

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.

BILANCIO D'ESERCIZIO 2013

PAGINA BIANCA

Organi sociali di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Società di Revisione**Consiglio di Amministrazione**

Presidente	Lamberto Cardia
Amministratore Delegato	Mauro Moretti
Consiglieri	Antimo Prosperi
	Mauro Coletta*
	Maria Teresa Di Matteo*

Collegio Sindacale

Presidente	Alessandra dal Verme
Sindaci effettivi	Tiziano Onesti**
	Claudia Cattani**
Sindaci supplenti	Paolo Castaldi
	Cinzia Simeone

Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo su Ferrovie dello Stato Italiane SpAAntonio Caramella¹Ernesto Basile²**Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari**Vittorio de Silvio³Roberto Mannozi⁴**Società di revisione**

PRICEWATERHOUSECOOPERS SpA

*: Nominati nella carica dall'Assemblea del 9 agosto 2013 in sostituzione di Alberto Brandani e Stefano Zaninelli

** : Nominati nella carica dall'Assemblea del 9 agosto 2013 in sostituzione di Giuseppe Di Giovanni e Giancarlo Filocamo

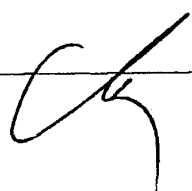

¹ In carica fino all'11 febbraio 2013

² In carica dal 12 febbraio 2013

³ In carica fino al 31 luglio 2013

⁴ In carica dal 1° agosto 2013

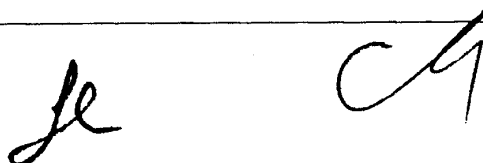
Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane



PAGINA BIANCA

INDICE

Progetto Di Bilancio Consolidato e Bilancio di Esercizio 2013	1
Lettera del Presidente	4
RELAZIONE SULLA GESTIONE	8
Corporate Governance	9
Risultati consolidati raggiunti nel 2013	23
Principali eventi dell'esercizio	25
Sostenibilità	38
Risorse umane	39
LE RELAZIONI INDUSTRIALI	39
Ambiente	43
Sicurezza Esercizio Ferroviario	47
Quadro macroeconomico	48
Clienti	52
Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale	56
I risultati del traffico delle principali Imprese Ferroviarie europee	60
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria del Gruppo	61
Fattori di rischio	69
Andamento economico e situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA	73
Rapporti con parti correlate	77
Investimenti	78
Attività di ricerca e sviluppo	87
Azioni proprie della Capogruppo	87
Altre Informazioni	88
Indagini e procedimenti giudiziari (arbitrati, procedimenti antitrust e dell'autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, contenziosi amministrativi)	88
Interventi/trasferimenti per il Gruppo di risorse pubbliche di competenza del 2013	101
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio	114
Evoluzione prevedibile della gestione	115
Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA	120
Prospetti contabili consolidati	121
Note esplicative al Bilancio consolidato	127
Allegati	214
Bilancio di Esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA al 31 Dicembre 2013	220
Prospetti contabili	221
Note esplicative al Bilancio civilistico	227

Two handwritten signatures in black ink are visible at the bottom of the page. The signature on the left is a stylized 'L' or 'J' shape, and the signature on the right is a more complex, cursive mark.

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

Lettera del Presidente

Signor azionista,

anche per l'esercizio 2013 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane conferma il percorso di crescita avviato sin dal 2007 e, per il sesto anno consecutivo, il *trend* positivo del **risultato netto di esercizio** che cresce di oltre il 20% rispetto al 2012 (460 milioni di euro verso 381 milioni di euro).

