

ARBITRATI

Arbitrati con *General Contractor*

Si riportano di seguito i principali aggiornamenti dei contenziosi arbitrali, facendo rinvio per i dettagli a quanto già ampiamente esposto nelle relazioni ai bilanci dei precedenti esercizi. L'evoluzione del periodo ha evidenziato la risoluzione di una significativa parte degli arbitrati in essere ed il riconoscimento ai *General Contractor* di una percentuale molto ridotta del *petitum* reclamato. I riconoscimenti in questione sono stati in larga prevalenza relativi a componenti che costituiscono un incremento del valore delle opere eseguite nonché degli interessi dovuti per il differito pagamento dei maggiori costi di costruzione.

Linea Torino – Milano – Napoli

Tratta Milano-Bologna

In relazione all'arbitrato tra il General Contractor Cepav Uno ed RFI SpA sono state espletate due fasi:

- 1^a fase di CTU con emissione del Lodo parziale in data 2 agosto 2012 che ha riconosciuto al General Contractor Cepav Uno, a fronte di una richiesta complessiva di 613 milioni di euro, un importo di circa 54 milioni di euro (di cui circa 40,1 milioni di euro per sorte e rivalutazione e 14,1 milioni di euro per interessi) di cui 48 milioni di euro capitalizzabili sul valore delle opere e circa 6 milioni di euro di quota interessi già stanziati in apposito fondo;
- 2^a fase di consulenza tecnica, relativamente alla richiesta per *oneri da ritardo e/o* anomalo andamento lavori, a seguito della quale, con ordinanze in data 24.1 e 20.3.2013, il Collegio arbitrale ha formulato ulteriori quesiti di CTU. In data 7 febbraio 2013 RFI SpA ha provveduto al pagamento dell'importo di circa 54 milioni di euro di cui al Lodo parziale del 2 agosto 2012.

Il termine per l'emissione del Lodo definitivo è attualmente fissato al 31 dicembre 2013.

Nuove Domande di Arbitrato

In data 27 novembre 2012 il Consorzio Cepav Uno ha notificato per importi rilevanti ad RFI SpA tre ulteriori Atti di accesso all'arbitrato ai sensi dell'art. 27 della Convenzione TAV-Cepav Uno/ENI del 15 ottobre 1991. In merito alle suddette nuove domande arbitrali il Consiglio di Amministrazione di RFI SpA, nella seduta del 13 dicembre 2012, ha deliberato affinché le domande arbitrali vengano contrastate adottando tutte le azioni necessarie, conferendo a tal fine il più ampio mandato all'Amministratore Delegato ad operare di conseguenza ed a porre in essere ogni iniziativa volta alla piena tutela degli interessi della società.

Al riguardo è allo stato pendente il contenzioso cautelare attivato da RFI SpA presso il Tribunale di Roma.

Tratta Bologna-Firenze

Come già descritto nel Bilancio consolidato 2011, con il Lodo emesso in data 27 gennaio 2012 il Collegio Arbitrale ha riconosciuto a favore del *General Contractor* FIAT l'importo totale di 25,4 milioni di euro (pari al 4,8% della somma capitale richiesta) di cui 24,79 milioni di euro capitalizzabili sul valore delle opere e 0,57 milioni di euro di quota interessi di cui 0,52 milioni di euro già stanziati in apposito fondo. In data 10 aprile 2012 RFI SpA ha provveduto al pagamento dell'importo.

Il Lodo è passato in giudicato.

Tratta AV/AC Torino – Milano

Subtratta Novara-Milano: 1° Arbitrato RFI – FIAT

In merito al 1° arbitrato attivato nel 2008 dal *General Contractor* FIAT – avente ad oggetto la richiesta di riconoscimento di maggiori oneri nonché di maggiori tempi di esecuzione della subtratta AV/AC Novara-Milano e rispetto a quanto già indicato nei Bilanci consolidati precedenti – in data 23 marzo 2012 RFI SpA ha nominato il proprio nuovo arbitro e in data 21 giugno 2012 il Presidente del Consiglio di Stato ha designato il terzo arbitro con funzioni di Presidente del Collegio Arbitrale.

Dopo lo svolgimento della CTU ed il deposito degli scritti difensivi finali si è in attesa della fissazione di udienza da parte del Collegio arbitrale.

Il termine per l'emissione del Lodo definitivo è attualmente fissato al 19 luglio 2013.

Tratta Roma-Napoli

In data 15 giugno 2012 il Collegio Arbitrale, ha emesso il Lodo Arbitrale definitivo in merito all'arbitrato 2008 con il *General Contractor Iricav Uno*.

In data 13 luglio 2012 il Consorzio Iricav Uno ha intimato, anche ex art. 1219 c.c., di dare esecuzione al Lodo chiedendo l'erogazione di un importo di 86,6 milioni di euro, di cui 76,3 milioni di euro per sorte e rivalutazione e 10,3 milioni di euro per interessi (a fronte di un *petitum* pari a 437 milioni di euro) importo comprensivo anche dei capi di condanna non quantificati espressamente dal Lodo.

RFI SpA, avendo riscontrato gravi e plurimi vizi del Lodo, in data 8 febbraio 2013 ha impugnato il Lodo Parziale presso la Corte di Appello di Roma con contestuale richiesta di sospensione dell'efficacia del Lodo medesimo e non ha proceduto al relativo pagamento. Tale lodo è stato reso esecutivo ex art. 825 cpc dal *General Contractor* in forza di Decreto del Presidente del Tribunale di Roma in data 20 marzo 2013 e notificato a RFI SpA in data 28 marzo 2013.

Con Atto di precetto notificato in data 16.4 p.v. il Consorzio Iricav Uno ha intimato a RFI SpA di pagare il complessivo importo di circa euro 55,7 milioni di euro relativo ai capi di condanna quantificati dal Lodo definitivo; pagamento allo stato non ancora effettuato da RFI SpA in attesa dell'udienza del 28.5.2013.

