

*corrispettivi e/o fondi pubblici percepiti per ogni attività*¹⁹ e, più di recente dal Regolamento di esecuzione Ue n. 909 del 12 giugno 2015 relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario.

In linea con i principi dettati dalla Sezione 4 del Capo I “Accesso all’infrastruttura ed ai servizi ferroviari” della citata Direttiva n. 34/2012, considerata la scadenza del termine di recepimento della menzionata Direttiva e per non incorrere in sanzioni da parte della Commissione europea, il GI deve rielaborare le proprie soluzioni organizzative e strategiche e rivisitare i rapporti con lo Stato. Sulla base di quanto definito dal Piano strategico quinquennale, in via di adozione a cura del Governo ai sensi dell’articolo 5 del dlgs n. 112/2015, il GI deve definire un nuovo piano commerciale e un contratto di programma congruente con il predetto piano commerciale e all’adozione del Registro dei beni.

In particolare:

- il *Piano commerciale* (art. 8, par. 3 Dir. Recast), dovrà comprendere i programmi di investimento e di finanziamento congruenti rispettivamente con il Piano strategico e con il Contratto di programma (CdP), allo scopo di garantire l’uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell’infrastruttura, assicurando, al tempo stesso, l’equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi;
- i Contratti di programma (art. 30 e allegato V Dir. Recast) devono essere resi coerenti con le previsioni della Direttiva n. 34/2012 in ordine alla durata quinquennale alla congruenza con il Piano commerciale, alla previsione di finanziamenti funzionali ad una gestione efficiente dell’infrastruttura anche attraverso l’introduzione di indicatori e criteri di qualità, di incentivi, di misure correttive in caso di inadempimento di una delle Parti o di circostanze eccezionali che dovessero incidere sulla disponibilità dei finanziamenti pubblici (rinegoziazione, risoluzione anticipata);
- il Registro dei beni (art. 30, par. 7 Dir. Recast) dovrà essere adottato entro il 16 luglio 2016 al fine di effettuare la corretta e puntuale valutazione in ordine ai finanziamenti e alle spese necessari a riparare o sostituire i beni costituenti l’infrastruttura ferroviaria.

¹⁹ Il Governo, tenuto conto della procedura di infrazione (n.2013/2213) avviata dalla Commissione europea, al fine di completare l’adeguamento della normativa nazionale agli obblighi previsti dalla direttiva 91/440/CEE ha stabilito, con l’articolo 24 della l. 98/2013, la modifica all’articolo 5 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188, stabilendo che la separazione contabile e dei bilanci deve fornire la trasparente rappresentazione delle attività di servizio pubblico e dei corrispettivi e/o fondi pubblici percepiti per ogni attività.

Sul tema della definizione delle condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie e ai connessi servizi l’Autorità per la regolazione dei trasporti (Art) ha definito e concluso un procedimento (delibera n. 70 del 31 ottobre 2014) finalizzato all’adozione di misure di regolazione, immediatamente esecutive, riguardante tematiche di rilevante evidenza quali la definizione degli obblighi di separazione e contabilità regolatoria, l’inventario delle pertinenze della rete, il regime d’accesso e uso dei servizi, i servizi di manovra, l’assistenza alle persone a mobilità ridotta, gli spazi pubblicitari, i desk informativi e la fornitura di servizi automatizzati alla clientela finale. Sempre di importanza rilevante sono anche le tematiche concernenti l’organizzazione e la gestione dell’infrastruttura, la definizione degli Accordi quadro, l’assegnazione della capacità alle imprese ferroviarie e alle Regioni, la gestione della circolazione “perturbata”, lo sgombero delle infrastrutture, gli effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce, la determinazione dei pedaggi relativi alle tratte AV, i sistemi di gestione del “performance regime”.

Acquisizione Bari fonderie meridionali

Nel novembre 2015 Rfi ha deciso l’acquisto della società Bari fonderie meridionali (Bfm), società specializzata nella produzione di componenti per infrastrutture ferroviarie, con l’obiettivo di internalizzare la produzione di componenti ferroviari, ampliare la filiera produttiva già assicurata dalle altre Officine del gruppo tra le quali quelle di Pontassieve, Catanzaro, Bologna e di Marco Morino, di ottimizzare i costi di approvvigionamento e aumentare il proprio *know-how*. L’investimento complessivo di Rfi è di circa 6,5 milioni di euro.

