

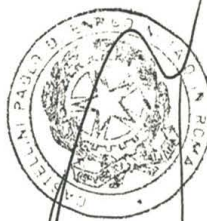


81697/14

Allegato "A"
Regio 22070

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2015

Veri



SS/17

81697/15



123

INDICE

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2015	1
Lettera del Presidente	3
IL GRUPPO IN SINTESI	6
Disclaimer	7
Legenda e glossario	8
Il futuro si fonda su una grande storia	11
I risultati consolidati	12
RELAZIONE SULLA GESTIONE	13
Relazione sul governo societario e sugli assetti societari	14
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria del Gruppo	30
Settore Trasporto	39
Settore Infrastruttura	45
Settore Servizi Immobiliari	48
Settore Altri Servizi	51
Andamento economico e situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA	55
Quadro macroeconomico	58
Clienti	62
Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale	67
I risultati del traffico delle principali Imprese Ferroviarie europee	71
Sicurezza Esercizio Ferroviario	72
Sostenibilità	73
Risorse umane	74
Ambiente	79
Fattori di rischio	82
Investimenti	87
Attività di ricerca e sviluppo	96
Principali eventi dell'esercizio	98
Altre informazioni	107
Azioni proprie della Capogruppo	119
Rapporti con parti correlate	120
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio	121
Evoluzione prevedibile della gestione	122
Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA	124
BILANCIO CONSOLIDATO GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE AL 31 DICEMBRE 2015	125
Prospetti contabili consolidati	126
Note esplicative al Bilancio consolidato	132
Allegati	218
BILANCIO DI ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA AL 31 DICEMBRE 2015	228
Prospetti contabili	229
Note esplicative al Bilancio d'esercizio	235

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

124

Lettera del Presidente

81697/16

Signor Azionista,

Il 2015 è stato un anno ricco di novità per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e per i suoi *stakeholder*. Un anno di transizione per molti versi, che ha visto lo stabilizzarsi del quadro macroeconomico italiano, il ritorno degli investimenti pubblici nelle infrastrutture strategiche per il Paese (con un totale di 17 miliardi di euro assegnati al Gruppo FS per investimenti nel trasporto ferroviario nei prossimi anni), nonché una importante riduzione del carico fiscale; inoltre, significativi cambiamenti del quadro regolatorio di riferimento del Gruppo FS e l'avvicendamento nella *leadership* del Gruppo stesso.

Il tema centrale per il Consiglio di Amministrazione è stato quello del *focus* sul *core business*. In quest'ottica si leggono la vendita a Terna della rete elettrica di proprietà di RFI, positivamente conclusa a dicembre per un valore complessivo di 757 milioni di euro, e l'impostazione dell'operazione Grandi Stazioni, con la cessione del ramo *retail* prevista nel primo semestre 2016.

Quanto ai risultati raggiunti, i dati di domanda di trasporto in crescita confermano lo spostamento della mobilità privata verso la mobilità collettiva e rappresentano un inequivocabile segnale di ripresa economica del Paese. Nell'anno appena trascorso abbiamo trasportato 829 milioni di persone (+6,6% rispetto al 2014), di cui 609 milioni sui nostri treni (+3,3%) e 220 milioni su gomma (+16,9%). I dati sulla *customer satisfaction* hanno mostrato i primi segni di miglioramento.

Il 2015 ha visto il lancio del nuovo treno ad Alta Velocità Frecciarossa 1000 (18 nuovi treni operativi a dicembre 2015 su una flotta di 50 in servizio entro il 2017) che, oltre ad una velocizzazione dei servizi, porta ad un *upgrade* di tutto il *Rolling Stock* Alta Velocità. Con l'arrivo del Frecciarossa 1000, si sta chiudendo una fase importante di investimenti sui servizi Alta Velocità in Italia, che ci dà maggiore spazio, a partire dal 2016, per focalizzarci sul trasporto pubblico locale e sul trasporto merci. Nel 2015, abbiamo proseguito il piano di rinnovo per il trasporto regionale, con l'entrata in esercizio di 62 nuovi treni e di 144 carrozze a doppio piano che contribuiranno significativamente a migliorare il servizio offerto, in linea con la programmazione degli enti territoriali competenti. Nel trasporto locale su gomma, la nascita di Busitalia Veneto ha consentito al Gruppo di diventare il terzo operatore a livello nazionale, dietro soltanto alle due grandi società municipalizzate di Roma e Milano, Atac e Atm.

