

Gli altri proventi registrano un decremento del 7,6%, attestandosi a 717 milioni di euro; la riduzione di 59 milioni di euro rispetto al 2011, è riconducibile principalmente da una parte alle minori plusvalenze (-36 milioni di euro) registrate nel 2012 da Trenitalia per la cessione avvenuta nel 2011 del ramo d'azienda "Trasporto regionale Lombardia" a Trenord (-9 milioni di euro) e per la vendita di carri (-12 milioni di euro rispetto al 2011), nella cessione, sempre nel 2011, dell'immobile di Roma (-15 milioni di euro) da parte di Grandi Stazioni, dall'altra parte a minori lavori effettuati per conto terzi (-21 milioni di euro) in prevalenza da parte di RFI e derivanti principalmente da minori ricavi attribuibili al completamento dei lavori relativi al quadruplicamento della tratta Torino Porta Susa – Torino Stura. Tali decrementi sono stati parzialmente attenuati dall'aumento registrato nei canoni di locazione immobiliare (+18 milioni di euro) registrate in particolare da RFI, Grandi Stazioni e Centostazioni.

COSTI

I costi operativi, al netto della rettifica dovuta alle capitalizzazioni, evidenziano una riduzione di 172 milioni di euro derivante dai seguenti fattori:

- riduzione del costo lavoro per 233 milioni di euro, effetto della riduzione di organico, in diminuzione di 4.169 unità medie, derivante dal continuo e graduale processo di miglioramento dell'efficienza di tutti i vari processi di business;
- incremento degli altri costi netti per 61 milioni di euro, dovuti ai maggiori costi per servizi (+148 milioni di euro) in parte compensati dalle maggiori capitalizzazioni per 87 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 31-12-2012 ponendoli a raffronto con quelli dell'esercizio 2011.

	(in milioni di euro)		
	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	44.933	44.242	691
Investimenti immobiliari	1.673	1.667	6
Attività immateriali	564	533	31
Attività per imposte anticipate	308	238	70
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	330	334	(4)
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.591	1.812	(221)
Crediti commerciali non correnti	35	36	(1)
Altre attività non correnti	4.634	4.671	(37)
Totale attività non correnti	54.068	53.533	535
Contratti di costruzione	12	16	(4)
Rimanenze	1.873	1.693	180
Crediti commerciali correnti	2.800	2.285	515
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	184	178	6
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.270	2.064	(794)
Crediti tributari	91	91	0
Altre attività correnti	3.832	1.655	2.177
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	28	4	24
Totale attività correnti	10.090	7.986	2.104
Totale attività	64.158	61.519	2.639
Patrimonio netto			
Patrimonio netto del Gruppo	36.401	36.423	(22)
Capitale sociale	38.790	38.790	0
Riserve	320	318	2
Riserve di valutazione	(814)	(417)	(397)
Utili (Perdite) portati a nuovo	(2.485)	(2.756)	271
Utile (Perdite) d'esercizio	379	272	107
Totale Patrimonio Netto di Terzi	210	216	(6)
Utile (Perdite) di Terzi	2	13	(11)
Capitale e Riserve di Terzi	208	203	5
Passività			0
Finanziamenti a medio/lungo termine	9.633	11.390	(1.757)
TFR e altri benefici ai dipendenti	2.099	1.879	220
Fondi rischi e oneri	1.391	1.545	(154)
Passività per imposte differite	233	243	(10)
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	291	422	(131)
Debiti commerciali non correnti	35	54	(19)
Altre passività non correnti	340	412	(72)
Totale passività non correnti	14.022	15.945	(1.923)
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	2.121	804	1.317
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	21	24	(3)
Debiti commerciali correnti	4.059	3.747	312
Debiti per imposte sul reddito	22	25	(3)
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	236	24	212
Altre passività correnti	7.276	4.527	2.749
Totale passività correnti	13.735	9.152	4.583
Totale passività	27.757	25.096	2.661
Totale Patrimonio Netto e passività	64.158	61.519	2.639

ATTIVITA'

Nel 2012 il totale delle Attività subisce rispetto al precedente esercizio un incremento del 4,3% passando da 61.519 milioni a 64.158 milioni di euro.

