035	5.938	97	1,6%
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.333	1.340	(7)	(0,5)%
Altri ricavi da servizi	229	233	(4)	(1,7)%
<b>Altri proventi</b>	<b>732</b>	<b>717</b>	<b>15</b>	<b>2,1%</b>
<b>Costi operativi</b>	<b>(6.299)</b>	<b>(6.310)</b>	<b>11</b>	<b>0,2%</b>
Costo del personale	(3.910)	(3.877)	(33)	(0,9)%
Altri costi netti	(2.389)	(2.433)	44	1,8%
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>2.030</b>	<b>1.918</b>	<b>112</b>	<b>5,8%</b>
Ammortamenti	(1.123)	(1.070)	(53)	(5,0)%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(68)	(37)	(31)	(83,8)%
Accantonamenti	(21)	(92)	71	77,2%
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>818</b>	<b>719</b>	<b>99</b>	<b>13,8%</b>
Proventi e oneri finanziari	(234)	(290)	56	19,3%
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>584</b>	<b>429</b>	<b>155</b>	<b>36,1%</b>
Imposte sul reddito	(124)	(48)	(76)	(158,3)%
<b>RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE</b>	<b>460</b>	<b>381</b>	<b>79</b>	<b>20,7%</b>
<b>RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,0%</b>
<b>RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO</b>	<b>460</b>	<b>381</b>	<b>79</b>	<b>20,7%</b>
<b>RISULTATO NETTO DI GRUPPO</b>	<b>459</b>	<b>379</b>	<b>80</b>	<b>21,1%</b>
<b>RISULTATO NETTO DI TERZI</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>(1)</b>	<b>(50,0)%</b>

Anche a fine esercizio 2013 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane conferma, per il sesto anno consecutivo, il *trend* positivo del risultato netto di esercizio che cresce di oltre il 20% rispetto al 2012 (460 milioni di euro verso 381 milioni di euro).

Il Gruppo nel 2013 registra ricavi operativi per 8.329 milioni di euro, con un aumento rispetto al dato 2012 (8.228 milioni di euro, +1,2%), cui si aggiunge il contenimento dei costi operativi (6.299 milioni di euro) che diminuiscono di 11 milioni di euro (-0,2%).

La crescita dei ricavi delle vendite e delle prestazioni deriva dall'incremento registrato nei ricavi da servizi di trasporto (97 milioni di euro), nonostante il 2013 abbia visto entrare a regime la competizione con l'operatore privato nel traffico AV, mentre decrescono i ricavi da servizi di infrastruttura, per 7 milioni di euro e gli altri ricavi da servizi, per 4 milioni di euro.

I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, si contraggono di 11 milioni di euro.

Il risultato operativo si attesta pertanto a 818 milioni di euro (con un miglioramento di 99 milioni di euro rispetto al 2012), per l'effetto combinato di maggiori ammortamenti per 53 milioni di euro, principalmente a causa del passaggio a cespiti di opere e dell'entrata in esercizio di nuovi beni; maggiori svalutazioni per 31 milioni di euro, prevalentemente per l'allineamento dei valori iscritti della consistenza di *asset* rispetto al loro *fair value*; minori accantonamenti per 71 milioni di euro per l'adeguamento del cd. fondo bilaterale, per il quale si sono registrati nell'anno accantonamenti pari a 32 milioni di euro a fronte di rilasci per circa 12 milioni di euro.

**Stato patrimoniale riclassificato**

	<i>Valori in milioni di euro</i>		
	<b>31.12.2013</b>	<b>31.12.2012</b>	<b>Differenze</b>
<b>ATTIVITA'</b>			
Capitale circolante netto gestionale	1.014	646	368
Altre attività nette	1.549	1.184	365
<b>Capitale circolante</b>	<b>2.563</b>	<b>1.830</b>	<b>733</b>
Capitale immobilizzato netto	46.502	47.689	(1.187)
Altri fondi	(3.233)	(3.743)	510
Attività Nette Possedute per la vendita	2	28	(26)
<b>TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>45.834</b>	<b>45.804</b>	<b>30</b>
<b>COPERTURE</b>			
Posizione finanziaria netta a breve	(565)	833	(1.398)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	9.057	8.235	822
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>8.492</b>	<b>9.068</b>	<b>(576)</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>37.342</b>	<b>36.736</b>	<b>606</b>
<b>TOTALE COPERTURE</b>	<b>45.834</b>	<b>45.804</b>	<b>30</b>

Passando ai dati di sintesi della situazione patrimoniale e finanziaria si evidenzia che il capitale investito netto, pari a 45.834 milioni di euro, ha subito un incremento nel corso dell'esercizio 2013 di 30 milioni di euro per effetto, prevalentemente, dell'aumento del capitale circolante di 733 milioni di euro e della riduzione degli altri fondi di 510 milioni di euro, compensato dalla riduzione del capitale immobilizzato netto e delle attività possedute per la vendita.

La posizione finanziaria netta si attesta ad un valore negativo di 8.492 milioni di euro (-9.068 milioni di euro nel 2012) con un decremento di 576 milioni di euro dovuto principalmente all'aumento del saldo del conto corrente di tesoreria (259 milioni di euro) e alla riduzione dei debiti per finanziamenti di 306 milioni di euro quale effetto netto tra rimborsi e accensione di nuovi prestiti.

I Mezzi propri si incrementano da 36.736 milioni di euro a 37.342 milioni di euro, principalmente per effetto dell'incremento dovuto all'utile di esercizio (459 milioni di euro) alla variazione positiva delle Riserve da valutazione (110 milioni di euro) e alla variazione positiva della Riserva di consolidamento dei terzi (53 milioni di euro).

#### 5.4.2. Dati di dettaglio relativi al conto economico consolidato

La tabella che segue illustra i dati del conto economico consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2013, ponendoli a raffronto con i dati dell'esercizio 2012.

	<i>valori in milioni di euro</i>		
	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Ricavi e proventi</b>			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.597	7.511	86
Altri proventi	732	717	15
<b>Totali ricavi</b>	<b>8.329</b>	<b>8.228</b>	<b>101</b>
<b>Costi operativi</b>			
Costo del personale	(3.910)	(3.877)	(33)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(936)	(853)	(83)
Costi per servizi	(2.178)	(2.196)	18
Costi per godimento beni di terzi	(159)	(187)	28
Altri costi operativi	(159)	(138)	(21)
Costi per lavori interni capitalizzati	1.043	941	102
<b>Ammortamenti</b>	<b>(1.123)</b>	<b>(1.070)</b>	<b>(53)</b>
<b>Svalutazioni e perdite (riprese) di valore</b>	<b>(68)</b>	<b>(37)</b>	<b>(31)</b>
<b>Accantonamenti</b>	<b>(21)</b>	<b>(92)</b>	<b>71</b>
<b>Risultato operativo</b>	<b>818</b>	<b>719</b>	<b>99</b>
<b>Proventi e oneri finanziari</b>			
Proventi finanziari	87	41	46
Oneri finanziari	(329)	(324)	(5)
Quota di utile (perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	8	(7)	15
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>584</b>	<b>429</b>	<b>155</b>
Imposte sul reddito	(124)	(48)	(76)
<b>Risultato del periodo delle attività continuative</b>			
<b>Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)</b>	<b>460</b>	<b>381</b>	<b>79</b>
<i>Risultato netto di Gruppo</i>	459	379	80
<i>Risultato netto di Terzi</i>	1	2	(1)

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha registrato nel 2013, come accennato, un significativo miglioramento del risultato netto di esercizio, pari a 460 milioni di euro, di cui 459 milioni di euro realizzati dal Gruppo e 1 milioni di euro dai terzi. Detto risultato ha risentito del saldo della gestione finanziaria, negativo per 234 milioni di euro ma in miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 56 milioni di euro.

## **RICAVI**

I ricavi, che superano gli 8 miliardi di euro, vedono l'incremento dei ricavi derivanti dalle vendite e dalle prestazioni (+86 milioni di euro) e l'incremento degli altri proventi (+15 milioni di euro), per un incremento totale di 101 milioni di euro. Ricompresi tra i ricavi delle vendite e delle prestazioni, (7,6 miliardi di euro), i ricavi da servizi di trasporto, sia viaggiatori che merci, registrano un incremento di 97 milioni di euro (+1,6%), La crescita è frutto dell'aumento dei ricavi del settore viaggiatori per 98 milioni di euro, in parte compensato dalla minima flessione registrata nei ricavi da traffico merci per circa 1 milione di euro, mentre restano pressoché invariati i ricavi da contratto di servizio pubblico con le Regioni e con lo Stato. I ricavi da traffico viaggiatori mostrano una variazione positiva dovuta ad un incremento generalizzato fatto registrare nelle varie aree di business del servizio passeggeri. Si sono rilevati infatti maggiori ricavi nel settore della media e lunga percorrenza (12 milioni di euro), nel settore del trasporto regionale, sia nel mercato italiano (26 milioni di euro) che nel mercato tedesco in cui opera il gruppo Netinera (9 milioni di euro), nel settore servizio passeggeri su gomma, a seguito dell'ingresso nell'area di consolidamento del gruppo Ataf (29 milioni di euro), e nel traffico viaggiatori internazionale, a seguito principalmente dell'ingresso nell'area di consolidamento della società Thello (23 milioni di euro), consolidata integralmente a partire da luglio 2012. La leggera flessione dei ricavi del traffico merci deriva da una ridotta attività di logistica nel traffico interno (-34 milioni di euro) sostanzialmente compensata dal mercato internazionale, in particolare quello tedesco, che ha fatto registrare nel complesso indici positivi registrando un aumento di circa 33 milioni di euro.

I ricavi da servizi di infrastruttura scendono di 7 milioni di euro. Tali ricavi ricomprendono al loro interno, principalmente, i ricavi dallo Stato per il Contratto di Programma - Parte Servizi 2012-2014 (1.052 milioni di euro) e i ricavi per il servizio di pedaggio (256 milioni di euro). Nel corso dell'anno 2013 i contributi da Stato sono diminuiti di 60 milioni di euro rispetto al 2012 a causa di maggiori risorse, originariamente previste a conto esercizio e portate a copertura del fabbisogno di manutenzione straordinaria sulla base di quanto disposto dalla legge del 24 giugno 2013, n.71, mentre i ricavi per il servizio di pedaggio hanno registrato un cospicuo aumento, pari a 49 milioni di euro, di cui 48 milioni di euro verso l'impresa ferroviaria terza che opera sul mercato AV e 3 milioni di euro per maggiori servizi resi alla società Trenord. Gli altri ricavi da servizi si riducono lievemente per le minori attività di manutenzione rotabili e di servizi collegati al trasporto svolto verso terzi (-4 milioni di euro).

Gli altri proventi registrano un incremento del 2,1%, attestandosi a 732 milioni di euro. L'aumento della voce di 15 milioni di euro è dovuto principalmente alle maggiori plusvalenze realizzate rispetto all'esercizio 2012 sulle vendite di immobili pari a 36 milioni di euro (plusvalenza per la vendita di Roma Tiburtina pari a 49 milioni di euro, parzialmente compensata da minori plusvalenze da alienazione di terreni e fabbricati rispetto al 2012), al plusvalore sulla vendita di materiale fuori uso e materiale rotabile rottamato (6 milioni di euro) e ai proventi derivanti dall'esito favorevole della sentenza 4154/2012, che ha condannato la società Autostrade Italiane a sostenere gli oneri sopportati per la bonifica di alcuni siti inquinati (13 milioni di euro). Tale incremento è parzialmente compensato dalla riduzione dei lavori per conto di terzi (-25 milioni di euro), a seguito del completamento di alcuni lavori su commessa, da minori indennizzi assicurativi (-5 milioni di euro), dal decremento di trattenute sui titoli di viaggio ed altri rimborsi terzi (-4 milioni di euro) e da maggiori oneri dovuti a minori rilasci (-8 milioni di euro).

## **COSTI**

I costi operativi, al netto della rettifica dovuta alle capitalizzazioni, evidenziano una riduzione di 11 milioni di euro derivante dai seguenti fattori:

- incremento del costo lavoro per 33 milioni di euro, per effetto prevalentemente dell'ingresso nell'area di consolidamento di Ataf e Thello e per la prevista crescita delle retribuzioni unitarie in relazione al nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, firmato in data 20 luglio 2012;
- riduzione degli altri costi netti per 44 milioni di euro dovuto a minori costi per servizi (-18 milioni di euro) e minori costi per godimento beni di terzi (-28 milioni di euro) a cui si vanno ad aggiungere maggiori capitalizzazioni per 102 milioni di euro.

### 5.4.3. Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo

Il prospetto che segue mostra i dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31-12-2013 ponendoli a raffronto con quelli dell'esercizio 2012.

	<i>valori in milioni di euro</i>		
	<b>31.12.2013</b>	<b>31.12.2012</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Attività</b>			
Immobili, impianti e macchinari	43.775	44.933	(1.158)
Investimenti immobiliari	1.756	1.673	83
Attività immateriali	507	564	(57)
Attività per imposte anticipate	287	308	(21)
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	273	330	(57)
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.473	1.591	(118)
Crediti commerciali non correnti	28	35	(7)
Altre attività non correnti	4.036	4.634	(598)
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>52.136</b>	<b>54.068</b>	<b>(1.932)</b>
Contratti di costruzione	20	12	8
Rimanenze	1.917	1.873	44
Crediti commerciali correnti	2.541	2.800	(259)
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	220	184	36
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.622	1.270	352
Crediti tributari	91	91	0
Altre attività correnti	4.693	3.832	861
<b>Totale attività correnti</b>	<b>11.104</b>	<b>10.062</b>	<b>1.042</b>
<b>Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione</b>	<b>2</b>	<b>28</b>	<b>(26)</b>
<b>Totale attività</b>	<b>63.241</b>	<b>64.158</b>	<b>(917)</b>
<b>Patrimonio netto</b>	<b>37.154</b>	<b>36.401</b>	<b>753</b>
<b>Patrimonio netto del Gruppo</b>	<b>36.892</b>	<b>36.191</b>	<b>701</b>
Capitale sociale	38.790	38.790	0
Riserve	307	320	(13)
Riserve di valutazione	(558)	(814)	256
Utili (Perdite) portati a nuovo	(2.106)	(2.485)	379
Utile (Perdite) d'esercizio	459	379	80
<b>Totale Patrimonio Netto di Terzi</b>	<b>262</b>	<b>210</b>	<b>52</b>
Utile (Perdite) di Terzi	1	2	(1)
Capitale e Riserve di Terzi	261	208	53
<b>Passività</b>			<b>0</b>
Finanziamenti a medio/lungo termine	10.336	9.633	703
TFR e altri benefici ai dipendenti	1.880	2.099	(219)
Fondi rischi e oneri	1.114	1.391	(277)
Passività per imposte differite	211	233	(22)
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	191	291	(100)
Debiti commerciali non correnti	25	35	(10)
Altre passività non correnti	559	340	219
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>14.316</b>	<b>14.022</b>	<b>294</b>
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	1.104	2.121	(1.017)
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	28	21	7
Debiti commerciali correnti	3.490	4.059	(569)
Debiti per imposte sul reddito	7	22	(15)
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	194	236	(42)
Altre passività correnti	6.948	7.276	(328)
<b>Totale passività correnti</b>	<b>11.771</b>	<b>13.735</b>	<b>(1.964)</b>
<b>Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione</b>			<b>0</b>
<b>Totale passività</b>	<b>26.087</b>	<b>27.757</b>	<b>(1.670)</b>
<b>Totale Patrimonio Netto e passività</b>	<b>63.241</b>	<b>64.158</b>	<b>(917)</b>



## **ATTIVITÀ**

Nel 2013 il totale delle Attività subisce rispetto al precedente esercizio un decremento di 917 milioni (pari al 1,2%) passando da 64.158 milioni a 63.241 milioni di euro.