Nuova Domanda di Arbitrato

In data 27 novembre 2012 il Consorzio Iricav Uno ha notificato ad RFI SpA un ulteriore Atto di accesso all'arbitrato ai sensi dell'art. 27 della Convenzione TAV-Iricav Uno/IRI del 15 ottobre 1991.

Anche in merito alla suddetta nuova domanda arbitrale il Consiglio di Amministrazione di RFI SpA, nella seduta del 13 dicembre 2012, ha deliberato affinché la stessa venga contrastata adottando tutte le azioni necessarie, conferendo a tal fine il più ampio mandato all'Amministratore Delegato ad operare di conseguenza ed a porre in essere ogni iniziativa volta alla piena tutela degli interessi della Società.

Al riguardo è allo stato pendente il contenzioso cautelare attivato da RFI SpA presso il Tribunale di Roma.

Verona - Padova e Terzo Valico dei Giovi

Tratta Verona-Padova

Relativamente al procedimento arbitrale avviato in data 1 febbraio 2007 dal Consorzio IRICAV DUE nei confronti della ex TAV, in data 26 marzo 2012 è stato emesso lodo definitivo, che ha accolto le tesi di RFI in relazione alle più rilevanti richieste risarcitorie avanzate dal *General Contractor*, accogliendo solo parzialmente la domanda subordinata del Consorzio al risarcimento del danno. Deve segnalarsi inoltre il fatto che il Lodo non ha dichiarato lo scioglimento della Convenzione richiesto dalla società ex L.40/2007, anche alla luce della normativa di riferimento frattanto intervenuta (L.133/2008). Al riguardo sono in corso a cura della società e della Capogruppo le necessarie interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In data 15 giugno 2012, in attuazione a quanto stabilito dal suddetto Lodo e con espressa riserva di impugnazione del Lodo medesimo, la società ha corrisposto al *General Contractor* un importo pari a 11,2 milioni di euro, comprensivo di interessi legali, di cui 9 milioni già stanziati in apposito fondo.

In data 11 maggio 2013 è scaduto il termine per l'impugnazione del Lodo; al riguardo RFI SpA si è determinata a non proporre impugnazione; allo stato non risulta pervenuta impugnazione neanche da parte del Consorzio Iricav Due.

Terzo Valico dei Giovi

In merito alle richieste avanzate al Collegio Arbitrale nel gennaio 2007 dal Consorzio COCIV nei confronti della ex-TAV, a seguito dell'Atto Integrativo sottoscritto tra COCIV e RFI SpA l'11 novembre 2011, la cui efficacia è intervenuta il 2 aprile 2012, il Consorzio COCIV, anche in nome e/o per conto delle Consorziato, ha rinunciato alla domanda di risoluzione del rapporto contrattuale e a tutte le pretese risarcitorie fatte valere nel giudizio arbitrale.

Per effetto di tale rinuncia, il Procedimento Arbitrale in corso riguarda solo le attività progettuali pregresse espletate dal Consorzio, come già indicato nel Bilancio consolidato 2011. Dopo lo svolgimento della CTU, il deposito degli scritti difensivi finali e successiva udienza di discussione, si è in attesa dell'emissione del Lodo da parte del Collegio arbitrale. Il termine per l'emissione del Lodo è fissato al 7 luglio 2013.

Altri Arbitrati

Si segnala infine la domanda di arbitrato presentata dalla società Strabag (già ADANTI SpA, Capogruppo raggruppamento imprese composto da: Consorzio Nazionale Cooperative di Produzione e Lavoro CIRO MENOTTI e Impresa di Costruzioni Ing. R. Pellegrini Srl) riguardante n. 54 riserve per complessivi 76.525.438,73 euro di *petitum* relative alla Convenzione 116/2004 del 5 novembre 2004 – Raddoppio della linea ferroviaria Cagliari-Golfo Aranci nel tratto Decimomannu-S.Gavino. In data 20 settembre 2012 il Collegio, a definizione del procedimento arbitrale in esame, ha così definitivamente pronunciato:

- accoglie parzialmente le domande di Strabag, condannando RFI SpA a corrispondere in favore della stessa la complessiva somma di 41.722.571,14 euro (di cui 30.293.720,25 euro a titolo di sorte ed 11.428.850,89 euro per interessi legali e/o moratori e/o rivalutazione) oltre interessi legali dalla data della pronuncia sino all'effettivo soddisfo, respingendo ogni altra domanda collegata ad ulteriori riserve;
- dispone che le spese di funzionamento del Collegio Arbitrale, il compenso dei C.T.U. , gli onorari degli Arbitri ed il compenso per i segretari siano posti definitivamente a carico per 2/3 di RFI e per 1/3 a carico di Strabag.

In data 21 dicembre 2012 RFI SpA ha notificato a Strabag l'atto di impugnazione del Lodo in oggetto avanti la Corte di Appello di Roma: RFI SpA si è costituita in giudizio. Il 30 aprile u.s. si è tenuta l'udienza di comparizione avanti la Corte di Appello e, in tale sede, RFI SpA ha insistito per la richiesta di sospensione dell'esecutorietà del lodo, nel frattempo concessa dal Presidente del Tribunale di Roma con provvedimento reso il 23 aprile 2013.

Poiché, però, i tempi della Corte d'Appello potrebbero essere lunghi per la decisione su tale profilo, si è deciso di procedere comunque alla immediata proposizione dell'opposizione avverso il provvedimento del Presidente del Tribunale di Roma. Riepilogando gli eventi del 2012 quindi, a fronte di richieste pari a 2.274 milioni di euro sono stati riconosciuti alle controparti 90,6 milioni di euro di cui 72,8 milioni capitalizzati sul valore delle opere, e 17,8 milioni di euro spesi (15,5 milioni di euro dei quali già stanziati in apposito fondo).

