

accordi quadro, nonché esclusione dalle offerte di gara) dopo l'accertamento di gravi inadempienze, da parte della PMA, nella gestione della pulizia dei convogli ferroviari. Le decisioni di Trenitalia SpA erano state ritenute da PMA fondate su argomenti pretestuosi (inadempienze in realtà inesistenti o non correttamente valutate) e considerate solo uno strumento per evitare che determinate imprese si potessero aggiudicare ulteriori e nuovi appalti.

- A seguito dello svio occorso in data 26 aprile 2012 a causa del quale due convogli ferroviari collidevano all'ingresso della Stazione di Roma Termini, risulta pendente in fase di indagini presso la Procura di Roma, il procedimento penale n. 925/20132 R.G.N.R. che ha portato all'iscrizione nel registro degli indagati tre funzionari di RFI.

Per quanto riguarda le altre indagini e procedimenti giudiziari pendenti, non risultano variazioni di rilievo da segnalare rispetto a quanto già esposto nel Bilancio consolidato 2012.

In sede civile il principale aggiornamento riguarda il contenzioso tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA e il "Gruppo Vinella" relativamente al quale in data 27.1.2014 il Giudice ha emesso la favorevole sentenza che ha definito i giudizi riuniti "accertamento negativo" e "impugnativa transazione". Il Tribunale ha dato ragione a FS SpA su tutti i punti fondamentali, ossia la validità ed efficacia dell'Accordo Transattivo del 16.12.2010 e la intervenuta transazione della pretesa risarcitoria avversaria.

La sentenza riguarda i seguenti giudizi, riuniti con decisione del Presidente del Tribunale di Roma assunta in data 28.5.2013:

1. giudizio "impugnativa transazione" introdotto con atto di citazione notificato in data 4 giugno 2011 con cui ex partner (Gruppo Vinella) di Ferrovie dello Stato Italiane SpA hanno chiesto al Tribunale di dichiarare l'asserita "nullità/annullabilità" dell'Accordo Transattivo stipulato in data 16 dicembre 2010, pur in presenza della valenza tombale dello stesso accordo sottoscritto.
2. giudizio di "accertamento negativo" introdotto da FS SpA in data 19 gennaio 2011 volto a stabilire l'inesistenza dell'asserito credito risarcitorio che gli stessi ex soci della joint venture hanno sostenuto di vantare verso FS.

Arbitrati

Arbitrati con General Contractor

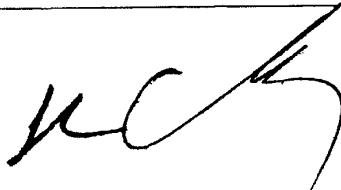
Si riportano di seguito i principali aggiornamenti dei contenziosi arbitrali. L'evoluzione del periodo ha evidenziato la definizione degli arbitrati in essere ed il riconoscimento ai *General Contractor* di una percentuale molto ridotta del *petitum* reclamato. I riconoscimenti in questione sono stati 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 con il *General Contractor* Cepav Uno ed RFI venivano espletate due fasi:

- 1^a fase di CTU con emissione del Lodo parziale in data 2 agosto 2012 che ha riconosciuto al GC, a fronte di una richiesta complessiva di 613,0 milioni di euro, l'importo di 54,2 milioni di euro (di cui circa 40,1 milioni di euro per sorte e rivalutazione e 14,1 milioni di euro per interessi). A seguito della notifica da parte di Cepav Uno dell'Atto di precezzo unitamente al Lodo in forma esecutiva, in data 7 febbraio 2013 RFI ha provveduto al pagamento di detto



importo, con espressa riserva di impugnazione del Lodo medesimo. In data 27 maggio 2013 RFI ha provveduto al pagamento di ulteriori 1,5 milioni di euro per ulteriori interessi dovuti;

- 2^a fase di consulenza tecnica, relativamente alla richiesta per oneri di ritardo e/o anomalo andamento lavori a seguito della quale, con ordinanze del 24 gennaio e 20 marzo 2013, il Collegio arbitrale ha formulato ulteriori quesiti di CTU. Successivamente, le relative attività peritali sono state sospese su istanza congiunta delle parti a seguito dell'attivazione, nel luglio 2013, di un tentativo di complessiva composizione transattiva del contenzioso con il Consorzio Cepav Uno, avente ad oggetto, tra l'altro, il giudizio arbitrale in questione ed il connesso giudizio di impugnazione del Lodo parziale del 2009.

In data 4 - 9 dicembre 2013 è stato perfezionato l'Atto Transattivo tra RFI, il Consorzio Cepav Uno ed ENI ed in data 8 gennaio 2014 si è tenuta l'udienza nel cui ambito è stata depositata copia dell'Atto Transattivo, il Consorzio Cepav Uno ha depositato Atto di rinuncia agli atti del giudizio, RFI ha depositato Accettazione della predetta rinuncia e il Collegio arbitrale, preso atto di quanto sopra, ha dichiarato l'estinzione del giudizio.

Con tale Atto Transattivo sono stati definiti transattivamente i giudizi pendenti e tutti i contenziosi e/o contestazioni e/o controversie insorte e/o insorgende con la definizione di un importo fisso, immodificabile e onnicomprensivo, non soggetto a rivalutazione ed interessi (pari a 200 milioni di euro, comprensivi dei 54,2 milioni di euro già pagati nel mese di febbraio 2013, come sopra evidenziato), comprensivo delle somme di cui al Lodo parziale del 2 agosto 2012 ivi comprese le controversie dedotte nelle Nuove Domande di Arbitrato notificate dal Consorzio Cepav Uno nel novembre 2012. La somma residua transatta, pari a 145,8 milioni di euro, è stata per 128,2 milioni di euro capitalizzata sull'opera e per 17,6 milioni di euro con impatto a conto economico interamente coperti da apposito fondo.

In esecuzione di quanto pattuito nell'Atto transattivo, il Consorzio Cepav Uno in data 23 dicembre 2013 ha notificato a RFI, agli arbitri nominati dal medesimo Consorzio ed al Presidente del Consiglio di Stato (nella sua qualità di terzo designante l'arbitro della parte che non vi abbia provveduto), Atto di rinuncia alle Nuove Domande di Arbitrato.