Il sistema tariffario elettrico e la rete elettrica

L’articolo 29 della legge 11 agosto 2014, n. 116, circoscrive l’applicazione delle tariffe elettriche agevolate di cui gode RFI ai soli consumi relativi al servizio di trasporto ferroviario universale e al trasporto ferroviario e delle merci transfrontaliero. A partire dal 2015, dunque, gli altri tipi di trasporto (alta velocità e merci), saranno assoggettati al pagamento dell’energia elettrica secondo i costi effettivi del servizio. La richiamata legge n. 116/2014 per quanto attiene al servizio ferroviario universale e al trasporto ferroviario e delle merci transfrontaliero dispone il divieto di traslazione dei maggiori oneri sui prezzi, mentre per gli altri tipi di trasporto è stato introdotto un criterio di gradualità per tale traslazione. Alla luce di quanto sopra, Rfi in considerazione del maggior costo dell’energia, nell’applicare il pedaggio in assenza di un adeguamento della tariffa dovrà sostenere il relativo onere

Nel dicembre del 2015 si è conclusa la trattativa, avviata ai sensi della l.n. 190/2014, e Fsi ha firmato il contratto di cessione a favore di Terna SpA della rete elettrica già di proprietà di Rfi, costituita da 8.379 Km di elettrodotti, da 350 stazioni elettriche, dal contratto per il passaggio della fibra ottica di proprietà di BasicTel S.p.A. nonché da tutti i diritti e i rapporti accessori ad un valore complessivo di 757 milioni di euro come stabilito dall’Autorità per l’energia elettrica, il gas e il sistema idrico.

Rfi ha evidenziato che, essendo il valore della partecipazione di Fsi in Self post scissione pari a 387 mln di euro e le risorse finanziarie da destinare alla copertura degli investimenti sulla rete ferroviaria pari a 272 mln di euro, si genera una plusvalenza da cessione di 98 mln di euro.

5. FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI NEL 2014

- Nel corso del mese di gennaio 2014 il costo dell'energia per la trazione ha subito un aumento in conseguenza della Delibera dell'Autorità dell'Energia Elettrica e Gas (AEEG) n. 641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013. Nello specifico la delibera, nell'ambito di un processo di progressiva rivisitazione degli oneri gravanti sulle imprese a forte consumo di energia elettrica, ha sostanzialmente modificato l'applicazione delle componenti tariffarie aggiuntive (oneri di sistema) che determina di fatto un significativo abbattimento delle agevolazioni tariffarie riservate, tra l'altro, alle imprese ferroviarie;
- in relazione alla nota vicenda del credito vantato dalla società controllata FS Logistica verso il "Commissario Straordinario per l'emergenza rifiuti in Campania", in data 20 febbraio 2014 è stata emessa l'ordinanza con la quale è stata disposta l'assegnazione a FS Logistica delle somme relative al secondo pignoramento presso la Banca d'Italia (procedimento n. 22107/2013) di 32.585.298,78 euro oltre gli interessi legali dalla data del precetto fino alla data del pagamento e le spese vive di registrazione. Successivamente in data 22 aprile 2014, è stata emessa l'ordinanza con la quale è stata disposta l'assegnazione a FS Logistica delle somme relative al primo pignoramento presso la Banca d'Italia (procedimento n.6542/2013) di 39.219.056,06 euro oltre gli interessi legali dalla data del precetto fino alla data del pagamento e le spese vive di registrazione e, successivamente, in data 4 aprile 2014 la Banca d'Italia ha corrisposto a FS Logistica l'importo di 33.210.600,79 euro in seguito alla notifica dell'ordinanza del Giudice della provvisoria esecuzione del 20 febbraio 2014 e in data 28 maggio 2014 la Banca d'Italia ha corrisposto a FS Logistica l'importo di 40.470.441,30 euro in seguito alla notifica dell'ordinanza del Giudice della provvisoria esecuzione del 22 aprile 2014. La società ha utilizzato le somme incassate dai due pignoramenti per rimborsare, in via prioritaria, la linea di credito Intesa San Paolo di un ammontare pari, alla data del 25 aprile 2014, a 9.979.590 euro. La parte residua è stata impiegata per rimborsare integralmente la linea di credito con il Gruppo FS Italiane. E' stata, tuttavia, mantenuta la linea di fido con la Capogruppo per un ammontare massimo di 75 milioni di euro per poter far fronte ad eventuali diverse decisioni di merito del Tribunale di Roma;
- il 26 febbraio il Parlamento Europeo ha votato in sede di sessione Plenaria l'intero "Quarto pacchetto ferroviario" a conclusione della prima lettura. Il testo approvato, modificando