Per gli arbitrati in corso alla data del 31 dicembre 2012 – a valle degli specifici approfondimenti effettuati per ognuno di essi e ad esclusione degli appositi stanziamenti, operati per gli importi, evidenziati e stimati sulla base degli eventi registrati di cui sopra – anche in base ai pareri di legali incaricati di curare gli interessi del Gruppo nell'ambito di contenziosi arbitrati di cui sopra, si è ritenuto che non appaiano ricorrere le tre condizioni che i principi contabili internazionali (IAS 37) assumono necessarie per procedere ad accantonamenti di bilancio. In particolare: alla data di chiusura di bilancio non esistono obbligazioni attuali nei confronti dei *General Contractor* (di seguito GC) in relazione ai suddetti arbitrati; in termini valutativi non si ritiene probabile che vengano accolte le domande dei GC; peraltro, gli eventuali importi che dovessero essere riconosciuti a favore dei GC non possono essere oggetto di attendibili stime in ragione del fatto che le richieste avanzate a più riprese hanno subito oscillazioni di importo molto significativo che non consentono una valutazione quantitativa delle ragioni portate in arbitrato considerando che i collegi arbitrali non si sono ancora espressi su numerose eccezioni giuridiche formulate da RFI SpA nei diversi arbitrati che, laddove accolte, si ritengono idonee ad escludere e/o ridurre un eventuale riconoscimento ai GC.

ALTRI PROCEDIMENTI

Procedimento dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici

Con riferimento alle Deliberazione n. 80 del 14 settembre 2011, relativa agli interventi sul c.d. "asse orizzontale", nel rinviare a quanto già esposto nel Bilancio 2011, si precisa che, con particolare riferimento al tema dei cd. "ribassi d'asta", anche a seguito dell'audizione di RFI e dei *General Contractor* Cepav Due e COCIV tenutasi presso l'AVCP in data 18 luglio 2012, e di specifica Deliberazione (n. 91/2012) assunta dal Consiglio dell'Autorità, l'Autorità medesima, con comunicazione datata 9.4.2013, ha chiesto a RFI ulteriori elementi conoscitivi di carattere tecnico-economico. In merito alle criticità riscontrate nei precedenti esercizi sulle altre tratte e Nodi, non si segnalano sviluppi significativi intervenuti nel corso del 2012 rispetto a quanto già descritto nei precedenti bilanci a cui si fa riferimento.

Procedimento Antitrust: A436 – Arenaways SpA/RFI, FS /Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri

Con provvedimento del 25 luglio 2012 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha deliberato di irrogare, in solido alle imprese Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA., una sanzione pari a 100 mila euro, nonché una sanzione di 200 mila euro in solido alle società Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Trenitalia SpA. All'esito dell'attività istruttoria, i cui contenuti sono tracciati nel bilancio 2011, l'Autorità ha riscontrato un abuso di posizione dominante, che, considerato il carattere di novità della condotta contestata, ha tuttavia condotto all'applicazione di sanzioni di importo contenuto. Le sanzioni sono state pagate da RFI SpA e Trenitalia SpA nei termini previsti. Il provvedimento finale reso dall'Autorità è stato impugnato, anche da FS SpA, dinanzi al TAR Lazio ed il giudizio è tutt'ora pendente l'udienza di merito si è tenuta l'8 maggio 2013, si è in attesa della sentenza.

Sconto ex DM. 44T/2000 (cd. "Sconto K2") - Ricorso al Consiglio di Stato

Con riferimento ai ricorsi promossi davanti al Tar Lazio dalle Imprese Ferroviarie (IF) operanti nel settore cargo, avverso la disapplicazione dello "Sconto K2", in data 6 ottobre 2011, si è tenuta l'udienza per la discussione del merito dei ricorsi. In data 13 aprile 2012 sono state depositate le sentenze n. 3393/2012, n. 3394/2012, n. 3392/12, n. 3390/12 con le quali il TAR Lazio ha accolto i ricorsi proposti dalle IF e per l'effetto ha annullato il D.M. 92/T dell'11 luglio 2007 e il Provvedimento dell'U.R.S.F. n. 300/URSF/Segr. del 15 ottobre 2007.

Avverso tali sentenze hanno proposto altrettanti atti di appello, con istanza di sospensione delle sentenze appellate, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI SpA.

In data 31 luglio 2012, il Consiglio di Stato ha rinviato la decisione al merito, fissando le udienze per la discussione al 9 ottobre 2012, senza pronunciarsi sull'istanza cautelare.

All'esito della pubblica udienza del 9 ottobre 2012, il Consiglio di Stato, con sentenze n.1107, n.1.108, n.1.109 e n.1.110 del 22 febbraio 2013, ha respinto i ricorsi presentati da RFI SpA e dall'URSF avverso la sentenza del TAR Lazio che avevano annullato il DM 92T e il provvedimento dell'URFS n. 300 del 15 ottobre 2007 e, quindi, per l'effetto ha confermato l'annullamento dei citati provvedimenti.

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

Il giudizio in esame trae origine dall'impugnazione dinanzi al TAR Lazio, da parte delle IF, della delibera del 15/10/2009, resa dall'AGCM nell'ambito del procedimento A389, con cui era stata confermata la corretta interpretazione del contenuto degli impegni assunti da RFI SpA e FS SpA nel corso del procedimento medesimo.

In particolare l'AGCM, con la gravata delibera, aveva confermato che il testo degli impegni assunti (cd. "Opzione 2") non prevedeva il riconoscimento di costi sostenuti per l'attrezzaggio dei locomotori noleggiati dalle IF.

In data 5 aprile 2012 è intervenuta la sentenza n. 3128 con cui il TAR Lazio, con riferimento all'Opzione 2, ha ritenuto errata l'interpretazione ed applicazione del contenuto degli impegni da parte di RFI SpA e dell'AGCM che, con il prov-

vedimento impugnato, aveva escluso il riconoscimento, tra i costi rimborsabili, di quelli sostenuti per l'attrezzaggio dei locomotori noleggiati.

La sentenza del TAR Lazio è stata impugnata innanzi al Consiglio di Stato, con altrettanti atti di appello, da RFI, dall'AGCM – con istanza di sospensione della sentenza impugnata – e dalle IF.

Il Consiglio di Stato, in data 1 agosto 2012, ha pronunciato l'Ordinanza n. 3087 sul ricorso in appello presentato dall'AGCM accogliendo l'istanza cautelare e, per l'effetto, sospendendo l'esecutività della sentenza impugnata.

