

LETTERA DEL PRESIDENTE

Il 2012, nonostante l'approfondirsi della crisi economica, in particolare in Europa, con risvolti a volte anche drammatici negli effetti che ne conseguono, ha presentato per il quinto anno consecutivo una *performance* positiva che conferma la crescita del Gruppo grazie ad un *management* capace di interpretare e supportare gli obiettivi aziendali e l'impegno nel raggiungimento, anche anticipato, degli obiettivi prefissati nel piano d'impresa 2011-2015.

Il risultato economico si attesta a 381 milioni di euro (di cui 379 milioni di euro realizzati da Gruppo e 2 milioni di euro dai terzi), in crescita di 96 milioni di euro rispetto al 2011 (285 milioni di euro di cui 272 milioni di euro realizzati da Gruppo e 13 milioni di euro dai terzi), migliorando di oltre il 33% il risultato 2011, già sensibilmente positivo.

Tale andamento di ulteriore crescita assume ancor più significato in un periodo di crisi economica congiunturale che vede il nostro Paese, come altri in Europa e nel mondo in perdurante posizione di difficoltà e sottolinea l'impegno nel raggiungere gli obiettivi prefissati, a fronte di un dato stabile nei ricavi operativi: si confermano infatti i circa 8,3 miliardi di euro del 2011. L'EBITDA supera per la prima volta la soglia di 1,9 miliardi di euro (EBITDA *Margin* al 23,3%), con un +7,6% rispetto ai 1.782 milioni di euro di chiusura dell'anno precedente, mentre l'EBIT raggiunge i 719 milioni di euro (+8,3%), con un incremento di 55 milioni sul 2011.

Per quanto riguarda l'andamento dell'offerta il 2012 è stato caratterizzato da un rafforzamento del segmento "Mercato" e dal progressivo completamento della diversificazione nei livelli di servizio; il segmento ha segnato un +5,1% dell'offerta complessiva. La politica di *pricing* per tutti i prodotti del settore passeggeri nazionali ed internazionali (Frecce e Servizi di Base) è stata oggetto di un importante processo di evoluzione rappresentato da una nuova struttura dei prezzi, proposta alla clientela a partire dalla metà del 2012. Si tratta in particolare di tre offerte che realizzano un *mix* di flessibilità e convenienza: *Base*, *Economy* e *Super Economy*. Le *Offerte Economy* e *Super Economy* sono caratterizzate da una struttura con più punti di prezzo che hanno registrato vendite di oltre 9 milioni di biglietti, prevalentemente nel secondo semestre dell'esercizio. Nel corso del 2012, sono state altresì proposte alla clientela offerte disegnate *ad hoc* per specifici *target* di clientela o ideate per occasioni speciali, legate ad eventi particolari (come ad esempio la "Carta Freccia Day", o la "Festa della Donna 2x1"). Nel corso dell'anno è stata superata la soglia dei 2 milioni di clienti fidelizzati al programma Cartafreccia, che si è arricchito di "plus" esclusivi (come la possibilità di acquistare viaggi a prezzi vantaggiosi). Il sistema Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) sta continuando ad avere un impatto estremamente positivo sulla struttura economica e sociale del Paese, consentendo di avvicinare tra loro le grandi realtà metropolitane. Con i servizi Freccia il trasporto ferroviario ha raggiunto quote di mercato di *leadership* rispetto ad altre modalità (gomma, aereo). Le Frecce di Trenitalia garantiscono una maggiore copertura del territorio nazionale continentale con frequenza, velocità e qualità sempre più apprezzati, come dimostrano i livelli di soddisfazione della clientela.

L'affidabilità, l'impegno sulla qualità, il continuo *upgrading* e una costante flessibilità dell'offerta sono le parole chiave per fronteggiare la concorrenza del nuovo operatore, presente nel mercato ferroviario italiano dalla primavera del 2012.

Per il 2014 è previsto inoltre l'avvio del servizio commerciale dei primi Frecciarossa 1000 – i treni ad altissima velocità in costruzione presso AnsaldoBreda-Bombardier, presentati in anteprima alle più alte Cariche dello Stato e al pubblico il 19 agosto 2012 a Rimini – che segneranno un ulteriore deciso cambio di marcia nell'offerta AV del Gruppo.

Dal punto di vista infrastrutturale, sempre con riferimento all'AV, entro il 2013 saranno completamente operative le stazioni Torino Porta Susa, Reggio Emilia e Bologna Centrale.

Per quanto concerne il Trasporto Regionale, il 2012 ha fatto registrare un incremento dei ricavi da traffico del 6,11%, rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è legata principalmente alle indicazioni delle Regioni committenti che hanno comportato un incremento delle tariffe regionali mediamente del 6,9%, ed una contrazione dei volumi pari allo 0,8% legata alla riduzione dei servizi richiesti.