Tra le Attività, la voce "Immobili, impianti e macchinari" presenta una variazione negativa di circa 1.158 milioni di euro dovuta sostanzialmente all'incremento di 3.815 milioni di euro degli investimenti iscritti alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" riconducibili al completamento delle infrastrutture della rete AV ed alla progettazione e realizzazione di opere in corso sia per la rete AV/AC che per la rete tradizionale, compensato dall'iscrizione dei "Contributi in conto impianti" ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), dalla UE e dagli Altri Enti Pubblici per 3.879 milioni di euro e dagli ammortamenti per 1.046 milioni di euro.

La voce "Attività Immateriali" è costituita tra l'altro dai costi sostenuti per lo sviluppo e la realizzazione del software relativo al sistema informativo del Gruppo (102 milioni di euro gli investimenti del 2013) e dall'iscrizione dell'avviamento, pari a 94 milioni di euro identificato, secondo quanto stabilito dai principi contabili internazionali (IFRS 3), invariato rispetto all'esercizio precedente.

Al 31 dicembre 2013 la voce "Partecipazioni" ammonta complessivamente a 273 milioni di euro, con una variazione in diminuzione di 57 milioni di euro rispetto al precedente esercizio.

La voce "Altre Attività correnti e non correnti" ammonta a 8.729 milioni di euro, con una variazione positiva di 263 milioni di euro rispetto all'esercizio 2012 da ricondurre, quasi esclusivamente, alla movimentazione dei crediti verso il MEF. Nel 2013 sono stati iscritti 1.211 milioni di euro come "Somme dovute in forza del contratto di Programma", mentre sono stati incassati i crediti residui relativi ad anni precedenti per 250 milioni di euro e crediti di competenza dell'anno 2013 per 1.050 milioni di euro. In merito ai "Contributi in conto impianti", sono state iscritte somme relative al "Contratto di programma" per un importo pari a 3.025 milioni di euro, destinate agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale e alla manutenzione straordinaria o agli interventi urgenti ed indifferibili della rete; 123 milioni di euro a titolo di interessi sui contributi quindicennali di cui al Decreto 47339/2011, e 368 milioni di euro verso il MIT, legati al completamento di linee AV/AC e per interventi di miglioramento della rete ferroviaria. A tali somme si contrappongono incassi per 2.880 milioni di euro.

I crediti commerciali correnti, al lordo del fondo svalutazione, rispetto all'esercizio precedente subiscono un decremento pari 237 milioni di euro, sostanzialmente riconducibile ad una diminuzione dei "Crediti da contratto di Servizio verso lo Stato" (152 milioni di euro), per contratti di servizio locale passeggeri, a seguito delle regolazioni finanziarie avvenute nel corso dell'esercizio. I crediti verso "Clienti ordinari" subiscono un decremento di 109 milioni di euro per effetto di una migliore regolazione finanziaria avvenuta nel corso dell'esercizio, mentre i crediti verso "Amministrazioni dello Stato e altre Amministrazioni Pubbliche" aumentano di 40 milioni di euro.

Al termine dell'esercizio 2013 le disponibilità liquide ammontano a 1.622 milioni di euro con una variazione in aumento di 352 milioni di euro rispetto al precedente esercizio principalmente attribuibile al conto corrente di tesoreria (per 259 milioni di euro) che riporta i versamenti effettuati a fine anno dal MEF relativamente al Contratto di Programma ed ai Contratti di servizio stipulati con le Regioni.

## **PASSIVITÀ**

Le Passività nel 2013 passano a 26.087 milioni di euro, in riduzione rispetto al precedente esercizio, in cui ammontavano a 27.757 milioni di euro.

Tra le Passività, i "Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine" presentano un decremento di 314 milioni di euro. La variazione negativa, intervenuta nell'esercizio, è da ricondurre ai finanziamenti da banche, sia a medio/lungo (-485) che a breve termine (-425). I debiti verso altri finanziatori, comprendono principalmente i prestiti contratti verso la Cassa Depositi e Prestiti destinati all'infrastruttura ferroviaria (Rete Tradizionale e Alta Velocità), il cui rimborso è assicurato dai contributi da ricevere da parte dello Stato dal 2007 al 2021. La variazione in diminuzione della voce, pari a 115 milioni, deriva principalmente dal rimborso delle quote capitale del suindicato prestito avvenuto nell'anno. I prestiti obbligazionari si sono incrementati di 750 milioni di euro a seguito del collocamento nel corso del 2013 presso la Borsa Valori di Dublino di 2 *tranches* per un totale di 1,35 miliardi di euro del prestito obbligazionario relativo al Programma Euro Medium Term Notes previsto su più anni per complessivi 4,5 miliardi di euro. La prima tranche, di ammontare nominale pari a 750 milioni di euro e cedola fissa annuale, ha scadenza il 22 luglio 2020; la seconda tranche, di ammontare nominale pari a 600 milioni di euro e cedola fissa annuale, ha scadenza il 22 luglio 2021. Nel corso dell'esercizio sono stati

rimborsati, inoltre, 600 milioni di uno dei prestiti Eurofima.

La voce "Fondi rischi e oneri" al 31 dicembre 2013 ammonta a 1.114 milioni di euro con una variazione in diminuzione di 277 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2012.

I "Debiti commerciali non correnti e correnti" comprendono principalmente i debiti verso fornitori ordinari per attività di investimento. Il decremento al 31 dicembre 2013 dei debiti verso fornitori rispetto all'anno precedente per 362 milioni di euro è riconducibile, principalmente, a un'accelerazione avvenuta nel piano dei pagamenti nel corso dell'esercizio.

La voce "Altre passività non correnti e correnti" che ammonta a 7.507 milioni di euro, comprende gli acconti iscritti principalmente dal Gestore dell'Infrastruttura a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (MEF), dell'Unione Europea e da parte di Altre Amministrazioni, relativi gli investimenti da effettuare sulla Rete Tradizionale e ad Alta Velocità ,gli "Altri debiti e i ratei e risconti passivi correnti", pari a 1.438 milioni di euro (minori di 94 milioni rispetto al 2012) sono relativi a debiti verso il personale per competenze maturate e non liquidate, depositi cauzionali, debiti verso Pubbliche Amministrazioni, altri debiti tributari per ritenute alla fonte operate dalle società nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi ed imposte per rivalutazione TFR, ecc.

La voce "Debiti per imposte sul reddito" che al termine dell'esercizio 2013 ammonta a 7 milioni di euro (22 milioni di euro a fine 2012), accoglie le somme dovute all'erario a fronte delle quote maturate nell'anno per IRAP (5 milioni di euro) e le imposte sul reddito delle società estere (2 milioni di euro).

Il prospetto sotto indicato riporta tutte le variazioni intervenute negli esercizi 2013 e 2012 delle principali voci di patrimonio netto consolidato.

Patrimonio Netto															
	Riserve									Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Patrimonio Netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto	
	Riserve					Riserve di valutazione									Totale Riserve
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva di conversione bilanci in valuta estera	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Riserva per var. FV su attività finanziarie- AFS	Totale Riserve						
<b>Saldo al 1 gennaio 2012</b>	<b>38.790</b>	<b>16</b>	<b>28</b>	<b>255</b>	<b>19</b>	<b>(414)</b>	<b>(3)</b>	<b>(99)</b>	<b>(2.756)</b>	<b>272</b>	<b>36.207</b>	<b>216</b>	<b>36.423</b>		
Aumento di capitale															
Distribuzione dividendi												(9)	(9)		
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		1							1	270	(272)	(1)	(1)		
Variazione area di consolidamento										1		1	1		
Altri movimenti							16		16			16	16		
Utile/(Perdite) complessivo rilevato															
di cui:															
Utile/(Perdita) d'esercizio											379	379	2		
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					1	(100)	(313)	(412)	(412)		(412)		(412)		
<b>Saldo al 31 dicembre 2012</b>	<b>38.790</b>	<b>17</b>	<b>28</b>	<b>255</b>	<b>20</b>	<b>(497)</b>	<b>(316)</b>	<b>(493)</b>	<b>(2.485)</b>	<b>379</b>	<b>36.191</b>	<b>210</b>	<b>36.401</b>		
Aumento di capitale												64	64		
Distribuzione dividendi												(9)	(9)		
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		4							4	373	(379)	(2)	(2)		
Variazione area di consolidamento										5		5	(3)		
Altri movimenti							29		29			29	(1)		
Utile/(Perdite) complessivo rilevato															
di cui:															
Utile/(Perdita) d'esercizio											459	459	1		
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					(17)	143	84	210	1		211		211		
<b>Saldo al 31 dicembre 2013</b>	<b>38.790</b>	<b>21</b>	<b>28</b>	<b>255</b>	<b>3</b>	<b>(326)</b>	<b>(232)</b>	<b>(251)</b>	<b>(2.106)</b>	<b>459</b>	<b>36.892</b>	<b>262</b>	<b>37.154</b>		

Il capitale sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2013, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 38.790.425.485 azioni ordinarie dal valore nominale di un euro cadauno, per un totale di 38.790 milioni di euro.

La riserva legale, pari a 21 milioni di euro, è aumentata per la quota parte di utile realizzato dalla Capogruppo e destinato a tale voce, pari a 4 milioni di euro.

La riserva di conversione comprende tutte le differenze cambio derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere e ammonta a 3 milioni di euro.

La riserva di copertura di flussi finanziari che include la quota efficace della variazione netta accumulata del *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relativi a operazioni coperte non ancora manifestate, al 31 dicembre 2013 presenta un saldo negativo pari a 326 milioni (-497 milioni di euro al 31 dicembre 2012).

La riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione determinati secondo quanto stabilito dallo IAS 19. Al 31 dicembre 2013 il saldo della riserva è negativo per 232 milioni di euro (-316 milioni di euro al 31 dicembre 2012).

Il valore, negativo per 2.106 milioni di euro, si riferisce sostanzialmente alle perdite e agli utili riportati a nuovo dalle società consolidate ed alle rettifiche di consolidamento emerse negli esercizi precedenti.

## 5.5. Finanziamenti pubblici ed investimenti: aspetti generali

I trasferimenti di risorse da parte dello Stato ed altre istituzioni pubbliche, in conto esercizio e in conto investimento, con esclusione degli importi derivanti dal contratto di servizio, hanno avuto, nel periodo 2012-2013, il seguente andamento:

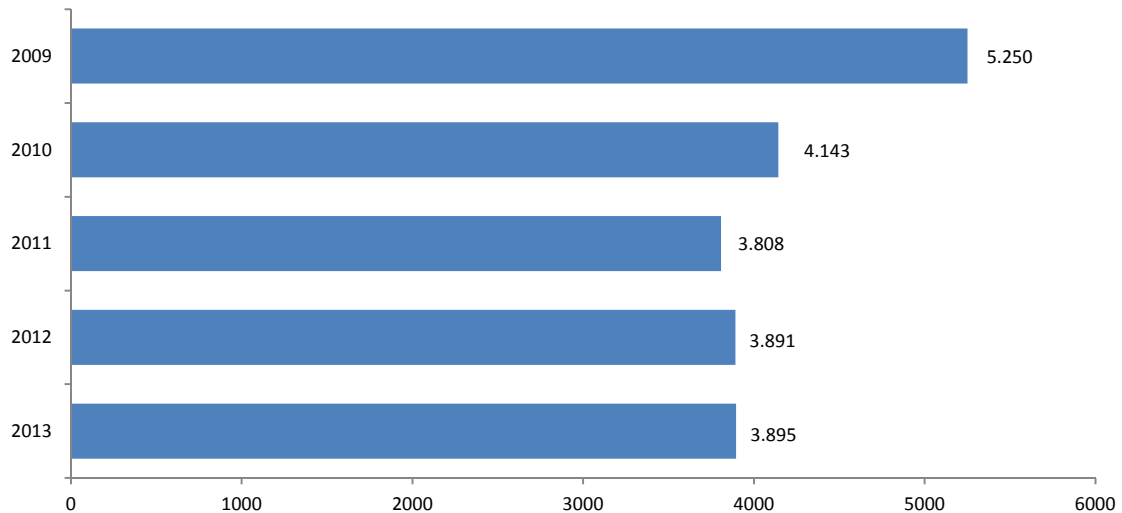
*valori in milioni di euro*

	<b>Apporti per aumenti di capitale</b>	<b>Contributi da contratto di programma ricevuti dallo Stato</b>	<b>Contributi in c/investimento ricevuti da Stato</b>	<b>In attesa di destinazione*</b>	<b>Altri**</b>	<b>Totale apporti e contributi</b>
<b>2012</b>	0	1.110	4.047	101	163	5.421
<b>2013</b>	0	1.050	3.942		241	5.233

(\*) Si tratta di trasferimenti contabilizzati ad acconti in attesa di destinazione

(\*\*) Di cui da Enti Pubblici Territoriali 27 milioni di euro nel 2013 e 10 milioni di euro nel 2012 e da UE 209 milioni di euro nel 2013 e 117 milioni di euro nel 2012 (la parte residuale fa riferimento a partite varie da Stato)

Di contro, gli investimenti del Gruppo negli esercizi 2009-2013 come evidenziato dal grafico, hanno avuto il seguente andamento:



Il Gruppo FS Italiane, pur operando in un contesto macroeconomico ancora non favorevole, oggi presenta un livello di investimenti inferiore di oltre un quarto rispetto a quello del 2007.

Il Piano Investimenti del Gruppo, elemento fondamentale del più ampio Piano Industriale 2014-2017 recentemente approvato, è volto ad accrescere e mantenere in efficienza la dotazione infrastrutturale del Paese e a fornire servizi di trasporto sempre più qualificati, con l'obiettivo di creare valore a vantaggio dell'Impresa e del sistema produttivo nazionale.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2013 (3.895 milioni di euro) prosegue il trend "mirato" degli ultimi anni, mostrando una lieve crescita (+0,1%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nell'anno precedente.

Gli investimenti tecnici realizzati dal Gruppo FS Italiane nel corso del 2013, pari a 3.598 milioni di euro, si mostrano in linea rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nel 2012.