In continuità con quanto avvenuto negli ultimi anni, si sono registrati evidenti miglioramenti in tutti i risultati intermedi; in particolare aumentano: l'**EBITDA**, che per la prima volta supera i 2 miliardi di euro ed evidenzia un incremento di 112 milioni di euro pari a circa il 5,8% rispetto allo scorso anno; l'**EBIT**, anch'esso per la prima volta oltre gli 800 milioni e registra un incremento di 99 milioni di euro rispetto al 2012, pari a circa il 13,8 %; il **risultato prima delle imposte** pari a 584 milioni di euro con un incremento di 155 milioni di euro rispetto al precedente esercizio, pari al 36,1%.

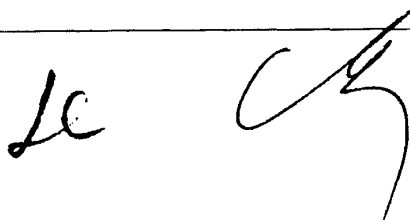
La solidità del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, espressa nei risultati sopra esposti, rappresenta la premessa imprescindibile per traghettare obiettivi prospettici ancor più sfidanti, adeguatamente descritti nel nuovo Piano Industriale 2014-2017 di Gruppo.

Tale Piano, approvato dal CdA di Ferrovie dello Stato Italiane Spa in data 19 febbraio 2014 e presentato alla comunità finanziaria il 25 marzo 2014, prevede infatti nel quadriennio una crescita dei ricavi fino a 9,5 mld euro (8,2 mld nel 2012). Tra i suoi principali obiettivi, un tasso medio di crescita dei ricavi del 3,5% all'anno, incremento trainato in particolare dai ricavi dei servizi di trasporto, sia ferro sia gomma, che si prevede supereranno i 7 mld nel 2017; l'**EBITDA** a sua volta è previsto che raggiunga i 2,5 mld (1,9 mld nel 2012).

Il Piano si caratterizza anche per una profonda rivisitazione dei modelli di *business*, con una più chiara specializzazione in servizi a mercato e servizi universali e della *governance* nel settore merci dove saranno costituite *business units*, corrispondenti ai corridoi europei. E' previsto anche il forte sviluppo sui mercati esteri delle attività di trasporto, in particolare da parte delle società controllate in Europa (gruppo Netinera e gruppoTX Logistik) e di quelle di ingegneria e certificazione (Italferr e Italcertifer). Strategie e obiettivi sono stati inquadrati in uno scenario macro-economico che lascia intravedere i primi deboli segnali di ripresa e offre, insieme a perduranti difficoltà, anche oggettive opportunità sia per l'intero Paese, quali l'EXPO 2015, sia per il Gruppo, quali l'entrata in servizio dei nuovi Frecciarossa 1000. Per quanto concerne l'andamento dell'offerta, il 2013 è stato caratterizzato da un rafforzamento dell'offerta del segmento Mercato e dal progressivo completamento della diversificazione nei livelli di servizio; l'offerta del segmento ha segnato un +13% rispetto allo scorso anno. Il 2013 è stato inoltre caratterizzato dal completo avvio della competizione sul segmento dell'Alta Velocità. La politica di *pricing* per tutti i prodotti del settore passeggeri nazionali ed internazionali (Freccie e Servizi di Base) è stata oggetto di un importante processo di evoluzione che ne ha rivisto completamente la struttura proposta alla clientela con un *mix* di flessibilità e convenienza: Base, *Economy* e *Super Economy*. A partire da aprile 2013, poi, l'offerta *Economy* è stata estesa anche al livello di servizio *Executive*, al fine di armonizzare la gamma e ampliare il mercato potenziale.

Nel corso dell'anno è stata superata la soglia dei 2,5 milioni di clienti fidelizzati al programma Cartafreccia, che si è arricchito di offerte esclusive, come la possibilità di acquistare viaggi a prezzi vantaggiosi.

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane



I dati di soddisfazione della clientela evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 93,6%, in miglioramento, seppur lieve, rispetto ai risultati rilevati alla fine del precedente esercizio mentre la percentuale dei treni a media/lunga percorrenza del segmento Mercato giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è rimasta stabile oltre il 96%.

