



Corte dei Conti

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

**Determinazione e relazione sul risultato del controllo
eseguito sulla gestione finanziaria
di FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.
per l'esercizio 2015**

Relatore: Presidente di sezione Angelo Canale

Ha collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati

il Dott. Alessandro Ortolani.

Determinazione n. 76/2017



La

Corte dei Conti

in

Sezione del controllo sugli enti

nell'adunanza dell'11 luglio 2017;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con r.d. 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto l'art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210;

visto il DPCM 7 marzo 2007, che dà atto della permanenza del controllo della Corte dei conti su Ferrovie dello Stato italiane, ai sensi dell'art. 19 della predetta legge n. 210 del 1985 e dell'art. 12 della richiamata legge n. 259 del 1958;

visto il bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato italiane S.p.A., relativo all'esercizio finanziario 2015, nonché le annesse relazioni del Consiglio di Amministrazione e del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente Angelo Canale e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della predetta Società per l'esercizio 2015;

considerato che dall'esame della gestione e della documentazione relativa al suddetto esercizio sono emersi i seguenti elementi di rilievo:

- per quanto concerne la Capogruppo FSI il risultato netto di esercizio si attesta ad un valore positivo di 137 milioni di euro con un miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 48 milioni di euro (53,9 per cento sul 2014);

MODULARIO
C. C. - 2

MOD. 2



Corte dei Conti

- a livello di EBITDA si evidenzia un decremento di 4 milioni di euro, con un margine che passa da 6 a 2 milioni di euro per effetto del decremento dei ricavi operativi di 1 milione di euro (147 milioni di euro nel 2015 contro i 148 milioni di euro nel 2014);
- l'EBIT si attesta ad un valore negativo di 38 milioni di euro, in peggioramento rispetto al valore, sempre negativo, di 22 milioni di euro del 2014 (+72,7 per cento) determinato prevalentemente dalle maggiori svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio sugli investimenti immobiliari (-7 milioni di euro), dai maggiori ammortamenti del periodo (-2 milioni di euro), nonché dall'accantonamento degli oneri relativi al Fondo di sostegno al reddito (-3 milioni di euro);
- il saldo dei proventi e oneri finanziari nel 2015 si attesta a 177 milioni di euro con un miglioramento di 62 milioni di euro rispetto al 2014 (54 per cento);
- le imposte sul reddito presentano un decremento complessivo di 2 milioni di euro rispetto all'esercizio 2014 attribuibile principalmente all'effetto combinato dell'incremento delle imposte correnti, al netto dei proventi da consolidato fiscale, per 16 milioni di euro, per effetto del completato utilizzo delle perdite societarie pregresse, e del decremento delle imposte anticipate e differite per 17 milioni di euro, conseguenza principalmente della rideterminazione dei crediti e debiti per imposte anticipate/differite effettuata per tener conto della riduzione dell'aliquota IRES introdotta dalla legge stabilità 2016 (L. n° 208 del 28 dicembre 2015) a partire dall'esercizio 2017;
- per quanto concerne il Gruppo FSI il risultato netto di esercizio si attesta a 464 milioni di euro con una variazione in aumento rispetto al 2014 di 161 milioni di euro (53 per cento). Tale risultato deriva anch'esso principalmente dalla variazione in diminuzione per 172 milioni di euro delle imposte sul reddito (IRAP) per effetto di quanto previsto dalle novità normative fiscali e, anche, dei numerosi provvedimenti che si sono susseguiti nel 2014 quali, ad esempio: la legge 190/2014 che ha disposto la cessione della rete elettrica a favore di Terna S.p.A., il decreto legge n. 192/2014 che ha disposto il concorso di FSI agli obiettivi di efficientamento e finanziari dello Stato, il recepimento della Direttiva n. 34/2012 cd.