Sono stati pertanto contabilizzati 2.850 milioni di euro per interventi sull'infrastruttura a cura di RFI SpA (di cui 2.223 milioni di euro per la rete convenzionale/AC e 627 milioni di euro per la rete Alta Velocità/Alta Capacità To-Mi-Na), 552 milioni di euro per interventi connessi ai servizi di trasporto ferroviario realizzati da Trenitalia SpA e 196 milioni di euro dalle altre società del Gruppo.

In sintesi RFI ha effettuato investimenti sulla Rete Convenzionale così distinti:

- per il 59% il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e le tecnologie, in particolare sono stati realizzati progetti finalizzati all'ulteriore innalzamento dei livelli di sicurezza e al miglioramento dell'efficienza della gestione della circolazione ferroviaria;
- per il 41% la realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (ammodernamento e potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Nel dettaglio si specifica che circa il 17% del totale della spesa relativa alla Rete Convenzionale/AC (pari a 370 milioni di euro) è stata dedicata ad interventi in tecnologie d'avanguardia.

Per la Rete Alta Velocità/Alta Capacità To-Mi-Na si è registrato un volume di investimenti pari a 627 milioni di euro e, a fine 2013, il progetto ha raggiunto un avanzamento contabile complessivo di circa il 92%. Nel 2013 gli avvii di nuovi progetti hanno riguardato numerose progettazioni sia preliminari che definitive.

Il Gestore della Rete investe, inoltre, in interventi di potenziamento, riqualifica e ristrutturazione del patrimonio immobiliare inerente le stazioni di cui è proprietario (circa 2.300 stazioni, cui è associata una superficie complessiva di oltre 11 milioni di mq), parte delle quali sono gestite – per le sole aree commerciali – da soggetti diversi (Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA).

L'avanzamento cumulato al 2013 della spesa per investimenti di competenza RFI per il network di Grandi Stazioni è di circa l'88% e per il network Centostazioni è di circa il 69% dell'importo complessivamente previsto.

Sulle altre stazioni, gestite esclusivamente da RFI, nel 2013 sono stati investiti circa 51 milioni di euro per interventi finalizzati alla sicurezza, alle informazioni al pubblico, all'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.

Trenitalia procede nella realizzazione di un Piano degli Investimenti finalizzato a potenziare le flotte dedicate ai servizi metropolitani/regionali e media lunga percorrenza, con l'obiettivo di rendere il parco mezzi sempre più adeguato alle specifiche esigenze di comfort per la clientela, efficienza operativa e affidabilità tecnica. Gli investimenti 2013 sono pari a circa 552 milioni di euro (il valore include gli

anticipi per acquisto di materiale rotabile), di cui il 56% destinato all'acquisto di materiale rotabile, circa il 20% alla riqualificazione del materiale in esercizio e il restante 24% dedicato all'adeguamento tecnologico dei mezzi, ai sistemi informativi ed al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione.

Per quanto riguarda i nuovi rotabili, sono entrate in esercizio 10 locomotive, di cui 6 per il trasporto passeggeri Nazionale/Internazionale e 4 per il trasporto passeggeri Regionale, 108 carrozze doppio piano per il trasporto passeggeri Regionale. Sono stati, inoltre, riconsegnati all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione: 284 carrozze e 14 ETR 500.

Le altre società del Gruppo hanno realizzato complessivamente investimenti, in Italia e all'estero, per 196 milioni di euro; di questi, circa il 46% realizzato dalla controllata Netinera Deutschland, per mezzi di trasporto passeggeri su ferro e gomma in Germania e impianti industriali, circa il 20% concretizzati dalle società Grandi Stazioni e Centostazioni e destinato alla riqualifica, rilancio e valorizzazione delle principali stazioni, ripensate come grandi poli di servizio per le città e circa il 13% dalle società TX Logistik, Cemat e Serfer che operano nel settore dei servizi ferroviari alle merci. La restante spesa per investimenti è prevalentemente rivolta alla valorizzazione/riqualificazione del patrimonio immobiliare, al trasporto locale su gomma (in Italia) e alla dotazione di strumenti informatici a supporto dei processi aziendali.

## **5.6. Gestione finanziaria del Gruppo FS Italiane**

Gli strumenti finanziari del Gruppo Ferrovie, diversi dai derivati, comprendono mutui e prestiti obbligazionari e sono utilizzati per reperire le risorse necessarie agli investimenti ed allo sviluppo del Gruppo stesso.

Nel corso del 2013 il Gruppo ha posto in essere le seguenti operazioni per la provvista di mezzi finanziari:

- In data 5 marzo 2013 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Struttura Tecnica di Missione, a seguito di un supplemento di istruttoria in relazione alla erogazione del contributo CIPE relativo al 1° Programma delle Opere Strategiche – Programma Grandi Stazioni, ha rilasciato il nulla osta all'erogazione di una ulteriore tranche del contributo per un importo pari a 8.276 mila euro alla società controllata Grandi Stazioni.



- In data 28 giugno 2013 il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane SpA ha deliberato di approvare l'emissione di un prestito obbligazionario a tasso fisso, nell'ambito di un programma di Euro Medium Term Notes (EMTN) fino a 4,5 miliardi di euro, in una o più *tranches*, sul mercato borsistico di Dublino.
- In data 15 luglio 2013 FS Italiane ha collocato sul mercato l'emissione obbligazionaria inaugurale (serie 1 – EMTN Programme) del valore di 750 milioni di euro a valere sul Programma di Euro Medium Term Notes di complessivi 4.5 miliardi di euro, ammesso a quotazione presso la Borsa Valori di Dublino in data 11 luglio 2013. Relativamente al collocamento di tale prima emissione, la *size* finale dell'operazione, pari a 750 milioni di euro, ha visto una domanda da parte degli investitori di circa 3,6 miliardi di euro. Il 57% dell'emissione è stata collocata sul mercato internazionale, con punte di forte interesse registrate in Gran Bretagna e Germania. Di seguito le principali caratteristiche dell'operazione: ammontare nominale pari a 750 milioni di euro, durata 7 anni e cedola fissa annuale del 4%. Le risorse reperite con quest'operazione saranno utilizzate secondo programma per gli investimenti in infrastrutture ferroviarie e per l'acquisto di nuovo materiale rotabile.
- In data 5 Dicembre 2013, FS Italiane ha lanciato sul mercato la sua seconda emissione obbligazionaria (serie 2 – EMTN Programme) di 600 milioni di euro. A fronte di una domanda complessiva da parte degli investitori istituzionali pari a 1,6 miliardi di euro (con il 59% delle richieste provenienti dall'estero), l'ammontare finale del bond è risultato pari appunto a 600 milioni di euro, rispetto agli iniziali 500 milioni offerti da FS Italiane SpA. La seconda emissione inaugurale ha scadenza 8 anni e cedola fissa annuale pari a 3.5%. Anche le risorse reperite con quest'operazione saranno utilizzate per finanziare investimenti infrastrutturali e per l'acquisto di nuovo materiale rotabile.

### **5.7. Fatti di rilievo verificatisi nel 2013**

- Il 14 gennaio 2013 è stata inaugurata la stazione dell'Alta Velocità di Torino Porta Susa e il 19 novembre la stessa ha ottenuto il premio come migliore stazione europea dell'anno. Il prestigioso riconoscimento è stato consegnato a RFI durante l'European Rail Congress.
- Il 16 gennaio 2013 è stato ridotto il Capitale Sociale della società Cisalpino AG a CHF 100.750 (riduzione di CHF 162.399.250) dando seguito a quanto deliberato

dall'Assemblea dei soci a fine 2012. Tale decisione rientra nell'ambito della volontà dei soci di avviare lo scioglimento della società.

- In data 30 gennaio 2013, la Commissione Europea ha adottato la proposta legislativa del c.d. quarto pacchetto ferroviario. Il pacchetto si compone di 6 testi legislativi che, oltre a riguardare interoperabilità e sicurezza, prevedono - con decorrenza dicembre 2019 - l'apertura del mercato nazionale dei servizi passeggeri e l'obbligatorietà dell'aggiudicazione tramite gara dei contratti di servizio pubblico nel trasporto ferroviario. Inoltre, in materia di *governance* del gestore dell'infrastruttura, viene proposta la separazione proprietaria, consentendo comunque agli Stati membri di mantenere sistemi ferroviari strutturati secondo un modello di holding, in presenza di misure di salvaguardia idonee a garantire l'indipendenza del gestore medesimo.
- Con decreto del 25 febbraio 2013, il Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha disposto per l'anno 2013 - in favore delle Regioni a statuto ordinario - un'anticipazione del 60% del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, di cui al comma 1 dell'art. 16-bis, del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95 (convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, l. 7 agosto 2012, n. 135), per un importo complessivamente pari a 2.957.552.681,40 euro.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013 sono stati individuati i criteri e le modalità per la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, di cui al comma 1 dell'art. 16-bis, del decreto legge 6 luglio 2012, n.95 (convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, l. 7 agosto 2012, n. 135) già citato al punto precedente.

- In data 6 marzo 2013 è nata la Fondazione FS Italiane, un'iniziativa della Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane, di Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana con lo scopo di valorizzare e preservare l'inestimabile patrimonio storico, tecnico, ingegneristico e industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, in modo da consegnarlo integro alle generazioni future, come importante memoria condivisa di progresso e coesione dell'unità nazionale. Le tre società del Gruppo FS Italiane conferiranno alla neonata Fondazione circa 200 rotabili del "parco storico operativo", costruiti nella prima metà del '900 ed ancora funzionanti, oltre 50 mezzi

storici non in esercizio custoditi nel Museo nazionale ferroviario di Pietrarsa (NA), nonché l'intera dotazione libraria ed archivistica del Gruppo.

- In data 7 marzo 2013, i soci Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Cube Infrastructure Fund hanno versato, a titolo di incremento della riserva di capitale della capogruppo Netinera Deutschland GmbH, l'importo complessivo di 74 milioni di euro, apportando un sensibile miglioramento alla struttura finanziaria del gruppo nel complesso e mettendo a disposizione cruciali risorse da utilizzare per i progetti di investimento finalizzati alla crescita delle attività e dei risultati del gruppo stesso. Successivamente, in data 15 ottobre, anche lo *shareholders loan*, pari a 172.914.968 euro, è stato convertito e portato ad incremento della medesima riserva di capitale di cui sopra.
- Il 29 aprile 2013 l'Assemblea di Terminali Italia Srl ha deliberato la riduzione del capitale sociale per complessivi 3.891.879 euro a copertura della perdita dell'esercizio 2012 e delle perdite degli esercizi precedenti. A seguito di tale operazione il capitale sociale si riduce da 11.237.565 euro a 7.345.686 euro.
- Il 30 maggio 2013, a seguito del contratto preliminare stipulato nel mese di settembre 2012, si è conclusa da parte di RFI la vendita a favore di BNP Paribas Real Estate del primo lotto edificabile dell'area di Roma Tiburtina.  
Il valore dell'operazione è stato pari a 73.250.000,00 euro oltre al contributo per oneri di urbanizzazione, ed ha riguardato 7.000 mq di terreno di proprietà Rete Ferroviaria Italiana su cui sorgeranno gli Uffici della Direzione Centrale di BNP. La nuova sede BNL consentirà la concentrazione dell'attività di circa 3.600 dipendenti, oggi operanti su Roma in cinque sedi differenti.
- In data 8 giugno 2013 è stata inaugurata la prima parte della nuova stazione Bologna Centrale Alta Velocità, con quattro nuovi binari sotterranei per i treni AV, grazie ai quali si libererà spazio in superficie a favore del traffico pendolare.
- In data 8 giugno 2013 è stata inaugurata la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, la prima stazione alta velocità al mondo ad utilizzare, il sistema ERTMS (European Railways Traffic Management System) di Livello 2 (senza segnali luminosi laterali), già operativo sulle altre linee AV.
- Il decreto legge 21 giugno 2013, n. 69, "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia", ha, tra l'altro, introdotto modifiche al decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188, ed alla legge 3 luglio 2009, n. 99; in particolare:

- relativamente alla determinazione del canone per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti approva con decreto la proposta del Gestore dell'Infrastruttura (sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano);
  - la separazione contabile e dei bilanci delle imprese ferroviarie deve fornire la trasparente rappresentazione delle attività di servizio pubblico e dei corrispettivi e/o fondi pubblici percepiti per ogni attività;
  - in caso di compromissione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico, è prevista la possibilità per le autorità competenti di richiedere la riscossione di diritti alle imprese ferroviarie interessate dal procedimento di limitazione dell'accesso; ove le imprese provvedano al pagamento di tali diritti, esse non sono più soggette a detta limitazione;
  - si prescinde dalla valutazione relativa alla eventuale compromissione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico ove il modello di esercizio sia tale che le fermate intermedie siano a distanza superiore di 100 Km e i livelli tariffari risultino superiori di almeno il 20 per cento rispetto a quelli dei servizi a committenza pubblica;
  - l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie può prescrivere livelli di sicurezza diversi da quelli minimi definiti dai CST (obiettivi comuni di sicurezza) solo a valle di una stima dei sovracosti necessari e di un'analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il GI e per le IF, corredata di stime ragionevoli anche in termini di relativi tempi di attuazione.
- In data 12 luglio 2013 è stato annunciato dal Presidente del Consiglio dei Ministri l'avvio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e con decreto del Presidente della Repubblica del 9 agosto 2013 sono stati nominati il Presidente ed i componenti dell'Autorità. Sono stati successivamente adottati i regolamenti di organizzazione e funzionamento. All'Autorità sono affidati compiti significativi, di regolazione e di promozione e tutela della concorrenza nel settore dei trasporti. Le competenze dell'Autorità attengono sia alle infrastrutture di trasporto che alla qualità dei servizi prestati. L'Autorità dovrà riferire annualmente alle Camere, evidenziando lo stato della disciplina di liberalizzazione adottata e la parte ancora da definire.
  - In data 16 settembre 2013 è stato registrato presso la Camera di Commercio di Roma la sottoscrizione e il versamento relativo alla terza tranche del capitale sociale di 17.152.100 euro della società Tunnel Ferroviario del Brennero SpA; RFI in

quanto socio ha sottoscritto e versato (con valuta 28 agosto 2013) la quota di propria spettanza pari a 14.962.500 euro. In data 1 ottobre 2013 è stato ulteriormente sottoscritto e versato l'importo di 347.900 euro; RFI SpA ha sottoscritto e versato con valuta 27 settembre 2013 la quota di propria spettanza pari a 303.488 euro.

In data 11 novembre 2013 è stato registrato presso la Camera di Commercio di Roma la sottoscrizione e il versamento relativo alla quarta tranche del capitale sociale di 15.000.000 euro della società Tunnel Ferroviario del Brennero SpA; RFI in quanto socio ha sottoscritto e versato (con valuta 6 novembre 2013) la quota di propria spettanza pari a 12.850.500 euro. In data 18 dicembre 2013 è stato ulteriormente sottoscritto e versato l'importo di 268.500 euro; RFI SpA ha sottoscritto e versato con valuta 13 dicembre 2013 la quota di propria spettanza pari a 234.224 euro. Pertanto, il capitale sociale della Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di Partecipazioni SpA, sottoscritto e versato, è attualmente pari a 195.790.910 euro suddiviso in n. 195.790.910 azioni ordinarie del valore nominale di 1,00 euro e RFI risulta titolare di n. 167.964.435 azioni ordinarie pari al 85,788%.