Nel settore del trasporto merci e logistica, sono state poste le basi per il *turn-around* volto alla creazione di un nuovo attore capace di proporsi sul mercato europeo in modo convincente, competitivo e remunerativo.

Nel settore Infrastrutture, grazie al ruolo determinante dei contributi pubblici, abbiamo potuto realizzare investimenti per oltre 3,5 miliardi di euro (+25% rispetto al 2014), finalizzati al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e all'innovazione tecnologica per la rete convenzionale (per il 54% del totale), al potenziamento infrastrutturale di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali della rete convenzionale (per il 42%) e al completamento della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli (per il 4%). Le grandi opere a cui stiamo lavorando, e in particolare i tunnel ferroviari del Brennero, le linee di accesso al Gottardo, la linea alta velocità Treviglio-Brescia, la tratta Napoli-Bari e la Torino-Lione, sono avanzate nel 2015 come da programma.

Sul piano internazionale, nel 2015 il Gruppo ha confermato la capacità di valorizzazione internazionale del proprio *know-how* in tema di trasporto ferroviario. Ad esempio: in Costa d'Avorio, la progettazione dei 1000 km di ferrovia che collegheranno il secondo porto del paese al Mali; i servizi concordati con la Repubblica del Congo (in termini di formazione del personale, fornitura di materiale diagnostico e ripristino della linea ferroviaria principale del paese Pointe Noire-Brazzaville, oltre alla realizzazione del centro direzionale di Brazzaville); nel Regno Unito, l'ottenimento da parte di Trenitalia, unico operatore europeo non britannico, della qualificazione alle gare dei prossimi quattro anni.



125

81697/14

In termini di risultati economico-finanziari, siamo molto soddisfatti di come l'anno si è concluso. In linea con i nostri obiettivi, i ricavi sono saliti a 8,5 miliardi di euro, con una crescita annuale del 2,3% rispetto a un quadro macroeconomico che ha visto il paese crescere dell'1%. Il Gruppo, grazie al miglioramento della marginalità operativa legata all'azione delle proprie leve gestionali, ha saputo far fronte in modo convincente agli impatti negativi degli interventi regolatori e normativi, con un EBITDA che si è collocato appena sotto la soglia dei 2 miliardi di euro.

Il 2015 è stato l'ottavo anno consecutivo in utile e il sesto anno consecutivo in cui i nostri indici di redditività rispetto alle vendite ci pongono al primo posto tra i competitor europei, in particolare DB e SNCF. Il risultato netto è stato pari a 464 milioni di euro, con un incremento superiore al 50% rispetto all'esercizio precedente, grazie anche al risparmio fiscale associato alla deducibilità dei costi del personale dalla base imponibile IRAP e al taglio prospettico dell'aliquota IRES.

Dal punto di vista patrimoniale, il Capitale Investito Netto del Gruppo è pari a 44,7 miliardi di euro (di cui 29,3 miliardi di euro attribuibili all'infrastruttura ferroviaria), a fronte di mezzi propri pari a 38 miliardi di euro e di una posizione finanziaria netta pari a 6,7 miliardi di euro.

Nel 2015 il Consiglio di Amministrazione di FS ha apportato significative misure volte a rafforzare la *governance* del gruppo, in particolare con l'istituzione della figura del *Chief Risk Officer* per il Gruppo, a diretto riporto dell'Amministratore Delegato, e proseguendo nel lavoro di costante aggiornamento del Modello ex D. Lgs. 231/2001.

Gli investimenti e l'attenzione di tutti per la sicurezza dei nostri lavoratori si sono tradotti in un miglioramento dei dati sugli infortuni (-15%).

Per il secondo anno consecutivo il Gruppo si è confermato "*Best Employer of Choice*", continuando ad investire nel rapporto con il mondo universitario.