Per quanto concerne il Trasporto Regionale nel 2013 si è registrato un incremento dei ricavi da traffico del 3,3 %, rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è legata principalmente all'incremento delle tariffe operate dalle Regioni per compensare, seppur parzialmente, in alcuni casi, la riduzione dei corrispettivi.

I dati di *customer satisfaction* nel trasporto regionale fanno registrare miglioramenti. In particolare il gradimento della clientela del viaggio nel complesso è passato dal 71,9% del 2012 al 73,8% nel 2013; per quanto riguarda invece la qualità percepita delle pulizie a bordo dei treni regionali si evidenzia un rilevante miglioramento rispetto al 2012 passando dal 50,2% del 2012 al 54,8 % del 2013 rispetto al 33% di qualche anno fa. Tale risultato è stato ottenuto dopo la rivisitazione completa dell'intero ciclo delle pulizie e dei numerosi cambi di ditte appaltatrici operati negli esercizi precedenti.

Nel settore Cargo il traffico ferroviario ha risentito della difficile situazione congiunturale del mercato italiano ed ha registrato una contrazione dei traffici internazionali da e verso Germania, Austria, Francia, Polonia, Slovenia e Ungheria mentre è risultato pressoché stabile o con flessione minima il trasporto ferroviario nazionale.

Sul fronte degli investimenti il Gruppo FS Italiane, pur operando in un contesto macroeconomico ancora non favorevole, oggi caratterizzato da un livello di investimenti inferiore di oltre un quarto rispetto a quello del 2007¹, è riuscito a dare continuità alle azioni programmate nel proprio Piano Investimenti, confermandosi tra i principali investitori del Paese, sia rispetto ai diretti competitors sia rispetto a realtà industriali italiane operanti in settori differenti.

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

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

Con riferimento al quadro complessivo degli investimenti del Gruppo FS Italiane si evidenzia come lo stesso sia inserito nell'impegnativo programma di interventi, dell'ordine di circa 24 miliardi di euro, previsto dal già citato Piano di Impresa 2014-2017.

Di questi, circa 15 miliardi sono legati al Contratto di Programma tra Stato e RFI per il mantenimento degli *standard* di sicurezza e il potenziamento della rete convenzionale, la cui conferma è subordinata alle decisioni che il Governo assumerà nei prossimi anni, in base alle risorse finanziarie disponibili e alle priorità degli interventi da realizzare per il potenziamento infrastrutturale ferroviario del Paese. Per gli oltre 9 miliardi di euro restanti, si è provveduto attraverso autofinanziamento/indebitamento (di questi, 6,4 milioni di euro sono destinati a treni e tecnologie al servizio del *business*, per migliorare la *customer experience*, e 1,7 milioni di euro alla rete AV/AC), e quindi con risorse generate dalla gestione operativa del Gruppo FS italiane, ovvero reperite sul mercato attraverso l'attivazione di strumenti finanziari adeguati alle

¹ Fonte: Rapporto di previsione Prometeia gennaio 2014



caratteristiche di durata e di costo degli investimenti stessi, come il Programma di *Euro Medium Term Notes* di complessivi 4.5 miliardi di euro.

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

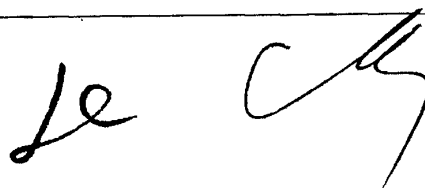
Le altre società del Gruppo hanno realizzato complessivamente investimenti, in Italia e all'estero, per 196 milioni di euro; di questi, circa il 46% realizzato dalla controllata Netinera Deutschland, per mezzi di trasporto passeggeri su ferro e gomma in Germania e impianti industriali, circa il 20% concretizzati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