- Il 10 settembre 2013, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il decreto "Canoni d'uso dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC", ha sollecitato prima e approvato poi la proposta del gestore dell'infrastruttura nazionale che prevede la riduzione, nella misura del 15%, dei pedaggi da applicare per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria su alcune linee ad alta velocità.
- In data 13 dicembre 2013 è stato aggiornato il Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2014 - edizione dicembre 2013 - in aderenza alle indicazioni e prescrizioni dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari.
- In data 16 dicembre 2013, l'Assemblea dei soci della Netinera Deutschland GmbH ha deliberato l'aumento del capitale sociale da 25.000 euro a 1.025.000 euro. Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha versato (con valuta 16 dicembre 2013) la quota di propria spettanza pari a 510.000 euro. In data 20 dicembre 2013 l'aumento del capitale sociale è stato iscritto alla Camera di Commercio tedesca. Pertanto, il capitale sociale della Netinera Deutschland GmbH, sottoscritto e versato, è attualmente pari a 1.025.000 euro suddiviso in n. 1.025.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro e Ferrovie dello Stato Italiane SpA risulta titolare di n. 522.750 azioni ordinarie.

- In data 17 dicembre 2013 l'Assemblea di Busitalia-Sita Nord Srl ha deliberato di aumentare il capitale sociale della società da 15.000.000 euro a 31.000.000 euro, in via scindibile, in una o più *tranches*, per un massimo di complessivi 16.000.000 euro da offrire in sottoscrizione alla pari all'unico socio. L'aumento dovrà essere eseguito entro il 30 giugno 2014 e il capitale sarà comunque aumentato di un importo pari a quanto sottoscritto entro tale data.
- In data 19 dicembre 2013, l'Assemblea dei soci ha deliberato l'aumento del capitale sociale della società Thello SAS da 1.500.000 euro a 5.200.000 euro e quindi per 3.700.000 euro mediante emissione di n. 370.000 azioni del valore nominale di 10 euro cadauna. Il giorno 22 dicembre 2013, Trenitalia SpA ha versato 2.466.790 euro pari a n. 246.679 azioni. In pari data, l'Assemblea dei soci ha deliberato di ridurre il capitale sociale, per compensare parzialmente le perdite degli esercizi 2011 e 2012, da 5.200.000 euro a 1.500.000 euro e quindi per 3.700.000 euro. Pertanto, il capitale sociale della Thello SAS dopo tale operazione risulta invariato, quindi è attualmente pari a 1.500.000 euro suddiviso in n. 150.000 azioni ordinarie del valore nominale di 10 euro e Trenitalia SpA risulta titolare di n. 100.005 azioni ordinarie.

#### **5.8. Fatti di rilievo verificatisi successivamente al 31 dicembre 2013**

- Nel corso del mese di gennaio 2014 Trenitalia ha appreso dal Gestore dell'Infrastruttura che il costo dell'energia elettrica di trazione dal 1 gennaio 2014 avrebbe subito un aumento in virtù della Delibera dell'Autorità dell'Energia Elettrica e Gas (AEEG) n. 641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013. Nello specifico la delibera, nell'ambito di un processo di progressiva rivisitazione degli oneri gravanti sulle imprese a forte consumo di energia elettrica, ha sostanzialmente modificato l'applicazione delle Componenti Tariffarie Aggiuntive (Oneri di Sistema) che determina di fatto un significativo abbattimento delle agevolazioni tariffarie riservate, tra l'altro, alle imprese ferroviarie. La società ha avviato azioni giudiziarie in sede amministrativa per chiedere l'annullamento della delibera stessa.
- In data 6 febbraio Italferr si è aggiudicata un contratto da 26 milioni di euro per la progettazione preliminare della nuova rete ferroviaria del Sultanato dell'Oman (2.244 km). La società di ingegneria del Gruppo diventa protagonista di quello che è considerato da più parti come il progetto più importante avviato in Oman, sia per l'impatto sul Paese sia per la rilevanza strategica attribuita. Questa nuova

acquisizione segue l'altra, altrettanto importante, del luglio 2013 relativa alla progettazione della nuova linea ferroviaria tra Riyadh e Jeddah in Arabia Saudita, il cosiddetto Saudi Landbridge: circa 1.000 km per un importo di circa 27 milioni di Euro. L'attività portata avanti negli ultimi due anni da Italferr nell'Area del Golfo sta evidenziando l'alto livello qualitativo dell'ingegneria ferroviaria Italiana e sta confermando la leadership della società del Gruppo FS Italiane in Middle East nella progettazione delle reti ferroviarie e metropolitane. Italferr è coinvolta, infatti, anche nella progettazione della linea rossa della nuova metropolitana di Doha, in Qatar.

- In data 7 febbraio si è tenuta la prima audizione di RFI presso L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) avente ad oggetto una "Indagine conoscitiva sull'accesso alle infrastrutture". L'Autorità, a seguito di questa e di altre audizioni svolte sinora con alcuni operatori ferroviari, durante la riunione del 6 marzo ha deliberato l'avvio di un procedimento per l'adozione di specifiche misure di regolazione volte a garantire condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese ed i consumatori. Il procedimento istruttorio deliberato, che prevede una consultazione pubblica sulle misure regolatorie necessarie, dovrebbe essere completato entro 180 giorni dalla data di pubblicazione della delibera sul sito internet dell'ART, avvenuta il 10 marzo, e genererà "rimedi regolatori" in grado di adeguare l'attuale Prospetto Informativo della Rete 2014 predisposto dal Gestore dell'Infrastruttura e avrà positive ricadute sulla predisposizione del P.I.R. 2015. Nell'ambito del P.I.R., tra l'altro, l'ART interverrà sui principi e sulle procedure di calcolo del pedaggio ai fini dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi, sui criteri di determinazione del canone in caso di mancata contrattualizzazione e/o mancata utilizzazione della capacità prenotata, sui servizi ai passeggeri a mobilità ridotta e sulle soglie di capacità massima assegnabile ai singoli clienti.
- In data 19 febbraio 2014 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane, ha approvato il Piano Industriale 2014 – 2017 del Gruppo FS Italiane. Il Piano prevede nel quadriennio una crescita dei ricavi fino a 9,5 mld euro (8,2 mld nel 2012). Tra i suoi principali obiettivi, un tasso medio di crescita dei ricavi del 3,5% all'anno, incremento trainato in particolare dai ricavi dei servizi di trasporto, sia ferro sia gomma, che superano i 7 mld nel 2017; l'EBITDA, in continuo

miglioramento, è previsto raggiungere i 2,5 mld (1,9 nel 2012), cifra che farà crescere l'EBITDA margin di oltre 3 punti percentuali rispetto a quello degli ultimi anni. Si ricorda che già oggi l'EBITDA margin di FS Italiane è benchmark di riferimento tra le maggiori aziende ferroviarie d'Europa. Gli investimenti hanno un valore complessivo di circa 24 mld (di cui circa 8,5 in autofinanziamento) e saranno destinati quasi esclusivamente i) lato rete, allo sviluppo delle infrastrutture sui corridoi ferroviari definiti dall'Unione Europea - per quanto di interesse del nostro Paese - e di quelle nelle aree metropolitane, e ii) lato trasporto, all'acquisto di nuovi treni e allo sviluppo di tecnologie a supporto dei business di trasporto. Gli investimenti programmati incideranno in modo contenuto sull'indebitamento complessivo che crescerà, nel quadriennio, di 0,6 mld. Il Piano è fortemente orientato al Trasporto Pubblico Locale, ad una più efficace integrazione ferro/gomma e alla messa a punto di nuovi modelli di offerta, più aderenti alle caratteristiche della domanda, da proporre ai committenti pubblici, Regioni in particolare. Il Piano si caratterizza anche per una profonda rivisitazione dei modelli di business, con una ancor più chiara specializzazione in servizi a mercato e servizi universali e della *governance* nel settore merci dove saranno costituite business units, corrispondenti ai corridoi europei. Previsto anche il forte sviluppo sui mercati esteri delle attività di trasporto, in particolare da parte delle società controllate (Netinera e TXLogistik) e di quelle di ingegneria e certificazione (Italferr e Italcertifer). Strategie e obiettivi sono stati inquadrati in uno scenario macro-economico che lascia intravedere i primi deboli segnali di ripresa e offre, insieme a perduranti insidie, anche oggettive opportunità sia per l'intero Paese, quali l'EXPO 2015, sia per il Gruppo, quali l'entrata in servizio dei nuovi Frecciarossa 1000. Il nuovo Piano Industriale al 2017 è stato poi presentato, a Milano, alla comunità finanziaria il 25 marzo 2014.

- Il 21 febbraio 2014 è entrata in vigore la Legge n. 9 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145 recante interventi urgenti di avvio del Piano destinazione Italia per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per la riduzione dei premi RC-auto, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché per la realizzazione di opere pubbliche ed Expo 2015". Per quanto di interesse, il provvedimento reca le seguenti principali disposizioni:



- la revoca di alcune assegnazioni previste da due Delibere CIPE (146/2006 e 33/2010) relative ad interventi non ancora attivati, che nel dettaglio vengono destinate ad opere relative allo svolgimento di EXPO 2015:
  - 53,2 milioni di euro per la realizzazione del parcheggio remoto di stazionamento di Cascina Merlata ed il collegamento S.S. 11 - S.S. 233, lotto 1-B;
  - 45 milioni di euro per opere necessarie per l'accessibilità ferroviaria Malpensa - Terminal T1-T2;
  - 42,8 milioni di euro per la linea M4 della metropolitana di Milano;
- in materia di contratti pubblici:
  - si consente alle stazioni appaltanti, per i contratti in corso ed anche in deroga a quanto previsto dai bandi di gara, nei casi di particolare urgenza inerenti al completamento dell'esecuzione dei contratti e nella pendenza di procedura di concordato preventivo, di procedere al pagamento diretto al subappaltatore per le prestazioni eseguite;
  - si estende l'applicazione delle disposizioni in materia di svincolo delle garanzie di buona esecuzione a tutti i contratti di appalto, compresi i settori "esclusi", aventi ad oggetto opere pubbliche, anche se stipulati anteriormente all'entrata in vigore del D. Lgs. 163/2006. Si prevede inoltre l'obbligo per le società ed enti di proprietà del MEF e sottoposti alla vigilanza del MIT, che stipulano contratti di programma che abbiano ad oggetto manutenzione ed investimenti, di rendicontare nei documenti di programmazione pluriennale l'ammontare complessivo della liquidità liberata e la destinazione della stessa;
  - per i casi di concordato preventivo con continuità aziendale di cui all'art. 186-bis della Legge Fallimentare, successivamente al deposito del ricorso, la partecipazione a procedure di affidamento di contratti pubblici deve essere autorizzata dal Tribunale.
- Il 26 febbraio il Parlamento Europeo ha votato in sede di sessione Plenaria l'intero "Quarto pacchetto ferroviario" a conclusione della prima lettura. Il testo approvato, modificando le proposte iniziali della Commissione Europea, introduce il diritto per le imprese ferroviarie europee ad offrire servizi commerciali di trasporto nazionale di passeggeri ad Alta Velocità in tutti gli Stati Membri, nel rispetto del cosiddetto

principio di reciprocità. La proposta della Commissione che prevedeva l'obbligo di gara per l'assegnazione dei contratti di Servizio Pubblico a partire dal 2019, è stata fortemente modificata in sede parlamentare, reintroducendo di fatto la possibilità di assegnazione diretta dei contratti a partire dal 2022 salvo il rispetto di generici criteri di efficienza. In compenso è stato introdotto anche per i servizi coperti da Obblighi di Servizio Pubblico un principio di reciprocità, a tutela delle imprese ferroviarie che operano in mercati aperti. Per quanto concerne la "Governance" delle imprese integrate, le disposizioni proposte dalla Commissione Europea di separazione interna sono state respinte. Sono state eliminate dal testo, infatti, le norme relative al divieto di circuiti finanziari interni alle holding, alla divisione dei sistemi informativi, alla separazione delle sedi, al divieto di passaggio del personale, all'introduzione di un consiglio di sorveglianza autonomo ed al controllo della Commissione sul rispetto dei citati criteri anziché della Corte di Giustizia. Sono state invece mantenute e rafforzate le disposizioni sulla trasparenza dei flussi finanziari oltre che il divieto di trasferire fondi tra gestore e impresa ferroviaria, sulla separazione delle funzioni essenziali del Gestore dell'infrastruttura sensibili per la concorrenza, i poteri del Regolatore nazionale con la richiesta in prospettiva del Regolatore europeo. Rispetto al pilastro tecnico è stata rispettata l'impostazione della proposta della Commissione, che va nella direzione di una semplificazione e centralizzazione della certificazione tecnica e del rafforzamento del ruolo dell'Agenzia Ferroviaria Europea e che dovrebbe portare nei prossimi anni, ad una riduzione dei tempi e costi burocratici per l'industria e gli operatori ferroviari.

- In data 28 febbraio 2014 è stato stipulato l'atto di acquisto da parte di Busitalia del 70% della partecipazione nella società "Umbria Mobilità Esercizio Srl", al termine di un complesso procedimento di riorganizzazione complessivo posto in essere da "Umbria TPL e Mobilità SpA" in qualità di stazione appaltante. Il corrispettivo per tale acquisto – versato in occasione della stipula del contratto stesso – è stato fissato in sede di gara a 21.021.000,00 euro. In pari data, la Società ha proceduto alla formalizzazione dell'atto di acquisizione del 70% delle quote della "Umbria Mobilità Esercizio Srl". L'operazione ha avuto decorrenza 1° marzo 2014.
- In riferimento alla condizione risolutiva prevista all'art. 11 del contratto Vendita a BNP Paribas Real Estate del primo lotto di aree di Roma Tiburtina, legata all'eventuale necessità di attivazione di un procedimento di bonifica delle aree o di un piano di gestione dei rifiuti che potessero comportare un ritardo nell'avvio dei lavori superiori ai 6 mesi alla data di rilascio del permesso di costruire, il termine

del 28 febbraio 2014 è trascorso senza che la controparte abbia fatto valere la condizione risolutiva.

- In data 12 marzo si è conclusa, senza accertamento di infrazione, l'istruttoria avviata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) il 22 maggio 2013. È in questo quadro che, al fine di superare ogni dubbio in merito alla buona fede sul loro operato, le singole società coinvolte nel procedimento hanno ritenuto di proporre una serie di impegni che realizzano comportamenti e volti ad incentivare la concorrenza fra operatori del settore, trovando riscontro positivo nelle valutazioni dell'Autorità.
- Con sentenza n. 1345 del Consiglio di Stato depositata il 19 marzo 2014 e non ancora notificata, con riferimento alla vicenda K2 di cui si è già parlato, è stato accolto il ricorso proposto dalle Imprese Ferroviarie (IF) disponendo che RFI, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari - URSF (oggi l'Autorità di Regolazione dei Trasporti per effetto del subentro di quest'ultima nelle funzioni dell'URSF) diano - entro il termine di 60 giorni dalla notifica della sentenza e con l'adozione degli atti necessari - integrale esecuzione al giudicato formatosi sulla sentenza del Consiglio di Stato, n.1110 del 22 febbraio 2013.