MODULARIO
C. C. - 2

MOD. 2



Corte dei Conti

“Recast” da cui sono scaturite le misure di regolazione adottate dall’Autorità di regolazione dei trasporti (Art) e, in particolare, la delibera n. 70/2014;

- i ricavi operativi di Gruppo dell’esercizio registrano un incremento di 195 milioni di euro (2,3 per cento) rispetto al 2015 portandosi a 8.585 milioni di euro, suddivisi in ricavi delle vendite e delle prestazioni, pari a 7.881 milioni di euro (1,9 per cento), ed altri proventi, pari a 704 milioni di euro (6,82 per cento);
- i costi operativi di Gruppo dell’esercizio, pari a 6.610 milioni di euro, registrano un aumento di 334 milioni di euro (5,3 per cento) rispetto al 2014 per effetto dell’incremento dei costi per materie prime, sussidiarie e di consumo (29 per cento sul 2014), dei costi per servizi (9,2 per cento sul 2014), dei costi per lavori interni capitalizzati (14,84 per cento) e dei costi del personale per 16 milioni di euro (+0,4 per cento);
- il margine operativo lordo (EBITDA) nel 2015 si attesta a 1.975 milioni di euro, con un decremento pari a 139 milioni di euro (- 6,6 per cento) rispetto all’esercizio 2014. Il risultato operativo (EBIT), ammontante a 644 milioni di euro fa registrare un decremento pari a 15 milioni di euro (-2,3 per cento sul 2014);
- per quanto concerne la situazione patrimoniale si evidenzia la diminuzione rispetto al 2014 delle attività che, a livello di Gruppo, passano da 63.527 milioni di euro a 62.977 milioni di euro (-0,87 per cento sul 2014) e delle passività che passano da 26.209 milioni di euro a 25.141 milioni di euro (-4 per cento sul 2014);
- il patrimonio netto di FSI ammonta al 31 dicembre 2015 a 36,37 miliardi di euro in aumento rispetto al 2014 (36,34 miliardi di euro), mentre il patrimonio netto consolidato ammonta a 37,83 miliardi di euro in incremento dell’1,39 per cento rispetto al 2014 (37,31 miliardi di euro);
- Il capitale sociale risulta in significativa diminuzione rispetto al 2014 passando da 38,79 miliardi di euro a 36,34 miliardi di euro nel 2015 (-6,32 per cento). Ciò in quanto l’Assemblea in data 28 maggio 2015 ha proceduto all’allineamento del capitale sociale di FSI al corrispondente valore del patrimonio netto dopo aver utilizzato integralmente le riserve esistenti (pari a 307.602.382 euro) a copertura delle perdite portate a nuovo (pari a

MODULARIO
C. C. - 2

MOD. 2



Corte dei Conti

2.846.807.074 euro). Pertanto il capitale sociale risulta nel 2015 abbattuto per 2.450 milioni di euro e l'utile di esercizio (pari a 89,21 milioni di euro), la riserva legale (pari a 25,10 milioni di euro), la riserva straordinaria (pari a 27,89 milioni di euro) e le riserve diverse (pari a 254,59 milioni di euro) risultano completamente utilizzate;

- analizzando i settori attraverso cui il Gruppo FSI opera, al lordo di rettifiche ed elisioni delle operazioni infragruppo effettuate in sede di consolidamento, si evidenzia, che il settore trasporto registra ricavi operativi pari a 6941 milioni di euro che incrementano di 154 milioni di euro rispetto al 2014 (+2,3 per cento) chiudendo l'esercizio 2015 con un risultato netto in aumento per 134 milioni di euro (145 per cento rispetto all'esercizio 2014) e il settore infrastruttura chiude il 2015 con ricavi operativi pari a 2.527 in linea con i risultato del 2014 e un risultato netto dell'esercizio positivo per 111 milioni di euro in diminuzione del 14 per cento sul 2014;
- FSI deve proseguire nell'attuazione della normativa in tema di trasparenza e di prevenzione della corruzione, secondo la Direttiva MEF del 25 agosto 2015 e le linee concordate con l'ANAC;
- per i Contratti di programma, parte Servizi (2016-2021), in via di approvazione, e quello Investimenti (2012-2016) si auspica la definizione di tempi certi di approvazione al fine di evitare incertezza nella programmazione finanziaria e nella realizzazione delle opere con costi crescenti;
- occorre individuare, anche a livello normativo, soluzioni per ridurre il volume dei crediti commerciali e finanziari iscritti a bilancio, gran parte dei quali è riconducibile a enti pubblici, tra cui le Regioni, a causa della lunghezza dei tempi medi di liquidazione dei corrispettivi;
- in tema di infrastrutture, con specifico riferimento ai grandi investimenti realizzati per lotti costruttivi non funzionali emerge la necessità che si accelerino la progettazione e la realizzazione delle opere già da tempo finanziate;
- considerata la delicata situazione economico finanziaria in cui versa la società Ferrovie del sud-est, di recente acquisizione, al fine di salvaguardare gli equilibri di bilancio di Gruppo, è necessario che il Collegio sindacale di FSI monitori e vigili sull'andamento del piano di