Tratta AV/AC Bologna – Firenze

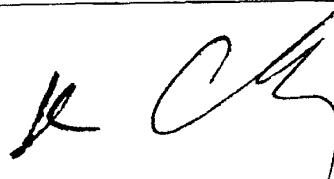
Nel corso del 2013 è passato in giudicato il Lodo sottoscritto in data 27 gennaio 2012 con il quale il Collegio Arbitrale ha riconosciuto a favore del General Contractor FIAT l'importo totale di 25,4 milioni di euro pagato da RFI ad aprile 2012.

Tratta AV/AC Torino – Milano

Subtratta Novara-Milano: 1° Arbitrato RFI – FIAT

In merito al 1^o 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 15 luglio 2013 è stato depositato il Lodo che ha disposto a carico di RFI il pagamento di 178,5 milioni di euro esclusa IVA (di cui 132,6 milioni di euro in conto investimenti e 45,9 milioni di euro in conto economico – 147,3 milioni di euro per sorte e 31,2 milioni di euro per interessi e rivalutazione).

A seguito della notifica da parte di FIAT, in data 21 settembre 2013, dell'Atto di precezzo unitamente al Lodo in forma esecutiva, RFI ha proceduto al pagamento dell'importo precettato pari a 178,5 milioni di euro (147,3 milioni di euro per sorte e 31,2 milioni di euro per interessi e rivalutazione) di cui 132,6 milioni di euro in conto investimenti e 45,9 milioni di euro in conto economico, coperti per 15,5 milioni di euro da apposito fondo preesistente, con riserva di impugnazione del



Lodo, notificata in data 30 settembre 2013, con contestuale istanza di sospensiva (Corte di Appello di Roma, R.G. n 5097/2013).

Successivamente, in data 1 ottobre 2013 ed in data 11 ottobre 2013 sono state depositate da RFI ulteriori istanze cautelari non accolte con ordinanza della Corte di Appello di Roma in data 4 novembre 2013.

In data 31 dicembre 2013 FIAT ha depositato Comparsa di costituzione con impugnazione incidentale nel giudizio di appello.

La prima udienza nel giudizio di impugnazione si è tenuta in data 24 gennaio 2014 e la causa è stata rinviata per la precisazione delle conclusioni all'11 luglio 2014.

Tratta Roma-Napoli

In merito all'arbitrato 2008 con il *General Contractor* Iricav Uno, rispetto a quanto già indicato nel Bilancio 2012, si segnala che RFI ha impugnato il Lodo Definitivo e ha avanzato istanza di sospensiva.

In data 15 giugno 2012 il collegio Arbitrale emetteva il Lodo Arbitrale definitivo. In data 13 luglio 2012 Iricav intimava 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).

In considerazione dei gravi e plurimi vizi del Lodo, in data 8 febbraio 2013 RFI ha impugnato il Lodo definitivo presso la Corte d'Appello di Roma con contestuale richiesta di sospensiva. Il Lodo è stato reso esecutivo ex art. 825 c.p.c. dal GC in forza di decreto del Presidente del Tribunale di Roma in data 20 marzo 2013 e, con atto di precezzo notificato in data 16 aprile 2013 il Consorzio Iricav ha intimato RFI di pagare l'importo complessivo di 55,8 milioni di euro.

In data 3 maggio 2013 il Consorzio ha proposto impugnazione incidentale.

Nell'ambito dell'udienza tenutasi in data 28 maggio 2013 RFI ed il Consorzio Iricav Uno hanno concordato che RFI avrebbe proceduto al pagamento di circa euro 55,8 milioni di euro (importo relativo ai capitoli di condanna quantificati dal Lodo definitivo) a fronte del previo rilascio da parte del Consorzio medesimo di idonea garanzia bancaria di restituzione a prima richiesta in caso di riforma, integrale o parziale, del Lodo definitivo in esito al giudizio di impugnazione.

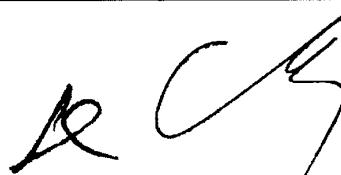
RFI, previa acquisizione della predetta garanzia bancaria da parte del Consorzio Iricav Uno, ha proceduto a tale pagamento in data 24 giugno 2013.

Successivamente, nel settembre 2013, è stato avviato un tentativo di composizione transattiva del complessivo contenzioso in essere con il Consorzio Iricav Uno - avente ad oggetto, tra l'altro, il Lodo definitivo del 15 giugno 2012, il precedente Lodo parziale del 19 maggio 2010 ed i rispettivi giudizi di impugnazione - che è stato formalizzato con Atto Transattivo RFI - Iricav Uno/Fintecna in data 20-23 dicembre 2013, ratificato dal CdA di Fintecna il 27 gennaio 2014.

Con tale Atto Transattivo sono stati definiti transattivamente i giudizi pendenti e tutti i contenziosi e/o contestazioni e/o controversie insorte e/o insorgende attraverso la definizione di un importo fisso (pari a 96 milioni di euro comprensivi dei 55,7 milioni di euro già pagati, come sopra detto di cui 84,7 milioni di euro capitalizzabili sul valore delle opere e 11,3 milioni di euro spesi a conto economico, interamente coperti da apposito fondo), immodificabile e onnicomprensivo, non soggetto a rivalutazione ed interessi, nonché le controversie dedotte nella Nuova Domanda di Arbitrato, notificata dal Consorzio Iricav Uno nel novembre 2012.

A seguito della ratifica dell'Atto Transattivo da parte del CdA di Fintecna, il Consorzio Iricav Uno, in esecuzione di quanto pattuito nell'Atto Transattivo, in data 11 febbraio 2014 ha notificato a RFI, all'arbitro nominato dal medesimo Consorzio ed al Presidente del Consiglio di Stato (nella sua qualità di terzo designante l'arbitro della parte che non vi abbia provveduto) Atto di rinuncia alla Nuova Domanda di Arbitrato.

Il 26 febbraio 2014 è stato effettuato il pagamento a definizione della transazione.



Verona – Padova e Terzo Valico del Givoi**Verona – Padova**

Relativamente al procedimento arbitrale avviato in data 1 febbraio 2007 dal Consorzio IRICAV DUE nei confronti della ex TAV, si ricorda che 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*. In data 11 maggio 2013 è scaduto il termine per l'impugnazione del Lodo e, non avendolo nessuna delle parti impugnato, lo stesso è passato in giudicato.