le proposte iniziali della Commissione Europea, introduce il diritto per le imprese ferroviarie europee ad offrire servizi commerciali di trasporto nazionale di passeggeri ad Alta Velocità in tutti gli Stati Membri, nel rispetto del cosiddetto principio di reciprocità. La proposta della Commissione, che prevedeva l'obbligo di gara per l'assegnazione dei contratti di Servizio Pubblico a partire dal 2019, è stata fortemente modificata in sede parlamentare reintroducendo di fatto la possibilità di assegnazione diretta dei contratti a partire dal 2022, salvo il rispetto di generici criteri di efficienza;

- in data 3 aprile 2014 il Ministro dell'Economia e delle Finanze - con decreto emanato di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - ha disposto, per l'anno 2014 ed in favore delle Regioni a statuto ordinario, una anticipazione del 60 per cento del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, per un importo complessivo pari a 2.950 milioni di euro;
- il 23 aprile 2014 è stata emanata la Legge n.71, "Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione" che disciplina le condizioni di realizzazione del progetto di collegamento ferroviario di merci e viaggiatori tra Torino e Lione, nonché le condizioni di esercizio dell'opera;
- la Legge n. 68 del 2 maggio 2014, "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge n. 16 del 6 marzo 2014, recante disposizioni urgenti in materia di finanza locale, nonché misure volte a garantire la funzionalità dei servizi svolti nelle istituzioni scolastiche", prevede che, per quanto d'interesse, in attesa dell'approvazione del Contratto di Programma RFI – Parte investimenti 2012-2016, da concludersi entro il 30 giugno 2014, i rapporti tra lo Stato e RFI siano regolati sulla base di quanto previsto nel Contratto di Programma 2007-2011. Il provvedimento stabilisce, inoltre, che nelle more del trasferimento alla Regione Valle d'Aosta delle competenze e delle funzioni in materia di trasporto ferroviario, lo Stato corrisponda a Trenitalia 13,4 milioni di euro per i servizi resi nel periodo gennaio-luglio 2014. Infine, in attesa del trasferimento completo delle competenze alle Regioni a Statuto speciale e dei servizi indivisi, il MEF è autorizzato a corrispondere a Trenitalia le somme impegnate per il 2013 per le prestazioni rese;
- con il decreto legge n. 192/2014 (cd. Millepogge) convertito in legge n.11 del 27 febbraio 2015, è stato introdotto dall'art. 10, comma 12, il comma 7-ter dell'art 20 della L. n. 89/2014, che recita: "per il perseguimento degli obiettivi di efficientamento e finanziari previsti dal decreto-legge 24 aprile 2014, n.66, convertito, con modificazioni, dalla legge

23 giugno 2014 n.89, riguardo alle società partecipate dallo Stato, le società controllate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA concorrono, nell'ambito del bilancio consolidato della capogruppo, per l'importo di 40 milioni di euro per l'anno 2014, da versare all'entrata del bilancio dello Stato entro il 10 gennaio 2015, e 60 milioni di euro per l'anno 2015, da versare entro il 30 settembre 2015". Il nuovo comma ha così identificato per le società controllate da FS SpA un quadro di applicazione "speciale" rispetto alla disciplina generale dettata dall'originario art. 20;

- in data 11 agosto è stato convertito in legge (Legge n.116/14 pubblicata sulla GU n.192 del 20 agosto 2014), con modificazioni, il decreto-legge 24 giugno 2014, n.91, recante "Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea". Il provvedimento, come modificato dal Senato, reca, tra l'altro, le seguenti disposizioni di particolare interesse per il Gruppo FS Italiane:
 - soppressione della Commissione per la valutazione degli interventi diretti sui ricettori in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario di cui al DPR 459/1998 e trasferimento dei relativi compiti al Ministero dell'Ambiente;
 - rimodulazione del sistema tariffario elettrico delle Ferrovie dello Stato Italiane, con l'applicazione, a decorrere dal 1° gennaio 2015, del regime tariffario speciale al consumo di RFI di cui al DPR 22 maggio 1963, n.730, ai consumi di energia elettrica impiegati per i trasporti rientranti nel servizio universale e nel trasporto ferroviario delle merci. Nelle more dell'emanazione del decreto del Ministero dello sviluppo economico che dovrà definire le modalità di individuazione dei consumi rilevanti ai fini dell'applicazione della norma, la componente tariffaria compensativa annua è ridotta della parte eccedente 3300 Gwh per un importo di 80 milioni di euro. Si prevede un'applicazione graduale della nuova regolamentazione tariffaria per il primo triennio, attraverso l'applicazione in misura non superiore al 50 per cento nell'anno 2015, al 70 per cento nel 2016 e non superiore all'80 per cento nel 2017.
- La legge n.164 "Conversione in legge del D.Legge 12 settembre 2014, n.133", cd "Sblocca Italia" prevede, per quanto di interesse:

- la nomina per due anni, rinnovabile, dell'AD di FS SpA quale Commissario per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli-Bari. Al Commissario non saranno corrisposti gettoni, compensi, rimborsi spese o altri emolumenti, comunque denominati, in relazione allo svolgimento dell'attività commissariale. Gli interventi per la realizzazione dell'opera sono dichiarati indifferibili, urgenti e di pubblica utilità. Vengono fissati tempi serrati per lo svolgimento delle conferenze dei servizi, ed in caso di motivato dissenso da parte di un'amministrazione preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico o alla tutela della salute è prevista una deliberazione del Consiglio dei Ministri, nonché il dimezzamento dei tempi previsti. Le risorse necessarie alla realizzazione dell'opera sono previste nell'ambito del Contratto di Programma. Per non incorrere nelle limitazioni del patto di stabilità interno, il Commissario viene autorizzato a richiedere i trasferimenti di cassa, in via prioritaria, a valere sulle risorse nazionali ed in via successiva sulle previste risorse di competenza regionale. Le stesse disposizioni si applicano anche alla realizzazione dell'asse ferroviario AV/AC Palermo-Catania-Messina;
- che il Contratto di Programma 2012-2016 – Parte Investimenti di RFI sia stipulato entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari. Una quota pari a 220 milioni di euro delle risorse stanziata quale contributo in conto impianti a favore di RFI è utilizzata per gli interventi di manutenzione straordinaria previsti dal Contratto di Programma 2012-2014, parte Servizi;
- che con decreti del MIT, da adottare entro 30 giorni dall'entrata in vigore del decreto-legge, siano assegnati i finanziamenti per la realizzazione delle opere cantierabili entro il 31 dicembre 2014 e per quelle cantierabili entro il 30 giugno 2015, mentre i decreti per le opere cantierabili entro il 31 agosto 2015 dovranno essere emanati entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione;
- lo stanziamento di 3.890 milioni di euro, nel periodo 2013-2020, per la continuità dei cantieri o per il perfezionamento degli atti contrattuali relativi alla realizzazione di numerose opere, tra le quali: soppressione ed automazione di passaggi a livello della tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico Bologna-Lecce (cantierabile entro il 31 dicembre 2014); ulteriore lotto costruttivo AV/AC Verona-Padova, messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia, Terzo Valico di Giovi della linea AV Milano-Genova (appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e cantierabili entro il 30 giugno 2015); interventi nuovo tunnel del Brennero e quadruplicamento della linea ferroviaria Lucca-Pistoia (appaltabile entro il 30

- aprile 2015 e cantierabile entro 31 agosto 2015). Tra le opere finanziate con il “Fondo revoche” è inserito l’ammodernamento della tratta Salerno-Potenza-Taranto;
- che non potranno essere richieste modifiche dei progetti di opere pubbliche rispondenti a *standard* tecnici più stringenti rispetto a quelli definiti a livello europeo, senza una stima dei sovra costi ed un’analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il gestore dell’infrastruttura o per il gestore dell’opera, corredata da una valutazione dei tempi di attuazione;
 - che al fine di rimuovere lo squilibrio finanziario derivante dagli oneri relativi al 2013 per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale, si autorizza la regione Calabria ad utilizzare le risorse ad essa assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione per il periodo 2007-2013, nel limite massimo di 40 milioni di euro per il 2014, di cui 20 milioni a copertura degli oneri relativi all’esercizio 2013, e di 20 milioni di euro per il 2015.
 - Il 5 novembre 2014 è stata pubblicata la delibera n.70 con cui l’ART ha assunto le proprie determinazioni in ordine alle tematiche sull’accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale. Nello specifico, l’ART ha prescritto misure regolatorie con riferimento alle seguenti undici questioni oggetto della citata delibera n.16/2014: i) accordo quadro; ii) assegnazione della capacità; iii) gestione della circolazione perturbata; iv) sgombero delle infrastrutture; v) effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce; vi) pedaggio per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria; vii) performance regime; viii) condizioni di accesso ai servizi; ix) persone a mobilità ridotta (PMR); x) assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi, aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela; xi) servizi di manovra. Con la stessa Delibera n. 70/2014 è stato altresì avviato un nuovo ed autonomo procedimento, la cui chiusura è prevista per il 30 settembre 2015, finalizzato alla “definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l’utilizzo delle infrastrutture ferroviarie”. La prescrizione contenuta nella citata delibera n. 70, per la quale è stata data efficacia immediata decorrente dalla data di pubblicazione della Delibera medesima, è quella riguardante l’adozione del nuovo pedaggio AV/AC. Tale prescrizione è stata adempiuta dal GI, il quale - con nota dello scorso 11 dicembre, indirizzata per conoscenza all’ART e successivamente trasmessa al MIT- ha dato comunicazione a NTV e Trenitalia del nuovo valore del canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria AV/AC, pari a 8,2 €/treno*km, valevole per il periodo 6 novembre 2014-31 dicembre 2015 (ossia dal giorno successivo a quello della pubblicazione della Delibera n. 70/2014). Si fa infine presente che la Delibera 70/2014, con specifico