Nel corso del 2012 sono mutate per ben due volte le disposizioni normative relative alla regolazione della concorrenza del servizio di trasporto di pubblica utilità. Il Decreto Legislativo n.1 del 24 gennaio 2012 recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo e la competitività", all'art. 25, ha dapprima inserito l'obbligo, per le Regioni, di mettere a gara il servizio di trasporto Regionale al termine della scadenza dei contratti vigenti impedendo alle Regioni la possibilità di poter rinnovare i contratti per ulteriori sei anni. Il quadro normativo è, poi, mutato completamente a seguito della sentenza della Corte Costituzionale n.199 del 20 luglio 2012 che ha dichiarato la illegittimità costituzionale dell'art. 4 del D.L. 138/2011, convertito con modificazioni dalla L. 148/2011, abrogando di fatto l'obbligo di assegnazione tramite gara per i servizi di pubblica utilità dando la possibilità de facto di rinnovare/rinegoziare i Contratti di Servizio. Nell'ambito dei Servizi Universali regionali e locali, insieme ad una maggiore integrazione modale ferro-gomma da realizzare attraverso nuove *partnership*/acquisizioni con imprese locali, in coerenza con le linee del Piano Industriale si prevede uno sviluppo dei servizi metropolitani mediante l'ampliamento della flotta e la ridefinizione dell'offerta (sia in termini quantitativi che qualitativi) in accordo con le autorità locali competenti. L'obiettivo è velocizzare e razionalizzare l'offerta dei treni provenienti/destinati ad aree esterne ai grandi bacini urbani, aumentando al contempo le corse e le fermate dei convogli operanti all'interno delle aree metropolitane. È inoltre atteso nel periodo del Piano Industriale il completamento dell'ingente piano di ammodernamento del materiale rotabile destinato al trasporto regionale e locale. Con riferimento al Trasporto Merci e alla Logistica, nonostante la perdurante crisi economica internazionale sia stata particolarmente sentita nei servizi *business to business*, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane intende puntare al raggiungimento del *break even* (in termini di EBIT) già nel 2013, sviluppando i servizi di trazione e logistica attraverso le sue società (Trenitalia Cargo, TX Logistik, FS Logistica, CEMAT). Dal punto di vista commerciale, si dovrà continuare a focalizzare l'offerta sugli assi forti e a ricercare sinergie e *partnership* per presidiare i punti chiave di accesso al servizio (porti e interporti). Come noto il settore "mercato", a partire dal secondo trimestre 2012, è stato interessato da modifica degli equilibri a seguito dell'ingresso di nuovi operatori privati che hanno iniziato ad operare proprio sulla componente più remunerativa del mercato stesso.

Nonostante ciò, all'interno del già citato quadro di piena tenuta dei ricavi operativi del Gruppo che si confermano a 8,3 miliardi di euro come nel 2011, i ricavi da "mercato" del segmento profittevole vedono a fine 2012 una crescita di 24 milioni di euro (+ 1,8%).

Per quanto riguarda gli investimenti, nel corso del 2012 il Gruppo FS Italiane, 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, confermando il già avviato percorso virtuoso di crescita e di espansione. Il Gruppo FS Italiane continua nella realizzazione del proprio Piano Investimenti con l'obiettivo di creare valore a vantaggio dell'Impresa e del sistema produttivo nazionale, contribuendo a stimolare un nuovo ciclo di sviluppo, pur in contrasto con il *trend* negativo registrato nell'anno, a livello Paese, sia degli investimenti in costruzioni (-6,9% rispetto al 2011) sia degli investimenti in macchinari e mezzi di trasporto (-11,3% verso il 2011)¹.

Il programma quinquennale degli investimenti è indirizzato ad accrescere e mantenere in efficienza la dotazione infrastrutturale del Paese e a fornire servizi sempre più qualificati e diversificati, effettuati con treni nuovi, più confortevoli e tecnologicamente evoluti, e con stazioni moderne sempre meglio integrate nel tessuto metropolitano.

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.

Per quanto riguarda i nuovi rotabili, sono entrate in esercizio 70 locomotive, (di cui 8 per il trasporto Nazionale/Internazionale e 62 per quello Regionale), 77 carrozze per il Regionale e 7 ETR per il trasporto Nazionale/Internazionale. Sono stati inoltre ristrutturati, 38 locomotive, 764 fra carrozze e carri e 184 treni, tutti già in esercizio.

Con riferimento al quadro complessivo degli investimenti del Gruppo FS Italiane, si sottolinea infine come esso sia in-

¹ Fonte: Rapporto di previsione Prometeia gennaio 2013

serito 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 di corrispondere alle crescenti esigenze di servizi di trasporto, in termini di efficienza tecnologica e qualità del servizio prestato dal quale consegue la possibilità di affrontare adeguatamente il contesto competitivo in cui lo stesso Gruppo ormai opera in importanti segmenti di *business* (come nel caso del settore AV, del trasporto passeggeri m/l percorrenza e del merci) 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 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 di un programma MTN (*Medium Term Notes*), consistente nella emissione di titoli obbligazionari con previsione di quotazione su mercati regolamentati.

Sulla base delle esigenze finanziarie connesse agli investimenti (sia per l'Alta Velocità sia per l'acquisizione di materiale rotabile, inclusa manutenzione ciclica, di Trenitalia) e della capacità del Gruppo di generare risorse, il Programma è stato definito per un importo massimo di 4,5 miliardi di euro, da sviluppare in più esercizi con un fabbisogno, per l'anno in corso, quantificato in circa 1,5 miliardi di euro.

Anche nel 2012 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha dimostrato di voler condurre le proprie attività nel rispetto dei principi della sostenibilità sociale, ambientale ed economica: è ormai il *core business* stesso del Gruppo a essere permeato da considerazioni di ampia responsabilità, frutto di una sempre più matura assunzione di consapevolezza di ogni singolo ferroviere.

In particolare nel corso del 2012, procedendo nel percorso avviato fin dal 2010, si è completata la fase di implementazione dei Sistemi di Gestione Ambientale (SGA) per la Capogruppo e per le principali società operative con l'elaborazione e la pubblicazione del modello di Governo dei SGA delle società del Gruppo FS Italiane, che identifica i processi chiave e di supporto, nonché le linee guida metodologiche alla base del corretto coordinamento e funzionamento dei singoli SGA societari.

Altre e rilevanti specifiche iniziative sono state portate avanti nel campo dell'energia, delle emissioni in atmosfera, della valorizzazione del territorio, dell'utilizzo delle materie prime e della gestione dei rifiuti.