Tra le Attività, la voce "Immobili, impianti e macchinari" presenta una variazione positiva di circa 691 milioni di euro dovuta sostanzialmente all'incremento di 3.795 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 ed altresì all'iscrizione dei "Contributi in conto impianti" ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), dalla UE e dagli Altri Enti Pubblici per 2.046 milioni di euro ed infine agli ammortamenti per 1.002 milioni di euro.

La voce "Attività Immateriale" è costituita tra l'altro dai costi sostenuti per lo sviluppo e la realizzazione del software relativo al sistema informativo del Gruppo (107 milioni di euro) e dall'iscrizione dell'avviamento, pari a 94 milioni di euro identificato, secondo quanto stabilito dai principi contabili internazionali (IFRS 3), presente per 78 milioni di euro già nel 2011 quale elemento residuale a valle del processo di allocazione del prezzo pagato per l'acquisizione del gruppo Netinera.

Al 31 dicembre 2012 la voce "Partecipazioni" ammonta complessivamente a 330 milioni di euro, con una variazione in diminuzione di 4 milioni di euro rispetto al precedente esercizio.

La voce "Altre Attività correnti e non correnti" ammonta a 8.466 milioni di euro, con una variazione positiva di 2.140 milioni di euro rispetto all'esercizio 2011 da ricondurre quasi, esclusivamente, alla movimentazione dei crediti verso il MEF.

Nel 2012 sono stati iscritti 1.211 milioni di euro come "Somme dovute in forza del contratto di Programma" e 2.471 milioni di euro come "Contributi in conto impianti" destinati agli investimenti infrastrutturali relativi al sistema AV/AC.

I crediti commerciali correnti rispetto all'esercizio precedente subiscono un incremento pari a 514 milioni di euro; la variazione è sostanzialmente ascrivibile ai maggiori "Crediti da Contratto di Servizio verso le Regioni" (457 milioni di euro).

Al termine dell'esercizio 2012 le disponibilità liquide ammontano a 1.270 milioni di euro con una variazione in diminuzione di 1.451 milioni di euro rispetto al precedente esercizio principalmente attribuibile al conto corrente di tesoreria (777 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 2012 passano a 27.757 milioni di euro, in leggero aumento rispetto al precedente esercizio, in cui ammontavano a 25.096 milioni di euro.

Tra le Passività, i "Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine" presentano un decremento di 440 milioni di euro. La variazione negativa, intervenuta nell'esercizio, è da ricondurre ai finanziamenti da banche, sia a medio/lungo che a breve termine. I primi, 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 138 milioni, deriva principalmente dal rimborso delle quote capitale del suindicato prestito avvenuto nell'anno. I finanziamenti ricevuti dalle banche a breve termine sono, invece, composti dalle quote capitale dei debiti a medio/lungo termine che verranno rimborsate nel corso del 2013 nonché, dall'esposizione finanziaria verso enti creditizi. L'incremento pari a 702 milioni di euro è dovuto, principalmente, alle quota capitali dei finanziamenti bancari in scadenza.

La voce "Fondi rischi e oneri" al 31 dicembre 2012 ammonta a 1.391 milioni di euro con una variazione in diminuzione di 154 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2011.

I "Debiti commerciali non correnti e correnti" comprendono principalmente i debiti verso fornitori ordinari per attività di investimento. L'incremento al 31 dicembre 2012 dei debiti verso fornitori rispetto all'anno precedente per 109 milioni di euro è riconducibile, principalmente, al rallentamento nel piano dei pagamenti dovuto alle dinamiche del mercato di riferimento che, appesantite dalla prolungata crisi finanziarie ed economica in atto, ha comportato il parallelo allungamento dei tempi di incasso.

La voce "Altre passività non correnti e correnti" che ammonta a 7.616 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 1.045 milioni di euro (maggiori di 77 milioni rispetto al 2011) 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 2012 ammonta a 22 milioni di euro (25 milioni di euro a fine 2011), accoglie le somme dovute all'erario a fronte delle quote maturate nell'anno per IRAP (21 milioni di euro) e le imposte sul reddito delle società estere (1 milione di euro).