Il Consiglio di Stato ha disposto, altresì, che in caso di ulteriore inadempimento, scaduto il predetto termine di sessanta giorni e su richiesta delle parti ricorrenti, provveda alle necessarie incombenze il commissario *ad acta*, già individuato nella stessa sentenza nella persona del segretario generale dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, "con facoltà di sub delega a un dirigente del proprio ufficio, con espressa facoltà di procedere all'eventuale annullamento in autotutela dei provvedimenti emessi dopo la ricezione della richiesta di provvedere".

Per quanto sopra è in fase di attivazione il tavolo tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ed RFI affinché, congiuntamente, siano poste in essere - entro il termine di sessanta giorni dalla notifica stabilito dal Consiglio di Stato con la sentenza del 19 marzo 2014 - le opportune valutazioni corredate dei necessari approfondimenti anche in relazione alla determinazione dell'importo, attualmente incerta, da riconoscere alle IF, tra le quali Trenitalia, avendo a riferimento il contesto regolatorio degli anni in cui è maturato il diritto allo sconto ed i conseguenti atti funzionali ad ottemperare al giudicato.

In coerenza con quanto già contrattualizzato con lo Stato negli anni dal 2001 al 2005, in cui lo sconto è stato applicato dallo Stato alle Imprese Ferroviarie per il tramite del Gestore dell'Infrastruttura secondo i criteri allora vigenti, l'importo, come appena indicato di incerta quantificazione e passibile di elevata variabilità secondo la Società, dovrebbe trovare copertura dallo Stato con gli appropriati strumenti normativi e contrattuali.

Questa Corte ritiene, tuttavia, come peraltro evidenziato nei referti relativi agli anni 2011 e 2012, che sarebbe stata utile l'appostazione di un apposito fondo a copertura degli oneri derivanti dal contenzioso collegato allo "sconto K2".

## 6. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

### 6.1. Notazioni di sintesi sul bilancio di esercizio

Con il ruolo di holding industriale, Ferrovie dello Stato Italiane SpA, è titolare delle funzioni di direzione strategica, di indirizzo gestionale, di *governance* per le società operative e cura direttamente la gestione accentrata di alcune aree di maggiore interesse (finanza, relazioni istituzionali, management).

Si riportano qui di seguito i principali elementi relativi alla gestione, desumibili dal bilancio di esercizio 2013 ponendoli a confronto con il 2012.

#### CONTO ECONOMICO SINTETICO

	<i>valori in milioni di euro</i>			
	2013	2012	Variazioni	Variazioni %
<b>Ricavi operativi</b>	<b>160</b>	<b>157</b>	<b>3</b>	<b>1,9%</b>
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	152	146	6	4,1%
- Altri ricavi	8	11	(3)	(27,3)%
<b>Costi operativi</b>	<b>(181)</b>	<b>(146)</b>	<b>(35)</b>	<b>(24,0)%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>(21)</b>	<b>11</b>	<b>(32)</b>	<b>&lt;200%</b>
Ammortamenti	(22)	(22)		0,0%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(22)	(2)	(20)	>200%
Accantonamenti				N/A
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>(65)</b>	<b>(13)</b>	<b>(52)</b>	<b>&gt;200%</b>
Proventi e oneri finanziari	109	73	36	49,3%
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>44</b>	<b>60</b>	<b>(16)</b>	<b>(26,7)%</b>
Imposte sul reddito	32	13	19	146,2%
<b>RISULTATO NETTO D' ESERCIZIO</b>	<b>76</b>	<b>73</b>	<b>3</b>	<b>4,1%</b>

Il risultato netto dell'esercizio 2013 si attesta a un valore positivo di 76 milioni di euro, sostanzialmente in linea con il risultato dell'esercizio precedente (+3 milioni di euro).

Sull'esercizio 2013 hanno inciso, oltre all'andamento della gestione corrente che ha portato all'iscrizione di ricavi operativi, in linea con lo scorso esercizio, per 160 milioni di euro:

- le svalutazioni effettuate sugli immobili e terreni di trading e sugli investimenti immobiliari al fine di allineare il valore contabile degli stessi all'effettivo valore

di mercato, a seguito di un'analisi puntuale del patrimonio immobiliare della Società attuata attraverso un aggiornamento delle perizie, anche in considerazione della congiuntura economica ed in particolare della regressione del mercato immobiliare, che hanno comportato rispettivamente un peggioramento del margine operativo lordo di 32 milioni di euro e del risultato operativo di 52 milioni di euro;

- il rilascio di imposte differite a seguito di una più puntuale definizione delle differenze temporanee a base delle stesse che ha comportato un effetto positivo sulla linea imposte di 32 milioni di euro (+ 19 milioni di euro rispetto allo scorso esercizio).

**STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO**

	valori in milioni di euro		
	<b>31.12.2013</b>	<b>31.12.2012</b>	<b>Variazioni</b>
<b>ATTIVITA'</b>			
Capitale circolante netto gestionale	560	535	25
Altre attività nette	(315)	(256)	(59)
<b>Capitale circolante</b>	<b>245</b>	<b>279</b>	<b>(34)</b>
Immobilizzazioni tecniche	614	600	14
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	35.552	35.530	22
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>36.166</b>	<b>36.130</b>	<b>36</b>
TFR	(16)	(18)	2
Altri fondi	(475)	(477)	2
<b>TFR e Altri fondi</b>	<b>(491)</b>	<b>(495)</b>	<b>4</b>
<b>Attività nette detenute per la vendita</b>		<b>63</b>	<b>(63)</b>
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>35.921</b>	<b>35.977</b>	<b>(56)</b>
<b>COPERTURE</b>			
Posizione finanziaria netta a breve	(329)	(180)	(149)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(2)	(18)	16
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>(331)</b>	<b>(198)</b>	<b>(133)</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>36.252</b>	<b>36.175</b>	<b>77</b>
<b>COPERTURE</b>	<b>35.921</b>	<b>35.977</b>	<b>(56)</b>

Il Capitale investito netto, pari a 35.921 milioni di euro, si è decrementato nel corso dell'esercizio 2013 di 56 milioni di euro per effetto del decremento del Capitale circolante (-34 milioni di euro) e delle Attività nette detenute per la vendita (-63 milioni di euro), cui si contrappone l'incremento del Capitale immobilizzato netto (36 milioni di euro) e del TFR e Altri Fondi (4 milioni di euro).

La Posizione finanziaria netta migliora di circa 133 milioni di euro, con un incremento della liquidità netta che passa da un valore di 198 milioni di euro al 31 dicembre 2012 a 331 milioni di euro al 31 dicembre 2013; tale variazione deriva dall'effetto netto dovuto al miglioramento della Posizione finanziaria netta a breve (149 milioni di euro), cui fa fronte, con segno opposto, l'aumento dell'indebitamento a medio/lungo termine per 16 milioni di euro.

I Mezzi propri, infine, evidenziano un incremento di 77 milioni di euro dovuto all'utile complessivo registrato nell'esercizio.

## 6.2. Dati di dettaglio relativi al conto economico

I dati relativi alle voci del conto economico per il 2013 di Ferrovie dello Stato Italiane SpA sono riportati nella tabella che segue e posti a raffronto con quelli relativi al 2012.

### CONTO ECONOMICO

	2013	2012	valori in euro Variazioni
<b>Ricavi operativi</b>			
Ricavi delle vendite e prestazioni	152.576.142	146.030.610	6.545.532
Altri proventi	7.833.431	11.225.900	(3.392.469)
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>160.409.573</b>	<b>157.256.510</b>	<b>3.153.063</b>
<b>Costi operativi</b>			
Costo del personale	51.785.973	57.091.184	(5.305.211)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	44.320.376	10.222.364	34.098.012
Costi per servizi	53.368.950	49.942.865	3.426.085
Costi per godimento beni di terzi	7.268.465	7.398.992	(130.527)
Altri costi operativi	24.692.044	21.891.287	2.800.757
Costi per lavori interni capitalizzati	(202.670)	(187.026)	(15.644)
<b>Totale costi operativi</b>	<b>181.233.138</b>	<b>146.359.666</b>	<b>34.873.472</b>
<b>Ammortamenti</b>	<b>22.111.619</b>	<b>21.473.932</b>	<b>637.687</b>
<b>Svalutazioni e perdite (riprese) di valore</b>	<b>21.877.807</b>	<b>1.323.236</b>	<b>20.554.571</b>
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>(64.812.991)</b>	<b>(11.900.324)</b>	<b>(52.912.667)</b>
<b>Proventi e oneri finanziari</b>			
Proventi da partecipazioni	124.809.426	59.016.853	65.792.573
Altri proventi finanziari	153.331.393	185.767.968	(32.436.575)
Oneri su partecipazioni	32.659.596	28.603	32.630.993
Altri oneri finanziari	136.211.405	171.986.930	(35.775.525)
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>44.456.827</b>	<b>60.868.964</b>	<b>(16.412.137)</b>
Imposte sul reddito	(32.313.466)	(12.421.975)	(19.891.491)
<b>Risultato delle attività continuative</b>	<b>76.770.293</b>	<b>73.290.939</b>	<b>3.479.354</b>
<b>Risultato netto d'esercizio</b>	<b>76.770.293</b>	<b>73.290.939</b>	<b>3.479.354</b>



## **RICAVI**

I ricavi delle vendite e delle prestazioni si attestano a euro 152.576 mila (euro 146.031 mila nel 2012), con una variazione positiva di euro 6.545 mila. Essi sono attribuibili principalmente alla gestione immobiliare (euro 83.740 mila), ai canoni attivi per l'utilizzo del marchio (euro 26.721 mila) ed ai servizi resi alle società del Gruppo FS italiane (euro 37.318 mila).

## **COSTI**

I costi operativi ammontano a euro 181.233 mila (euro 146.360 mila nel 2012). Le principali voci sono relative ai costi per servizi (euro 53.369 mila), ai costi del personale (euro 51.786 mila) e ai costi per variazioni delle rimanenze di immobili e terreni di trading (euro 44.320 mila). Le altre voci riguardano principalmente i canoni di locazione, i riaddebiti alle società del Gruppo, le imposte e tasse diverse.

Il risultato operativo si attesta ad un valore negativo di euro 64.813 mila rispetto al valore anch'esso negativo di euro 11.900 mila del 2012. Su tale variazione ha inciso principalmente l'incremento delle svalutazioni e perdite di valore (euro 20.555 mila) nonché dei costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (euro 34.098 mila) entrambi riconducibili alle maggiori svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio a seguito dell'allineamento della consistenza dei valori iscritti rispetto al relativo *fair value*.

Il saldo dei proventi e oneri finanziari migliora di euro 30.211 mila, principalmente per l'effetto combinato:

- dell'incremento dei proventi da partecipazioni per i maggiori dividendi distribuiti (euro 65.793 mila);
- del decremento degli altri proventi finanziari (euro 32.436 mila) per effetto essenzialmente della riduzione degli interessi attivi maturati sui crediti per i finanziamenti concessi a medio e lungo termine alle controllate (euro 20.191 mila), della riduzione dei proventi finanziari diversi (euro 15.461 mila) per i minori interessi maturati sul credito IVA chiesto a rimborso e sul conto corrente intersocietario e dai maggiori utili su cambi rilevati (euro 3.216 mila) a seguito dell'adeguamento al cambio al 31 dicembre 2013 dei decimi da versare alla partecipata Eurofima;
- del decremento degli oneri sui finanziamenti Eurofima (euro 25.308 mila), Cassa Depositi e Prestiti (euro 5.624 mila), Unicredit Corporate Banking (euro

3.357 mila) e BEI (euro 3.292 euro), nonché dei minori interessi maturati sul credito IVA a rimborso (euro 7.642 euro) e sul conto corrente intersocietario (euro 2.774 mila) a fronte dei maggiori oneri finanziari relativi alle due emissioni obbligazionarie a valere sul Programma di Euro Medium Term Notes (euro 15.024 mila);

- della svalutazione della partecipazione in FS Logistica SpA (euro 32.660 mila).

Le imposte sul reddito presentano un valore positivo in entrambi gli esercizi; ciò è attribuibile essenzialmente al rilascio di imposte differite a seguito di una più puntuale definizione delle differenze temporanee a base delle stesse.

Il risultato netto dell'esercizio 2013 registra un valore positivo di euro 76.770 mila, sostanzialmente in linea con il risultato dell'esercizio precedente pari a euro 73.291 mila.

### 6.3. Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria

#### SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

	<i>valori in euro</i>		
	<b>31.12.2013</b>	<b>31.12.2012</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Attività</b>			
Immobili, impianti e macchinari	41.540.337	42.460.268	(919.931)
Investimenti immobiliari	533.156.206	514.967.472	18.188.734
Attività immateriali	39.022.954	42.229.808	(3.206.854)
Attività per imposte anticipate	220.080.419	213.743.080	6.337.339
Partecipazioni	35.552.437.702	35.530.336.380	22.101.322
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.922.540.311	4.836.403.680	1.086.136.631
Crediti commerciali non correnti	6.826.518	10.941.711	(4.115.193)
Altre attività non correnti	398.295.899	150.987.682	247.308.217
<b>Totale Attività non correnti</b>	<b>42.713.900.346</b>	<b>41.342.070.081</b>	<b>1.371.830.265</b>
Rimanenze	494.799.580	503.194.991	(8.395.411)
Crediti commerciali correnti	129.052.885	110.583.432	18.469.453
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	1.269.624.318	1.977.116.823	(707.492.505)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	420.967.362	268.151.411	152.815.951
Crediti tributari	84.915.489	83.917.046	998.443
Altre attività correnti	248.520.787	658.640.214	(410.119.427)
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	0	63.037.803	(63.037.803)
<b>Totale Attività correnti</b>	<b>2.647.880.421</b>	<b>3.664.641.720</b>	<b>(1.016.761.299)</b>
<b>Totale Attività</b>	<b>45.361.780.767</b>	<b>45.006.711.801</b>	<b>355.068.966</b>
<b>Patrimonio netto</b>			
Capitale sociale	38.790.425.485	38.790.425.485	0
Riserve	303.763.867	300.099.321	3.664.546
Riserve di valutazione	(1.161.089)	(1.611.517)	450.428
Utili (Perdite) portati a nuovo	(2.917.869.021)	(2.987.495.412)	69.626.391
Utile (Perdite) d'esercizio	76.770.293	73.290.939	3.479.354
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>36.251.929.535</b>	<b>36.174.708.816</b>	<b>77.220.719</b>
<b>Passività</b>			
Finanziamenti a medio/lungo termine	5.920.356.480	4.818.170.788	1.102.185.692
TFR e altri benefici ai dipendenti	15.518.950	18.123.660	(2.604.710)
Fondi rischi e oneri	81.696.655	87.527.852	(5.831.197)
Passività per imposte differite	393.914.451	389.636.487	4.277.964
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)		566.001	(566.001)
Altre passività non correnti	586.764.728	349.060.865	237.703.863
<b>Totale Passività non correnti</b>	<b>6.998.251.264</b>	<b>5.663.085.653</b>	<b>1.335.165.611</b>
Finanziamenti a breve termine	130.207.676	30.241.032	99.966.644
Quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	252.468.591	1.296.470.741	(1.044.002.150)
Debiti commerciali correnti	71.130.043	89.732.512	(18.602.469)
Debiti per imposte sul reddito	291.173	1.899.082	(1.607.909)
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	978.613.424	738.585.080	240.028.344
Altre passività correnti	678.889.061	1.011.988.885	(333.099.824)
<b>Totale passività correnti</b>	<b>2.111.599.968</b>	<b>3.168.917.332</b>	<b>(1.057.317.364)</b>
<b>Totale passività</b>	<b>9.109.851.232</b>	<b>8.832.002.985</b>	<b>277.848.247</b>
<b>Totale Patrimonio Netto e Passività</b>	<b>45.361.780.767</b>	<b>45.006.711.801</b>	<b>355.068.966</b>

Il Patrimonio netto ammonta a euro 36.251.930 mila, con una variazione in aumento di euro 77.221 mila rispetto al 31 dicembre 2012, da ricondurre esclusivamente al risultato di esercizio.