riferimento alle tematiche concernenti il pedaggio AV ed i servizi di assistenza alle PMR, è stata impugnata dalla società NTV con ricorso notificato a RFI l'8 gennaio 2015. Al riguardo RFI ha provveduto, entro i termini previsti, a costituirsi in giudizio, nonché a presentare “ricorso incidentale”. Inoltre in data 3 marzo 2015 RFI ha provveduto a notificare all'ART il Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento delle Delibere n.70 e 76 e relativi allegati contenenti le misure regolatorie oggetto di contestazione da parte della società.

- In data 27 novembre 2014 è stata pubblicata la delibera n.76 con cui l'ART ha formulato le indicazioni e le prescrizioni che RFI è tenuta a recepire nel Prospetto Informativo della Rete 2015, richiamando, sia nei contenuti che nei tempi di adozione, le misure di regolazione formulate con la suddetta delibera n.70/2014. Nello specifico, l'ART nella delibera ha espresso le proprie valutazioni, indicazioni e prescrizioni in esito all'analisi della bozza di PIR 2015 inviata all'Autorità da RFI il 30 settembre 2014 con riferimento alle seguenti tematiche:
 - informazioni generali;
 - condizioni di accesso all'infrastruttura;
 - caratteristiche dell'infrastruttura;
 - allocazione della capacità;
 - servizi;
 - tariffe.
- A novembre 2014 è stato approvato il piano c.d. “Juncker” presentato dal nuovo Presidente della Commissione Europea. Un piano di investimenti da oltre 300 miliardi di euro che si pone come obiettivo il rilancio e il sostegno della crescita economica in Europa a partire da investimenti pubblici e privati in settori strategici. Il piano prevede la creazione di un fondo *ad hoc* di 21 miliardi di euro, gestito dalla Banca Europea degli Investimenti, che dovrebbero diventare 315 grazie all'effetto leva, è destinato a finanziare importanti progetti degli Stati Membri da selezionare. Per quanto riguarda i grandi progetti da finanziare tramite il fondo, hanno priorità quelli del settore trasporto, energia, ricerca e formazione, ma una parte sarà destinata anche alle piccole e medie imprese.
- In data 4 dicembre 2014, in attuazione della volontà del Governo Italiano di procedere attraverso la sua controllata Ferrovie dello Stato Italiane nella fase di “creazione” del nuovo Promotore Pubblico con il Governo Francese (*ex lege* n. 71 del 3 aprile 2014), il Consiglio di

Amministrazione ha deliberato l'approvazione del progetto di scissione parziale di LTF, attuato mediante assegnazione a FS della partecipazione al capitale della Lyon Turin Ferroviaria SaS, e delle disponibilità liquide e passività a questa correlate, sulla base delle situazioni patrimoniali al 31 ottobre 2014 delle società partecipanti alla scissione, con conseguente riduzione del capitale sociale di RFI. Poiché l'operazione assume rilevanza strategica nel settore dei trasporti ai sensi del DPR 85/2014, è stata attivata, a seguito della suddetta delibera di Consiglio, la procedura introdotta dalla cosiddetta *golden power* (DL 21/2012 convertito, con modificazioni, dalla L 56/2012) verso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, che, attraverso l'invio di una informativa completa sull'operazione, consente al Governo di esprimere il proprio eventuale diniego. L'invio dell'informativa è avvenuto in data 9 dicembre 2014 e l'iter autorizzativo si è definito secondo il principio del cosiddetto "silenzio assenso", decorsi i termini stabiliti *ex lege* in capo alla suddetta Presidenza del Consiglio per esprimere l'eventuale diniego.