Il 20 luglio 2012 Agens, assistita da Federtrasporto, e le Organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Fast Ferrovie hanno sottoscritto il CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie; successivamente, in data 30 ottobre 2012, il contratto è stato sottoscritto anche dall'Or.S.A. Ferrovie. Sempre il 20 luglio 2012, contestualmente alla sottoscrizione del CCNL, è stato sottoscritto tra il Gruppo FS e le stesse Organizzazioni sindacali anche il Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane (poi sottoscritto anch'esso, sempre il 30 ottobre successivo, dall'Or.S.A. Ferrovie). I due precedenti contratti erano scaduti sin dal 31 dicembre 2008.

Per le società del Gruppo FS Italiane che applicano i due contratti (FS Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Italferr SpA, Ferservizi SpA, FS Sistemi Urbani Srl e Italcertifer SpA) le nuove normative sono entrate in vigore il 1° settembre 2012. Le intese raggiunte consentono, rispetto alla precedente normativa, maggiori flessibilità in materia di relazioni industriali, di orario di lavoro, di regole sull'utilizzazione del personale, di remunerazione del lavoro, favorendo così una significativa e maggiore produttività del lavoro, senza trascurare una crescente attenzione nei confronti dei propri dipendenti come testimonia anche l'avvio dell'assistenza sanitaria integrativa prevista per i dipendenti delle Società FS Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA, Italferr SpA, FS Sistemi Urbani Srl e Italcertifer SpA, che potranno così usufruire dell'importante forma di welfare prevista dal nuovo Contratto di lavoro.

Il Gruppo attraverso l'impegno costante di tutte le società che ne fanno parte, ha continuato ad assicurare un elevato standard di sicurezza in ogni attività che possa comportare dei rischi per i clienti, la collettività e i dipendenti stessi, consolidando, attraverso il coinvolgimento di tutti gli attori, la cultura della prevenzione nel campo della salute e della sicurezza; il Gruppo FS Italiane è inoltre quotidianamente impegnato a tutelare il personale, i viaggiatori, i beni e il know-how di cui dispone, in collaborazione con le Forze dell'Ordine e più nello specifico con la Polizia Ferroviaria, organo istituzionalmente responsabile della prevenzione e repressione dei reati in ambito ferroviario.

Nel corso del 2012, come peraltro avvenuto negli scorsi esercizi, è proseguita l'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria svolta sia sull'infrastruttura che sul materiale rotabile che, unita alle tecnologie adottate negli anni e implementate nel corso dell'ultimo anno, permette al Gruppo di posizionarsi come *leader* a livello europeo sul fronte della sicurezza. Guardando al prossimo esercizio, considerati i traguardi sinora raggiunti che hanno peraltro determinato radicali mutamenti nella percezione "esterna" del Gruppo - tanto che ormai FS SpA si classifica ai primi posti nelle preferenze tra le aziende più ambite dai giovani neolaureati - in aggiunta all'attuale portafoglio di *business*, la crescita in termini dimen-

sionali e di profittabilità continuerà ad essere realizzata tenendo in considerazione l'orizzonte competitivo del Gruppo. Nell'ambito del processo di liberalizzazione in corso esistono, infatti, opportunità interessanti che possono essere colte nei mercati che si sono aperti da poco alla concorrenza per poter continuare ad essere protagonisti di rilievo nel panorama nazionale ed europeo. A conferma della vocazione internazionale del Gruppo, si segnala inoltre il continuo processo di espansione di tutte le attività relative a servizi offerti sul mercato estero: gestione del trasporto passeggeri, logistica, infrastruttura e stazioni, e ingegneria ferroviaria. Queste attività sono realizzate in particolare attraverso la presenza su alcuni importanti mercati europei delle società partecipate Netinera Deutschland GmbH, che opera nel settore del trasporto passeggeri regionale prevalentemente in Germania attraverso un gruppo di circa 50 società, TX Logistik AG, presente nel *business* del trasporto merci in Germania, Danimarca, Svizzera e Svezia, e Thellò Sas (la ex Trenitalia Veolia Transdev), avviata nel 2011, che ha visto entrare nel 2012 in pieno esercizio il collegamento Venezia – Parigi, con risultati confortanti in termini sia di *load factor* che di soddisfazione dei clienti. Tale processo di costante crescita continuerà ad essere portato avanti con necessario equilibrio, tenendo prudenzialmente conto del quadro macroeconomico globale - che non mostra ancora i tanto attesi segni di una ripresa generalizzata - e sempre considerando gli impatti determinati dai continui mutamenti di contesto normativo di riferimento.

Resta fermo l'intendimento del Gruppo di continuare ad essere inflessibile a fronte di comportamenti non rispettosi della legge, delle norme aziendali e, tantomeno, dei principi etici codificati, perché nessuna sfida – prima fra tutti quella che si gioca sui mercati internazionali aperti alla concorrenza – potrà considerarsi pienamente vinta senza il pieno rispetto della legalità e della sicurezza.

Il Presidente

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

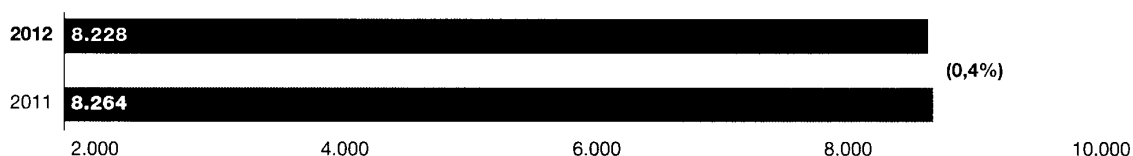
RISULTATI CONSOLIDATI RAGGIUNTI NEL 2012

> I PRINCIPALI DATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

valori in milioni di euro	2012	2011	Delta	%
Ricavi operativi	8.228	8.264	(36)	(0,4)%
Costi operativi	(6.310)	(6.482)	172	2,7%
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.918	1.782	136	7,6%
Risultato operativo (EBIT)	719	664	55	8,3%
Risultato netto	381	285	96	33,7%
Capitale investito netto	45.804	45.178	626	1,4%
Mezzi propri	36.736	36.846	(110)	(0,3)%
Posizione finanziaria netta	9.068	8.332	736	8,8%
Debt/Equity	0,25	0,23	0,02	9,2%
Investimenti dell'esercizio	3.891	3.808	83	2,2%