Il capitale sociale, interamente sottoscritto e versato dal MEF, è rimasto invariato rispetto al 31 dicembre 2012; le altre voci si sono modificate a seguito della destinazione dell'utile di esercizio 2012 e delle perdite attuariali relative al Trattamento di fine rapporto e alla Carta di libera circolazione.

## **ATTIVITÀ**

Nel 2013 il totale delle Attività subisce un incremento di euro 355.069 mila passando da euro 45.006.712 mila a euro 45.361.781 mila.

La voce "Immobili, impianti e macchinari", costituita essenzialmente dalla porzione di fabbricato sede legale della Società (la restante porzione è compresa negli "Investimenti immobiliari"), ammonta al 31 dicembre 2013 a euro 41.540 mila, con una variazione in diminuzione di euro 920 mila rispetto al 31 dicembre 2012.

La voce "Investimenti immobiliari" accoglie terreni e fabbricati locati a società del Gruppo o a terzi oppure non utilizzati dalla Società, ma non destinati alla vendita e ammonta al 31 dicembre 2013 a euro 533.156 mila. La variazione in aumento di euro 18.189 mila rispetto al precedente esercizio è determinata principalmente dall'effetto combinato delle riclassifiche effettuate (euro 52.108 mila) dalla voce "Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione" relativi ad officine ferroviarie il cui piano di conferimento ad una società del Gruppo FS non ha trovato effettiva realizzazione, della svalutazione del patrimonio immobiliare (euro 19.904 mila) effettuata al fine di allineare il valore contabile degli *asset* al relativo valore di mercato e dagli ammortamenti di periodo (euro 9.198 mila).

La voce "Attività Immateriali" è costituita, esclusivamente, dai costi per la realizzazione e lo Sviluppo del software relativo al sistema informativo del Gruppo.

La voce "Partecipazioni" ammonta al 31 dicembre 2013 a euro 35.552.438 mila, con una variazione in aumento di euro 22.101 mila rispetto al precedente esercizio per le seguenti variazioni:

- incremento del valore della partecipazione in Netinera Deutschland GmbH per euro 54.761 mila;
- svalutazione operata sulla partecipazione di Fs Logistica SpA per euro 32.660 mila

al fine di allineare il valore della stessa alla corrispondente frazione di Patrimonio netto posseduta.

Le attività finanziarie correnti e non correnti ammontano a euro 7.192.165 mila al 31 dicembre 2013 e nel corso dell'esercizio hanno subito nel loro complesso un incremento pari a euro 378.644 mila. La voce è composta:

- dai "Finanziamenti a medio/lungo termine" (di complessivi euro 6.178.544 mila), relativi ai finanziamenti concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e Fercredit SpA. L'incremento (euro 528.625 mila), è attribuibile essenzialmente ai maggiori crediti verso le controllate Trenitalia SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA per i finanziamenti concessi da Ferrovie dello Stato Italiane SpA a valere sui fondi relativi alle due emissioni obbligazionarie sul Programma di Euro Medium Term Notes per un totale complessivo di euro 1.351.427 mila a fronte dei minori crediti per i rimborsi dei finanziamenti avvenuti nel corso dell'anno per un totale di euro 821.387 mila;
- dai "Versamenti in conto futuri aumenti di capitale" relativi alla società FS Telco (euro 135 mila);
- dai "Crediti per finanziamenti a breve" (euro 231.741 mila) concessi alle controllate;
- dagli "Altri crediti finanziari correnti" (euro 781.506 mila) costituiti essenzialmente dal saldo del conto corrente intersocietario della società Trenitalia (euro 735.113 mila).

Le disponibilità liquide ammontano al 31 dicembre 2013 a euro 420.967 mila con una variazione in aumento di euro 152.816 mila rispetto al 2012. L'incremento è dovuto essenzialmente ai Depositi bancari e postali, che registrano un aumento delle disponibilità di liquidità a breve di euro 71.714mila e un aumento dei conti correnti di tesoreria di euro 81.097mila.

Le Rimanenze sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. Il decremento rispetto al 31 dicembre 2012 (euro 8.395 mila) è attribuibile all'effetto netto dei seguenti fattori:

- incrementi registrati nell'esercizio per euro 18.490 mila a seguito degli acquisti effettuati dalla controllata FS Logistica SpA e dei lavori di manutenzione straordinaria eseguiti sugli immobili;
- decrementi per euro 12.104 mila per effetto delle vendite effettuate

nell'esercizio al netto dell'utilizzo del fondo svalutazione;

- svalutazioni, per un importo complessivo di euro 31.476 mila, al fine di allineare il valore contabile degli *asset* al relativo valore di mercato, a seguito di un'analisi effettuata sul patrimonio immobiliare della società, anche in considerazione della situazione economica ed in particolare della regressione registrata nel settore immobiliare;
- riclassifiche dalla voce "Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione" per euro 10.930 mila relative ad officine ferroviarie il cui piano di conferimento a una società del Gruppo FS non ha trovato effettiva realizzazione e dalla voce "Investimenti Immobiliari" di terreni e fabbricati destinati alla vendita (euro 5.764 mila).

## **PASSIVITÀ**

Nel 2013 il totale delle Passività subisce un incremento di euro 277.848 mila passando da euro 8.832.003 mila del 2012 a euro 9.109.851 mila.

Le voci "TFR e altri benefici ai dipendenti" e "Fondi rischi e oneri" al 31 dicembre 2013 ammontano ad euro 97.216 mila, con una variazione netta di euro 8.436 mila rispetto al precedente esercizio.

I Fondi rischi ed oneri accolgono il Fondo contenzioso nei confronti del personale e di terzi ed il Fondo Altri rischi minori, posto a presidio degli oneri stimati da sostenere per il personale e per gli oneri contrattualmente assunti dalla ex Ferrovie Real Estate SpA connessi a particolari vendite, così detti "pacchetto a reddito e palazzi alti" e agli oneri di bonifica di alcuni siti, nonché a partite di natura fiscale. Gli utilizzi dell'esercizio riguardano essenzialmente gli oneri di personale (4.829mila euro) del Fondo a gestione bilaterale componente straordinaria al 31 dicembre 2013 e gli oneri per il contenzioso del personale (euro 470 mila).

Il Fondo imposte pari a euro 302 mila è posto essenzialmente a presidio delle probabili spese per l'avviso di accertamento ricevuto nel 2011 dalla Direzione Provinciale di Genova – Ufficio Territoriale di Genova correlato alla vendita di un compendio immobiliare sito nel Comune di Levanto (SP). La Società ha inoltrato apposito ricorso al provvedimento.

I Finanziamenti (a medio/lungo termine e breve termine) ammontano al 31 dicembre 2013 a euro 6.303.033 mila con una variazione in aumento di euro 158.150

mila rispetto al 31 dicembre 2012 e dovuta essenzialmente all'emissione del Bond relativo al Programma Euro Medium Term Notes erogato in 2 Tranche, di cui la prima nel mese di luglio pari a 750 milioni di euro e la seconda nel mese di dicembre pari a 600 milioni di euro a sostegno del Piano degli Investimenti delle controllate Trenitalia (1° Tranche 500 milioni di euro e 2° Tranche 100 milioni di euro) e RFI (1° Tranche 250 milioni di euro e 2° Tranche 500 milioni di euro), e si decrementa la quota a breve principalmente per il rimborso del prestito obbligazionario EUROFIMA (600 milioni di euro).

Le "Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati) e non correnti", che al 31 dicembre 2013 ammontano complessivamente a euro 978.613 mila, rappresentano essenzialmente i debiti verso le controllate per il saldo dei conti correnti intersocietari.

Le "altre passività correnti e non correnti" pari a euro 1.265.654 mila hanno registrato una variazione in diminuzione di euro 95.396 mila, rispetto al 31 dicembre 2012, attribuibile essenzialmente:

- al decremento dei debiti verso le società controllate che partecipano al consolidato fiscale IRES (euro 10.480 mila) per il trasferimento da parte delle società medesime delle ritenute d'acconto subite non compensate con i debiti per acconti o imposte dovute e ai maggiori acconti versati rispetto alle imposte dovute;
- al decremento degli altri debiti verso società del Gruppo (euro 73.012 mila);
- al decremento degli altri debiti e ratei/risconti passivi (euro 13.704 mila).

## 7. Andamento della gestione delle principali società del Gruppo FS Italiane

Si forniscono di seguito elementi informativi - desunti dalla relazione al bilancio di esercizio e consolidato di Ferrovie dello Stato Italiane SpA - relativi ai risultati delle principali Società del Gruppo per i vari settori di intervento.

È da segnalare che le due maggiori società del Gruppo - Trenitalia e RFI - concentrano circa il 90% del capitale e sono titolari delle funzioni fondamentali e strategiche dell'intero Gruppo.

### 7.1. Trenitalia SpA: andamento complessivo della gestione nel 2013

Trenitalia è la Società che nell'ambito del Gruppo svolge servizi di trasporto passeggeri (media e lunga percorrenza e regionale) e merci.

La tabella che segue mostra i principali indicatori ed indici per il 2013 ponendoli a raffronto con quelli del 2012.

Principali indicatori	valori in milioni di euro			
	2013	2012	DELTA	%
Ricavi operativi	5.497,8	5.498,0	(0,2)	0,0%
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.385,3	1.350,3	35,0	2,6%
Risultato operativo (EBIT)	431,7	418,3	13,4	3,2%
Risultato d'esercizio	181,5	206,5	(25,0)	(12,1%)
Investimenti	950,6	1.120,5	(170,0)	(15,2%)
Posizione finanziaria netta	6.241,0	6.339,1	(98,1)	(1,5%)
Mezzi propri	2.091,5	1.912,9	178,5	9,3%
Consistenza finale di personale (unità)	32.489	34.819	(2.330)	(6,7%)
<b>Principali indici</b>				
ROE	9,5%	11,7%		
ROI	5,2%	5,2%		
ROS (EBIT MARGIN)	7,9%	7,6%		
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	25,2%	24,6%		
DEBT/EQUITY	3,0	3,3		

Trenitalia SpA in continuità con gli ultimi anni, chiude positivamente anche l'esercizio 2013 con un Risultato Netto di 181,5 milioni di euro seppure in diminuzione rispetto all'anno precedente.

Il Margine Operativo Lordo passa da 1.350,3 milioni di euro del 2012 a 1.385,3 milioni di euro del 2013, aumentando di 35 milioni di euro, pari al 2,6%, per effetto soprattutto del decremento dei costi operativi (-35,3 milioni di euro), mentre i ricavi operativi sono rimasti sostanzialmente invariati (-0,2 milioni di euro).

I Ricavi delle vendite e delle prestazioni, i quali comprendono i ricavi da traffico, i ricavi da contratti di servizio e i ricavi da altri servizi collegati al trasporto, registrano un lieve calo pari allo 0,1%, attestandosi a fine esercizio 2013 a 5.272,8 milioni di euro, rispetto ai 5.279,3 milioni di euro dell'anno precedente.



Per quanto riguarda i ricavi da traffico, diversi sono gli andamenti nell'ambito delle varie tipologie di servizi offerti dalla Società: nel settore passeggeri nazionali/internazionali la Società registra una performance positiva per 13,5 milioni di euro, per effetto, principalmente, di maggiori ricavi nei servizi a mercato profittevole (+39,4 milioni di euro), compensati da minori ricavi relativi ai servizi a bassa frequentazione e marginalità negativa (-10,8 milioni di euro) minori ricavi per i treni internazionali e i charter religiosi (rispettivamente -8,4 milioni di euro e -3,2 milioni di euro), e minori ricavi nel segmento del servizio universale (-3,6 milioni di euro). I buoni risultati ottenuti nel segmento mercato appaiono tanto più significativi se si considera che nell'anno si è completato l'ingresso del competitor sul mercato AV.

Nell'ambito del Servizio Universale, la riduzione risente del progressivo spostamento della quota modale sulle tratte a lunga percorrenza verso sistemi di trasporto alternativi, in linea con quanto già avvenuto nel resto dell'Europa.

I ricavi da traffico del settore del trasporto regionale registrano, rispetto al 2012, un incremento di 26,2 milioni di euro (+3,3%), tale variazione è legata principalmente alla crescita delle tariffe pari al 4,2%, mentre i treni/Km hanno subito una riduzione dello 0,2% a seguito della scelta di revisione dell'offerta operata da alcune Regioni per far fronte alle crescenti difficoltà della finanza locale, in tale contesto, in termini generali, i viaggiatori/Km si sono ridotti dello 0,8%.

I ricavi del traffico merci si decrementano per una percentuale pari al 5,1% rispetto all'esercizio precedente, attestandosi a 478,6 milioni di euro.

I settori di business che seguono le aree merceologiche di riferimento sono rappresentati dal Business Convenzionale e dal Business Combinato. Le spedizioni a treno Completo - Business Convenzionale - registrano nel 2013 una riduzione dei volumi in termini di treni/Km prodotti pari a -4,8% rispetto al 2012, con una riduzione di fatturato pari a -8,2%. I dati del traffico nel Business Combinato Nazionale/Internazionale presentano nell'anno un andamento quanto mai disomogeneo: in area nazionale, si è assistito ad un lieve recupero sia in termini di treni/Km (+1,1%) che di fatturato (+0,3%), reso possibile da un forte turnover di portafoglio clienti sul combinato marittimo controbilanciato da perdite di traffico sul combinato terrestre; in ambito internazionale, si è registrata una marcata flessione dei volumi (-12,1% treni/Km), a cui ha corrisposto però una buona tenuta del fatturato (+2,5%). Nel combinato terrestre internazionale la contrazione dei volumi è risultata più accentuata in quanto legata alla riduzione dei volumi degli MTO (Multimodal Transport Operator) internazionali a causa della scarsa domanda.