- La legge 23 dicembre 2014, n.190 (legge di stabilità 2015), ha - tra l'altro - disposto quanto segue, relativamente al comparto ferroviario:
 - le reti elettriche in alta e altissima tensione e le relative porzioni di stazioni di proprietà di Ferrovie dello Stato Italiane SpA o di società dalla stessa controllate sono inserite nella rete di trasmissione nazionale di energia elettrica; l'efficacia di tale inserimento è subordinata al perfezionamento dell'acquisizione dei suddetti beni da parte del gestore del sistema di trasmissione nazionale o di una società da quest'ultimo controllata. L'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, sulla base dei dati forniti da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, definisce gli aspetti finanziari dell'operazione, tenendo conto dei benefici potenziali per il sistema elettrico nazionale ed informando il Ministero dello sviluppo economico. Le risorse finanziarie derivanti dalla cessione, limitatamente al valore dei contributi pubblici già erogati dallo Stato ed utilizzati negli anni per investimenti nella rete elettrica di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, devono essere destinate alla copertura di investimenti sulla rete ferroviaria nazionale previsti dal contratto stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA;
 - dal 2015 le risorse destinate agli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto di merci su ferro non possono essere superiori a 100 milioni di euro annui; tali risorse sono attribuite al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che provvede a destinarle alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle imprese ferroviarie per

- l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia;
- in coerenza con i Contratti di Programma parte investimenti e parte servizi stipulati con RFI e in attuazione dei medesimi contratti, nonché in ottemperanza a quanto disposto dalla direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, la strategia di sviluppo della rete ferroviaria per il periodo 2015-2017 persegue i seguenti assi di intervento attraverso i connessi programmi di investimento: manutenzione straordinaria della rete ferroviaria nazionale e sviluppo degli investimenti per grandi infrastrutture;
 - in ottemperanza all'articolo 4 del Contratto di Programma-parte investimenti e relativamente ai programmi di cui al precedente capoverso, entro il mese di giugno di ogni anno e a consuntivo sulle attività dell'anno precedente, RFI presenta una relazione al Ministero vigilante, per la trasmissione al CIPE, nonché alle competenti Commissioni parlamentari, in ordine alle risorse finanziarie effettivamente contabilizzate per investimenti, all'avanzamento lavori e alla consegna in esercizio delle spese connesse agli investimenti completati per ciascun programma di investimento, nonché agli eventuali scostamenti registrati rispetto al programma;
 - per la continuità dei lavori delle tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano-Venezia, della tratta terzo valico dei Giovi della linea AV/AC Milano-Genova, delle tratte del nuovo tunnel ferroviario del Brennero, autorizzate o in corso di autorizzazione, il CIPE può approvare i progetti preliminari delle opere anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi, a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere;
 - è stato autorizzato un contributo quindicennale di 15 milioni di euro dal 2016 per avviare i lavori sulla tratta ferroviaria Andora-Finale Ligure;
 - vengono modificati l'ambito di applicazione ed i criteri di utilizzo del fondo per l'acquisto di veicoli del trasporto pubblico locale (istituito dall'articolo 1, comma 1031, della legge 27 dicembre 2006, n.296); in particolare, le risorse (di cui all'articolo 1, comma 83, della legge 27 dicembre 2013, n.147) potranno essere destinate esclusivamente all'acquisto di materiale rotabile su gomma.

- In data 30 dicembre 2014 Ferrovie dello Stato Italiane, RFI e SELF hanno siglato un Memorandum of Understanding non vincolante con Terna per avviare il processo di potenziale cessione alla stessa Terna delle reti elettriche di trasmissione in alta e altissima tensione, con porzioni di relative stazioni elettriche, attualmente di proprietà del Gruppo FS Italiane. La cessione che, si è perfezionata nel corso del 2016, riguarda sia le reti già inserite nella rete di trasmissione nazionale di energia elettrica, sia quelle destinate a farne parte, in caso di perfezionamento dell'operazione ai sensi della Legge di Stabilità 2015. Come già riferito al paragrafo 4 del presente Referto, in attuazione del richiamato Memorandum of Understanding nel dicembre del 2015, si è conclusa la cessione, avviata ai sensi della l. 190/2014, e Fsi ha firmato il contratto di cessione a favore di Terna SpA della rete elettrica già di proprietà di Rfi, costituita da 8.379 Km di elettrodotti, da 350 stazioni elettriche, dal contratto per il passaggio della fibra ottica di proprietà di BasicTel S.p.A. nonché da tutti i diritti e i rapporti accessori ad un valore complessivo di 757 milioni di euro come stabilito dall'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico (AEEGSI).