► I INTERVENTI/TRASFERIMENTI PER IL GRUPPO DI RISORSE PUBBLICHE DI COMPETENZA DEL 2012

Valori in milioni di euro	RFI	Trenitalia	Grandi Stazioni	Busitalia	FS Logistica	Cemat	Totale
Conto esercizio							
Contratto di Programma	1.110						1.110
Altri dallo Stato		7			1	1	9
Da Enti pubblici territoriali				3			3
In attesa di destinazione	101 (*)						101
Conto investimento							
Da Stato	4.047 (**)		25				4.072
Da Enti pubblici territoriali		6		3			9
Trasferimenti Unione Europea	114	3					117
Totale	5.372	16	25	6	1	1	5.421

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

(**) Non includono i trasferimenti attualizzati pari a 3.035 milioni di euro (trasferimenti complessivi pari a 4.000 milioni di euro per gli esercizi dal 2012 al 2021), di cui al decreto 47339 del 1 giugno 2011, ma solo la quota di competenza dell'anno pari a 400 milioni di euro; non includono i trasferimenti attualizzati pari a 833 milioni di euro (trasferimenti complessivi pari a 1.119 milioni di euro per gli esercizi dal 2013 al 2027) di cui alla legge 443/2001 (cd. Legge Obiettivo).

DECRETO LEGISLATIVO 231/2001

Il vigente Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo definito per gli effetti di cui al Decreto Legislativo n. 231/2001 è stato aggiornato a fronte di varianti sopraggiunte nella normativa di legge e nell'assetto organizzativo interno.

Le società del Gruppo hanno svolto le verifiche necessarie a valutare il funzionamento e l'osservanza dei propri modelli e di quelli delle società da queste controllate; tali verifiche hanno permesso di concludere per una sostanziale adeguatezza dei modelli organizzativi e per una gestione rassicurante dei possibili rischi di reato.

LEGGE 262/05

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

Il Dirigente Preposto ha definito ed implementato, all'interno del Gruppo, il modello di gestione della *compliance* alla legge 262 seguendo un approccio basato su standard di riferimento internazionale (c.d. *Co.S.O. Framework*).

Il sistema disegnato prevede la formalizzazione ed il continuo aggiornamento di apposite procedure amministrativo-contabili 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 della presente Relazione risultano emanate, all'interno del Gruppo, oltre 280 procedure amministrativo-contabili.

La verifica dell'efficacia del sistema dei controlli posti a presidio dei rischi con impatto rilevante sull'informativa eco-

nomico-finanziaria avviene annualmente attraverso un'attività di testing che si basa su metodologie standard di audit ed è svolta da una *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 SpA ha ritenuto opportuno promuovere la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle principali società controllate. Risultano, pertanto, istituiti i Dirigenti Preposti nelle seguenti realtà societarie: RFI S.p.A., Trenitalia S.p.A., Grandi Stazioni SpA., Centostazioni S.p.A., FS Logistica S.p.A. e Busitalia – Sita Nord Srl.

I Dirigenti Preposti citati, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati di ciascuna società, attestano annualmente, sulla base di un modello di Attestazione che riflette sostanzialmente quello previsto dalla regolamentazione 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 di riferimento e l'idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società.

Analoga Attestazione è rilasciata sul bilancio consolidato del Gruppo e sul bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA da parte dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto e della Capogruppo.

La Capogruppo ha disposto inoltre per tutte le società controllate, le quali non abbiano un proprio Dirigente Preposto, che le situazioni contabili annuali, siano accompagnate da un'Attestazione interna (con contenuto simile alle precedenti attestazioni citate), firmata dal Responsabile Amministrativo delle entità indicate ed inviata al proprio Amministratore Delegato, al Dirigente Preposto della Capogruppo e al Dirigente Preposto della propria controllante, ove presente.

In relazione all'esercizio 2012, si segnala altresì l'avvio dell'implementazione del modello di controllo sull'informativa finanziaria anche all'interno del gruppo tedesco Netinera, attraverso l'emanazione di procedure amministrativo contabili sulle società ed i processi più rilevanti, la valutazione dei rischi associati ad ulteriori processi rilevanti con la metodologia del *Control Risk Self Assessment* e la definizione del modello dei flussi informativi a regime, all'interno del gruppo tedesco e verso la Capogruppo FS SpA.

Il modello di *Governance* 262 del Gruppo è inoltre in fase di evoluzione, in particolare, per l'introduzione dei modelli di Segregation of Duties (SoD) e di IT *General Computer Controls* (ITGC).

In particolare, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., al fine di garantire che le responsabilità siano definite e debitamente distribuite evitando sovrapposizioni funzionali o concentrazione di attività critiche su un unico soggetto, ha definito il Modello di controllo operativo sui sistemi e/o processi (Modello SoD), ha attivato il Modello nell'ambito dei propri processi a supporto dell'informativa finanziaria e sta supportando le principali società del Gruppo nell'attuazione dello stesso con riferimento ai processi di competenza.

Il Modello IT *General Computer Controls* (ITGC) permetterà invece di attivare un controllo sui processi IT atto a rendere ancora più efficace il sistema di controllo interno sul *reporting* finanziario, contribuendo affinché i dati prodotti dai sistemi non siano manipolati o manipolabili e quindi minimizzando gli errori di informativa.

Come si evince da quanto sin qui esposto, l'attività svolta fino ad oggi, a partire dalla data di nomina del Dirigente Preposto di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., ha permesso di rafforzare il sistema di controllo interno relativo all'informativa finanziaria all'interno del Gruppo, creando un meccanismo di verifiche periodiche di operatività dei controlli e di continuo aggiornamento delle regole, permettendo di cogliere opportunità di miglioramento dei processi e promuovendo fortemente la cultura del controllo all'interno del Gruppo.

SETTORI OPERATIVI DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

INFORMAZIONI RIGUARDANTI LE PRINCIPALI SOCIETÀ

Il Gruppo FS Italiane opera attraverso le sue controllate in 4 settori operativi: Trasporto; Infrastruttura, Servizi Immobiliari e Altri servizi.