Terzo Valico dei Giovi

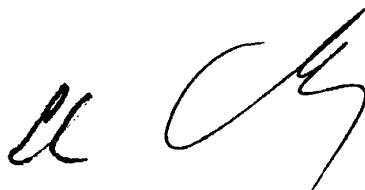
In merito alle richieste avanzate al Collegio Arbitrale dal Consorzio COCIV relativamente alle attività progettuali pregresse espletate dal Consorzio, si segnala che, nei giorni 20 e 21 giugno 2013 il Collegio arbitrale ha emesso il Lodo - non notificato a RFI da COCIV - con cui ha accertato e dichiarato che per le attività progettuali oggetto di causa spetta al Consorzio COCIV l'importo complessivo di 91,1 milioni di euro da maggiorarsi applicando alle singole componenti di tale importo l'indice ISTAT FOI dalle date precise in motivazione fino alla pronuncia del Lodo; ha conseguentemente condannato RFI al pagamento in favore del Consorzio stesso del predetto importo - al netto dell'importo di 80 milioni di euro (importo a suo tempo erogato a COCIV a titolo di anticipazione contrattuale in forza della Convenzione del 1991), da maggiorarsi applicando l'indice ISTAT FOI dal 6 dicembre 2000 alla data di pronuncia del Lodo.

In conformità a di quanto previsto dall'Atto Integrativo RFI-COCIV dell'11 novembre 2011, nel mese di luglio 2013 RFI ha dato esecuzione al Lodo con il pagamento in favore del Consorzio COCIV dell'importo di 4,6 milioni di euro oltre IVA. L'importo complessivo riconosciuto dal Lodo, pari a 108,4 milioni di euro (di cui 91,1 milioni di euro per sorte e 17,3 milioni di euro per rivalutazione) è da considerarsi completamente capitalizzabile; di tale valore, 80 milioni di euro erano già tra le immobilizzazioni di RFI come anticipazione anch'essa rivalutata (23,8 milioni di euro). L'importo pagato, pari a 4,6 milioni di euro + IVA, rappresenta il differenziale tra quanto riconosciuto comprensivo di rivalutazione e l'anticipazione rivalutata.

Altri Arbitrati

Si segnala la domanda di arbitrato presentata dalla società Strabag (già ADANTI SpA capogruppo del raggruppamento d'impresa composto da: Consorzio Nazionale Cooperative di Produzione e Lavoro CIRO MENOTTI e Impresa Costruzioni Ing. R. Pellegrini Srl) riguardante n. 54 riserve per complessivi 76,5 milioni di euro di petitum relativa alla Convenzione 116/2004 – Raddoppio della linea Cagliari – Golfo Aranci – Tratto Decimomanno – S. Gavino verso la quale il Collegio, in data 20 settembre 2012, ha condannato RFI a corrispondere la complessiva somma di 41,7 milioni di euro (di cui 30,3 milioni di euro a titolo di sorte ed 11,4 milioni di euro per interessi legali e/o moratori e/o rivalutazione che, complessivamente, vedono 37 milioni circa capitalizzabili sul valore delle opere e 5 milioni circa coperti da apposito fondo) oltre interessi legali dalla data della pronuncia sino all'effettivo soddisfa, respingendo ogni altra domanda collegata ad ulteriori riserve. RFI ha impugnato il Lodo in oggetto avanti la Corte di Appello di Roma costituendosi in giudizio.

In data 23 aprile 2013 è pervenuto a RFI il provvedimento con cui il Presidente del Tribunale di Roma, su istanza di Strabag del 4 marzo 2013, ha concesso l'esecutorietà del Lodo.



In data 30 aprile 2013 si è tenuta l'udienza di comparizione avanti la III Sez. Civ. della Corte di Appello di Roma e, in tale sede, la difesa di RFI ha richiesto la sospensione dell'esecutività del Lodo che è stata accolta in data 07 maggio 2013 rinvio all'udienza del 8 ottobre 2013 per la precisazione delle conclusioni. Tale udienza è stata rinviata d'ufficio al 27 maggio 2014 per gli stessi incendi.

Pur a fronte dei suddetti esiti positivi, RFI ha ritenuto comunque opportuno opporre Reclamo, ai sensi dell'art. 825 c.p.c., avverso il predetto provvedimento di esecutorietà del Lodo reso dal Tribunale di Roma. L'udienza su tale Reclamo si è tenuta, avanti la I Sez. Civ. della Corte di Appello, il 24 ottobre 2013 ma la Corte non ha assunto provvedimenti rinviando la discussione all'udienza del 26 giugno 2014.

Riepilogando gli eventi del 2013 quindi, a fronte di richieste pari a 4.050 milioni di euro sono stati riconosciuti alle controparti 528,3 milioni di euro, di cui 453,5 milioni di euro capitalizzati sul valore delle opere, e 74,8 milioni di euro spesi (44,4 milioni di euro già stanziati in apposito fondo).

Per gli arbitrati in corso alla data del 31 dicembre 2013 – 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 arbitrali 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:

- i) alla data di chiusura di bilancio non esistono obbligazioni attuali nei confronti del *General Contractor* (di seguito GC) in relazione ai suddetti arbitrati;
- ii) in termini valutativi non si ritiene probabile che vengano accolte le domande dei GC;
- iii) gli eventuali importi che dovessero essere riconosciuti a favore del 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 nei diversi arbitrati che, laddove accolte, si ritengono idonee ad escludere e/o ridurre un eventuale riconoscimento ai GC.

Altri procedimenti

Procedimento A443 NTV/Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri ad Alta Velocità

In data 22 maggio 2013, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha deliberato l'avvio di un procedimento istruttorio nei confronti di alcune società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – segnatamente Ferrovie dello Stato Italiane SpA ("FSI"), Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, FS Sistemi Urbani Srl - al fine di accertare una possibile violazione dell'art. 102 TFUE in materia di abuso di posizione dominante. In fase di avvio del procedimento istruttorio, l'Autorità ha altresì autorizzato accertamenti ispettivi presso tutte le società coinvolte, volti all'acquisizione dell'eventuale documentazione rilevante ai fini dell'oggetto del procedimento. Tale accertamento è avvenuto, senza alcun preavviso, il 28 maggio 2013.