Il prospetto sotto indicato riporta tutte le variazioni intervenute negli esercizi 2012 e 2011 delle principali voci di patrimonio netto consolidato.

		Patrimonio Netto																
		Riserve						Riserve di valutazione										
		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	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Patrimonio Netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto			
Saldo al 1 gennaio 2011		38.790	14	28	255	17	(342)	25		(3)	(2.871)	118	36.034	131	36.165			
Aumento di capitale																		
Distribuzione dividendi																		
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente																		
Variazione area di consolidamento																		
Altri movimenti																		
Utile/(Perdite) complessivo rilevato																		
di cui:																		
Utile/(Perdita) d'esercizio																		
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto																		
Saldo al 31 dicembre 2011		38.790	16	28	255	19	(414)	(3)		(99)	(2.756)	272	36.207	216	36.423			
Aumento di capitale																		
Distribuzione dividendi																		
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente																		
Variazione area di consolidamento																		
Altri movimenti																		
Utile/(Perdite) complessivo rilevato																		
di cui:																		
Utile/(Perdita) d'esercizio																		
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto:																		
Saldo al 31 dicembre 2012		38.790	17	28	255	20	(498)	(316)		(494)	(2.485)	379	36.190	210	36.401			

Il capitale sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2012, 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 18 milioni di euro, è aumentata per la quota parte di utile realizzato dalla Capogruppo e destinato a tale voce, pari a 2 milioni di euro.

La riserva di conversione comprende tutte le differenze cambio derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere e ammonta a 20 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 2012 presenta un saldo negativo pari a 498 milioni (- 414 milioni di euro al 31 dicembre 2011).

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 2012 il saldo della riserva è negativo per 316 milioni di euro (-3 milioni di euro al 31 dicembre 2011).

Il valore, negativo per 2.485 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 2011-2012, il seguente andamento:

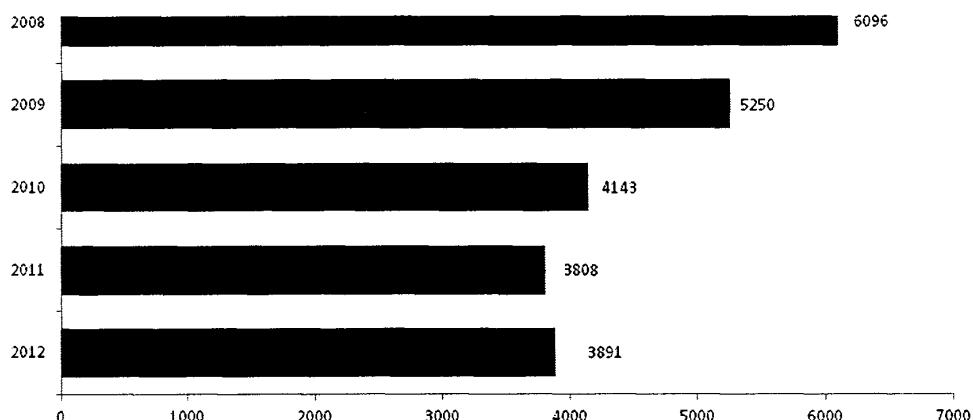
(in milioni di euro)

	Apporti per aumenti di capitale	Contributi da contratto di programma ricevuti dallo Stato	Contributi in c/investimento ricevuti da Stato	In attesa di destinazione (da Stato)*	Altri**	Totale apporti e contributi
2011	0	975	3.080	0	90	4.145
2012	0	1.110	4.047	101	163	5.421

(*) Si tratta di trasferimenti contabilizzati ad acconti.

(**) Di cui da Enti Pubblici Territoriali 0 milioni di euro nel 2011 e 10 milioni di euro nel 2012 e da UE 75 milioni di euro nel 2011 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 2007-2012 come evidenziato dal grafico, hanno avuto il seguente andamento:



Nel corso del 2012, seppur operando in un contesto macroeconomico ancora non favorevole e in presenza di scarsità di risorse pubbliche, è riuscito a consolidare risultati positivi superiori rispetto all'anno precedente.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2012 (3.891 milioni di euro) inverte il trend "mirato" degli ultimi anni, mostrando una crescita (+2,2%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nell'anno precedente.