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

Con riferimento alla necessità di reperire risorse sul mercato finanziario, il Gruppo FS Italiane in data 15 luglio 2013 ha collocato sul mercato una emissione obbligazionaria inaugurale (serie 1 – *EMTN Programme*) del valore di 750 milioni di euro a valere sul Programma di *Euro Medium Term Notes* di complessivi 4.5 miliardi di euro, ammessa a quotazione presso la Borsa Valori di Dublino in data 11 luglio 2013. Alla data di lancio della suddetta operazione, FS Italiane aveva ricevuto *long term issuer rating* da parte delle agenzie Fitch (pari a BBB+, in data 4 luglio 2013) e S&P's (pari a BBB, in data 10 luglio 2013) equivalenti ai giudizi espressi dalle stesse sulla Repubblica Italiana. Analoghi giudizi sono stati poi attribuiti da Fitch e S&P's al suddetto *senior unsecured EMTN Programme* e all'emissione inaugurale di FS Italiane SpA. Relativamente al collocamento di tale prima emissione, la *size* finale dell'operazione, pari, come sopra menzionato, a 750 milioni di euro (*re-offer price* del 99.069%), ha visto una domanda da parte degli investitori di circa 3,6 miliardi di euro (+470%). Il 57% dell'emissione è stata collocata sul mercato internazionale, con punte di forte interesse registrate in Gran Bretagna e Germania.

In data 5 Dicembre 2013, sempre a valere sull'*EMTN Programme*, FS Italiane ha lanciato sul mercato la sua seconda emissione obbligazionaria (serie 2 – *EMTN Programme*) di 600 milioni di euro a cui le agenzie di *rating* hanno attribuito un giudizio analogo a quelli espressi per l'emissione inaugurale e all'*issuer rating* di FS Italiane. A fronte di una domanda complessiva da parte degli investitori istituzionali pari a 1,6 miliardi di euro (con il 59% delle richieste provenienti dall'estero), l'ammontare finale del *bond* è risultato pari appunto a 600 milioni di euro (*re-offer price* del 99.50%), rispetto agli iniziali 500 milioni offerti da FS Italiane SpA che, a seguito della appena commentata operazione di emissione di prestito obbligazionario quotato, ha acquisito nel corso del 2013 lo *status* di Ente di Interesse Pubblico (EIP) previsto dall'art. 16 – Capo V – del DLgs. N. 39/2010.

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

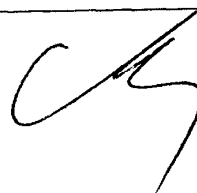


Sul fronte della sostenibilità ambientale nel 2013 il Gruppo FS Italiane ha compiuto un altro passo importante nella ricerca di una crescita che coniughi le dimensioni economiche, sociali e ambientali, organizzando a tal fine, per la prima volta, una giornata di confronto con i propri *stakeholder*. Sono stati 50 i rappresentanti dei principali interlocutori aziendali - imprenditori, pubbliche amministrazioni, enti di ricerca, università, consorzi, associazioni di consumatori, associazioni di categoria, organizzazioni della società civile, cittadini utenti, ecc - ai quali è stato chiesto di ragionare sulle possibilità di miglioramento delle pratiche di sostenibilità dell'Azienda. In particolare cinque sono state le aree di *business* approfondite (Servizi/mobilità passeggeri: trasporto pubblico locale e lunga percorrenza; Servizi/mobilità passeggeri: stazioni e assistenza clienti; Servizi/mobilità merci: trasporto merci e intermodalità; Ambiente: energia e rifiuti; Comunità: prevenzione dell'esclusione sociale e valorizzazione delle risorse materiali). L'incontro si è concluso con la formulazione di una lista di proposte di miglioramento rispetto alle quali il Gruppo FS Italiane si è impegnato a fornire un *feedback* nel corso del 2014.