MODULARIO
C. C. - 2

MOD. 2



Corte dei Conti

risanamento e rilancio industriale intrapreso nonché sulle misure necessarie ad evitare effetti traslativi dei rischi economici e finanziari sul Gruppo;

P . Q . M .

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio relativo all'esercizio 2015 - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione di Ferrovie dello Stato italiane S.p.A. - l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società per il suddetto esercizio.

ESTENSORE
Angelo Canale

PRESIDENTE f.f.
Piergiorgio Della Ventura

Depositata in segreteria il 18 luglio 2017

S O M M A R I O

PREMESSA	12
PARTE I	13
1. L'assetto societario	13
1.1 Organi e comitati	15
1.2 I controlli interni	26
1.2.1. L'Organismo di vigilanza ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001	26
1.2.2. Modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. n. 231/2001	26
1.2.3. L'Internal Auditing	26
1.2.4. Attività di supporto tecnico all'Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. n. 231/01	28
1.3 Misure di prevenzione della corruzione, trasparenza, inconfiribilità e incompatibilità di incarichi.	29
2. Risorse umane	30
2.1 Modalità di reclutamento presso il Gruppo ferrovie dello Stato italiane Spa.	30
2.2 Consistenza del personale	32
2.3 Costo del Lavoro	33
2.4 Politica retributiva 2015	36
2.5 Sicurezza e salute sul lavoro	37
2.6 Consulenze	38
3. Contenzioso	39
3.1 Contenzioso del lavoro	39
3.2 Contenzioso civile e amministrativo delle principali società partecipate da FS	41
3.2.1 Procedimenti dinnanzi alle autorità europee	44
3.2.2 "Sconto K2"	45
3.2.3 Questioni relative ai terminali	45
3.2.4 Assegnazione delle Tracce	46
3.2.5 Procedimento per l'impugnativa della Delibera n. 70/2014 dell'Autorità' di regolazione dei trasporti (ART)	46
3.2.6 Procedimento per l'impugnativa della delibera ART n.96/2015	47
3.3 Contenzioso contabile	48
3.4 Procedimenti dinnanzi all'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM)	48
4. La liberalizzazione del trasporto ferroviario e l'Autorità di regolazione dei trasporti	49

5. Fatti di rilievo verificatisi nel 2015	56
6. Piano per la cessione parziale del pacchetto azionario della Ferrovie dello Stato S.p.A.	62
7. Acquisizione dell'intera partecipazione della società “Ferrovie del sud est e servizi automobilistici a.r.l.”	64
PARTE II	66
8. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo	66
8.1 Notazioni generali sul bilancio consolidato	66
8.1.1 Notazioni di sintesi sui risultati del bilancio consolidato	69
8.1.2 Dati di dettaglio relativi al conto economico consolidato	75
8.1.3 Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo	79
8.2 Finanziamenti pubblici ed investimenti: aspetti generali	85
8.3 Gestione finanziaria del Gruppo FS Italiane	87
9. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA	91
9.1 Notazioni di sintesi sul bilancio di esercizio	91
9.2 Dati di dettaglio relativi al conto economico	95
9.3 Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria	97
10. Andamento della gestione dei principali settori operativi del Gruppo FS Italiane	101
10.1 Settore Trasporto	101
10.1.1 Crisi e rilancio del settore merci attraverso l'istituzione del Polo “Mercitalia”	105
10.2 Settore Infrastruttura	107
10.3 Settore Servizi Immobiliari	111
10.3.1 Il patrimonio immobiliare non strumentale di Ferrovie dello Stato italiane	113
10.4 Settore Altri Servizi	115
11. Conclusioni	118
A P P E N D I C E	123