Gli investimenti tecnici realizzati dal Gruppo FS Italiane nel corso del 2012, pari a 3.554 milioni di euro, mostrano un leggero incremento (+4%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nel 2011.

In particolare, con riferimento agli investimenti tecnici, sono stati contabilizzati 2.740 milioni di euro per interventi sull'infrastruttura (di cui 2.242 milioni di euro per la rete convenzionale e 498 milioni di euro per la rete Alta Velocità/Alta Capacità To-Mi-Na), 725 milioni di euro per interventi connessi al trasporto e 89 milioni di euro per altri investimenti.

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

- 58% in mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e tecnologie, in particolare realizzazione di progetti finalizzati all'ulteriore innalzamento dei livelli di sicurezza e al miglioramento dell'efficienza della gestione della circolazione ferroviaria;

- 42% in 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 15% del totale della spesa relativa alla Rete Convenzionale (pari a 342 milioni di euro) è stata dedicata ad interventi in tecnologie d'avanguardia.

Per la Rete Alta Velocità, si è registrato un volume di investimenti pari a 498 milioni di euro e, a fine 2012, l'intero progetto Rete AV/AC Torino - Milano - Napoli ha raggiunto un avanzamento contabile complessivo del 92%.

Nel 2012 gli avvii di nuovi progetti hanno riguardato numerose progettazioni sia preliminari che definitive.

Il Gestore della Rete realizza inoltre interventi di potenziamento, riqualifica e ristrutturazione del patrimonio immobiliare inherente 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, Centostazioni).

Con riguardo ai lavori sulle stazioni gestite da Grandi Stazioni l'attuale avanzamento della spesa d'investimento è pari a circa l'83% dell'importo complessivo di competenza di RFI.

Per quanto riguarda invece il network di Centostazioni, l'attuale avanzamento degli investimenti è di circa il 65% dell'importo complessivo di competenza RFI.

Sulle altre stazioni, gestite esclusivamente da RFI, nel 2012 sono stati investiti circa 71 milioni di euro per interventi finalizzati alla sicurezza, alle informazioni al pubblico, all'adeguamento agli obblighi di legge delle aree con maggiore impatto sul pubblico (atrii, marciapiedi, pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso) e di quelle di interscambio e di accesso ai Fabbricati Viaggiatori.

Nell'esercizio in esame, Trenitalia ha realizzato investimenti pari a circa 725 milioni di euro (al netto degli 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.

Si registra un aumento generalizzato delle contabilizzazioni riferibile principalmente agli investimenti in acquisto e ristrutturazione del materiale rotabile.

Per quanto riguarda i nuovi rotabili, sono entrate in esercizio 70 locomotive, di cui 8 per il trasporto Nazionale/Internazionale e 62 per il Regionale, 77 carrozze per il

Regionale e 7 ETR per il trasporto Nazionale/Internazionale. Sono stati inoltre riconsegnati all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione: 38 locomotive, 764 fra carrozze e carri e 184 treni (ETR 500 e TAF).

Le altre società del Gruppo (Grandi Stazioni, Centostazioni, Busitalia-Sita Nord, Italferr, Ferservizi, FS Logistica, FS Sistemi Urbani, Ferrovie dello Stato Italiane e gruppo Netinera) hanno realizzato complessivamente investimenti, in Italia e all'estero, per circa 89 milioni di euro, di cui oltre il 50% è relativo alle società Grandi Stazioni e Centostazioni ed è stato destinato alla riqualifica, rilancio e valorizzazione delle principali stazioni, ripensate per dare vita non solo a terminali per il trasporto ferroviario più funzionali e sicuri, ma anche a grandi poli di servizio e spazi pubblici sempre più integrati con il tessuto della città. Il restante valore degli investimenti è stato prevalentemente rivolto alla valorizzazione/riqualificazione del patrimonio immobiliare, al trasporto locale su gomma (in Italia) e su ferro (in Germania), ai servizi logistici 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 2012 il Gruppo ha posto in essere le seguenti operazioni per la provvista di mezzi finanziari:

- Tra i mesi di gennaio e febbraio 2012 RFI ha completato le coperture dal rischio di tasso di interesse del 50% rimanente del finanziamento BEI acceso nel 2011 previste dalla strategia di interest rate risk management. La società ha stipulato n. 3 interest rate collar del valore nozionale di 50 milioni di euro ciascuno con scadenza nel gennaio 2017.
- Nel mese di febbraio 2012 è entrato in vigore il contratto con cui UniCredit Leasing che ha finanziato l'acquisto, da parte di Netinera Deutschland GmbH – società tedesca controllata dalle Ferrovie dello Stato Italiane – dei nuovi convogli che vanno a potenziare il parco mezzi del secondo operatore privato di trasporto locale sul mercato tedesco. UniCredit Leasing si è aggiudicata la gara internazionale indetta da Netinera Deutschland con il supporto delle Ferrovie dello Stato Italiane grazie alla consolidata esperienza nel finanziamento di materiali rotabili. L'operazione si articola in due contratti di leasing della durata di 11 e 10 anni

rispettivamente per tre convogli GWT e otto Double Deck, tutti prodotti dalla società svizzera Stadler. Il finanziamento, dell'importo complessivo di 73,2 milioni di euro, copre l'intero costo di acquisto degli undici treni e ha consentito a Netinera Deutschland di mettere già in esercizio i primi tre nuovi convogli, impiegati nell'area metropolitana di Berlino, mentre i rimanenti otto entreranno in servizio nel 2013 su rotte regionali imprimate sempre sulla capitale tedesca.

- A decorrere dal 1 marzo 2012, con scadenza 4 marzo 2014, Ferrovie dello Stato Italiane ha concesso un Facility Agreement intercompany di importo pari a 600 milioni di euro alla controllata Trenitalia e un Facility Agreement intercompany di importo pari a 400 milioni di euro alla controllata RFI, entrambe a valere sul Backup Facility Agreement sottoscritto tra FS Italiane ed un pool di istituti bancari in data 4 Marzo 2011 e di importo complessivo pari a 1,5 miliardi di euro. Analogamente al Backup Facility Agreement principale, le linee intercompany hanno caratteristiche di linee general purpose, committed e revolving.
- In relazione al primo programma delle infrastrutture strategiche (Legge 443/2001) di cui alla delibera CIPE 21/12/01 n. 12 ed al programma di interventi per la riqualificazione e la realizzazione delle infrastrutture complementari alle "grandi stazioni" (delibere CIPE 14/3/03 n. 10 e 6/4/06 n. 129) la controllata, Grandi Stazioni SpA ha presentato la prima richiesta di erogazione diretta del contributo relativo al periodo 2009/2011 per circa 30 milioni di euro, ridotta successivamente a circa 28 milioni, nell'attesa della conclusione dell'iter approvativo delle varianti relative alle stazioni di Bari Centrale, Bologna Centrale, Roma Termini e Venezia S. Lucia.
- A seguito dell'esercizio dell'early termination option (chiusura anticipata) da parte delle controparti UBS e Credit Suisse, tra il 12 ed il 26 giugno RFI SpA ha terminato anticipatamente le due operazioni di copertura stipulate nel 2002 da TAV SpA, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con la finalità di predefinire e stabilizzare in un'ottica di lungo periodo l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto AV/AC attraverso la trasformazione in tasso fisso dei debiti originariamente accessi a tasso variabile. Tale chiusura anticipata ha comportato un notevolissimo costo per RFI di euro 193,4 milioni. Contestualmente alla chiusura delle suddette operazioni RFI ha ricostituito tali coperture a tasso fisso stipulando n. 9 nuovi interest rate swap per un valore nozionale pari all'ammontare del debito residuo complessivo di 833,5 milioni di euro, mantenendo finanziariamente il medesimo risultato delle originarie coperture. Il far value al 31 dicembre 2012, relativamente alle garanzie, risulta essere di 27,4 milioni di euro.