Sul tema della *gender equality*, abbiamo svolto specifiche iniziative di sensibilizzazione e di formazione per sostenere la *leadership* femminile. Aderendo al "30% Club" ci siamo posti l'obiettivo di raggiungere nel 2020 il 30% di donne nel management (rispetto all'attuale 16%), agendo sulle assunzioni e sulle promozioni ai vari livelli. Con la nomina di una donna nel ruolo di Amministratore Delegato di Trenitalia abbiamo dato un fortissimo segnale all'interno e all'esterno.

Siamo molto orgogliosi del continuo impegno del Gruppo FS e di tutti i suoi dipendenti in termini di Responsabilità Sociale. Ricordiamo, a titolo di esempio, la campagna "La solidarietà viaggia sui treni", che ha permesso la riapertura dell'ostello Caritas "Don Luigi Di Liegro" di Via Marsala a Roma.

L'impegno sociale del Gruppo nel 2015 è proseguito su molti fronti. In particolare, mediante la concessione gratuita di oltre 80.000 mq di spazi, abbiamo ospitato una rete di 15 *Help Center* per persone in condizioni di disagio (470.000 gli interventi nel 2015) e 509 progetti di riuso sociale nelle stazioni impresenziate. In campo ambientale, da segnalare la 27ma edizione di Treno Verde, con Legambiente.

Al volgere del 2015 l'avvicendamento di *leadership* alla testa del Gruppo ha rappresentato un punto di svolta, che ha generato molte aspettative. Il nuovo Piano Industriale, in fase di avanzata predisposizione, articolerà lo sviluppo del percorso, con un forte sostegno di tutto il Consiglio di Amministrazione verso un disegno ambizioso per il Gruppo, sempre più proiettato all'evoluzione in azienda integrata della mobilità fortemente orientata al cliente.

In questa prospettiva, vediamo il ruolo di Ferrovie dello Stato Italiane come fondamentale nel contribuire alla crescita del Paese. Questi risultati non sarebbero stati possibili senza i nostri *partner* e collaboratori, l'appoggio dell'azionista e soprattutto l'impegno quotidiano e l'orgoglio dei nostri oltre 69.000 dipendenti, che ringraziamo tutti.

La Presidente

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

126

ORGANI SOCIALI DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Consiglio di Amministrazione

8169748

In carica fino al 27 novembre 2015 Nominati in data 27 novembre 2015¹

Presidente	Marcello Messori	Gioia Maria Ghezzi
------------	------------------	--------------------

Amministratore Delegato Michele Mario Elia Renato Mazzoncini¹²

Consiglieri	Daniela Carosio	Daniela Carosio
-------------	-----------------	-----------------

Vittorio Belingardi Clusoni Giuliano Frosini

Giuliano Frosini Simonetta Giordani

Gloia Maria Ghezzi Federico Lovadina

Simonetta Giordani Vanda Ternau

Federico Lovadina

Vanda Ternau

Collegio sindacale

Presidente **Alessandra dal Verme**

Sindaci effettivi Tiziano Onesti Roberto Ascoli⁴

Claudia Cattani

Sindaci supplenti Paolo Castaldi³

Cinzia Simeone

MAGISTRATO DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO SU FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Ernesto Basile

Angelo Canale⁵**DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI**

Roberto Mannozi

SOCIETÀ DI REVISIONE LEGALE

KPMG SpA (per il periodo 2014-2022)

¹ Per delibera assembleare assunta in pari data

² Nominato nella carica dal Consiglio di Amministrazione del 1 dicembre 2015 anche con le funzioni e deleghe di Direttore Generale

³ Subentrato nella carica di Sindaco effettivo al posto di Tiziano Onesti dal 21 dicembre 2015 all'11 marzo 2016

⁴ Subentrato nella carica di Sindaco effettivo in data 11 marzo 2016 al posto di Paolo Castaldi, tornato a ricoprire in pari data il ruolo di Sindaco supplente

⁵ Nominato nella carica di Magistrato della corte dei Conti delegato al controllo su FS SpA a partire dal 15 aprile 2015