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Trattamenti economici complessivi degli Amministratori (Mandato 2014-2016)	24
Tabella 2 - Trattamenti economici complessivi ai membri del Collegio sindacale (2013-2015) ...	25
Tabella 3 - Funzioni di internal audit svolte nel 2015	27
Tabella 4 - Attività di verifica delle funzioni di internal auditing.	29
Tabella 5 - Consistenza del personale (2014-2015).....	32
Tabella 6 - Distribuzione personale per qualifiche professionali.....	32
Tabella 7 - Consistenza del personale con qualifica dirigenziale (2014-2015)	32
Tabella 8 - Bilancio consolidato di Gruppo - Costo del personale (milioni)	33
Tabella 9 - FSI SpA Capogruppo - Costo del personale (migliaia)	34
Tabella 10 - Trenitalia SpA - Costo del personale (migliaia).....	34
Tabella 11 - Gruppo FSI - Costo del personale dirigente.....	35
Tabella 12 - Retribuzioni dirigenti FSI (euro)	37
Tabella 13 - Infortuni indennizzati INAIL in occasione di lavoro e in itinere.	37
Tabella 14 - Costi per consulenze (2014-2015) migliaia	38
Tabella 15 - Contenzioso del lavoro (2011-2015)	39
Tabella 16 - Contenzioso lavoro – Ricorsi pendenti /Fondo rischi al 31 dicembre 2015.....	40
Tabella 17 - Contenziosi civili attivi e passivi di Gruppo al 30 giugno 2016.....	43
Tabella 18 - Contenziosi in sede amministrativa al 30 giugno 2016.	43
Tabella 19 - contenziosi in sede amministrativa al 30 giugno 2016.....	44
Tabella 20 - Società del Gruppo qualificate “Operatore di impianto”.	51
Tabella 21 - Conto economico consolidato (2014-2015) milioni	69
Tabella 22 - Stato patrimoniale riclassificato (2014-2015)	72
Tabella 23 - Conto economico consolidato Gruppo (2014-2015)	76
Tabella 24 - Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo (2014-2015).....	79
Tabella 25 - Principali voci di patrimonio netto consolidato intervenute nel 2015.	83
Tabella 26 - Finanziamenti pubblici ed investimenti da Stato e altri.....	85
Tabella 27 - Investimenti del Gruppo.....	85
Tabella 28 - Conto economico FSI SpA (2014-2015) in milioni	91
Tabella 29 - Stato patrimoniale riclassificato (milioni)	93
Tabella 30 - Conto economico (2014-2015)	95
Tabella 31 - Situazione patrimoniale-finanziaria	97
Tabella 32 - Risultati gestionali del Settore trasporto (milioni)	101
Tabella 33 - Ricavi del Settore trasporto (2014-2015) (milioni).....	102
Tabella 34 - Costi del Settore trasporto (2014-2015) (milioni)	104
Tabella 35 - Risultati gestionali del Settore infrastruttura (milioni)	107
Tabella 36 - Ricavi del Settore infrastruttura (2014-2015) (milioni)	108
Tabella 37 - Costi del Settore infrastruttura (2014-2015) (milioni).....	109
Tabella 38 - Risultati gestionali del Settore Servizi immobiliari (milioni)	111
Tabella 39 - Ricavi del Settore Servizi Immobiliari (milioni)	112
Tabella 40 - Costi del Settore Servizi Immobiliari (milioni)	112
Tabella 41 - Entità del patrimonio non strumentale (2014-2015).....	114
Tabella 42 - Risultati gestionali del Settore Altri Servizi (milioni).....	115
Tabella 43 - Ricavi del Settore Altri Servizi (milioni)	115
Tabella 44 - Costi del Settore Altri Servizi (milioni).....	116

PREMESSA

La Corte ha riferito al Parlamento su Ferrovie dello Stato Italiane SpA (in breve “FSI” o “FS Italiane SpA”, “FS SpA” o “FS Italiane”), da ultimo con la relazione deliberata in data 14 giugno 2016, sull’esito del controllo svolto sull’esercizio 2015, con le modalità di cui all’art.12 della legge 21 marzo 1958, n.259.