Nel corso del procedimento, espletate le previste attività istruttorie, le società del Gruppo coinvolte (ad eccezione di FS Sistemi Urbani, le cui argomentazioni difensive sono state considerate assorbenti) hanno presentato impegni ai sensi dell'art. 14^{ter} della Legge 287/1990. Conclusa la fase del c.d. *market test*, in cui sono state formulate osservazioni dai soggetti interessati, è proseguita la fase di valutazione da parte dell'Autorità della idoneità degli impegni che,

eventualmente, verrebbero resi obbligatori nei confronti delle società con una decisione che dispone la chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.

In data 12 marzo 2014 l'Autorità ha comunicato a Ferrovie dello Stato Italiane SpA e alle altre società del Gruppo sopraccitate coinvolte il provvedimento di chiusura del procedimento. Al termine delle proprie valutazioni, l'Autorità ha ritenuto gli impegni presentati dalle società del Gruppo FS Italiane "complessivamente considerati, idonei a far venire meno i profili anticoncorrenziali oggetto dell'istruttoria", poiché consentono di ampliare le possibilità di accesso al mercato del trasporto ferroviario passeggeri AV per le imprese ferroviarie. Con tale decisione, il procedimento si è concluso senza accertamento dell'infrazione (né conseguentemente, applicazione di alcuna sanzione pecuniaria), rendendo obbligatorie le condotte oggetto di impegno.

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 7 maggio 2013, ha chiesto a RFI ulteriori elementi conoscitivi di carattere tecnico-economico.

Con Nota del 21 giugno 2013 RFI ha dato debito riscontro alle richieste da ultimo formulate.

In merito alle criticità riscontrate nei precedenti esercizi sulle altre tratte e nodi, non si segnalano sviluppi significativi intervenuti da parte dell'AVCP 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.

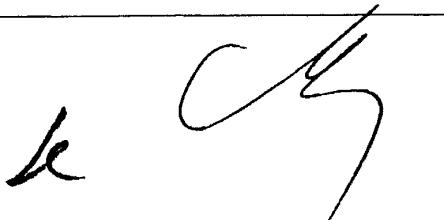
In data 25 luglio 2012, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con provvedimento n. 23770, ha deliberato che Ferrovie dello Stato Italiane, attraverso le società controllate RFI e Trenitalia, ha messo in atto una complessa e unitaria strategia finalizzata a ostacolare e di fatto impedire, l'ingresso della società Arenaways sul mercato del trasporto ferroviario passeggeri.

Nella stessa data, l'Autorità ha adottato il provvedimento conclusivo del procedimento istruttorio, in cui ha dato ampio risalto al carattere di novità del quadro normativo all'interno del quale sarebbero stati realizzati i citati comportamenti abusivi, giungendo all'applicazione di una sanzione, di importo contenuto, pari complessivamente a 300mila euro.

Nello specifico, l'Autorità ha irrogato: i) a RFI, in solido con FS Italiane, una sanzione pari a 100mila euro per aver adottato comportamenti dilatori rispetto alla richiesta di assegnazione delle tracce avanzata da Arenaways; ii) a Trenitalia, in solido con FS Italiane, una sanzione pari a 200mila euro per l'adozione di comportamenti ostruzionistici nel confronti di Arenaways, tra i quali l'aver fornito all'URSF una erronea rappresentazione del reale impatto sull'equilibrio economico dei contratti di servizio interessati della nuova offerta sulla linea Torino-Milano. Le sanzioni di cui sopra sono state pagate da RFI e Trenitalia nei termini previsti.

Nel corso del mese di novembre 2012, FS Italiane – così come RFI e Trenitalia – hanno impugnato il provvedimento finale dell'Autorità Garante e in data 8 maggio 2013 si è tenuta l'udienza di merito innanzi al TER del Lazio.

Da ultimo, in data 27 marzo 2014 è intervenuta la sentenza del TAR Lazio che, in accoglimento del ricorso presentato da FS Italiane unitamente alle altre società del Gruppo coinvolte, ha disposto l'annullamento del provvedimento AGCM n.



23770 del 25 luglio 2012. Tale sentenza è provvisoriamente esecutiva salva la possibilità dell'AGCM di richiedere la "sospensiva" congiuntamente alla proposizione dell'eventuale appello innanzi al Consiglio di Stato.

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

Rispetto a quanto indicato nel Bilancio 2012, si informa che il Consiglio di Stato - pronunciandosi in merito agli appelli promossi da RFI e dall'URSF avverso le sentenze del TAR del Lazio del 13 aprile 2012- ha confermato, con le sentenze nn. 1107, 1108, 1109 e 1110 del 22 febbraio 2013, l'annullamento del Decreto Ministeriale n. 92/T del 11 luglio 2007 (adottato dal Ministro dei Trasporti pro tempore) e del conseguente provvedimento dell'URSF n. 300 del 15 ottobre 2007. Il Consiglio di Stato ha anche rilevato che "essendo già stata resa al riguardo una pronuncia da parte dell'URSF impugnata da RFI innanzi al giudice di primo grado sub RGN 4775/2007 (giudizio pendente innanzi al TAR del Lazio), ogni conflitto tra le parti nella materia qui trattata dovrà essere ivi deciso dal giudice medesimo [...]".

Per completezza, si aggiunga che innanzi al TAR Lazio è pendente anche il giudizio avente R.G. n. 2792/2006, con cui RFI ha impugnato l'originaria decisione dell'URSF n. 18 del 20 gennaio 2006.

Con riferimento alle Sentenze del Consiglio di Stato del 22 febbraio 2013, alcune Imprese Ferroviarie, in data 22 luglio 2013 hanno notificato a RFI unitamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ricorso per ottemperanza alla Sentenza del Consiglio di Stato n. 1110/2013.

Con il suddetto ricorso, le Imprese Ferroviarie ricorrenti hanno chiesto al Consiglio di Stato di accertare l'inottemperanza di RFI, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari alla sopra richiamata sentenza n. 1110, di ordinare l'esecuzione della stessa entro un termine prefissato, di stabilire la somma dovuta per l'eventuale ritardo e di nominare un commissario ad acta per provvedere in via sostitutiva in caso di perdurante inadempimento dei soggetti indicati.