Una sintesi dei principali dati e indicatori di *performance* economico-patrimoniali dei settori identificati, in linea con quanto disposto dall'IFRS 8, è rappresentata nel paragrafo 46 delle note al bilancio, cui si rimanda.

Nel seguito viene commentato l'andamento gestionale 2012 delle principali società facenti parte dei singoli settori.

► I TRENITALIA SPA (SETTORE TRASPORTO)

Valori in milioni di euro	2012	2011	DELTA	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	5.498,00	5.708,05	(210,1)	(3,7)%
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.350,26	1.391,10	(40,8)	(2,9)%
Risultato operativo (EBIT)	418,30	496,25	(78,0)	(15,7)%
Risultato d'esercizio	206,50	156,37	50,1	32,1%
Investimenti	1.120,54	861,29	259,3	30,1%
Posizione finanziaria netta	6.335,10	5.854,00	481,1	8,2%
Mezzi propri	1.912,93	1.818,61	94,3	5,2%
Consistenza finale di personale	34.819	36.700	(1.881)	(5,1)%
Principali indici				
ROE	11,7%	9,4%		
ROI	5,2%	6,3%		
ROS (EBIT MARGIN)	7,6%	8,7%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	24,6%	24,4%		
DEBT/EQUITY	3,31	3,22		

Trenitalia SpA in continuità con gli ultimi anni, ha visto anche nel 2012 un significativo incremento del Risultato Netto, rispetto all'esercizio precedente (+50,1 milioni di euro, pari al +32%).

La società esprime la propria piena operatività nell'ambito delle tre principali tipologie di servizio fornite:

- Servizi ai Passeggeri Media e Lunga Percorrenza;
- Servizi ai Passeggeri Trasporto Regionale;
- Servizi alle Merci.

Di seguito si commentano brevemente gli elementi che hanno caratterizzato le *performance* 2012 prodotte dalle *business unit* societarie.

Attraverso la BU **Trasporto Passeggeri a Media e Lunga Percorrenza** Trenitalia SpA fornisce servizi per la mobilità di viaggiatori in ambito nazionale ed internazionale. Il 2012 è stato caratterizzato da una riduzione dei ricavi da Traffico nel Segmento Mercato del 2,3% e una riduzione del 25,3% nel servizio Universale. Infatti è da segnalare nel Segmento Mercato l'incremento dei ricavi grazie al potenziamento dell'offerta sul sistema AV, mentre si registra una riduzione nei servizi a basso rendimento per la razionalizzazione di alcuni treni Intercity per i quali il carico medio è particolarmente sfavorevole. Il segmento Universale invece, sconta il progressivo spostamento della quota modale sulle tratte a lunga percorrenza verso sistemi di trasporto alternativi, comunque in linea con quanto già avvenuto in Europa.

Il **Trasporto Passeggeri "Regionale"** si occupa del servizio di mobilità viaggiatori in ambito locale. Nel 2012 il trasporto regionale ha fatto registrare un incremento dei ricavi da traffico del 6,14%, pari a 45 milioni di euro, rispetto al prece-

dente esercizio. Tale variazione è legata principalmente all'incremento delle tariffe regionali mediamente aumentate del 7%, a fronte di una contrazione dei volumi pari allo 0,8% legata alla riduzione dei servizi offerti (-1,9%) così come richiesto dalle Regioni committenti.

Il **Settore "Cargo"** fornisce servizi per la mobilità merci nazionale ed internazionale. Nel corso del 2012 la Divisione "Cargo" ha registrato ricavi da traffico per 494 milioni di euro con una diminuzione del 5,9% rispetto al 2011. I settori di *business*, che seguono le aree merceologiche di riferimento sono rappresentati da: *Business Convenzionale* e *Business Combinato*.

Le spedizioni a treno Completo - *Business Convenzionale* - hanno fatto registrare nel 2012 una riduzione dei volumi rispetto al 2011 in termini di treni-km per effetto della flessione dei traffici internazionali in parte bilanciata da traffici nazionali a lunga percorrenza.

Anche i dati di traffico ferroviario del *Business Combinato Nazionale/Internazionale* presentano una contrazione nel traffico internazionale (-16% per i treni km e -9,6% il fatturato) tuttavia la crescita del traffico nazionale di treni-km prodotti (+19,6%) è riuscita a controbilanciare le perdite di traffici internazionali realizzando un complessivo aumento dei volumi (+3,5%) e del fatturato (+2,3%).

➤ I BUSITALIA-SITA NORD SRL (SETTORE TRASPORTO)

Valori in milioni di euro	2012	2011	DELTA	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	110,47	68,49	42,0	61,3%
Margine operativo lordo (EBITDA)	6,45	4,09	2,4	57,7%
Risultato operativo (EBIT)	2,09	1,72	0,4	21,5%
Risultato d'esercizio	0,12	0,34	(0,2)	(64,7)%
Investimenti	1,19	4,18	(3,0)	(71,5)%
Posizione finanziaria netta	6,70	4,63	2,1	44,7%
Mezzi propri	24,60	25,74	(1,1)	(4,4)%
Consistenza finale di personale	897	939	(42)	(4,5)%
Principali indici				
ROE	0,5%	2,7%		
ROI	6,8%	11,3%		
ROS (EBIT MARGIN)	1,9%	2,5%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	5,8%	6,0%		
DEBT/EQUITY	0,27	0,18		

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.

Busitalia, nasce nel maggio 2011 dall'atto di fusione inversa della controllante Sogin Srl (detenuta al 100% da FS Italiane SpA) nella controllante Sita SpA (detenuta per il 100% della Sogin Srl) e del contestuale atto di scissione parziale non proporzionale di Sita SpA.

La società ha registrato un utile netto di 118 mila euro e ricavi per 110 milioni di euro 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 2012 con i relativi *partners* strategici si è aggiudicata la gara indetta dal comune di Firenze per l'acquisto della società ATAF Gestioni Srl quest'ultima beneficiaria del ramo d'azienda, riveniente dalla società ATAF Spa, strutturato per lo svolgimento del trasporto pubblico locale nell'area fiorentina.