In conclusione, guardando quindi al futuro del Gruppo FS Italiane, anche alla luce degli obiettivi inclusi nel nuovo Piano Industriale 2014-2017, e nella prospettiva di continuare a fornire il proprio pieno contributo allo sviluppo del Paese attraverso un grande progetto di mobilità e di logistica sostenibili e di qualità, si evidenziano i seguenti temi sui quali, in particolare, nei prossimi anni sarà focalizzata l'attenzione del Gruppo:

- lo sviluppo, nell'ambito dei Servizi Universali regionali, di una maggiore integrazione modale ferro-gomma da realizzare attraverso investimenti mirati e nuove partnership/acquisizioni con imprese pubbliche locali;
- il completamento del percorso di ristrutturazione del settore Cargo e della logistica, elemento centrale del percorso di rafforzamento previsto nel nuovo Piano Industriale al 2017;
- le possibili aree di crescita internazionali, cogliendo le opportunità che, nell'ambito del processo di liberalizzazione del trasporto in corso, si presentano in quei mercati che si sono aperti solo di recente alla concorrenza. La crescita nel panorama europeo costituisce infatti una delle leve determinanti per continuare ad essere *player* di rilievo sempre maggiore nel panorama delle grandi imprese internazionali del trasporto.

Lamberto Cardia



RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

Corporate Governance

Premessa

Il presente paragrafo della Relazione sulla Gestione descrive i principali lineamenti della *corporate governance* del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito Gruppo FS Italiane) definiti dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA (di seguito anche FS SpA), assolvendo peraltro agli specifici obblighi informativi previsti ai sensi dell'articolo 123 *bis* del D.Lgs 58/1998 - Testo Unico della Finanza (Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari) avuto riguardo alle informazioni richieste dal comma 2 lettera b⁶.

All'interno del paragrafo sono, inoltre, fornite le informazioni richieste dalla Direttiva del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 24 giugno 2013 *"in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione e di politiche per la remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'economia e delle finanze"* con riferimento, in particolare, alla richiesta rivolta agli Emittenti strumenti finanziari quotati nei mercati regolamentati, di illustrare e motivare nella *"Relazione sulla corporate governance e nel bilancio"* le politiche di remunerazione adottate per gli Amministratori con deleghe, sulla base delle raccomandazioni del Dipartimento del Tesoro.

Profilo e Valori

La struttura del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane deriva da un processo molto articolato di riorganizzazione/societarizzazione attuato negli ultimi anni che ha portato all'attuale assetto multisocietario con una Capogruppo, FS SpA, il cui oggetto sociale è:

la realizzazione e la gestione di infrastrutture per il trasporto ferroviario;

lo svolgimento dell'attività di trasporto, prevalentemente su rotaia, di merci e di persone, ivi compresa la promozione, l'attuazione e la gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti;

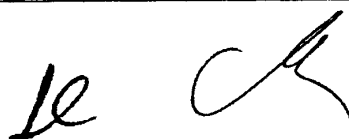
lo svolgimento di ogni altra attività strumentale complementare e connessa a quelle suddette, direttamente o indirettamente, ivi comprese espressamente quelle di servizi alla clientela e quelle volte alla valorizzazione dei beni posseduti per lo svolgimento delle attività statutarie.

Alla Capogruppo fanno capo le Società operative nei diversi settori della filiera e altre Società di servizio e di supporto al funzionamento del Gruppo. Le Società sono dotate di una propria specificità aziendale e godono di autonomia gestionale nel perseguimento degli obiettivi di business. In particolare, l'organizzazione del Gruppo FS Italiane rispecchia la netta separazione societaria tra l'attività di trasporto e quella di realizzazione e gestione della rete per il trasporto ferroviario, nel rispetto delle Direttive europee sulla liberalizzazione del mercato.

In tale contesto, la Capogruppo FS SpA, controllata interamente dallo Stato per il tramite del socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, indirizza e coordina le politiche e le strategie industriali delle società operative. La stessa assicura inoltre efficaci processi di *corporate governance* attraverso un *"Sistema di Direzioni"* (la Capogruppo è strutturata in Direzioni Centrali) che favorisce l'assunzione e la condivisione delle decisioni, nonché la valorizzazione delle competenze e delle professionalità presenti in azienda e nel Gruppo.