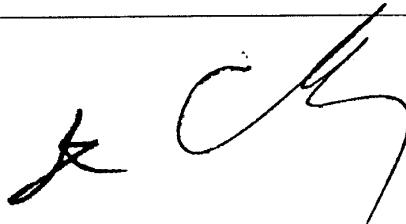
Si sono costituiti in giudizio RFI, Trenitalia e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tramite l'Avvocatura dello Stato.

Con sentenza n. 1345 del Consiglio di Stato, depositata il 19 marzo 2014, non ancora notificata a RFI, è stato accolto il ricorso proposto dalle imprese ferroviarie¹ disponendo che RFI, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari – URSF (oggi l'Autorità di Regolazione dei Trasporti per effetto del subentro di quest'ultima nelle funzioni dell'URSF) diano - entro il termine di 60 giorni dalla notifica della sentenza e con l'adozione degli atti necessari - integrale esecuzione al giudicato formatosi sulla sentenza del Consiglio di Stato, n.1110 del 22 febbraio 2013.

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

Per quanto sopra è in fase di attivazione il tavolo tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ed RFI affinché, congiuntamente, siano poste in essere - entro i termini indicati dalla citata

¹¹ Con detto ricorso veniva, tra l'altro, richiesto al Consiglio di Stato di ordinare alle controparti tutte l'integrale esecuzione della sentenza n. 1110/13 entro un termine prefissato mediante "il celere riconoscimento alle ricorrenti degli importi economici equivalenti all'applicazione del K2 previsto e regolato dal DM44T".



sentenza - le opportune valutazioni corredate dei necessari approfondimenti anche in relazione alla determinazione dell'importo da riconoscere alle Imprese Ferroviarie avendo a riferimento il contesto regolatorio degli anni in cui è maturato il diritto allo sconto ed i conseguenti atti funzionali ad ottemperare al giudicato.

Si ricorda che negli anni dal 2001 al 2005, in cui lo sconto è stato applicato dallo Stato alle Imprese Ferroviarie per il tramite del Gestore dell'Infrastruttura secondo i criteri allora vigenti, l'importo ha trovato copertura nell'ambito del relativo Contratto di Programma vigente tra RFI ed il MIT.

Nelle more dell'avvio del citato tavolo congiunto ed in considerazione della corrispondenza intercorsa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tenuto conto della pluralità dei soggetti terzi che saranno coinvolti nel processo di quantificazione sopra descritto, non sono stati iscritti nel presente Bilancio consolidato, così come nei bilanci delle società RFI e Trenitalia, in applicazione dei principi contabili IAS/IFRS, né i costi ed oneri verso le IF, né i corrispondenti ed eventuali ricavi da ricevere da parte dello Stato, in ragione dell'arbitrarietà che comporterebbe qualsiasi valutazione e del conseguente rischio di indicare importi di determinazione aleatoria e che sarebbero soggetti ad elevata variabilità

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

Rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2012 a cui si fa rimando per maggiori dettagli, non si registrano evoluzioni processuali.

Roma Tiburtina – Deliberazione dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture n. 7/2013 – Ricorso al TAR

Con delibera del 13 febbraio 2012, RFI ha aggiudicato la gara europea per l'affidamento della concessione per lo "sfruttamento economico del complesso immobiliare di Roma Tiburtina, con gestione funzionale dello stesso mediante affidamento a imprese terze dei servizi di conduzione e manutenzione", a Grandi Stazioni SpA.

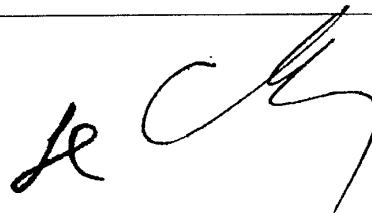
Con nota del 13 luglio 2012, l'AVCP ha richiesto a RFI, con riferimento all'aggiudicazione della concessione, di fornire, "una relazione illustrativa corredata dalla necessaria documentazione comprendente la delibera a contrarre, il bando, il disciplinare ed il capitolato di gara, la delibera di aggiudicazione e il contratto, nonché eventuale ulteriore documentazione ritenuta utile".

In data 24 ottobre 2012, l'Autorità ha concluso l'istruttoria formulando una serie di rilievi sulle modalità di svolgimento della gara e assegnando a RFI un termine per la presentazione delle controdeduzioni: le stesse sono state inviate da RFI all'Autorità in data 7 dicembre 2012.

In data 16 aprile 2013 l'Autorità ha deliberato il provvedimento finale, trasmesso anche alla Procura regionale della Corte dei conti, ritenendo che RFI abbia operato in contrasto con i principi di libera concorrenza, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità e pubblicità.

Con nota del 15 maggio 2013, RFI ha illustrato all'Autorità l'insussistenza dei presupposti per l'adozione di provvedimenti in autotutela, impugnando innanzi al TAR Lazio il provvedimento dell'AVCP con ricorso notificato il 16 maggio 2013. Si è in attesa della fissazione dell'udienza.

Con nota del 7 marzo 2014, l'Autorità ha richiesto a RFI informazioni circa lo stato delle attività connesse al pieno utilizzo dell'infrastruttura di Roma Tiburtina a cui RFI ha risposto con nota del 27 marzo 2014.



Procedimento AGCM I/763 - Servizi di trasporto marittimo nello stretto di Messina

In data 2 luglio 2013 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha notificato nei confronti di RFI SpA e Bluferries Srl - nonché delle società Caronte&Tourist, Meridiano Lines, Ustica Lines, Terminal Tremestieri e Consorzio Metromare - un provvedimento di avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'art. 14 della legge n. 287/90, per accettare l'esistenza di una violazione dell'articolo 2 della legge n. 287/90 o dell'articolo 101 del TFUE.

L'avvio di istruttoria - adottato a seguito di numerose segnalazioni pervenute nel periodo compreso tra il 2009 e il 2013 in cui si lamenterebbe un progressivo e rilevante aumento delle tariffe praticate dagli operatori che forniscono i vari servizi di trasporto marittimo (mezzi gommati e passeggeri) nello Stretto di Messina - è finalizzato a verificare se le condotte poste in essere dagli "operatori attivi nel mercato del trasporto marittimo di linea passeggeri/mezzi gommati nello Stretto di Messina" - ossia RFI (anche mediante la propria controllata Bluferries), Caronte&Tourist, Meridiano Lines, Ustica Lines (in quanto società controllante del Consorzio Metromare) e Terminal Tremestieri (in quanto impresa comune dei tre operatori Caronte&Tourist, RFI e Meridiano nonché gestore dell'approdo destinato al traffico merci nello Stretto di Messina) - siano suscettibili di configurare un'intesa restrittiva della concorrenza nel mercato in questione.