81697/19

IL GRUPPO IN SINTESI

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

128

Disclaimer

81697/20

Questo documento, ed in particolare la sezione "Evoluzione prevedibile della gestione del Gruppo e di FS SpA", contengono dichiarazioni previsionali ("*forward-looking statements*"). Tali dichiarazioni sono basate sulle attuali aspettative e proiezioni relativamente ad eventi futuri e, per loro natura, sono soggette ad una componente intrinseca di rischio e incertezza. Sono dichiarazioni che si riferiscono ad eventi e dipendono da circostanze che possono, o non possono, accadere o verificarsi in futuro e, come tali, non possono essere considerati elementi sui quali fare pieno affidamento. I risultati effettivi potrebbero infatti differire, anche significativamente, da quelli contenuti in dette dichiarazioni a causa di una molteplicità di fattori, inclusi, a mero titolo esemplificativo, la volatilità e il deterioramento dei mercati del capitale e finanziari, una ricaduta della crisi del debito sovrano in Europa, variazioni nei prezzi delle materie prime, cambiamenti nelle condizioni macroeconomiche e nella crescita economica ed altre variazioni delle condizioni di *business*, mutamenti della normativa e del contesto istituzionale (sia in Italia che all'estero), difficoltà nella produzione e nei servizi, inclusi vincoli nell'utilizzo della rete infrastrutturale ferroviaria, degli impianti e nelle forniture e molti altri rischi e incertezze, la maggioranza dei quali è al di fuori del controllo del Gruppo.



81697/21



Legenda e glossario

Di seguito i criteri utilizzati per la determinazione degli indicatori di *performance* di uso più ricorrente nell'ambito della presente relazione sulla *gestione*, rispetto a quelli risultanti dagli schemi di bilancio e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo, nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal *business*:

- **Margine Operativo lordo - EBITDA:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è riconducibile alla sola gestione caratteristica. E' calcolato come differenza tra i Ricavi operativi e i Costi operativi.
- **Risultato operativo - EBIT:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è calcolato sommando algebricamente all' "EBITDA" gli Ammortamenti, le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore e gli Accantonamenti.
- **Capitale circolante netto gestionale:** è determinato dalle Rimanenze, dai Contratti di costruzione, dai Crediti commerciali correnti e non correnti e dai Debiti commerciali correnti e non correnti.
- **Altre attività nette:** sono determinate dai Crediti ed anticipi MEF per contributi, dalle Attività per imposte anticipate, dalle Altre attività correnti e non correnti e dalle Altre passività correnti e non correnti.
- **Capitale circolante:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante netto gestionale e delle Altre attività nette.
- **Capitale immobilizzato netto:** è determinato dalle voci Immobili, Impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.
- **Altri fondi:** sono determinati dal TFR e altri benefici ai dipendenti, dal Fondo imposte, dal Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, dal Fondo per contenzioso nei confronti del personale e nei confronti dei terzi, dal Fondo per altri rischi minori e dalle Passività per imposte differite.
- **Attività nette possedute per la vendita:** sono determinate da componenti patrimoniali per i quali si ritiene che il valore contabile possa essere recuperato principalmente con un'operazione di vendita anziché con il loro uso continuativo.
- **Capitale Investito Netto - CIN:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e dalle Attività nette possedute per la vendita.
- **Posizione finanziaria netta - PFN:** rappresenta un indicatore della struttura finanziaria ed è determinato dai Prestiti obbligazionari, dai Finanziamenti da banche a lungo termine, dalle quote correnti a essi riferiti, dai Finanziamenti da banche a breve termine, dai Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, dai crediti finanziari verso il MEF per contributi quindicennali correnti, dalle Disponibilità liquide e dalle Attività finanziarie correnti e non correnti.
- **Mezzi Propri - MP:** è un indicatore di bilancio che è calcolato sommando algebricamente il Capitale sociale, le Riserve, gli Utili (perdite) portati a nuovo, i Derivati passivi finanziari non correnti e correnti e il Risultato dell'esercizio.
- **Ebitda margin:** è un indice percentuale di redditività. E' determinato dal rapporto tra l'EBITDA e i Ricavi operativi.
- **Ebit margin - ROS (return on sales):** è un indice percentuale di redditività delle vendite. E' determinato dal rapporto tra l'EBIT e i Ricavi operativi.
- **Grado di indebitamento finanziario (PFN/MP):** è un indicatore utilizzato per misurare l'indebitamento dell'azienda. E' determinato dal rapporto tra la PFN e i Mezzi Propri.