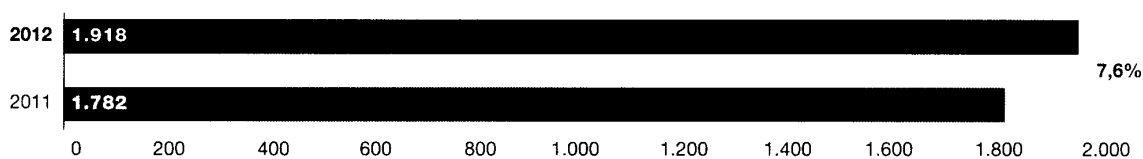
> I RICAVI OPERATIVI

Valori in milioni di euro



> I MOL (EBITDA)

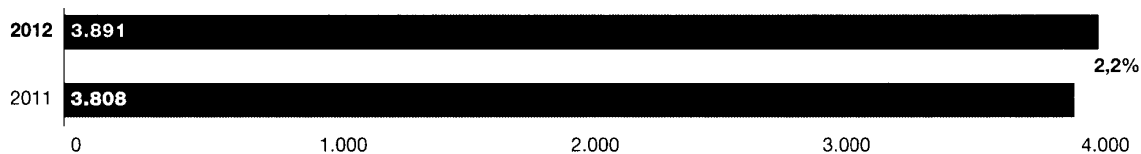
Valori in milioni di euro





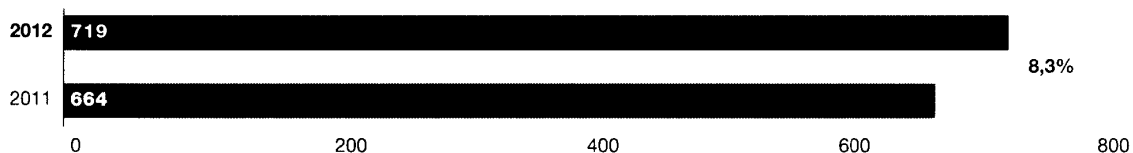
› I INVESTIMENTI

Valori in milioni di euro



› I RISULTATO OPERATIVO

Valori in milioni di euro



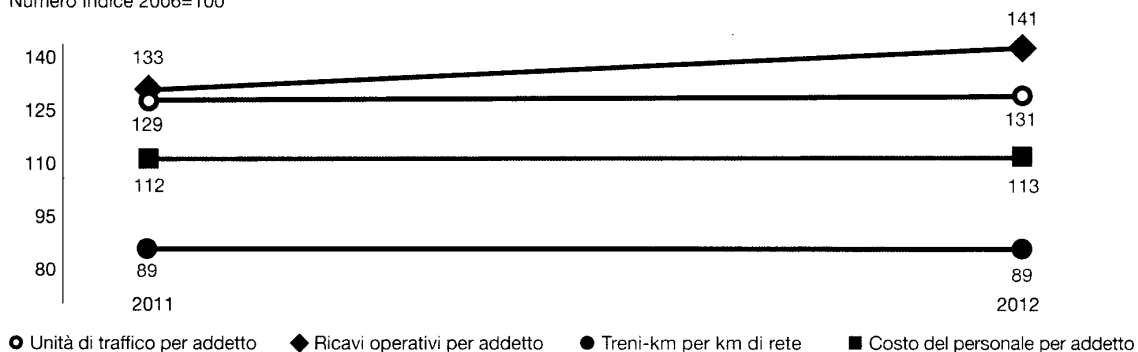
› I PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI

valori in milioni di euro

	2012	2011
EBITDA/RICAVI OPERATIVI	23,31%	21,56%
ROS (EBIT/RICAVI OPERATIVI)	8,74%	8,03%
COSTO DEL PERSONALE/RICAVI OPERATIVI	(47,12)%	(49,73)%

› I EVOLUZIONE DEI PARAMETRI AZIENDALI

Numero Indice 2006=100



PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

INTERVENTI NORMATIVI

Gennaio

- 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).

Febbraio

- La legge 24 febbraio 2012, n. 14, ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216, “Proroga di termini previsti da disposizioni legislative”. Tale provvedimento prevede, tra l’altro, che - entro febbraio 2012 - il Governo, d’intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, definisca per il periodo 2012-2014 gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione del Trasporto Pubblico Locale (TPL) nel suo complesso, le conseguenti misure da adottare entro il primo trimestre del 2012, nonché le modalità di monitoraggio ed i criteri di riparto del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale. Tale disposizione è stata successivamente abrogata.

Marzo

- Il decreto legge 2 marzo 2012, n. 16, “Disposizioni urgenti in materia di semplificazioni tributarie, di efficientamento e potenziamento delle procedure di accertamento”, convertito con modificazioni dalla legge 26 aprile 2012 n.44, ha previsto, tra l’altro, che:
 - al fine di assicurare nelle regioni a statuto ordinario i necessari servizi di trasporto pubblico locale ferroviario da

parte della società Trenitalia SpA - per l'anno 2011 le risorse pari a 425 milioni di euro vengano ripartite per i contratti di servizio ferroviario in essere al 2011, secondo i criteri e le percentuali stabiliti dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome nella seduta del 22 settembre 2011 e versate, per la parte non ancora erogata, alla società Trenitalia Spa. Al relativo versamento si provvede con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze;

- venisse attribuito alle regioni a statuto ordinario un importo pari a 148 milioni di euro, destinato al rimborso dell'onere sostenuto dalle stesse per il pagamento dell'imposta sul valore aggiunto relativa ai contratti di servizio del trasporto pubblico locale ferroviario.