Con riferimento allo stato dell'istruttoria, si informa che lo scorso 31 gennaio 2014 si è tenuta presso l'AGCM l'audizione di RFI.

Il termine di chiusura del procedimento è fissato al 31 ottobre 2014.

Procedimenti istruttori Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF) a seguito dei ricorsi NTV ex art. 37 del D.Lgs. 188/03

In data 15 febbraio 2013 l'URSF ha comunicato a RFI l'avvio di sei procedimenti istruttori, avviati a seguito di altrettanti ricorsi promossi dall'impresa ferroviaria NTV ex art. 37, comma 3, del D.Lgs. 188/2003, aventi ad oggetto le seguenti tematiche:

- "Servizi di informazione al pubblico concernente ritardi dei treni e cause di ritardo sulle linee AV/AC" [procedimento URSF prot. 133/5];
- "Comportamento inerte di RFI nell'attuazione di adempimenti vari" (informazione al pubblico e visibilità di NTV negli atri delle stazioni del network utilizzato da NTV; collocazione di biglietterie self-service, segnaletica fissa di orientamento per i viaggiatori; monitor indicatori di carrozza; attivazione dei servizi pubblici e commerciali presso la stazione Roma Tiburtina) [procedimento URSF n. 134/5];
- "Comportamento inerte di RFI nell'attuazione di interventi infrastrutturali richiesti da NTV" (interventi nelle stazioni di Salerno, Napoli C.le; Roma Ostiense, Roma Tiburtina, Milano Porta Garibaldi, Torino Lingotto Milano Rogoredo Bologna AV e quelli eseguiti in coerenza con l'atto integrativo dell'Accordo Quadro del febbraio 2010) [procedimento URSF n. 135/5];
- "Mancata assegnazione di tracce in uscita dal nodo di Roma verso Nord nella fascia oraria tra le ore 7 e le ore 8" [procedimento URSF n. 136/5];
- "Tardiva comunicazione del rinvio attivazione della stazione AV di Bologna" [procedimento URSF n. 137/5];
- "Rideterminazioni delle penali per mancata contrattualizzazione delle tracce" [procedimento URSF n. 138/5].

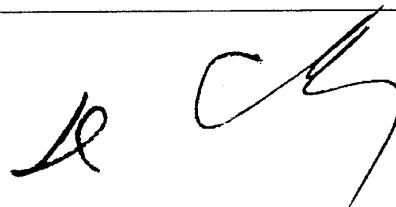
Un ulteriore ricorso promosso da NTV in merito ad un presunto diniego di accesso all'impianto di manutenzione di Milano San Rocco è stato invece fin da subito archiviato dall'URSF con provvedimento prot. 148/5 del 20 febbraio 2013.

I sei procedimenti istruttori sopra menzionati si sono ad oggi tutti conclusi. Di seguito si riporta sinteticamente l'epilogo di ciascuno di essi.

- Con riferimento al procedimento URSF n. 133/5 si fa presente che il 5 novembre 2013 è intervenuta la Decisione prot. 885/5 con cui l'URSF - riconoscendo l'assenza di un disegno discriminatorio da parte del gestore e tenendo conto delle iniziative dallo stesso intraprese nella riorganizzazione del proprio servizio di annunci - non ha applicato alcuna sanzione a carico di RFI, prescrivendogli tuttavia di completare la revisione del Manuale Annunci Sonori (MAS) entro e non oltre il prossimo cambio orario previsto per il 15 dicembre 2013.
- Per quanto riguarda il procedimento URSF n. 134/5 la Decisione URSF prot. 890/5/ del 5 novembre 2013 - pur riconoscendo la buona fede del gestore e l'assenza di una strategia escludente ai danni di NTV - ha irrogato a RFI una sanzione pari a 50 mila euro, impartendo inoltre le seguenti prescrizioni: i) con riferimento alle biglietterie self-service/desk mobili e totem informativi di emanare entro il prossimo cambio orario uno specifico regolamento volto a disciplinare l'assegnazione degli spazi pertinenti; ii) per quanto concerne i monitor posizione carrozza di aggiornare ed implementare il relativo software; iii) per quanto riguarda la segnaletica di stazione di modificare il "Progetto di variante del sistema segnaletico" eliminando il principio di informativa anonima e prevedendo invece l'inserimento nella segnaletica di stazione del nome/logo dell'operatore che fornisce specifici servizi.
- Con riferimento al procedimento URSF n. 135/5 si segnala che il 21 maggio 2013 è intervenuta la Decisione URSF prot. 400/5 che ha disposto il "rigetto" delle contestazioni avanzate da NTV con conseguente archiviazione del ricorso stesso.
- Analoghe pronunce di "rigetto delle contestazioni avanzate da NTV con conseguente archiviazione del ricorso stesso" sono state emesse riguardo il procedimento URSF n. 137/5 con la Decisione URSF prot. 528/5 del 24 giugno 2013 e il procedimento URSF n. 138/5 con la Decisione URSF prot. 880/5 del 4 novembre 2013.
- Per quanto concerne il procedimento URSF n. 136/5 si segnala che il 22 luglio 2013, anche in questo caso, è intervenuta la Decisione URSF prot. 625/5 che ha disposto il "rigetto" delle richieste avanzate da NTV, impartendo tuttavia a RFI talune modifiche regolamentari da apportare al PIR nella parte dedicata alla procedura di allocazione della capacità di infrastruttura.

NTV ha provveduto ad impugnare dinanzi al TAR tutte le Decisioni sopra menzionate.

RFI si è costituita in giudizio nei ricorsi riguardanti i procedimenti istruttori prot. 133, 134, 135, 136 e 137 e provvederà a breve a costituirsi anche in relazione al ricorso promosso da NTV avverso la Decisione URSF n. 138 del 4 novembre 2013. Con riferimento alla questione tracce oggetto del procedimento URSF n. 136/5 si segnala inoltre che NTV - successivamente alla proposizione del ricorso all'URSF e prima della Decisione prot. 625/5 da quest'ultimo resa - ha provveduto anche a presentare ricorso al TAR ex art. 30 c.p.a. notificato a RFI in data 27 febbraio 2013. RFI si è costituita in giudizio in data 24 aprile 2013.