FS SpA, caratterizzata da una struttura che affianca ai compiti tipici di una *corporate* quelli di tipo industriale e finanziario, elabora, coordinandone il processo di costruzione e consolidamento con le società operative, il Piano Industriale del Gruppo FS Italiane, regola e controlla i rapporti interni allo stesso, gestisce i rapporti istituzionali

⁶ Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. non ha emesso azioni alle negoziazioni in mercati regolamentati o in sistemi multilaterali di negoziazione: si avvale, pertanto, della facoltà prevista dal comma 5 dell'art. 123 *bis* di omettere la pubblicazione delle informazioni di cui ai commi 1 e 2, salvo, appunto, quelle previste dalla lettera b del comma 2.



con lo Stato, inteso nella sua più ampia accezione (Stato centrale, Ministeri, Regioni e Pubbliche Amministrazioni in generale).

In aggiunta al Bilancio individuale di esercizio, FS SpA redige il Bilancio consolidato del Gruppo FS Italiane, entrambi in conformità ai principi contabili internazionali IAS/IFRS, adottati a partire dall'esercizio 2010.

Con l'emissione del primo prestito obbligazionario – luglio 2013 (con scadenza luglio 2020) - quotato sul mercato borsistico irlandese nell'ambito del Programma EMTN (*Euro Medium Term Notes*), FS S.p.A. ha assunto la qualifica di "Ente di Interesse Pubblico" ai sensi dell'art. 16 del D.Lgs. 39/2010 (in tema di "revisioni legali dei conti annuali e dei conti consolidati").

La struttura di *corporate governance* di FS SpA e delle principali controllate è articolata secondo il sistema tradizionale: l'Assemblea dei Soci nomina un Consiglio di Amministrazione (cui compete la gestione) e un Collegio Sindacale (cui competono i controlli).

La revisione legale dei conti prevista dal Codice Civile è affidata alla società di revisione iscritta nell'apposito registro. Ad essa è affidata la revisione dei Bilanci Societari, del Bilancio consolidato e del Rapporto di Sostenibilità.

Conformemente alle previsioni statutarie, il Consiglio di Amministrazione delega le proprie competenze ad un Amministratore Delegato, riservando alla propria esclusiva competenza la decisione su talune materie. Il Consiglio di Amministrazione può anche attribuire al Presidente, previa delibera dell'Assemblea, deleghe su materie delegabili ai sensi di legge.

Il Consiglio di Amministrazione, su proposta dell'Amministratore Delegato, previo parere obbligatorio del Collegio Sindacale, nomina il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, nel pieno rispetto del dettato normativo di cui all'art. 154 *bis* del Testo Unico della Finanza.

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

Il Codice Etico

Il Codice Etico rappresenta la "carta dei diritti e dei doveri fondamentali" attraverso la quale il Gruppo FS Italiane enuncia e chiarisce le proprie responsabilità ed impegni etico/sociali verso gli *stakeholders* interni ed esterni.

Il Codice Etico è approvato dai Consigli di Amministrazione delle società del Gruppo ed impegna gli Organi sociali, il *management*, il personale dipendente, i collaboratori esterni, i *partner* commerciali, i fornitori e tutti coloro che intrattengono rapporti con il Gruppo FS Italiane.

All'interno del Codice sono indicati principi di carattere generale (es. valore strategico delle risorse umane, qualità dei prodotti e servizi, qualità al minimo costo per la collettività, imparzialità ecc.) nonché precise norme e *standard* comportamentali.

Il Codice impone agli Amministratori di ciascuna società (che sono comunque sottoposti al dettato dell'art. 2391 Codice Civile) e a tutto il personale del Gruppo FS Italiane, nell'esercizio delle proprie funzioni, di non assumere decisioni o svolgere attività in conflitto con gli interessi aziendali o incompatibili con i doveri di ufficio. E' previsto che le situazioni in contrasto con questa norma siano comunicate ai propri Responsabili o al Comitato Etico (vedi sezione "Altri Comitati").

Al Codice Etico è data ampia diffusione sui siti intranet ed internet del Gruppo FS Italiane e lo stesso è richiamato in tutti i contratti stipulati dalle società del Gruppo stesso.

Si fornisce, di seguito, una rappresentazione grafica della struttura di *governance* di FS SpA riferita alla data del 31 dicembre 2013.