Con la presente relazione, riferisce sulla gestione condotta nel 2015 da FS Italiane SpA e sulle principali vicende verificatesi fino alla data di elaborazione del referto.

Giova rammentare che, sul risultato della gestione finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana SpA (in breve “RFI SpA”), la Corte riferisce con apposito, distinto referto, ai sensi dell’art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210, e degli artt. 2 e 7 della legge n. 259 del 1958; considerato che il bilancio di detta società confluisce nel bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (in breve “Gruppo FS Italiane” o “Gruppo FS”), nel corso della presente relazione verranno forniti anche alcuni limitati elementi conoscitivi relativi alla suddetta società.

PARTE I

1. L'assetto societario

L'assetto organizzativo societario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane deriva da un processo di societarizzazione che ha portato all'attuale struttura di gruppo industriale al cui vertice è posta la *Holding* Capogruppo, la Ferrovie dello Stato italiane SpA (FSI).

FSI ha come oggetto sociale la realizzazione e la gestione di reti di infrastruttura per il trasporto ferroviario, lo svolgimento dell'attività di trasporto, prevalentemente su rotaia, di merci e di persone, lo svolgimento di attività strumentali e complementari a quelle suddette ivi comprese quelle dei servizi alla clientela e di valorizzazione dei beni posseduti per lo svolgimento delle attività.

Le azioni di FSI SpA appartengono interamente allo Stato per il tramite del socio unico Ministero dell'economia e delle finanze (di seguito anche MEF).

Il Piano industriale (PI) regola e controlla i rapporti interni di Gruppo e i rapporti istituzionali con lo Stato e le altre pubbliche amministrazioni.

Il nuovo Piano Industriale 2017 – 2026 di FS, fortemente innovativo e in discontinuità con il precedente Piano industriale 2011-2015, prevede investimenti infrastrutturali per 94 miliardi (73 miliardi di euro per le infrastrutture, 14 miliardi di euro per il materiale rotabile e 7 miliardi per lo sviluppo tecnologico) dei quali 58 miliardi già disponibili (23 in autofinanziamento e 35 già stanziati nell'ambito dei Contratti di Programma), ricavi dai 9 miliardi previsti a fine 2016 fino ai 17,6 miliardi di euro nel 2026, un Ebitda che in 10 anni punta a crescere da 2,3 a 4,6 miliardi di euro. Il nuovo PI, fa leva su cinque pilastri strategici: mobilità integrata con un coinvolgimento di tutti gli operatori del settore e le aziende pubbliche e private di TPL; logistica integrata con una radicale riorganizzazione del comparto merci attraverso la società Mercitalia che opera attraverso Mercitalia Rail, Mercitalia Logistic e Mercitalia Terminal; integrazione fra le infrastrutture sia ferroviarie sia stradali anche mediante l'ipotizzata integrazione con ANAS S.p.A.; sviluppo internazionale attraverso la proposizione del Gruppo quale General contractor, gestore di infrastrutture e servizi pubblici a mercato¹ e digitalizzazione dei servizi offerti alla clientela.

¹ In coerenza con gli obiettivi di Piano industriale il Gruppo FS ha accelerato il suo percorso di internazionalizzazione ed espansione dei servizi di media/lunga percorrenza e dei servizi urbani attraverso l'acquisizione sia dell'operatore ellenico Trainose sia dell'operatore britannico NXET Trains Ltd. FSI ha riferito che siffatte operazioni consentono di implementare significativamente il fatturato all'estero. In particolare, per quanto concerne i rischi legati all'acquisizione di Trainose FSI ha precisato che la stessa presenta i rischi di impresa tipici di un operatore ex monopolista che continua ad occupare una posizione

La struttura di FSI affianca ai compiti tipici di una *corporate* quelli di tipo industriale e finanziario, anche al fine di elaborare, coordinare e controllare il processo di costruzione e consolidamento con le altre società operative che operano nei diversi settori della filiera e di altre società di servizio e di supporto al funzionamento del Gruppo.