- In data 17 dicembre 2012, con efficacia 20 dicembre 2012, FS Italiane ha stipulato tutti gli atti necessari a terminare la garanzia emessa nell'interesse di Cisalpino a valere sul 50% del contratto quadro di finanziamento del materiale rotabile (cd. MHPA 2587) sottoscritto da Cisalpino con Eurofima il 31 dicembre 2003; contestualmente, replicando i meccanismi di finanziamento e garanzia attualmente in essere tra FS Italiane ed Eurofima, la prima è subentrata nel 50% del suddetto MHPA emettendo in private placement n.5 bond sottoscritti da Eurofima. Le obbligazioni relative a tali prestiti sono garantite da pegno sul materiale rotabile di Trenitalia, destinataria ultima delle somme per effetto della sottoscrizione con FS Italiane di n.5 intecompany loans con efficacia 20 dicembre 2012.

Con riferimento al quadro complessivo degli investimenti del Gruppo FS Italiane si sottolinea infine come esso sia inserito nell'impegnativo programma di interventi, dell'ordine di circa 27 miliardi di euro, previsto dal Piano di Impresa 2011-2015 aggiornato a fine 2012.

Da questo ingente programma di investimenti dipende la possibilità di un ulteriore significativo miglioramento della capacità del Gruppo FS Italiane di corrispondere alle crescenti esigenze di servizi di trasporto, in termini di efficienza tecnologica e qualità del servizio prestato: nonché la possibilità di affrontare adeguatamente il contesto competitivo nel quale il Gruppo ormai opera in importanti segmenti di business (come nel caso del settore AV, del trasporto passeggeri m/l percorrenza e del Cargo) così come nel trasporto regionale che vedrà l'assegnazione dei servizi all'esito di procedure competitive.

Il fabbisogno per gli investimenti sopra richiamati trova copertura per circa 17 miliardi di euro in contributi in conto impianto (MEF, MIT, UE, etc.) e per circa 10 miliardi di euro in autofinanziamento/indebitamento, e quindi con risorse generate dalla gestione operativa del Gruppo FS Italiane, ovvero reperite sul mercato attraverso l'attivazione di strumenti finanziari adeguati alle caratteristiche di durata e di costo degli investimenti stessi.

Con riferimento alla necessità di reperire risorse sul mercato finanziario, il Gruppo FS Italiane già dal 2011 ha avviato la predisposizione del programma MTN (Medium Term Notes), consistente nella emissione di titoli obbligazionari quotati su mercati regolamentati.

Pertanto, la Capogruppo FS Italiane SpA, nel mese di luglio 2013, ha collocato sul mercato l'emissione obbligazionaria inaugurale a valere sul Programma EMTN (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. Alla data di lancio della suddetta operazione, FS Italiane aveva già ricevuto long term issuer rating da parte delle agenzie Fitch (pari a BBB+), in data 4 luglio 2013, e S&P's (pari a BBB), in data 10 luglio 2013, equivalenti ai giudizi espressi dalle stesse sulla Repubblica Italiana. Analoghi giudizi sono stati poi attribuiti da Fitch e S&P's al suddetto senior unsecured EMTN Programme e all'emissione inaugurale di FS Italiane. Relativamente al collocamento di tale prima emissione, la size finale dell'operazione è stata pari 750 milioni di euro (re-offer price del 99.069%), con una domanda da parte degli investitori di circa 3,6 miliardi (+470%). 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, status senior unsecured, data di settlement 22 luglio 2013, scadenza 22 luglio 2020, cedola fissa annuale del 4% ACT/ACT. Gli Arrangers del Programma EMTN sono stati Deutsche Bank, Crédit Agricole, UniCredit e J.P. Morgan. Queste stesse istituzioni sono stati bookrunners della prima emissione insieme con Banca IMI, BNP Paribas e Société Generale. Conseguentemente all'emissione del prestito obbligazionario la capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha acquisito la qualificazione di ente di interesse pubblico ex art. 16, comma 1, lett.a) del D.Lgs. 39/2010.