» I GRUPPO NETINERA DEUTSCHLAND (SETTORE TRASPORTO)

Valori in milioni di euro	2012	2011	DELTA	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	438,68	379,38	59,3	15,6%
Margine operativo lordo (EBITDA)	35,30	37,41	(2,1)	(5,6)%
Risultato operativo (EBIT)	6,00	12,86	(6,9)	(53,3)%
Risultato d'esercizio	(16,24)	(8,60)	(7,6)	88,8%
Investimenti	58,19	15,04	43,2	>200%
Posizione finanziaria netta	298,42	223,64	74,8	33,4%
Mezzi propri	24,72	42,30	(17,6)	(41,6)%
Consistenza finale di personale	2.334	2.404	(70)	(2,9)%
Principali indici				
ROE	(100,4)%	(33,8)%		
ROI	2,0%	9,6%		
ROS (EBIT MARGIN)	1,4%	3,4%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	8,0%	9,9%		
DEBT/EQUITY	12,07	5,29		

Il 25 febbraio 2011, il gruppo Arriva Deutschland, è stato acquistato dalla società “veicolo” FS 2 Move GmbH, detenuta al 51% da Ferrovie dello Stato Italiane SpA e al 49% dal Fondo di investimento Cube Infrastructure SCA; successivamente, alla fine di agosto scorso, la stessa FS 2 Move GmbH ha incorporato Netinera Deutschland GmbH (nuovo nome, assunto a marzo 2011 dalla capogruppo di Berlino), assumendone nel contempo la denominazione.

L'attuale 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 opera servizi di manutenzione e *revamping* dei veicoli.

Nel corso del 2012 il gruppo Netinera ha registrato ricavi per circa 438 milioni di euro, a fronte di costi per 403 milioni di euro, registrando un EBITDA di 35 milioni di euro. Dopo ammortamenti per 29 milioni di euro e oneri finanziari per 24 milioni di euro (sostanzialmente verso i soci) la società registra perdite per 16 milioni di euro.

Venendo per completezza di informazione al bilancio di esercizio 2012 della capogruppo Netinera Deutschland GmbH, redatto – a differenza del relativo consolidato di gruppo – secondo il codice civile ed i principi contabili tedeschi, la perdita di esercizio consolidata risulta pari a 16 milioni di euro contro i 38 milioni di perdita a fine 2011. Tale perdita è caratterizzata da una componente operativa con segno negativo di 7 milioni di euro (5 milioni negativi a fine 2011), da una componente legata agli oneri finanziari negativa per 16 milioni di euro (14 milioni a fine 2011) e da una componente molto specifica, positiva per 7 milioni di euro, legata espressamente alle norme civilistiche tedesche che vede l'assorbimento da parte della capogruppo nel proprio bilancio dei risultati civilistici delle controllate con cui sono stati sottoscritti contratti pluriennali in tal senso (c.d. “*profit/loss transfer agreements*”), che nel precedente esercizio era negativa per 19 milioni di euro.

› I FS LOGISTICA SPA (SETTORE TRASPORTO)

Valori in milioni di euro	2012	2011	DELTA	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	86,02	116,08	(30,1)	(25,9)%
Margine operativo lordo (EBITDA)	(7,94)	(5,47)	(2,5)	45,2%
Risultato operativo (EBIT)	(13,65)	(7,72)	(5,9)	76,8%
Risultato d'esercizio	(17,07)	(18,55)	1,5	(8,0)%
Investimenti	3,91	2,01	1,9	94,5%
Posizione finanziaria netta	101,49	87,20	14,3	16,4%
Mezzi propri	107,14	124,46	(17,3)	(13,9)%
Consistenza finale di personale	151	189	(38)	(20,1)%
Principali indici				
ROE	(13,7)%	(13,1)%		
ROI	(6,5)%	(3,8)%		
ROS (EBIT MARGIN)	(15,9)%	(6,7)%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	(9,2)%	(4,7)%		
DEBT/EQUITY	0,95	0,70		

FS Logistica SpA sviluppa la propria offerta nei comparti della logistica curandone la progettazione, produzione, gestione e vendita. I settori di attività principali sono la petrolchimica, ambiente e territorio (BU ICA – Industria, Chimica e Ambiente), quello dei grandi clienti istituzionali (BU Omniaexpress) e il siderurgico (BU Siderurgia). 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.

Il 1° giugno 2012 è stato trasferito il ramo d'azienda relativo alle attività di trasporto combinato marittimo e terrestre *door-to-door* nazionale ed internazionale (BU Italcontainer). La cessione rientra nel processo di semplificazione all'assetto organizzativo dei servizi alle merci del Gruppo FS Italiane, rappresentato dalla concentrazione in un unico soggetto, individuato in Cemat SpA, di tutte le attività del Gruppo inerenti la filiera del trasporto intermodale.

In data 1° aprile 2013 è avvenuto il trasferimento a Trenitalia del business e delle risorse della BU Industria-Chimica e Ambiente.

Il Risultato netto 2012, negativo per 17 milioni di euro, registra un miglioramento rispetto allo scorso anno. Sull'andamento negativo pesano ancora risultati fortemente negativi rilevati nel settore del trasporto combinato, dove operava la BU Italcontainer, ancora presente nei primi cinque mesi dell'esercizio 2012.