I ricavi da contratto di servizio pubblico nel 2013 sono costanti rispetto allo

scorso esercizio (2.021,7 milioni di euro nel 2013 vs i 2.022,2 milioni di euro del 2012), sebbene i diversi contratti abbiano avuto andamenti piuttosto differenziati al loro interno; per quanto riguarda i corrispettivi a valere sui contratti di servizio della Media Lunga percorrenza e del Cargo non si evidenziano variazioni rispetto all'anno precedente, mentre i corrispettivi per servizi acquistati dallo Stato per le Regioni a statuto speciale registrano un incremento di circa 22,6 milioni di euro per la rilevazione di ricavi correlati all'effettuazione di alcuni servizi per i quali il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha richiesto, in modo formale, la loro effettuazione. Per i contratti di servizio con le Regioni a statuto ordinario i vincoli di finanza pubblica hanno determinato una riduzione dei corrispettivi di circa 15,5 milioni di euro, parzialmente assorbita da un incremento delle tariffe che hanno consentito alle Regioni di far fronte agli impegni assunti con i contratti; questi due fattori hanno lasciato inalterato l'equilibrio economico dei contratti stessi.

I ricavi per altri servizi collegati al trasporto registrano un decremento complessivo di 20,5 milioni di euro rispetto al 2012. Tale decremento deriva prevalentemente dalla riduzione dei servizi di scorta manovra e condotta, riconducibili a servizi erogati alla società Trenord (-5,4 milioni di euro) e al decremento dei servizi manutenzione materiale rotabile conto terzi (-15 milioni di euro), anch'essi in massima parte riferibili alla riduzione di servizi erogati dalla Direzione Tecnica a favore di Trenord.

Gli Altri ricavi registrano un incremento di 6,3 milioni di euro (pari a +2,9%) rispetto all'esercizio 2012. Le principali variazioni sono per la maggior parte ascrivibili all'incremento dei proventi derivanti dalla rottamazione del materiale rotabile per 16,1 milioni di euro e all'incremento per provvigioni attive per 2,1 milioni di euro, compensati dal decremento di trattenute su titoli di viaggio e rimborsi per 3,9 milioni di euro, dalla riduzione dei servizi generali e riaddebiti nei confronti di Trenord per circa 2,6 milioni di euro e da minori indennizzi assicurativi per 5,1 milioni di euro.

I Costi operativi registrano, come già accennato in precedenza, una diminuzione pari a 35,3 milioni di euro (pari a -0,9%) dovuta principalmente alla riduzione del Costo del personale per 59,4 milioni di euro; gli altri costi, al netto delle capitalizzazioni per attività di manutenzione ciclica e di altre operazioni di *revamping* del materiale rotabile, registrano un incremento complessivo pari a 24,1 milioni di euro (pari a +1,1%).

Nel 2013 il saldo della gestione finanziaria registra un miglioramento di 33 milioni di euro, per effetto sia dell'aumento dei proventi per 11,8 milioni di euro, che della diminuzione degli oneri per 21,2 milioni di euro. I proventi finanziari hanno

beneficiario di differenze cambio per 16,7 milioni di euro, prevalentemente correlate all'esecuzione dell'operazione di riduzione del capitale sociale della società Cisalpino AG a CHF 100.750 (riduzione di CHF 162.399.250), avvenuta il 16 gennaio 2013. Tale provento è stato parzialmente compensato dalla riduzione dei dividendi dalla controllata TX Logistik per 7,5 milioni di euro. Per quanto attiene l'andamento degli oneri finanziari legati al servizio del debito sui finanziamenti a medio e lungo termine si registra un miglioramento di 6 milioni di euro. Tali minori oneri sono riconducibili ad una riduzione del costo medio dell'indebitamento che è passato dal 2,87% del 2012 al 2,75% del 2013. Tale riduzione è dovuta al calo dei tassi d'interesse sul mercato ed ha consentito di poter cogliere i benefici economici sia sulla componente a breve termine dell'indebitamento sia su quella di medio lungo termine i cui strumenti derivati di copertura, *collar e cap*, hanno consentito di capitalizzare l'andamento al ribasso dei tassi di interesse. Inoltre, il risultato della gestione finanziaria ha beneficiato della riduzione dell'*interest cost* del TFR per circa 18,6 milioni di euro, conseguente ad una riduzione del tasso applicato, passato dal 4,05% al 2,05% ed alla riduzione del debito, a seguito delle significative uscite di personale realizzate nel corso del 2013. Si segnala, infine, l'incremento della svalutazione delle partecipazioni per 9,9 milioni di euro totalmente attribuibile all'adeguamento del valore di carico della partecipazione al patrimonio netto della controllata Thello Sas.

Le Imposte sul reddito, infine, aumentano di 71,4 milioni di euro. Tale incremento è correlato alla variazione negativa per 76,6 milioni di euro della voce imposte differite e anticipate derivante dall'accertamento, non ripetibile, per 72 milioni di euro, nel bilancio 2012, di imposte anticipate a fronte di benefici fiscali derivanti dalle perdite pregresse e alle variazioni positive per 5,5 milioni di euro derivanti dalla rilevazione di aggiornamenti di stime di imposte di esercizi precedenti definiti con la presentazione delle dichiarazioni nel corso del 2013.

I flussi di cassa operativi (prima degli investimenti) mostrano un saldo positivo nonostante significativi ritardi negli incassi provenienti da alcune regioni italiane.

Il trasporto passeggeri sulla media e lunga distanza è condizionato dai livelli di consumo, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori economici. Il settore "mercato" nel segmento Alta Velocità è stato interessato dalla modifica degli equilibri di mercato a seguito dell'ingresso di nuovi operatori privati. I rischi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sono stati valutati nel Piano industriale della Società e riflessi nelle previsioni e nei piani; tali assunzioni sono coerenti con gli andamenti sino ad ora registrati e non si prevedono per il prossimo futuro modifiche di tali trend.

I rischi di mercato sono particolarmente evidenti nel settore Cargo. Tale settore è infatti particolarmente influenzato dall'andamento negativo dell'economia. La leva del prezzo potrebbe ancora costituire elemento di discriminazione tra i diversi operatori con un riflesso sulla marginalità della divisione al fine di difendere il mercato contendibile. La Società sta portando a compimento un impegnativo piano di ristrutturazione del settore Cargo secondo le linee guida già delineate nel corso della seconda metà del 2009; tale piano dovrà portare il settore verso l'equilibrio economico complessivo. Per quanto concerne il Trasporto Regionale, nel corso del 2013 hanno dispiegato i loro effetti le variazioni normative del 2012 che prevedevano l'obbligo per le Regioni, poi abrogato dalla Sentenza della Corte Costituzionale n. 199/2012, di mettere a gara il servizio di trasporto regionale al termine della scadenza dei contratti vigenti; alla luce di ciò, l'apertura delle gare, pur non essendo più obbligatoria, è comunque ammessa e alcune regioni hanno confermato la loro volontà di procedere in tal senso. I possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio con le regioni, che avranno riflessi nei periodi successivi al 2014, non sono al momento completamente prevedibili e gli stessi vanno comunque considerati quali rischi attribuibili ad una società che opera sul libero mercato. Sul rischio del mancato rinnovo, la Società ha messo in atto, nella stipula dei contratti di servizio, idonee protezioni a salvaguardia degli investimenti effettuati. Gli effetti dei piani di ristrutturazione previsti e sostanzialmente realizzati verso la fine del 2013, alla luce degli accordi sindacali siglati a fine luglio, pongono le basi per una ulteriore revisione della base-line dei costi operativi. E' opportuno evidenziare che il mantenimento del piano di investimento deliberato negli anni precedenti comporta per la Società rilevanti impegni finanziari.

Alla luce delle considerazioni esposte la Società potrà prevedere, per il 2014, il mantenimento dei risultati raggiunti nel corso del 2013.

## 7.2. RFI SpA: andamento complessivo della gestione nel 2013

RFI SpA è la Società che ricopre il ruolo di "gestore nazionale" della infrastruttura ferroviaria nazionale. I suoi ricavi sono costituiti principalmente dai canoni di accesso (pedaggi) corrisposti dalle imprese di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura e dai contributi dello Stato per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura medesima.

La Società chiude il 2013 con un altro risultato positivo, pari a 269,8 milioni di euro (+69% circa sul 2012) e un valore dell'EBITDA di 516,5 milioni di euro (+37%). Nel corso del 2013 la società ha registrato un valore dei ricavi dalle vendite sostanzialmente in linea con l'anno precedente a fronte di un lieve incremento degli altri proventi. La performance perseguita dalla società nel corso del 2013 risulta inoltre influenzata in positivo dalla riduzione degli altri costi, a seguito prevalentemente del decremento registrato nei costi per servizi, in particolare nei lavori conto terzi e delle maggiori capitalizzazioni.

Nel rinviare, come accennato in premessa, al Referto della Corte dei conti sulla gestione di RFI SpA, si anticipano talune informazioni di sintesi sulla gestione 2013 ponendole a raffronto con l'esercizio 2012.

valori in milioni di euro				
<b>Principali indicatori</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>DELTA</b>	<b>%</b>
Ricavi operativi	2.675,9	2.663,4	12,6	0,5%
Margine operativo lordo (EBITDA)	516,5	376,8	139,8	37,1%
Risultato operativo (EBIT)	387,2	246,3	141,0	57,2%
Risultato d'esercizio	269,8	160,0	109,8	68,6%
Investimenti	2.871,1	2.835,2	35,8	1,3%
Posizione finanziaria netta	2.054,9	2.310,2	(255,3)	(11,0%)
Mezzi propri	33.295,2	33.033,1	262,1	0,8%
Consistenza finale di personale (unità)	27.108	27.101	7	0,0%
<b>Principali indici</b>				
ROE	0,8%	0,5%		
ROI	1,1%	0,7%		
ROS (EBIT MARGIN)	14,5%	9,2%		
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	19,3%	14,1%		
DEBT/EQUITY	0,1	0,1		

Come già segnalato, la Società chiude l'esercizio 2013 facendo registrare un utile di 269,8 milioni di euro, contro un risultato positivo di 160 milioni di euro del 2012.

L'EBITDA, pari a 516,5 milioni di euro, presenta un miglioramento di 139,8 milioni di euro rispetto al 2012 generato da un leggero aumento dei ricavi operativi accompagnato da una robusta riduzione dei costi della stessa natura. Tra i Ricavi operativi, la posta dei Ricavi delle vendite e delle prestazioni rimane sostanzialmente invariata per l'effetto combinato tra l'aumento dei ricavi da servizi di infrastruttura per 13,2 milioni di euro (generato principalmente dall'incremento dei ricavi da pedaggio sulle tratte AV/AC per 74,5 milioni di euro - nonostante la riduzione del 15% del canone deliberato con Decreto Ministeriale n. 330 del 13 settembre 2013 - e dalla riduzione di 60 milioni euro derivante dal Contratto di servizio) e la riduzione dei ricavi per servizi accessori alla circolazione per 5,4 milioni di euro e dei ricavi per servizi di trasporto per 7,4 milioni di euro conseguente al trasferimento del ramo d'azienda "Navigazione traghetti mezzi gommati e passeggeri" a Blufferies Srl. La posta degli Altri proventi registra un incremento pari a 12,3 milioni di euro dovuto sostanzialmente a maggiori plusvalenze per 27,7 milioni di euro e proventi diversi per 16,7 milioni di euro largamente attribuibili all'esito favorevole della sentenza che ha condannato la società Autostrade Italiane SpA a sostenere gli oneri sopportati per la bonifica dei siti inquinati nel comune di Casoria per un importo di 12,7 milioni di euro, compensati da una riduzione dei ricavi derivanti dalla gestione immobiliare per -9,6 milioni di euro, riconducibile ai minori ricavi per canoni degli immobili, e dei ricavi per i lavori in conto terzi per -20,4 milioni di euro conseguenza del completamento dei lavori relativi alla circonvallazione Nomentana di Roma.

I Costi operativi subiscono un decremento pari a 127,2 milioni di euro dovuto all'effetto combinato tra l'incremento del costo del lavoro di 4,3 milioni di euro e il decremento degli altri costi di 131,5 milioni di euro. Il decremento degli altri costi deriva principalmente dalla riduzione dei costi per servizi di 84,3 milioni di euro derivante essenzialmente dai minori costi per accantonamenti netti (63,3 milioni di euro), minori costi per lavori appaltati in conto terzi (11,2 milioni di euro) minori costi per manutenzioni e riparazione beni mobili e immobili (19,1 milioni di euro) e minori costi per assicurazioni (11,5 milioni di euro) e all'aumento delle capitalizzazioni di 76 milioni di euro dovuto a maggiori internalizzazioni delle attività e a una rivisitazione della tariffa media oraria.

In tema di rapporti con lo Stato, si segnala che sono stati già definiti sia un nuovo schema di Contratto di Programma 2012-16 - parte Investimenti che è attualmente in corso di negoziazione con il MIT, sia il nuovo Contratto di Programma

2012-14 – parte Servizi, siglato in data 29 novembre 2013, in attesa dell’emanazione del Decreto MIT e della registrazione presso la Corte dei Conti per la piena operatività.

Si evidenzia inoltre la presenza di un quadro normativo e regolatorio in divenire che ha visto, da un lato, l’evoluzione delle direttive europee sfociare nell’emanazione del c.d. “Recast” e del “quarto pacchetto ferroviario”, dall’altro, l’operatività della nuova Autorità di Regolazione dei Trasporti (istituita con Legge n. 27/2012). Infine, l’operatività della società è condizionata da una domanda da parte delle imprese sempre più forte in termini di qualità e puntualità sui servizi regionali e metropolitani, oltre che da una richiesta di maggiori volumi per i servizi nei settori AV e merci.

### **7.3. L'andamento complessivo della gestione delle altre principali società del Gruppo**

**FS Logistica SpA:** sviluppa la propria offerta nei comparti della logistica curandone la progettazione, la produzione, la gestione e la vendita.

I settori di attività principali sono la petrolchimica, ambiente e territorio, grandi clienti istituzionali e siderurgico. A seguito del processo di revisione del portafoglio attività, dal 2013 le *core activities* della società sono concentrate perlopiù nei settori dei grandi clienti istituzionali (BU Omniaexpress) e servizi di trasporto e logistica multimodale del consumer goods (BU TLM-Trasporto e Logistica Multimodale), essendo stato trasferito a Trenitalia, in data 1° aprile 2013, il comparto della BU Industria/Chimica e Ambiente. La società si occupa anche di progettazione e realizzazione di infrastrutture logistiche su *asset* di proprietà, attraverso la struttura organizzativa Gestione e Sviluppo Asset, al fine di valorizzare il patrimonio aziendale attraverso investimenti mirati alla riqualificazione delle aree.