PARTE II

6. GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA DEL GRUPPO

6.1 Attestazioni del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili e societari

Con riferimento all'esercizio 2014 il Dirigente Preposto e l'AD della Capogruppo hanno rilasciato l'Attestazione sul bilancio d'esercizio di FSI SpA e sul consolidato in data 24 aprile 2015, senza evidenziare aspetti di rilievo.

6.2 Attività del Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale, ai sensi dell'art. 2429 c.c., ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2014, evidenziando che nel corso dell'esercizio non sono emersi fatti significativi suscettibili di menzione sulla Relazione del Collegio stesso.

6.3 Relazione della Società di revisione

La revisione legale dei conti è stata affidata ad una società di revisione con procedure di evidenza pubblica concluse il 4 novembre 2014.

La società di revisione incaricata ha svolto la revisione legale sia del bilancio di esercizio che di quello consolidato al 31 dicembre 2014 redigendo, per ognuno di essi, la relazione prevista dall'artt. 14 e 16 del Decreto legislativo 27 gennaio 2010 n. 39.

La società di revisione ha ritenuto i bilanci conformi agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea, esprimendo un giudizio positivo sulla loro redazione, giudicata idonea a rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa sia di FS SpA che del Gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014.

6.4 Notazioni generali sul bilancio consolidato

Il Bilancio Consolidato include, oltre alla Capogruppo FS SpA, le società sulle quali la stessa esercita il controllo, direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate, a partire dalla data in cui lo stesso viene acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. Il controllo può essere esercitato sia in forza del possesso azionario diretto o indiretto della maggioranza dei voti esercitabili sia per effetto del diritto a percepire i rendimenti variabili derivanti dal proprio rapporto con le stesse, incidendo su tali rendimenti ed esercitando il proprio potere sulla società.

anche prescindendo da rapporti di natura azionaria. L'esistenza di potenziali diritti di voto esercitabili alla data di bilancio è considerata ai fini della determinazione del controllo.

Nell' tabella A dell' Appendice si dà conto delle imprese incluse nell' area di consolidamento.

FSI ha riferito che le variazioni subite nel corso del 2014 nell' area di consolidamento sono principalmente le seguenti:

- il 25 febbraio 2014 è stata costituita la società Busitalia Rail Service Srl con socio unico Busitalia–Sita Nord. La società è stata iscritta al Registro delle Imprese di Roma il 13 marzo 2014. Successivamente, in data 14 aprile 2014, l'Assemblea della società ha deliberato di aumentare il capitale sociale della società mediante conferimento del ramo d'azienda denominato Servizi Sostitutivi di Busitalia-Sita Nord. La società ha come oggetto sociale lo svolgimento delle attività di trasporto su strada sostitutivo del trasporto ferroviario nell'interesse di società direttamente e/o indirettamente controllate da Ferrovie dello Stato Italiane;
- il 28 febbraio 2014 - a conclusione di specifica procedura di gara – Busitalia-Sita Nord ha acquisito dalla società Umbria TPL e Mobilità la partecipazione di maggioranza (70 per cento) della società Umbria Mobilità Esercizio Srl, cui in precedenza Umbria TPL e Mobilità aveva conferito il proprio ramo d'azienda. L'operazione ha avuto decorrenza dal 1° marzo 2014. L'acquisizione della suddetta partecipazione si è realizzata attraverso un contratto che prevedeva in particolare la possibilità per il cedente (nel termine di un anno) di esercitare un'opzione put per la cessione del restante 30 per cento ad un prezzo predeterminato, con conseguente obbligo per l'aggiudicatario di perfezionare l'acquisizione. Avendo comunicato, in data 10 luglio 2014, Umbria TPL e Mobilità - nei modi contrattualmente previsti - l'esercizio dell'opzione di vendita del restante 30 per cento, Busitalia-Sita Nord ha proceduto in data 07 agosto 2014 a perfezionare l'acquisto della partecipazione di minoranza, diventando così socio unico di Umbria Mobilità Esercizio;
- il 1° marzo 2014 la società Umbria Mobilità Esercizio ha acquistato il 72,25 per cento di S.A.V.I.T. Srl;
- il 10 aprile 2014 è stata costituita la società FS JIT Italia Srl, con socio unico FS Logistica. La società è stata iscritta al Registro delle Imprese di Roma il 23 aprile 2014. Successivamente, in data 25 giugno 2014, l'Assemblea dei soci ha deliberato l'aumento del capitale sociale, con effetto dal 1° luglio 2014, mediante conferimento in natura del ramo d'azienda identificato come Omnia Express Clienti Gruppo di FS Logistica. La società ha