L'organizzazione di FSI è attualmente caratterizzata da una separazione societaria tra l'attività di trasporto esercitata attraverso la Trenitalia SpA e quella di realizzazione e gestione della rete per il trasporto ferroviario esercitata attraverso la Rete ferroviaria italiana S.p.A., nel rispetto delle Direttive europee sulla liberalizzazione del mercato. In tale quadro, FSI assicura i processi di *corporate governance*, attraverso un sistema di Direzioni centrali, con l'obiettivo di definire le linee strategiche e favorire la condivisione delle decisioni. Coadiuvano l'attività di FSI alcune società di servizio quali:

- la Italferr, che svolge un'attività strategica nel campo dell'ingegneria dei trasporti con il compito di supervisionare, coordinare, progettare e costruire le linee ferroviarie e, in tale ambito, di porre in essere attività connesse, *inter alia*, agli appalti, alle gare e alla trattazione delle riserve nell'esecuzione dei lavori;
- la Ferservizi S.p.A., che gestisce le attività di supporto al *core business* (acquisti di Gruppo, servizi immobiliari, gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare, gestione amministrativa, servizi informatici e tecnologici);
- la FS Logistica (Mercitalia logistics), che offre servizi di deposito, *handling*, gestione degli ordini dagli stabilimenti di produzione fino al mercato di consumo della grande distribuzione organizzata, progettazione e realizzazione di infrastrutture;
- la Grandi Stazioni S.p.A. partecipata al 60 per cento da Ferrovie dello Stato e al 40 per cento da Eurostazioni S.p.A.² che è stata oggetto nel dicembre 2015 di un progetto di scissione nelle società Grandi Stazioni Immobiliare SpA, Grandi Stazioni Rail SpA e Grandi Stazioni Retail S.p.A. Quest'ultima, nell'ambito del progetto di focalizzazione sui business delle infrastrutture e del trasporto, è stata oggetto nel luglio 2016 di cessione a mercato come meglio dettagliato nel paragrafo 5 della presente Relazione. Tale società ha l'obiettivo di riqualificare, valorizzare e gestire le quattordici principali stazioni ferroviarie italiane³;

dominante nel mercato liberalizzato. In ogni caso in sede di *due diligence* FSI ha tenuto conto nel prezzo di acquisto di una *sensitivity* connessa con il prezzo di acquisto offerto.

² La compagine sociale di Eurostazioni SpA è così formata: Edizione Srl (Gruppo Benetton), Vianini Lavori Spa (Gruppo Caltagirone), Pirelli & C. Spa (Gruppo Pirelli) e SnCF Participations S.A. (Société Nationale des Chemins de Fer).

³ Milano Centrale, Torino Porta Nuova, Genova Brignole e Genova Piazza Principe, Venezia Mestre e Venezia S.Lucia, Verona Porta Nuova, Bologna Centrale, Firenze S.M. Novella, Roma Termini, Roma Tiburtina, Napoli Centrale, Bari Centrale e Palermo Centrale.

- la Centostazioni SpA società *partnership* tra Ferrovie dello Stato Italiane e Archimede 1 - Gruppo SAVE che è impegnata nella riqualificazione, valorizzazione e gestione di 103 stazioni ferroviarie in 20 Regioni italiane;
- la Busitalia – Sita Nord Srl che si occupa di trasporto persone con autobus prevalentemente nel trasporto pubblico locale (TPL) offrendo, direttamente o tramite società controllate, numerosi collegamenti urbani ed extraurbani in Veneto (attraverso la società Busitalia Veneto), Toscana e Umbria, con una presenza radicata e riconosciuta sul territorio. La controllata Busitalia Rail Service organizza inoltre, per conto di Trenitalia, l'erogazione dei servizi sostitutivi di corse ferroviarie sull'intero territorio nazionale;
- la Netinera Deutschland opera in Germania nel settore del trasporto passeggeri ed in particolare nel trasporto pubblico locale, sia ferroviario sia su gomma, nella logistica, nella manutenzione e riparazione veicoli e nella realizzazione di infrastrutture ferroviarie. Netinera è capogruppo di sette società (Osthannoversche Eisenbahnen AG, OHE, controllata attraverso NETINERA Bachstein, Prignitzer Eisenbahn GmbH, Regentalbahn AG, Verkehrsbetriebe Bils GmbH, Autobus Sippel GmbH e Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH (SBN) alle quali fanno poi capo oltre 40 imprese: Netinera opera in diversi Länder tedeschi e si affianca a TX Logistik che offre servizi di trasporto merci e logistici sul mercato ferroviario tedesco ed europeo, con filiali in Austria, Svizzera e Svezia.