5.7. Fatti di rilievo verificatisi nel 2012

In data 24 gennaio 2012, è stato adottato il decreto legge 1/2012 recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività", convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 24 marzo 2012, n. 27. Tale provvedimento, con specifico riferimento al settore ferroviario, prevede:

l'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, con funzioni, tra l'altro, in materia di accesso all'infrastruttura (definizione dei criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e dei criteri di assegnazione delle tracce e della capacità). A decorrere dalla data di operatività dell'Autorità, l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari è soppresso;

la predisposizione da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti (entro il 30 giugno 2013) di una relazione al Governo e Parlamento sull'efficienza dei differenti gradi di separazione tra l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura;

l'obbligo di ricorrere a procedure di gara per l'affidamento dei servizi pubblici locali; con riguardo al trasporto pubblico regionale ferroviario vengono fatti salvi, fino alla scadenza naturale dei primi sei anni di validità, gli affidamenti ed i contratti di servizio già sottoscritti in conformità alla normativa comunitaria e nazionale previgente. Riguardo tale disciplina la Corte Costituzionale, con sentenza del 20 luglio 2012, n.199, ha dichiarato costituzionalmente illegittimo l'art. 4 del decreto legge n.138/2011 ("Adeguamento della disciplina dei servizi pubblici locali al referendum popolare e alla normativa dell'Unione Europea"), sia nel testo originario che in quello risultante dalle successive modifiche ed integrazioni. A valle di tale sentenza, con specifico riferimento al settore del trasporto pubblico locale ferroviario, vengono eliminate dall'ordinamento giuridico alcune disposizioni, tra cui l'obbligo di gara e la cancellazione del rinnovo (per ulteriori 6 anni) dei contratti di servizio in essere;

l'obbligo per le imprese ferroviarie di osservare le prescrizioni relative alla regolazione dei trattamenti di lavoro del personale definiti dalla contrattazione collettiva svolta dalle organizzazioni più rappresentative a livello nazionale;

l'allineamento alle norme europee della regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie (progettazione delle nuove infrastrutture AV secondo le relative specifiche tecniche; principio generale dell'allineamento delle norme nazionali a quelle europee con riferimento ai parametri e standard tecnici per la progettazione e la costruzione di nuove infrastrutture nonché per l'adeguamento di quelle esistenti).

In data 22 marzo 2012 l'Assemblea Straordinaria di RFI SpA ha deliberato l'approvazione del progetto di scissione parziale di RFI SpA mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore di Ferrovie dello Stato Italiane SpA sulla base delle situazioni patrimoniali delle società al 30 novembre 2011. In data 28 maggio 2012 è stato firmato l'Atto di scissione parziale.

Con tale operazione è stato assegnato alla Società Beneficiaria un compendio patrimoniale sito nel comune di Trieste, comprendente fabbricati ed impianti fissi di proprietà di RFI dichiarati non più strumentali per l'esercizio ferroviario. Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla Capogruppo è stato pari all'importo di 1.777.628 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.

In data 24 aprile 2012 l'Assemblea Straordinaria di Ferservizi SpA ha approvato la fusione per incorporazione della società Metroscai Scarl in liquidazione nella società Ferservizi SpA. Nella stessa seduta l'Assemblea Straordinaria ha approvato la riduzione del Capitale Sociale da euro 43.043.000 a euro 8.170.000 (mediante annullamento di 162.200 azioni del valore nominale di euro 215,00 ciascuna) da

restituire al socio unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA utilizzando le disponibilità liquide della società.

In data 28 maggio 2012 è stato firmato l'Atto di scissione parziale di RFI SpA mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore di Ferrovie dello Stato Italiane SpA sulla base delle situazioni patrimoniali delle società al 30 giugno 2011. La scissione riguarda quattro tipologie di immobili non strumentali per l'attività del Gestore dell'infrastruttura:

aree di ridotta estensione che possono trovare una collocazione sul mercato e non necessitano di attività di sviluppo urbanistico;

aree che trovano la loro collocazione sul mercato per le potenzialità urbanistiche di eventuali operazioni di sviluppo immobiliare;

porzioni di impianti, aree e fabbricati non necessari per le attività industriali e commerciali specifiche di RFI;

aree inserite nel contesto urbano destinabili a servizi per la città.