INTERVENTI/TRASFERIMENTI PER IL GRUPPO DI RISORSE PUBBLICHE DI COMPETENZA DEL 2013

							valori in milioni di euro
	RFI	Trenitalia	Grandi Stazioni	Busitalia	FS Logistica	Cemat	Totale
Conto esercizio							
Contratto di Programma	1.050						1.050
Altri dallo Stato		5					5
Da Enti pubblici territoriali				9			9
In attesa di destinazione							
Conto investimenti							
Da Stato	3.917		25				3.942
Da Enti pubblici territoriali		13		5			18
Trasferimenti Unione Europea	208	1					209
Totale	5.175	19	25	14			5.233

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 sopravvenute nella normativa di legge e nell'assetto organizzativo.

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.

In particolare, le strutture dell'Internal Audit del Gruppo FS, nel ruolo di supporto tecnico-operativo, hanno svolto per conto degli Organismi di Vigilanza ex D.Lgs n.231/2001 societari verifiche finalizzate a valutare l'adeguatezza e l'osservanza del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo per la prevenzione dei reati di cui al citato Decreto; hanno curato inoltre l'aggiornamento del Modello a fronte delle sopravvenute varianti di legge e nell'assetto organizzativo interno, prestando dove necessario consulenza per gli aspetti di rilievo ex D.Lgs. 231/2001. La Direzione Centrale Audit, in particolare, ha curato la definizione dei Modelli Organizzativi di FS Sistemi Urbani e Busitalia.

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

Legge 262/05

Come noto, a partire dal 2007, è stata introdotta su specifica indicazione del MEF la figura di cui alla legge 262/05 del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

A tal proposito, per una più ampia rappresentazione delle regole di governo societario alle quali la figura del Dirigente Preposto di FS Italiane fa riferimento, si rimanda al paragrafo di *Corporate Governance* della presente Relazione ed in particolare alla sezione "*Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di FS SpA*" in cui sono chiaramente indicati le caratteristiche, le responsabilità, i compiti, i poteri e mezzi di tale figura, nonché alla sezione "*Principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno esistenti in relazione al processo di informativa finanziaria*" per la descrizione del Modello di controllo *ex lege* 262/2005 del Gruppo FS Italiane.

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

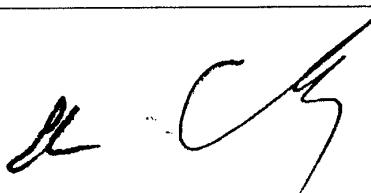
Tra le principali novità si evidenzia tra l'altro che, a partire da questo esercizio, le Attestazioni *ex lege* 262/2005 sul bilancio di esercizio e consolidato del Gruppo FS Italiane, a firma congiunta del Dirigente Preposto e dell'Amministratore Delegato, sono rese anche con riferimento ai contenuti della Relazione sulla Gestione sulla base del modello stabilito con Regolamento Consob.

Con riferimento alle attività svolte per le Attestazioni sui bilanci 2013, si evidenzia, in particolare che sono proseguiti le attività di emanazione di procedure amministrativo - contabili per processi ancora non coperti ovvero di revisione delle procedure per il recepimento di modifiche organizzative, di processo o per il recepimento delle risultanze delle verifiche effettuate nel corso di precedenti processi di attestazioni. Sono state effettuate verifiche di operatività su parte delle procedure societarie, concentrandosi sui controlli chiave che hanno evidenziato un buon livello di funzionamento degli stessi. Si segnala altresì la prosecuzione delle attività di implementazione del modello di controllo sull'informativa finanziaria anche all'interno del gruppo controllato tedesco Netinera.

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

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

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



INFORMAZIONI RIGUARDANTI LE PRINCIPALI SOCIETÀ del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

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 consolidato, cui si rimanda.

Nel seguito viene commentato l'andamento gestionale 2013 delle principali società facenti parte dei singoli settori.

Trenitalia SpA (Settore Trasporto)

valori in milioni di euro

	2013	2012	Variazione	% Variazione
Ricavi operativi	5.497,78	5.498,00	(0,22)	0,0%
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.385,28	1.350,26	35,02	2,6%
Risultato operativo (EBIT)	431,70	418,30	13,40	3,2%
Risultato d'esercizio	181,49	206,50	(25,01)	(12,1)%
Investimenti	950,55	1.120,54	(169,99)	(15,2)%
Posizione finanziaria netta	6.241,04	6.339,12	(98,08)	(1,5)%
Mezzi propri	2.091,45	1.912,93	178,52	9,3%
Consistenza finale di personale (unità)	32.489	34.819	(2.330,00)	(6,7)%

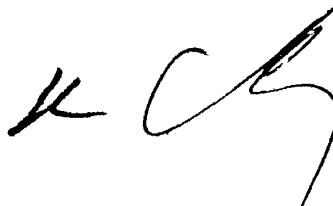
	2013	2012	Variazione	% Variazione
ROE	9,5%	11,7%		
ROI	5,2%	5,2%		
ROS (EBIT MARGIN)	7,9%	7,6%		
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	25,2%	24,6%		
PFN/MP	2,98	3,31		

Trenitalia SpA è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che opera nel settore dei servizi per la mobilità dei viaggiatori e delle merci in ambito nazionale ed internazionale; la società, che chiude positivamente anche l'esercizio 2013 con margini intermedi (EBITDA e EBIT) in crescita ed un risultato netto pari a 181,49 milioni di euro, esprime la propria 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* dell'anno 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 2013 è stato caratterizzato da un aumento dei ricavi da Traffico nel Segmento Mercato dell'1,1% e una riduzione dell'1,2% 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 bassa frequentazione e marginalità negativa, che ha obbligato la società a prevedere un percorso di



razionalizzazione, in particolare per alcuni treni InterCity giorno; in flessione anche i ricavi per i treni internazionali e *charter* religioso.