130

Di seguito il glossario dei termini delle attività operative di uso più ricorrente:

81697/22

- **ACC/ACC - M:** Apparato Centrale a Calcolatore. Apparato centrale elettronico computerizzato per il comando e il controllo di impianti di segnalamento e sicurezza di stazione.
- **ACEI:** Apparato Centrale Elettrico a pulsanti di Itinerario. Apparato Centrale in cui il comando degli itinerari o degli istradamenti è realizzato con l'azionamento di un solo pulsante e la manovra di ogni singolo ente interessato all'itinerario o all'istradamento è realizzata automaticamente dai dispositivi dell'apparato.
- **ATC:** *Automatic Train control*. Sistema di controllo automatico della marcia del treno. E' l'evoluzione tecnologica e funzionale dell'*Automatic Train Protection* (ATP)
- **AV/AC:** Alta Velocità-Alta Capacità. Sistema di linee e mezzi specializzati per l'Alta Velocità e conseguente Alta Capacità di trasporto.
- **Carico medio** (vkm/tkm) esprime il numero di viaggiatori km per treno-km vale a dire quante persone in media riesce a trasportare un treno.
- **Contratto di Programma:** Contratto tra il MIT e Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI SpA) di carattere pluriennale, in cui sono definiti progetti di investimento e altre condizioni, quali principalmente la manutenzione della rete, per favorire lo sviluppo del sistema ferroviario.
- **Contratti di servizio:** Contratto tra il MIT/MEF e Trenitalia SpA per il quale vengono rimborsati gli oneri per i servizi di trasporto viaggiatori di carattere sociale e i cui introiti da traffico non potrebbero essere in modo autonomo economicamente sufficienti.
- **Direttrice:** Insieme di linee ferroviarie avente particolari caratteristiche di importanza per il volume dei traffici e le relazioni di trasporto che su di essa si svolgono, congiungendo fra loro centri o nodi principali della rete.
- **ERA European Railway Agency.** E' l'agenzia dell'Unione europea (UE), che stabilisce i requisiti obbligatori per le ferrovie europee ed i costruttori sotto forma di specifiche tecniche di interoperabilità, che si applicano al sistema ferroviario transeuropeo. L'ERA fissa gli obiettivi, i metodi e gli indicatori comuni di sicurezza e segue la direttiva 2004/49 / CE e successive modifiche.
- **ERTMS (European Rail Traffic Management System):** sistema di integrazione funzionale ed operativa delle diverse reti ferroviarie definita nell'ambito dell'Unione Europea e che a livello di controllo operativo prevede il sistema ETCS.
- **ETCS (European Train Control System):** sistema che comprende vari sistemi operativi nazionali ATC (*Automatic Train Control*). I sistemi ATC sono costituiti da impianti di segnalamento tradizionali ed innovativi e possono essere realizzati mediante RSC (Ripetizione Segnali Continua) e RSDC (Ripetizione Segnali Digitale Continua).
- **GSM-R Global System for Mobile Communication:** standard europeo per la telefonia radiomobile pubblica di tipo digitale, con velocità di trasmissione di 9,6 Kbps.
- **Impianto:** unità produttiva di un'azienda ferroviaria localizzabile e avente un'area di giurisdizione identificabile sulla rete ferroviaria. Possono appartenere sia al Gestore dell'infrastruttura che alle imprese di trasporto.
- **Load factor** (vkm/postokm): esprime il cosiddetto fattore di riempimento, quindi misura la saturazione della offerta commerciale: quanto quel posto è stato occupato in una relazione, si pensi ad un RM-MI con fermate intermedie (il viaggiatore che scende a Firenze occupa un posto al 50% rispetto a chi invece scende a Milano).
- **Nodo:** locuzione convenzionale che definisce un'area ferroviaria di norma coincidente con importanti insediamenti metropolitani, caratterizzata da un'alta densità e relativa complessità di stazioni medio-grandi e di altri impianti ferroviari interconnessi da varie linee, che rappresentano la prosecuzione dei principali itinerari che entrano nello stesso nodo nonché altre linee, realizzate per facilitare la gestione di circolazione di diverse correnti di traffico e percorsi alternativi, ovvero cinture e bretelle di servizio.