come oggetto sociale lo studio, l'organizzazione, in forma diretta o indiretta, la produzione, la gestione e la vendita di servizi di logistica e di trasporto merci in Italia e all'estero, in via prevalente per le società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane;

- in data 11 agosto 2014 la società Rhein-Main-Bus GmbH è stata incorporata con effetto retroattivo al 1° gennaio 2014 nella sua controllante al 100 per cento, Autobus Sippel GmbH;
- nel mese di agosto 2014 è stata effettuata una riorganizzazione delle attività di trasporto passeggeri su bus del gruppo Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE). Tutte le partecipazioni relative a questa attività (Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH, KVG Stade GmbH & Co. KG und Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn GmbH) sono state conferite a valore di libro nella Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH. Questa società funge ora da *sub-holding* per queste attività. Il conferimento non ha modificato le percentuali di partecipazione complessiva del Gruppo;
- il 17 settembre 2014 la società Grandi Stazioni Ingegneria Srl è stata incorporata nella sua controllante al 100 per cento, Grandi Stazioni;
- il 18 dicembre 2014 la società Siger Srl, controllata dalla società ATAF Gestioni, è stata messa in liquidazione e pertanto è uscita dall'area di consolidamento del Gruppo.

6.4.1 Notazioni di sintesi sui risultati del bilancio consolidato

Tabella 18 Conto economico consolidato (milioni)

	2013	2014	Variazione	Δ %
RICAVI OPERATIVI	8.329	8.390	61	0,7
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.597	7.734	137	1,8
Altri proventi	732	656	-76	-10,4
COSTI OPERATIVI	-6.296	-6.276	20	0,3
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	2.033	2.113	80	3,9
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	-1.212	-1.455	-243	-20
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	822	659	-163	-19,8
Saldo della gestione finanziaria	-234	-111	123	52,6
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	587	548	-39	-6,6
Imposte sul reddito	-127	-245	-118	-92,9
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	460	303	-157	-34,1
Risultato di esercizio delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali				
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	460	303	-157	-34,1
RISULTATO NETTO DI GRUPPO	459	292	-167	-36,4
RISULTATO NETTO DI TERZI	1	11	10	>200

Fonte: FSI

FSI ha riferito che il 2014 è stato caratterizzato da forti elementi di discontinuità normativa che hanno determinato rilevanti impatti negativi sull'andamento della gestione del Gruppo; di conseguenza il risultato netto di esercizio si attesta a 303 milioni di euro, con una variazione in diminuzione rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente pari a 157 milioni di euro (-34,1 per cento). Ciò nonostante il margine operativo è risultato in crescita di 80 milioni di euro (+3,9 per cento sul 2013), e in linea con gli obiettivi espressi nel Piano industriale 2014-2017, mentre il risultato netto sconta anche gli effetti economici negativi derivanti da provvedimenti legislativi intervenuti in particolare a fine esercizio. I ricavi operativi dell'esercizio sono pari a 8.390 milioni di euro e si incrementano di 61 milioni di euro (+0,7 per cento) rispetto al 2013 (8.329 milioni di euro) mentre i costi operativi sono pari a 6.276 milioni di euro e si decrementano di 20 milioni di euro (-0,3 per cento) rispetto al 2013 (6.296 milioni di euro).

La crescita dei ricavi delle vendite e delle prestazioni, deriva da maggiori ricavi da servizi di trasporto (194 milioni di euro, +3,2 per cento) e da altri servizi (31 milioni di euro, +13,4 per cento), compensati da minori ricavi da servizi di infrastruttura (88 milioni di euro, -6,6 per cento). Il risultato operativo ammonta a 659 milioni di euro e registra invece un decremento pari a 163 milioni di euro (-19,8 per cento) rispetto all'anno precedente. Sulla variazione negativa incidono