Il tutto per una superficie complessiva di circa 5,5 milioni di mq. Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla Capogruppo è stato pari all'importo di euro 165.463.005, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.

In data 16 luglio 2012, a seguito dell'ultimazione delle consegne da parte del fornitore Alstom a Cisalpino AG dei 14 treni ETR 610 avvenuta a fine 2011, i due azionisti di Cisalpino AG hanno deciso di procedere alla separazione dell'originario contratto di fornitura, stipulato nel 2006 con Alstom, prevedendo l'assegnazione dei diritti e degli obblighi connessi in modo paritetico a ciascuno dei soci e prevedendo inoltre il successivo trasferimento della proprietà dei treni e subentro nel finanziamento concesso da Eurofima per l'acquisto degli stessi. L'attuazione del piano prima citato è stata realizzata in due fasi, la prima fase si è conclusa proprio in data 16 luglio con la sottoscrizione di uno specifico atto tra Trenitalia, SBB, Cisalpino ed Alstom denominato "Split and Assignment Agreement", con il quale sono stati regolati gli aspetti relativi al trasferimento dei diritti ed obblighi contrattuali. La seconda fase si è perfezionata il 20 dicembre 2012 con il trasferimento dei 7 treni ed il subentro di Trenitalia nel finanziamento Eurofima attraverso la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

In data 28 settembre 2012, l'Assemblea dei soci della collegata indiretta Porta Sud Srl ha deliberato lo scioglimento anticipato e la messa in liquidazione della società. In data 17 ottobre 2012 è stata iscritta alla Camera di Commercio di Bergamo la liquidazione volontaria.

In data 28 settembre 2012, a distanza di quattro anni dall'avvio dell'impresa, non avendo Italia Logistica conseguito i risultati attesi, i soci Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Poste Italiane SpA sono addivenuti alla determinazione di sciogliere consensualmente la partnership paritetica, riattribuendo a ciascuno dei soci le attività inizialmente conferite. Infatti, è stato sottoscritto un contratto tra FS Logistica SpA, SDA Express Courier SpA e Italia Logistica Srl con il quale il socio FS Logistica SpA ha acquistato da Italia Logistica Srl il Ramo d'Azienda TLM (Trasporto e Logistica Multimodale) destinato da Italia Logistica allo svolgimento di servizi di logistica distributiva e di trasporto, per il prezzo di acquisto determinato in euro 160.000 alla data del 30 giugno 2012, mentre ha venduto al socio SDA Express Courier SpA l'intera propria quota di partecipazione di euro 450.000 nominali, pari al 50% del capitale sociale di Italia Logistica Srl, per un corrispettivo provvisorio di euro 160.000. L'efficacia del contratto ha avuto come decorrenza il 1° ottobre 2012, quindi da tale data Italia Logistica Srl non è più partecipata da FS Logistica SpA.

In data 25 ottobre 2012, l'Assemblea straordinaria di Sita SpA ha deliberato di sciogliere la società e di metterla conseguentemente in liquidazione. In data 8 novembre 2012 è stata registrata alla Camera di Commercio di Roma la messa in liquidazione della società.

In data 26 ottobre 2012 è stata costituita una società con denominazione "Toscana in Bus Società Consortile a responsabilità limitata", il 10% della partecipazione è di proprietà della controllata Busitalia-Sita Nord Srl. La società, con sede sociale in Firenze, è stata costituita con scopi consortili, al fine di consentire ai Soci di avvalersi di una organizzazione comune per la disciplina, il coordinamento e lo svolgimento delle rispettive attività di impresa in relazione alla procedura di gara per l'aggiudicazione del contratto di affidamento in concessione di servizi di trasporto pubblico locale su gomma nell'Ambito territoriale ottimale della Regione Toscana. In data 13 gennaio 2013 la società è stata ridenominata "Mobit Scarl".

5.8. Fatti di rilievo verificatisi successivamente al 31 dicembre 2012

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,