Aprile

- La Legge 4 aprile 2012, n. 35, "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, recante disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo".
Il provvedimento, per quanto di interesse, prevede:
 - modifiche al Codice dei contratti pubblici: a) si prevede l'istituzione, presso l'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, di una banca dati nazionale dei contratti; le stazioni appaltanti e gli enti aggiudicatori verificano il possesso dei requisiti di carattere generale, tecnico organizzativo ed economico finanziario attraverso la predetta banca dati; b) risulta attenuata la norma che disponeva l'esclusione dalle procedure di gara per le imprese che presentino false dichiarazioni o documentazione, prevedendo che l'esclusione possa essere comminata per un periodo fino ad un anno. Si introduce, inoltre, una normativa di semplificazione della procedura di ricerca di sponsorizzazioni per il restauro di beni culturali.
 - la responsabilità solidale del committente con l'appaltatore, e con eventuali subappaltatori, per debiti da lavoro, entro il limite di due anni dalla cessazione dell'appalto; il committente può eccepire il beneficio della preventiva escussione del patrimonio dell'appaltatore, e in questo caso l'azione esecutiva può essere intentata nei confronti del committente solo nel caso di infruttuosa escussione del patrimonio dell'appaltatore; qualora l'appaltatore non sia stato convenuto in giudizio, l'eccezione può essere ugualmente sollevata, ma in questo caso il committente deve indicare i beni dell'appaltatore sui quali il lavoratore può soddisfarsi. Sono fatte salve le norme che consentono al committente che ha eseguito il pagamento di rivalersi sul patrimonio dell'appaltatore;
 - una interpretazione autentica della disposizione inserita con il decreto-legge 78/2010 che stabilisce il carattere onorifico della partecipazione agli organi collegiali e della titolarità di organi degli enti, che comunque ricevono contributi a carico delle finanze pubbliche, prevedendo l'esclusione dei Collegi dei revisori dei conti e sindacali;
 - l'obbligo per tutte le imprese costituite in forma societaria di comunicare un indirizzo di posta elettronica certificata al registro delle imprese.
- La Legge 26 aprile 2012, n. 44, "Conversione in legge del Decreto-legge 2 marzo 2012, n. 16, recante Disposizioni urgenti in materia di semplificazioni tributarie"
Il provvedimento prevede per quanto di interesse:
 - la riformulazione della disciplina fiscale del leasing per i professionisti e i soggetti IRES;
 - il riconoscimento della possibilità di cedere pro solvendo a favore di banche o di intermediari finanziari i crediti certificati da regioni ed enti locali debitori per somministrazioni, forniture e appalti, e l'estensione alle amministrazioni statali e agli enti pubblici nazionali delle disposizioni sulla certificazione del debito per somministrazioni, appalti e forniture e sulla possibile cessione dei crediti da parte delle imprese a banche e a intermediari finanziari;
 - estensione, in caso di appalto di opere o di servizi e fino a due anni dalla sua cessazione, della responsabilità in solido del committente con l'appaltatore ed eventuali subappaltatori per i versamenti dovuti all'erario per redditi di lavoro ed IVA sulle fatture inerenti il contratto di appalto, salvo che non dimostri di aver messo in atto tutte le cautele possibili per evitare l'inadempimento;
 - semplificazione della normativa vigente in materia di spedizioni transfrontaliere di rifiuti, attraverso l'abrogazione della disposizione del codice in materia ambientale che obbligava le imprese che intendevano movimentare rifiuti, partendo dal territorio italiano, di acquisire dall'Autorità del Paese di destinazione una dichiarazione di conformità agli standard europei sia del quadro giuridico interno al Paese in questione, sia degli impianti di gestione dei rifiuti e del sistema di controllo dei gas serra;
 - trasferimento alle Regioni della somma di 148 milioni di euro per il rimborso dell'onere sostenuto per il pagamento dell'IVA sui contratti di servizio per il trasporto ferroviario e ripartizione delle risorse destinate ai servizi ferroviari di Trenitalia SpA, pari a 425 milioni di euro, tra le Regioni a Statuto ordinario sulla base dei criteri stabiliti dalla Conferenza unificata il 22 settembre 2011, per la parte non ancora erogata pari a 317 milioni di euro.

Maggio

- Il Decreto-legge 7 maggio 2012, n. 52 “Disposizioni urgenti per la razionalizzazione della spesa pubblica”, convertito dalla Legge 6 luglio 2012, n. 94. Il provvedimento reca disposizioni volte a razionalizzare la spesa pubblica, tra le quali:
 - l’istituzione del Comitato interministeriale per la revisione della spesa pubblica, a cui vengono attribuite le competenze in materia di revisione dei programmi di spesa e dei trasferimenti alle imprese, razionalizzazione delle attività e dei servizi offerti, riduzione delle spese per acquisto di beni e servizi, ridimensionamento delle strutture, ottimizzazione dell’uso degli immobili;
 - la prescrizione al Governo di presentare entro il 30 settembre 2012 un programma per la riorganizzazione di tutta la spesa pubblica che sia coerente con la Legge 15/2009 in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni. Inoltre il Governo, attraverso il Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato e con la collaborazione del commissario per la “spending review”, a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto legge, dà inizio a un ciclo di “spending review” mirata alla definizione dei costi standard dei programmi di spesa delle amministrazioni centrali dello Stato;
- La Legge 11 maggio 2012, n. 56 “Conversione in legge del Decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, recante norme in materia di poteri speciali sugli assetti societari nei settori della difesa e della sicurezza nazionale, nonché per le attività di rilevanza strategica nei settori dell’energia, dei trasporti e delle comunicazioni”.
- Il Decreto-legge 12 maggio 2012, n. 57 “Disposizioni urgenti in materia di tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro nel settore trasporti”, convertito dalla Legge 12 luglio 2012, n. 101.