> I RFI SPA (SETTORE INFRASTRUTTURA)

Valori in milioni di euro	2012	2011	DELTA	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	2.663,35	2.537,50	125,9	5,0%
Margine operativo lordo (EBITDA)	376,76	239,84	136,9	57,1%
Risultato operativo (EBIT)	246,25	112,84	133,4	118,2%
Risultato d'esercizio	159,99	98,10	61,9	63,1%
Investimenti	2.835,23	3.038,57	(203,3)	(6,7)%
Posizione finanziaria netta	2.310,17	2.054,47	255,7	12,4%
Mezzi propri	33.033,10	33.358,28	(325,2)	(1,0)%
Consistenza finale di personale	27.101	28.120	(1.019)	(3,6)%
Principali indici				
ROE	0,5%	0,3%		
ROI	0,7%	0,3%		
ROS (EBIT MARGIN)	9,2%	4,4%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	14,1%	9,5%		
DEBT/EQUITY	0,07	0,06		

RFI SpA è la società cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. I suoi ricavi sono costituiti principalmente da pedaggi corrisposti dalle società di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura e dai contributi dello Stato per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura medesima. Nel corso del 2012 la società ha registrato maggiori ricavi da pedaggio derivanti da maggiori volumi di traffico sostenuti sulla rete AV/AC a fronte di una contrazione dei ricavi derivanti dalla gestione immobiliare e degli altri proventi. La *performance* perseguita dalla società nel corso del 2012 risulta inoltre influenzata dalla riduzione del costo del personale, a seguito del proseguimento dell'opera di contenimento degli organici.



► I ITALFERR SPA (SETTORE INFRASTRUTTURA)

Valori in milioni di euro	2012	2011	DELTA	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	152,79	162,33	(9,5)	(5,9)%
Margine operativo lordo (EBITDA)	25,91	14,27	11,6	81,6%
Risultato operativo (EBIT)	22,09	9,16	12,9	141,2%
Risultato d'esercizio	12,97	1,52	11,5	>200%
Investimenti	2,85	10,63	(7,8)	(73,2)%
Posizione finanziaria netta	(10,72)	29,53	(40,3)	(136,3)%
Mezzi propri	57,08	48,69	8,4	17,2%
Consistenza finale di personale	1.206	1.248	(42)	(3,4)%
Principali indici				
ROE	28,0%	3,1%		
ROI	35,5%	17,1%		
ROS (EBIT MARGIN)	14,5%	5,6%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	17,0%	8,8%		
DEBT/EQUITY	(0,19)	0,61		

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 SpA 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. In quest'ottica, si è dotata di un Sistema di Gestione integrato per la Qualità, l'Ambiente, la Salute e Sicurezza.

Il 2012 si chiude con un risultato netto positivo, il migliore dell'ultimo triennio, che ha superato ampiamente i 13 milioni di euro, mentre l'EBITDA sfiora i 26 milioni di euro, con una crescita di circa 11,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. Un apporto determinante alla positiva *performance* è stato dato sia dalla formalizzazione di nuovi incarichi con Rete Ferroviaria Italiana (RFI SpA) e con le Ferrovie Rumene, sia dalla conclusione di attività a costi inferiori rispetto alle attese, con conseguente significativo miglioramento dei margini di commessa.

Gli eventi positivi che hanno caratterizzato l'andamento del 2012 hanno permesso alla società di controbilanciare la perdita di volumi di produzione (-5,6%, in termini di ore a commessa, rispetto al 2011) principalmente dovuta alla flessione delle risorse pubbliche, conseguenza della delicata fase economica che stanno attraversando l'Italia e, in generale, i Paesi dell'eurozona.

► I GRUPPO GRANDI STAZIONI (SETTORE IMMOBILIARE)

Valori in milioni di euro	2012	2011	DELTA	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	199,75	216,48	(16,7)	(7,7)%
Margine operativo lordo (EBITDA)	48,54	68,89	(20,4)	(29,5)%
Risultato operativo (EBIT)	36,23	53,95	(17,7)	(32,8)%
Risultato d'esercizio	20,51	31,63	(11,1)	(35,2)%
Investimenti	42,90	34,80	8,1	23,3%
Posizione finanziaria netta	163,44	168,16	(4,7)	(2,8)%
Mezzi propri	166,10	160,99	5,1	3,2%
Consistenza finale di personale	267	259	8	3,1%
Principali indici				
ROE	13,4%	23,2%		
ROI	11,0%	16,6%		
ROS (EBIT MARGIN)	18,1%	24,9%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	24,3%	31,8%		
DEBT/EQUITY	0,98	1,04		

Il gruppo Grandi Stazioni, oltre alla capogruppo, opera attraverso due controllate: la Grandi Stazioni Ceska Republika Sro (51%), con sede a Praga, e la Grandi Stazioni Ingegneria Srl (100%).

Si riportano di seguito i valori relativi al bilancio consolidato del gruppo, che riflettono in sostanza i valori del bilancio individuale della Capogruppo, Grandi Stazioni SpA, società di servizi del Gruppo FS Italiane incaricata di riqualificare e gestire i 13 principali scali ferroviari italiani.

Il contratto di affidamento dei complessi di stazione – per una durata di 40 anni a decorrere dall'anno 2000 – e di 30 anni, per quelli nella Repubblica Ceca, gestiti dalla controllata di Praga – prevede la gestione unitaria e la riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle principali stazioni.

Nel corso dell'esercizio il gruppo Grandi Stazioni ha confermato, anche se in misura minore, i risultati positivi degli esercizi precedenti ed ha proseguito i suoi progetti di investimento. Sono continuati, infatti, i lavori di riqualifica delle opere interne principalmente nelle stazioni di Bari, Bologna, Firenze, Genova Brignole e Principe, Palermo e Venezia Mestre e S. Lucia e sono finiti i lavori relativi alla parte commerciale del Palazzo ex compartimentale di Venezia S. Lucia. Relativamente alle opere esterne, sono proseguiti i lavori relativi alla Videosorveglianza e nelle stazioni di Bari, Firenze, Genova Brignole e Principe, Milano, Napoli, Palermo, Torino, Venezia Mestre e S. Lucia e Verona e sono iniziati i lavori relativi alla stazione di Roma.

Il Risultato netto dell'esercizio 2012 evidenzia un decremento dovuto principalmente al plusvalore registrato nel 2011 e derivante dalla cessione dell'immobile ex compartimentale di Roma via Marsala, e non presente nel 2012.