FS Logistica ha chiuso l’esercizio 2013 con un Risultato netto positivo pari a 3,23 milioni di euro, a fronte di una perdita di 17,07 milioni di euro nel 2012. Il significativo miglioramento della performance economica è riconducibile essenzialmente al rilevante intervento di ristrutturazione attuato dagli amministratori e, in particolare, alla conseguente riduzione dei costi operativi, in particolare per quanto concerne i costi per servizi di trasporto merci e manovra, i costi del personale, anche per la riduzione di organico, e i costi di noleggio del materiale rotabile.

**Italferr SpA:** è la società di servizi d’ingegneria del Gruppo FS Italiane che si occupa di progettazione, direzione e supervisione lavori, effettuazione delle gare d’appalto e

attività di *project management* per tutti i grandi investimenti infrastrutturali del Gruppo. Italferr è fortemente impegnata anche nella progettazione e nella realizzazione di opere compatibili a livello ambientale e con i bisogni e le attese espresse dalla collettività.

La società ha chiuso l'esercizio 2013 con un risultato netto positivo pari a 3,62 milioni di euro; tale risultato, ancorché in flessione rispetto all'anno precedente è stato influenzato in misura rilevante da ricavi di natura eccezionale (quali il rilascio fondi esuberanti e l'integrale deducibilità fiscale dell'IRAP dall'IRES anni 2007/2011). Inoltre, la situazione interna al Paese ha influenzato negativamente la gestione operativa di Italferr comportando, nel 2013, una riduzione del volume di produzione a committenza prevalentemente captive, a favore di un aumento dell'attività no captive. La società, infatti, ha intensificato la politica di acquisizioni di attività all'estero, aggiudicandosi importanti progetti soprattutto nei paesi del Golfo Persico, dimostrando così di essere non solo in grado di raggiungere i propri obiettivi, ma anche di avere la capacità di adattarsi ai cambiamenti, mutevoli, del mercato, spostandosi laddove sono in crescita le opportunità di business.

**Ferservizi SpA:** costituisce il "Centro Servizi Integrato" del Gruppo FS Italiane, in quanto gestisce in forma integrata per la Capogruppo e per le maggiori società del Gruppo le attività non direttamente connesse all'esercizio ferroviario. Le attività preminenti svolte da Ferservizi, regolate da specifici accordi contrattuali, sono rivolte ai seguenti processi: Immobiliare, Amministrativo, *Facility Management*, Acquisti di Gruppo. La società chiude il 2013 con un risultato netto positivo di 14,4 milioni di euro (+5,9% sul 2012) e presenta il miglioramento di tutti gli indicatori economici e patrimoniali; in particolare si segnala l'incremento dell'EBITDA per 4,6 milioni di euro, pari al 14%, e l'aumento dell'EBIT per 5,4 milioni di euro, pari ad oltre il 25%, la migliore performance da sempre realizzata dalla Società.

**Gruppo Grandi Stazioni:** è il Gruppo, composto dalla controllante Grandi Stazioni SpA e le sue due controllate Grandi Stazioni Ceska Republika Sro (51%) e Grandi Stazioni Ingegneria Srl (100%) che ha cessato la sua attività il 30 novembre 2013. Il Gruppo Grandi Stazioni provvede alla gestione, riqualificazione e valorizzazione dei complessi immobiliari dei 13 principali scali ferroviari italiani e alla gestione della stazione di Roma Tiburtina e di due scali ferroviari della rete ceca. Il contratto di affidamento dei complessi di stazione hanno una durata di 40 anni a decorrere dall'anno 2000 per le 13 Grandi Stazioni, 30 anni per la stazione di Roma Tiburtina a



decorrere dalla data di consegna e di 30 anni per quelli nella Repubblica Ceca, gestiti dalla controllata di Praga.

Il 2013 ha rappresentato per il gruppo Grandi Stazioni un momento di discontinuità rispetto agli esercizi precedenti (risultato netto di esercizio pari a 10 milioni di euro circa positivi, contro i circa 21 milioni positivi di fine 2012) determinatosi principalmente a seguito dell'esito negativo del giudizio di primo grado nel contenzioso con gli agenti nel settore pubblicitario. Nonostante la congiuntura economica negativa e l'eccezionalità di quanto accennato in precedenza, il gruppo Grandi Stazioni ha registrato nel 2013 un aumento dei ricavi del 3% e ha proseguito i suoi progetti di investimento.

**Centostazioni SpA:** si occupa della gestione del patrimonio costituito dai complessi immobiliari del network delle 103 stazioni ferroviarie di medie dimensioni di proprietà di RFI SpA e della gestione di attività in qualunque forma connesse allo sfruttamento commerciale su mezzi di trasporto. L'esperienza e il know-how maturati nella gestione delle attività commerciali e di *property management*, in quelle di servizi di ingegneria e di *facility management* agli immobili del network hanno consentito di raggiungere discreti risultati operativi anche per l'esercizio 2013. La società ha chiuso l'esercizio 2013 con un risultato pari a 9,1 milioni di euro (-10,4% rispetto al 2012), caratterizzato da una crescita dei ricavi operativi minore rispetto all'incremento dei corrispondenti costi operativi.

**Busitalia - Sita nord Srl:** è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane operante nel settore del trasporto pubblico su gomma. In tale ambito, la società svolge la propria attività in varie aree di business, quali il trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, autolinee a lunga percorrenza (nazionali ed internazionali), turismo e noleggi, autoservizi sostitutivi di servizi ferroviari.

La società ha registrato un risultato netto di 3 milioni di euro (nel 2012 il risultato netto era stato pari a poco più di 100 mila euro) e ricavi per 117 milioni di euro (+6% circa sul 2012) derivanti principalmente da mercato, da contratti di servizio con le Regioni, Province e Comuni oltre che ricavi derivanti da Contratti di Servizi aggiuntivi con gli stessi concedenti e riferiti alle sole Direzioni regionali del Veneto e della Toscana. La società nel corso dell'esercizio 2013 si è aggiudicata la gara indetta da Umbria TPL e Mobilità SpA per l'acquisto di una quota di partecipazione pari al 70% della società Umbria Mobilità Esercizio Srl. La procedura di gara prevede inoltre l'obbligo per l'aggiudicatario di acquisire anche la quota residuale

del 30% del capitale sociale, a semplice richiesta della Stazione appaltante. In conseguenza di ciò la società ha deliberato a fine 2013 di aumentare il capitale sociale entro il 30 giugno 2014.

**Fercredit SpA:** è la società di servizi finanziari del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. La sua attività è rivolta essenzialmente allo sviluppo del credit factoring e del leasing sul mercato captive e all'espansione delle operazioni di consumer credit per i dipendenti del Gruppo medesimo. Il risultato dell'esercizio 2013 evidenzia un utile netto di 6,2 milioni di euro contro gli 8,5 milioni di euro dell'esercizio precedente.

**Gruppo Netinera Deutschland:** il gruppo Netinera svolge principalmente attività di trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano tedesco, attraverso circa 50 società partecipate. Nel gruppo sono effettuate anche attività su tratte internazionali verso la Repubblica Ceca, la Polonia e i Paesi Bassi. Oltre ai servizi di trasporto passeggeri e merci, il gruppo effettua servizi di manutenzione e *revamping* dei veicoli.

Il gruppo tedesco chiude il 2013 con una perdita d'esercizio di 7 milioni di euro (nel 2012 la perdita era stata pari a oltre 16 milioni di euro) a fronte di un valore dell'EBITDA di 39 milioni di euro (+10,8% sul 2012). Nel corso del 2013 il gruppo Netinera infatti ha registrato ricavi per circa 408 milioni di euro, a fronte di costi per 369 milioni di euro. La perdita deriva principalmente dall'effetto degli ammortamenti per 32 milioni di euro (+10,3% sul 2012) strettamente legati alla crescita degli investimenti del periodo finalizzati all'avvio dei futuri nuovi servizi acquisiti attraverso l'aggiudicazione di gare, dalle svalutazioni e perdite di valore per 2 milioni e dagli oneri finanziari per 18 milioni di euro, principalmente riconosciuti ai soci FS Italiane (per circa 8,9 milioni di euro) e Cube (per circa 5,1 milioni di euro).

## **Considerazioni conclusive**

In continuità con quanto verificatosi nei precedenti esercizi, anche nel 2013 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha presentato per il sesto anno consecutivo una performance positiva che conferma il raggiungimento degli obiettivi aziendali prefissati nel piano Industriale 2011-15.

In particolare, il bilancio consolidato del Gruppo FS Italiane 2013, redatto sulla base dei Principi internazionali IAS/IFRS, registra un risultato netto, pari a 460 milioni di euro, in crescita di 79 milioni di euro rispetto al 2012, migliorando di oltre il 20% il risultato 2012.

Tale andamento di crescita, che assume ancor più significato in un periodo di crisi economica congiunturale, si fonda, in primo luogo, sull'incremento dei ricavi operativi del Gruppo che si attestano a +101 milioni di euro, con i ricavi da servizi di trasporto che vedono a fine 2013 una crescita di 97 milioni di euro, nonostante il 2013 abbia visto entrare a regime la competizione con l'operatore privato nel traffico AV.

In relazione ai ricavi operativi si evidenzia, nello specifico, un incremento dei ricavi delle vendite e delle prestazioni (+86 milioni di euro), a cui si aggiunge l'aumento degli altri proventi (+15 milioni di euro). La crescita dei ricavi delle vendite e delle prestazioni deriva dall'incremento registrato nei ricavi da servizi di trasporto (97 milioni di euro), mentre decrescono i ricavi da servizi di infrastruttura per 7 milioni di euro e gli altri ricavi da servizi per 4 milioni di euro.

La crescita dei ricavi da servizi di trasporto, è frutto dell'aumento dei ricavi del settore viaggiatori per 98 milioni di euro, in parte compensato dalla minima flessione registrata nei ricavi da traffico merci per circa 1 milione di euro, mentre restano pressoché invariati i ricavi da contratto di servizio pubblico con le Regioni e con lo Stato.

Per quanto riguarda il bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA il risultato netto dell'esercizio 2013 ammonta a 76 milioni di euro, con un miglioramento di 3 milioni rispetto all'esercizio precedente che chiudeva con un utile di 73 milioni di euro.

A livello di EBITDA si evidenzia un decremento di 32 milioni di euro, con un margine che passa da un valore positivo di 11 milioni di euro ad un valore negativo di 21 milioni di euro per l'effetto combinato dell'aumento dei ricavi operativi di 3 milioni di euro e dell'incremento dei costi operativi di 35 milioni di euro, dovuto agli interventi di svalutazione effettuati a seguito del completamento delle attività di verifica dei valori immobiliari rispetto al mercato. Conseguentemente, l'EBIT si attesta ad un valore negativo di 65 milioni di euro rispetto al valore, anch'esso negativo, di 13

milioni di euro del 2012; migliora invece il saldo della gestione finanziaria di 36 milioni di euro passando da +73 milioni di euro nel 2012 a +109 milioni di euro nel 2013.

Il patrimonio netto ammonta a 36.251.930 mila euro, con una variazione in aumento di 77.221 mila euro rispetto al 2012 da ricondurre quasi esclusivamente al risultato di esercizio per il quale comunque si rimanda allo specifico referto.

In merito al bilancio di esercizio di Trenitalia SpA per il 2013 si registra un Risultato Netto positivo di 181,5 milioni di euro.

Il margine operativo lordo passa da 1.350 milioni di euro del 2012 a 1.385 milioni di euro del 2013 con un aumento del 2,6%, per cui l'incidenza sui ricavi operativi per il 2013 pari al 25,2% migliora rispetto ad un 24,6% fatto registrare nel 2012.

Il risultato operativo registra un miglioramento del 3,2% attestandosi ad un risultato positivo di 432 milioni di euro, rispetto a 418 milioni di euro dell'esercizio precedente con una incidenza sui ricavi operativi pari al 7,9% sul 2013 (7,6% nel 2012).

Si segnala, da ultimo, che la Posizione finanziaria netta si attesta a 6.241 milioni di euro registrando complessivamente, nel corso dell'esercizio 2013, un miglioramento di 98 milioni di euro. Nel corso dell'esercizio la gestione corrente ha generato un flusso di cassa positivo per 770 milioni di euro. Il flusso della gestione corrente è stato assorbito per 532 milioni di euro dagli investimenti, per 153 milioni di euro dalla gestione finanziaria, ed ha beneficiato per 14 milioni di euro di contributi in conto investimento, compensato dal pagamento dell'IVA di 17 milioni di euro legato allo sdoganamento per l'acquisto dei treni ETR610 dalla società Cisalpino.

Per quanto attiene infine ad RFI, quest'ultima nel 2013 presenta un utile pari a circa 270 milioni di euro.

Il margine operativo lordo dell'anno, superiore di 140 milioni di euro rispetto a quello del 2012 (+37%), è ascrivibile per il 9% ad un aumento dei ricavi e per il 91% ad un decremento dei costi operativi.

La considerevole diminuzione dei costi operativi per 127 milioni di euro è dovuta all'effetto combinato tra l'incremento del costo del lavoro di 4 milioni di euro e il decremento degli altri costi di 131,5 milioni di euro. Il decremento degli altri costi deriva principalmente dalla riduzione dei costi per servizi di 84 milioni di euro derivante essenzialmente dai minori costi per accantonamenti netti (63 milioni di euro), minori costi per lavori appaltati in conto terzi (11 milioni di euro) minori costi per manutenzioni e riparazione beni mobili e immobili (19 milioni di euro) e minori costi per assicurazioni (11 milioni di euro) e all'aumento delle capitalizzazioni di 76 milioni di euro dovuto a maggiori internalizzazioni delle attività e a una rivisitazione della tariffa media oraria.

In conclusione la Corte richiama l'attenzione sulle criticità che si riassumono di seguito.

Sussiste un consistente livello d'indebitamento per la società Trenitalia, pari a circa 6,2 miliardi di euro, in un contesto che vede rilevanti ritardi nei pagamenti dei propri debiti da parte di alcune Regioni italiane, con il rischio del mancato rispetto degli impegni contrattuali. In tale ambito, i possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni avranno, comunque, eventuali riflessi, nei periodi successivi al 2014. Nel corso del corrente anno potranno ancora manifestarsi richieste di rimodulazione dei servizi resi da parte di qualche Regione per renderli coerenti con le ridotte fonti di finanziamento, eventualità che potrebbe comportare effetti sui livelli di redditività dell'esercizio in corso.

Per quanto riguarda il gestore della rete, la Normativa Europea si tradurrà in un nuovo modello di *governance* dell'azienda, che consenta una chiara focalizzazione e separazione dei diversi segmenti di attività in termini di gestione, organizzazione ed impiego degli *asset*, distinguendo chiaramente le attività regolate da quelle a mercato. Nel futuro più immediato, è fondamentale l'elaborazione della nuova impostazione dei modelli di business nonché, a valle dei processi di confronto e condivisione con i diversi *stakeholders*, la relativa implementazione, in vista del recepimento obbligatorio da parte degli Stati della Direttiva UE 35/2012 il cui termine ultimo è fissato il 16 giugno 2015.