Giugno

- Il decreto legge 22 giugno 2012, n. 83, “Misure urgenti per la crescita del Paese”, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, tra le disposizioni con un impatto sul quadro regolatorio ferroviario, prevede, in particolare:
 - adempimenti relativi ai controlli di prevenzioni incendi per le gallerie ferroviarie (superiori a 2000 metri) e stradali;
 - l’istituzione di un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti (anche collegamenti ferroviari), nel limite di 70 milioni di euro annui, alimentato su base annua in misura pari all’ 1% delle riscossioni dell’imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali;
 - l’autorizzazione per l’anno 2012, della spesa di 4.500.000 di euro per la prosecuzione del servizio intermodale, attraverso il valico del Frejus, dell’Autostrada Ferroviaria Alpina;
 - in materia di trasporto ferroviario regionale campano, una specifica procedura di accertamento dei disavanzi e una conseguente procedura di definizione dei piani di rientro, della durata massima di 60 mesi, necessarie a riorganizzare e riqualificare il sistema di mobilità regionale su ferro della regione Campania;
 - alcune modifiche alla disciplina dei servizi pubblici locali (d.l. 138/2011) dirette ad accelerare l’apertura dei servizi pubblici locali al mercato.
- La legge 28 giugno 2012, n. 92, “Disposizioni in materia di riforma del mercato del lavoro in una prospettiva di crescita”, ha precisato che l’obbligo per le imprese ferroviarie di osservare le prescrizioni relative alla regolazione dei trattamenti di lavoro riguarda anche la contrattazione collettiva svolta a livelli decentrati.

Luglio

- Il decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, “Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario”, convertito in legge, con modificazioni, dall’art. 1, comma 1, legge 7 agosto 2012, n. 135, che prevede, tra l’altro:
 - misure circa la composizione dei consigli di amministrazione delle società pubbliche;
 - la liceità degli affidamenti diretti *in house* solo per servizi di valore inferiore a 200 mila euro annui a partire da gennaio 2014;
 - divieto di arbitrati nei contratti di servizio tra società a totale partecipazione pubblica (diretta o indiretta) e amministrazioni statali e regionali.
- La Corte Costituzionale, con sentenza del 20 luglio 2012, n. 199, ha dichiarato costituzionalmente illegittimo l’art. 4 del d.l. n. 138/2011 (“Adeguamento della disciplina dei servizi pubblici locali al referendum popolare e alla normativa

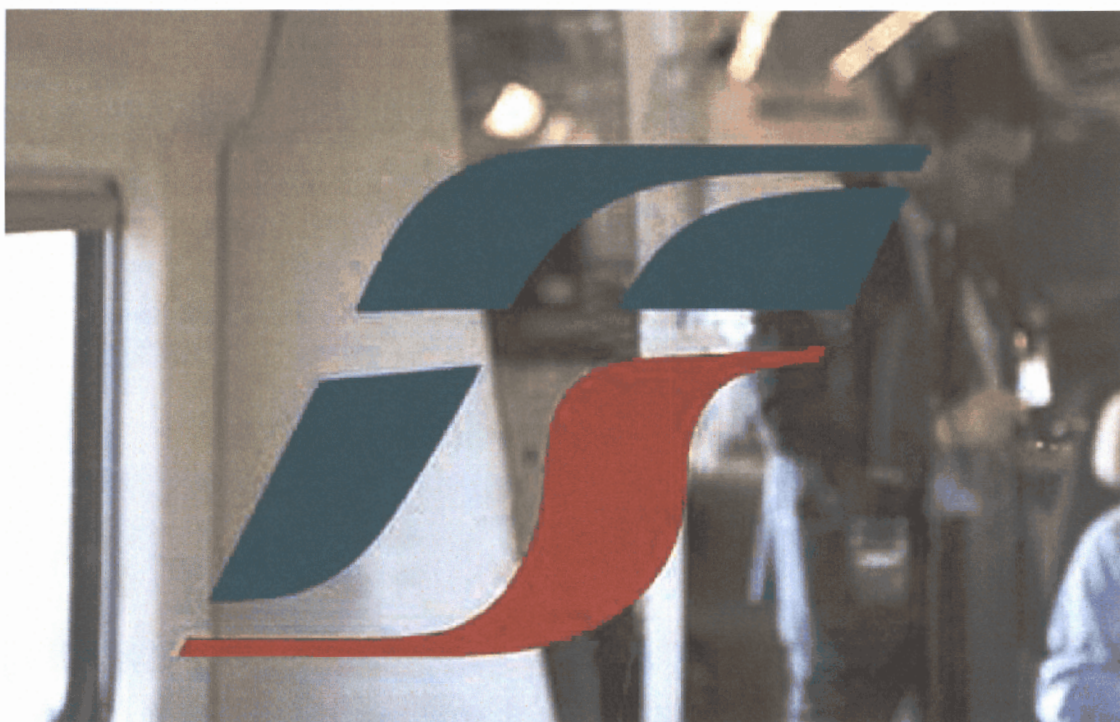
dall'Unione europea”), sia nel testo originario che in quello risultante dalle successive modifiche ed integrazioni. A valle di tale sentenza, con specifico riferimento al settore del trasporto pubblico locale ferroviario, vengono eliminate dall'ordinamento giuridico alcune disposizioni, tra cui l'obbligo di gara e la cancellazione del rinnovo (per ulteriori 6 anni) dei contratti di servizio in essere.

- Legge 12 luglio 2012, n. 101 “Conversione decreto-legge 12 maggio 2012, n. 57, recante disposizioni urgenti in materia di tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro nel settore dei trasporti e delle microimprese”.
- Legge 23 luglio 2012, n. 119 “Conversione decreto-legge 6 giugno 2012, n. 73, recante “Disposizioni urgenti in materia di qualificazione delle imprese e di garanzia globale di esecuzione”.