Completano l'assetto societario di FSI la Brenner Basis Tunnel (Bbt), la Tunnel Ferroviario del Brennero (Tfb) e Lyon Turin Ferroviaire (Ltf) ora Tunnel Euralpin Lyon Turin (Telt) che costituiscono società di scopo di diritto internazionale impegnate nella costruzione dei tunnel di raccordo tra Italia e Austria e tra Italia e Francia.

Al 31 dicembre 2015 il capitale sociale di FS Italiane SpA ammontava a 36.340.432.802,00 di euro interamente versati (38.790.425.485 al 31 dicembre 2014).

1.1 Organi e comitati

La struttura di *corporate governance* di FS Italiane SpA e delle principali controllate è articolata secondo il sistema tradizionale: l'Assemblea dei Soci nomina un Consiglio di amministrazione e un Collegio Sindacale.

Anche per FSI come per la generalità delle società a controllo pubblico questa Corte, nella consapevolezza che il ruolo dell'azionista pubblico si traduce spesso nella necessità di individuare soluzioni di equilibrio tra le esigenze di autonomia di impresa e di tutela dell'interesse pubblico,

ritiene tuttavia fondamentale che tali soluzioni, anche in relazione ai loro riflessi sulla gestione delle risorse pubbliche, siano espresse formalmente dall'Assemblea dei soci, evitando che scelte delicate scaturiscano da confronti informali e al di fuori della struttura di *corporate governance*.

L'Assemblea dei Soci

L'Assemblea di FS Italiane SpA è costituita dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Il Consiglio di Amministrazione

Conformemente alle previsioni statutarie, il Consiglio di Amministrazione (di seguito anche CdA):

- è composto, nel rispetto della parità di genere, da un numero compreso tra un minimo di tre e un massimo di nove componenti, nominati dall'Assemblea degli azionisti ai sensi dell'articolo 10 dello Statuto, come modificato dall'Assemblea straordinaria di FS SpA tenutasi il 29 maggio 2014;
- viene convocato e presieduto dal Presidente e si riunisce di norma una volta al mese e, comunque, tutte le volte che lo giudichi necessario il Presidente o l'AD o quando ne sia fatta motivata richiesta scritta dalla maggioranza dei suoi componenti o dal Collegio Sindacale;
- delega alcune delle proprie competenze ad un AD (art. 12, co.3, dello Statuto), riservandosi decisioni esclusive su talune altre materie;
- può anche attribuire al Presidente, previa delibera dell'Assemblea, deleghe su materie delegabili ai sensi di legge (combinato disposto artt. 9, co. 7, e 12, co. 3, dello Statuto).

L'assunzione della carica di amministratore è subordinata, per espressa previsione statutaria (art. 10, co. 6, dello Statuto), al possesso di specifici requisiti di professionalità, competenza ed onorabilità, anche con riferimento al quadro normativo definito per le società a partecipazione pubblica. Nel corso del 2013 detti requisiti sono stati rafforzati, allineandoli a quanto previsto dalla Direttiva del MEF del 24 giugno 2013 “*in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione e di politiche per la remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'Economia e delle finanze*”. Inoltre, lo Statuto, così come modificato alla luce di detta Direttiva, prevede specifiche cause di ineleggibilità e decadenza.

Lo Statuto di FS Italiane SpA (art. 10, co. 6) stabilisce, inoltre, che gli Amministratori cui siano state delegate in modo continuativo, ai sensi dell'art. 2381, comma 2, codice civile, attribuzioni gestionali proprie del Consiglio di Amministrazione possano rivestire la carica di Amministratore