► I CENTOSTAZIONI SPA (SETTORE IMMOBILIARE)

Valori in milioni di euro	2012	2011	DELTA	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	79,43	76,88	2,6	3,3%
Margine operativo lordo (EBITDA)	18,20	18,08	0,1	0,7%
Risultato operativo (EBIT)	15,24	15,77	(0,5)	(3,4)%
Risultato d'esercizio	10,20	9,94	0,3	2,6%
Investimenti	2,29	1,48	0,8	54,7%
Posizione finanziaria netta	23,19	31,49	(8,3)	(26,4)%
Mezzi propri	30,46	27,24	3,2	11,8%
Consistenza finale di personale	128	128		0,0%
Principali indici				
ROE	42,9%	36,4%		
ROI	27,2%	27,9%		
ROS (EBIT MARGIN)	19,2%	20,5%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	22,9%	23,5%		
DEBT/EQUITY	0,76	1,16		

Centostazioni SpA è la società del Gruppo FS Italiane che 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 buoni risultati operativi anche per l'esercizio 2012, migliorando la percezione complessiva dell'immagine della Società da parte dei clienti, delle istituzioni e dell'opinione pubblica in generale.

Il risultato netto 2012 evidenzia un leggero incremento dovuto alla crescita dei ricavi operativi, dei costi operativi e all'aumento degli accantonamenti e degli ammortamenti. L'aumento dei ricavi è dovuto ad un miglioramento in tutte le aree di *business* della Società: maggiori ricavi da locazione, da pubblicità, da ribaltamento oneri condominiali e *fee* di gestione e *fee* da soggetto tecnico, mentre i costi operativi sono aumentati in seguito ai maggiori costi sostenuti per oneri condominiali solo in parte ribaltati al locatore, e per l'aumento dei materiali e dei servizi di produzione. Nel corso del 2012 la società ha distribuito dividendi per 7,2 milioni di euro.

› I FS SISTEMI URBANI SRL (SETTORE IMMOBILIARE)

Valori in milioni di euro	2012	2011	DELTA	%
Principali indicatori				
Ricavi operativi	32,80	22,13	10,7	48,2%
Margine operativo lordo (EBITDA)	7,74	6,52	1,2	18,7%
Risultato operativo (EBIT)	7,17	5,92	1,3	21,1%
Risultato d'esercizio	4,00	5,93	(1,9)	(32,5)%
Investimenti	0,68	0,45	0,2	51,1%
Posizione finanziaria netta	(44,41)	(5,20)	(39,2)	>200%
Mezzi propri	542,80	543,63	(0,8)	(0,2)%
Consistenza finale di personale	34	32	2	6,3%
Principali indici				
ROE	0,7%	1,1%		
ROI	1,4%	1,1%		
ROS (EBIT MARGIN)	21,9%	26,8%		
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	23,6%	29,5%		
DEBT/EQUITY	(0,08)	(0,01)		

FS Sistemi Urbani Srl è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che svolge attività inerenti i servizi integrati urbani e le valorizzazioni del patrimonio non funzionale all'esercizio dell'impresa ferroviaria anche attraverso la gestione integrata e lo sviluppo dei servizi immobiliari.

La Società chiude con un risultato positivo confermando il *trend* degli ultimi anni, in termini di volumi di vendite e di margini, realizzato dall'inizio dell'attività. Nel 2012 sono stati oggetto di vendita 3 asset per un valore di oltre 21 milioni di Euro. Tale risultato è stato conseguito nonostante la pesante influenza esercitata dalla crisi economica e finanziaria globale e dallo stato di recessione in cui versa il Paese e presenza di un contesto caratterizzato da una forte riduzione del PIL nazionale rispetto all'anno precedente e da una ancor più rilevante riduzione della domanda interna.

È da evidenziare, inoltre, l'impatto sulla redditività conseguito alla modifica introdotta con l'IMU (Imposta Municipale Unica) che considerato il *core business* della società, ha influenzato in maniera rilevante il risultato, il quale si sarebbe potuto attestare a livelli superiori in assenza di tale intervento normativo.

Il risultato raggiunto nel 2012 indica pertanto la perdurante capacità e potenzialità della società di far fronte alle gravi difficoltà generate dall'attuale congiuntura economico-finanziaria. Grazie a specifiche mirate azioni e ad una lettura dinamica del contesto di riferimento, FS Sistemi Urbani è stata infatti capace di adattare la propria presenza sul mercato alle mutate condizioni economiche-finanziarie.

Tali capacità hanno permesso di portare a buon fine procedure di vendita per oltre il 50% del valore dei beni proposti al mercato nell'esercizio; valore che complessivamente si attestava intorno ai 40 milioni di Euro.

> I FERCREDIT SPA (ALTRI SERVIZI)

Valori in milioni di euro	2012	2011	DELTA	%
Principali indicatori				
Interessi attivi e proventi assimilati	18,70	21,54	(2,8)	(13,2)%
Interessi passivi e oneri assimilati	6,63	7,07	(0,4)	(6,2)%
Margine di intermediazione	15,80	17,60	(1,8)	(10,2)%
Costo del lavoro	2,83	3,10	(0,3)	(8,7)%
Risultato operativo	12,49	13,71	(1,2)	(8,9)%
Risultato netto d'esercizio	8,47	9,00	(0,5)	(5,9)%
Consistenza finale di personale	31	31		0,0%
Principali indici				
ROE	10,3%	11,4%		
Quoziente di Disponibilità*	1,13	1,20		
DEBT/EQUITY	4,01	3,04		

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 2012 evidenzia un risultato netto di 8,5 milioni di euro contro i 9,0 milioni di euro dell'esercizio 2011. Si tratta di un risultato di rilievo tenuto conto del difficile scenario attraversato anche nel 2012 per la crisi dell'economia mondiale ed italiana in particolare, caratterizzato, per il quarto esercizio consecutivo, da una sensibile riduzione del PIL, degli investimenti e dei consumi e da una contrazione del credito nei mercati finanziari.

Il risultato della gestione operativa ammonta a 12,5 milioni di euro, contro i 13,7 milioni di euro dell'anno 2011, ed è da ritenersi significativo in quanto è stato ottenuto nel difficile quadro macroeconomico di cui sopra, e in una situazione del Gruppo FS Italiane in cui si conferma un livello degli investimenti in linea con l'esercizio precedente.