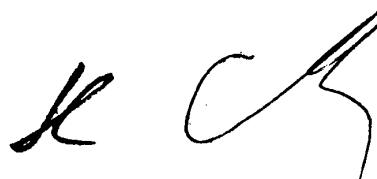
Il segmento Universale invece, sconta il progressivo spostamento della quota modale sulle tratte a lunga percorrenza verso sistemi di trasporto alternativi, comunque in linea con quanto già avvenuto in Europa.

Il Trasporto Passeggeri "Regionale" si occupa del servizio di mobilità viaggiatori in ambito locale. Nel 2013 il trasporto regionale ha fatto registrare un incremento dei ricavi da traffico del 3,3%, pari a 26,2 milioni di euro, rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è legata principalmente all'incremento delle tariffe regionali, mediamente aumentate del 4,2%, a fronte di una contrazione dei treni/Km pari allo 0,2%, a seguito della scelta di revisione dell'offerta operata dalle Regioni per far fronte alle crescenti difficoltà della finanza locale; ciononostante, i viaggiatori/Km si sono ridotti solo dello 0,8%.

Il Settore "Cargo" fornisce servizi per la mobilità merci nazionale ed internazionale. Nel corso del 2013 la Divisione "Cargo" ha registrato ricavi da traffico per 478,6 milioni di euro con una diminuzione del 5,1% rispetto al 2012. 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 2013 una riduzione dei volumi pari a -4,8% rispetto al 2012 in termini di treni-km prodotti, con una riduzione di fatturato pari a -8,2%.

I dati del traffico ferroviario nel *Business Combinato Nazionale/Internazionale* hanno presentato nell'anno un andamento quanto mai disomogeneo: in area nazionale, si è assistito ad un lieve recupero sia in termini di treni/Km (+1,1%) che di fatturato (+0,3%), reso possibile da un forte *turnover* di portafoglio clienti sul combinato marittimo controbilanciato da perdite di traffico sul combinato terrestre; in ambito internazionale, si è registrata una marcata flessione dei volumi (-12,1% treni/Km), a cui ha corrisposto però una buona tenuta del fatturato (+2,5%). Nel combinato terrestre internazionale la contrazione dei volumi è risultata più accentuata in quanto legata alla riduzione dei volumi degli MTO internazionali a causa della scarsa domanda.



Busitalia-Sita Nord Srl (Settore Trasporto)

valori in milioni di euro

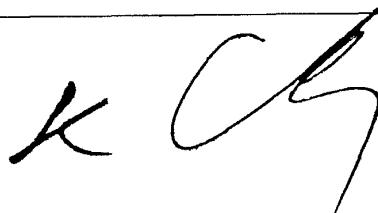
	116,74	110,47	6,27	5,7%
Ricavi operativi	9,76	6,45	3,31	51,3%
Margine operativo lordo (EBITDA)	4,73	2,09	2,64	126,3%
Risultato operativo (EBIT)	3,00	0,12	2,88	>200%
Risultato d'esercizio	3,54	1,19	2,35	197,5%
Investimenti	(5,05)	6,70	(11,75)	(175,4)%
Posizione finanziaria netta	27,64	24,60	3,04	12,4%
Mezzi propri	913	897	16,00	1,8%
Consistenza finale di personale (unità)				

ROE	12,2%	0,5%
ROI	17,6%	6,8%
ROS (EBIT MARGIN)	4,1%	1,9%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	8,4%	5,8%
PFN/MP	(0,18)	0,27

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

La società ha registrato un risultato netto di 3 milioni di euro (nel 2012 il risultato netto era stato pari a poco più di 100 mila euro) e ricavi per 117 milioni di euro (+6% circa sul 2012) derivanti principalmente da mercato, da contratti di servizio con le Regioni, Province e Comuni oltre che ricavi derivanti da Contratti di Servizi aggiuntivi con gli stessi concessionari e riferiti alle sole Direzioni regionali del Veneto e della Toscana.

La società nel corso dell'esercizio 2013 si è aggiudicata la gara indetta da Umbria TPL e Mobilità SpA per l'acquisto di una quota di partecipazione pari al 70% della società Umbria Mobilità Esercizio Srl. La procedura di gara prevede inoltre l'obbligo per l'aggiudicatario di acquisire anche la quota residuale del 30% del capitale sociale, a semplice richiesta della Stazione appaltante. In conseguenza di ciò la società ha deliberato a fine 2013 di aumentare il capitale sociale entro il 30 giugno 2014.



Gruppo Netinera Deutschland (Settore Trasporto)

valori in milioni di euro

	408,25	438,68	(30,43)	(6,9)%
Ricavi operativi	39,12	35,30	3,82	10,8%
Margine operativo lordo (EBITDA)	5,38	6,00	(0,62)	(10,3)%
Risultato operativo (EBIT)	(7,13)	(16,24)	9,11	(56,1)%
Investimenti	26,45	58,17	(31,72)	(54,5)%
Posizione finanziaria netta	62,60	298,42	(235,82)	(79,0)%
Mezzi propri	270,37	24,72	245,65	>200%
Consistenza finale di personale (unità)	2.357	2.344	13,00	0,6%

ROE	(5,5)%	(100,4)%
ROI	1,6%	2,0%
ROS (EBIT MARGIN)	1,3%	1,4%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	9,6%	8,0%
PFN/MP	0,23	12,07

Il gruppo Netinera svolge principalmente attività di trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano tedesco, attraverso circa 50 società partecipate. Nel gruppo sono effettuate anche attività su tratte internazionali verso la Repubblica Ceca, la Polonia e i Paesi Bassi.

Oltre ai servizi di trasporto passeggeri e merci, il gruppo opera servizi di manutenzione e *revamping* dei veicoli.

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

Commentando per completezza di informazione il bilancio di esercizio 2013 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 20 milioni di euro (contro i 16 milioni di perdita a fine 2012). Tale perdita è caratterizzata da una componente operativa con segno negativo di 4 milioni di euro (7 milioni negativi a fine 2012), da una componente legata agli oneri finanziari negativa per 7 milioni di euro (16 milioni a fine 2012) e da una componente molto specifica, negativa per 9 milioni di euro, legata espressamente alle norme civilistiche tedesche che vede l'assorbimento da parte della capogruppo nel proprio bilancio dei risultati civilistici delle sole controllate con cui sono stati sottoscritti contratti pluriennali in tal senso (c.d. *"profit/loss transfer agreements"*), che nel precedente esercizio era positiva per 7 milioni di euro.