Il provvedimento è volto a prorogare di un anno il termine previsto dal Codice degli appalti pubblici in materia di qualificazione delle imprese esecutrici di contratti pubblici di lavori.

Ottobre

- Il decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, “Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese”, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, legge 17 dicembre 2012, n. 221, ha previsto:
 - l'obbligo di affidare con gara, con decorrenza 31 dicembre 2013, i servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, di cui agli artt. 8 e 9 del d.lgs. 422/1997; tale prescrizione non si applica ai “servizi sostitutivi” dei servizi ferroviari (servizi a carattere temporaneo necessari a seguito della provvisoria interruzione della rete ferroviaria o della provvisoria sospensione del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria, guasti e altre cause di forza maggiore) e ai “servizi integrativi” dei servizi ferroviari (servizi a carattere temporaneo resi necessari da un provvisorio e non programmabile picco della domanda di trasporto e svolti in orari ed itinerari identici al servizio ferroviario da essi integrato);
 - nelle more del completamento del processo di riordino della disciplina in materia di trasporto pubblico locale, per l'anno 2012 la ripartizione del fondo per il finanziamento dello stesso (di cui all'art. 21, comma 3, del d.l. 98/2011 e all'art. 30, comma 3, del d.l. 201/2011) avviene con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sulla base del criterio storico.



Novembre

- In data 9 novembre 2012 è stato emanato il decreto legislativo 192/2012, diretto a recepire la direttiva 2011/7/UE relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali.
- In data 21 novembre 2012, la direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico ha provveduto alla rifusione e riunione in unico atto delle direttive 91/440/CEE (sviluppo delle ferrovie comunitarie), 95/18/CE (licenze delle imprese ferroviarie) e 2001/14/CE (ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria) che sono state, conseguentemente, abrogate a decorrere dal 15 dicembre 2012. Tale direttiva 2012/34/UE ha anche introdotto nuove disposizioni al quadro normativo previgente.
- Con decreto del 30 novembre 2012 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato - ai sensi dell'art. 21, del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247 (Attuazione della direttiva 2007/59/CE, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni) - le misure affinché gli investimenti per la formazione dei macchinisti sostenuti da un'impresa ferroviaria o da un gestore di infrastruttura non vadano indebitamente a vantaggio di un'altra impresa ferroviaria o gestore dell'infrastruttura.

Dicembre

- La legge 24 dicembre 2012, n. 228, "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2013)" ha previsto quanto segue:
 - l'istituzione, a decorrere dall'anno 2013, di un nuovo Fondo, denominato "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario";
 - le regioni a statuto ordinario devono adottare un piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, rimodulare i servizi a domanda debole e sostituire le modalità di trasporto diseconomiche; a valle di tali attività i contratti di servizio già stipulati da aziende di trasporto, anche ferroviario, con le singole regioni a statuto ordinario, sono oggetto di revisione;
 - viene autorizzata la spesa, per il 2013, di 300 milioni di euro per i lavori di manutenzione straordinaria della Rete Ferroviaria inseriti nel contratto di programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la società Rete Ferroviaria Italiana SpA; inoltre, per il finanziamento di investimenti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, è autorizzata la spesa di 600 milioni di euro per il 2013, e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015, da destinare prioritariamente alle esigenze connesse alla prosecuzione dei lavori relativi ad opere in corso di realizzazione;
 - nelle more della stipula dei nuovi contratti di servizio pubblico tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia SpA, il Ministero dell'Economia e delle Finanze viene autorizzato a corrispondere a Trenitalia SpA le somme previste, per l'anno 2012, dal bilancio di previsione dello Stato, in relazione agli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, nel rispetto della vigente normativa comunitaria;
 - per il finanziamento di studi, progetti attività e lavori preliminari e definitivi della linea ferroviaria Torino - Lione viene autorizzata la spesa di 60 milioni di euro per il 2013, di 100 milioni di euro per il 2014, di 680 milioni di euro per l'anno 2015 e 150 milioni per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029;
 - al fondo per lo sviluppo e la coesione è assegnata una dotazione finanziaria aggiuntiva di 250 milioni di euro per l'anno 2013 da destinare all'attuazione delle misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la società Stretto di Messina SpA; ulteriori risorse fino alla concorrenza di 50 milioni di euro sono destinate alla medesima finalità a valere sulle risorse rivenienti dalle revocche di finanziamenti per la realizzazione di opere comprese nel Programma infrastrutture strategiche.

OPERAZIONI STRAORDINARIE

Gennaio

- In data 19 gennaio 2012 la controllata Italferr ha costituito una società con socio unico denominata *Infrastructure Engineering Services*, con sede in Cika Ljubina - Belgrado (Serbia). La società ha per oggetto sociale l'attività d'ingegneria, architettura e consulenza tecnica. Il capitale sociale sottoscritto e versato è pari a 20 mila euro.

Marzo

- 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 SpA 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.

Aprile

- 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 43.043.000 euro a 8.170.000 euro (mediante annullamento di 162.200 azioni del valore nominale di 215,00 euro ciascuna) da restituire al socio unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA utilizzando le disponibilità liquide della società.

Maggio

- 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 SpA;
 - 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 165.463.005 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.

Luglio

- 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 SpA, 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 SpA nel finanziamento Eurofima attraverso la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Settembre

- 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 Srl 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 Srl allo svolgimento di servizi di logistica distributiva e di trasporto, per il prezzo di acquisto determinato in 160.000 euro alla data del 30 giugno 2012, mentre ha venduto al socio SDA Express Courier SpA l'intera propria quota di partecipazione di 450.000 euro nominali, pari al 50% del capitale sociale di Italia Logistica Srl, per un corrispettivo provvisorio di 160.000 euro. 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.

Ottobre

- 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 Scari".
- In data 29 ottobre 2012, Busitalia-Sita Nord Srl ha acquistato da Ataf SpA una quota di partecipazione al capitale di Ataf Gestioni Srl del valore nominale di 7.000 euro al prezzo di 8.977 euro. La società Ataf Gestioni ha per oggetto sociale lo svolgimento di attività di organizzazione ed esercizio di servizi di trasporto, locale, regionale, nazionale ed internazionale di persone e di merci. Il capitale sociale, sottoscritto e versato, è pari ad 10.000 euro, e la compagine sociale risulta composta dal 70% da Busitalia-Sita Nord Srl, dal 25% da Cooperativa Autotrasporti Pratese S.C. e dal 5% da Autoguidovie SpA. Successivamente, in data 5 novembre 2012, l'Assemblea dei soci di Ataf Gestioni Srl ha deliberato l'aumento del capitale sociale a pagamento da 10.000 euro ad 12.982.614 euro mediante nuovi conferimenti in denaro per complessivi 12.972.614 euro e la modifica dell'oggetto sociale che prevede l'impianto e/o l'esercizio, nell'ambito territoriale dell'area metropolitana fiorentina, di attività di trasporto, di qualunque genere e con qualsiasi mezzo, di rimesse ed officine meccaniche e di carrozzeria, di iniziative e attività turistiche, nonché il commercio del materiale automobilistico ed affine e dei prodotti petroliferi.



PARTECIPAZIONI

Acquisizioni e vendite partecipazioni

Giugno

- In data 1 giugno 2012, a seguito del conferimento in natura del ramo d'Azienda denominato "Navigazione traghettamento mezzi gommati e passeggeri", RFI SpA ha ceduto alla Blufferies Srl la partecipazione nel Consorzio Metro-mare dello Stretto, pari al 40% del fondo consortile, e la partecipazione nella Società Terminal Tremestieri, pari al 33,33% del capitale sociale.
- In data 19 giugno l'ATI (Associazione temporanea di imprese) costituita dalla capofila Busitalia - Sita Nord Srl, dalla Cooperativa autotrasporti pratese Soc. Coop (Cap Prato) e da Autoguidovie Spa (Milano), ha vinto la gara per l'acquisizione di Ataf Gestioni, il ramo Tpl della società fiorentina Ataf Spa.
- In data 27 giugno 2012, l'Assemblea di Trenitalia Veolia Transdev Sas ha deliberato il trasferire la proprietà di 25.005 azioni da Veolia Transport Sas a Trenitalia SpA. In data 11 luglio 2012 è stata formalizzata la cessione. Pertanto la compagine sociale risulta ora composta da Trenitalia SpA per il 66,67% e da Veolia Transport Sas per il restante 33,33%.

Novembre

- In data 5 novembre 2012 la società Ataf Gestioni Srl ha acquistato da Ataf SpA il 34% del capitale sociale detenuto in LI-NEA SpA per un importo di 4.758.000 euro. La Società ha per oggetto sociale la realizzazione e gestione di sistemi di trasporto di persone e l'esercizio di servizi di linea per il trasporto di persone, noleggio con conducente, trasporto scolastici, trasporto di persone a ridotta capacità motoria e trasporto di persone a domanda.
- In data 27 novembre 2012 la società Ataf Gestioni Srl ha acquistato da Ataf SpA :
 - il 15% del capitale sociale di Toscana In Bus Scarl per un valore nominale di 15.000 euro.
 - il 77,88% del capitale sociale detenuto in Ataf&Linea Scarl per un importo di 19.470 euro. La società ha per oggetto sociale la gestione del servizio di trasporto pubblico locale relativo al lotto di gara "1 area metropolitana" come disciplinato dal contratto di servizio sottoscritto con la provincia di Firenze a seguito dell'aggiudicazione della gara per l'affidamento dell'esercizio di servizi di trasporto pubblico locale nella provincia di Firenze. Il capitale sociale è di 25.000 euro.

Dicembre

- In data 20 dicembre 2012 la società Ataf Gestioni Srl ha acquistato da Ataf SpA le seguenti partecipazioni:
 - il 60% del capitale sociale detenuto in Firenze City Sightseeing Srl per un importo di 1.170.000 euro. La società ha per oggetto sociale la gestione di servizi di trasporto persone di natura pubblica a offerta indifferenziata o privata, noleggio con autobus, minibus, taxi, vetture da noleggio con e senza conducente. Il capitale sociale è di 200.000 euro;
 - il 2,983% del capitale sociale detenuto in T1 Forma Scarl Firenze per un importo di 17.000 euro. La società ha per oggetto sociale la formazione, l'aggiornamento e la specializzazione professionale, nonché ogni attività che possa risultare utile al raggiungimento dei suddetti fini sociali, nessuna esclusa, sia in contesti nazionali che internazionali. Il capitale sociale è di 207.782 euro;
 - il 15,91% del capitale sociale detenuto in OPI-TEC SpA per un importo di 124.000 euro. La società ha per oggetto sociale la manutenzione e riparazione di autoveicoli e mezzi di trasporto in generale e dei relativi componenti, anche per conto terzi, ai sensi della legge 122/92; la gestione di flotte (*global service*) di autoveicoli; la progettazione, costruzione e/o gestione di depositi, officine e relativa impiantistica ed attrezzature; la gestione di magazzini ricambi per autoveicoli. Il capitale sociale è di 600.000 euro, la sede legale è in Via Pratese n.101 Firenze;
 - il 100% del capitale sociale detenuto in SIGER Srl per un importo di 121.764 euro. La società ha per oggetto sociale l'attività di consulenza nel settore assicurativo, comprensiva di ogni relativo supporto specialistico finalizzato all'istruzione, trattazione e liquidazione di sinistri con espressa reclusione dell'attività di mediazione assicurativa. Il capitale sociale è di 100.000 euro.