131

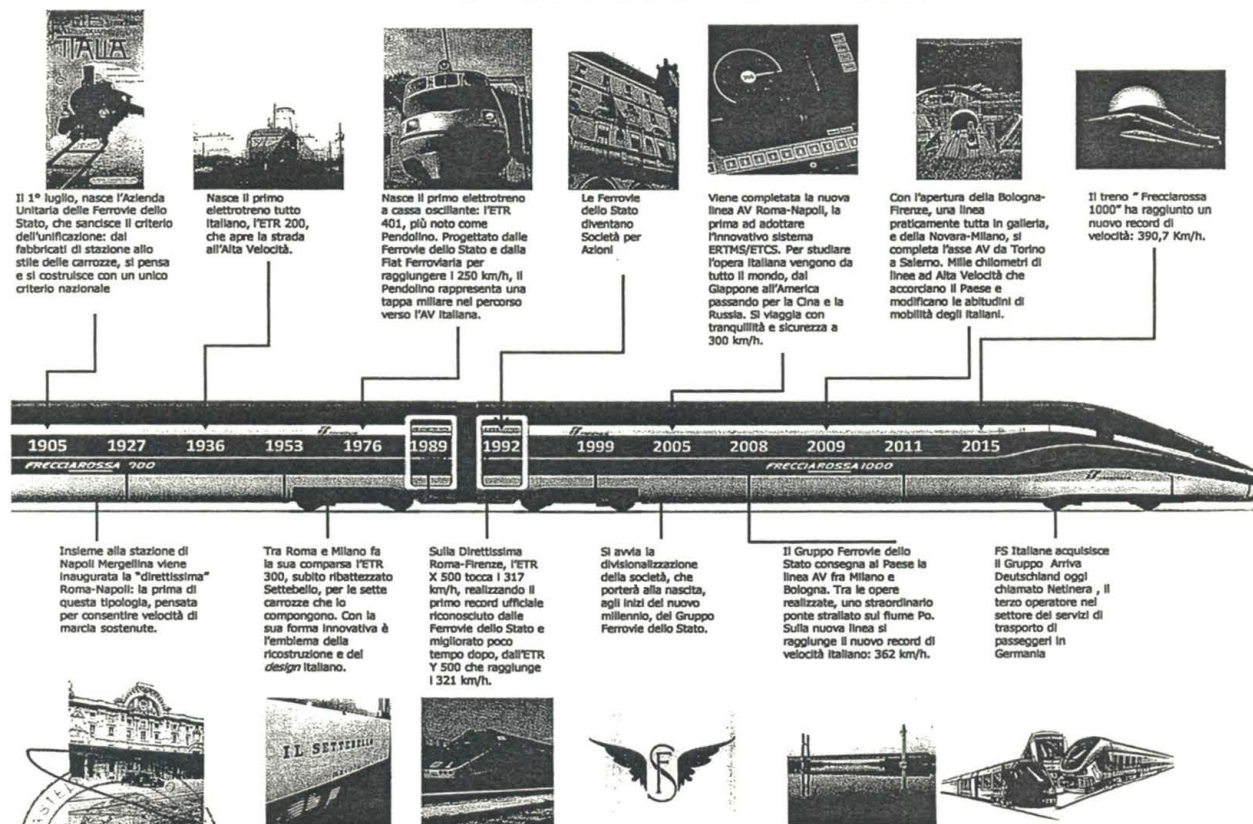
81697/23

- **Raddoppio:** trasformazione di una linea a semplice binario in una a doppio binario.
- **Terminak:** infrastruttura idonea al trasporto intermodale, per lo più adatta allo scambio tra vettori di grandi unità di carico, senza o con magazzini di modesta superficie.
- **SCC/CTC:** (Sistema Comando Controllo/CTC Grande rete) è un sistema per la regolazione della circolazione per direttrici e nodi con caratteristiche di prestazioni superiori ai tradizionali sistemi per il controllo del traffico centralizzato.
- **SCMT:** Sistema di Controllo Marcia Treno. Prima fase funzionale dell'ATC che consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita dalla linea sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.
- **Tonnellate km:** Prodotto delle tonnellate utili trasportate per i km percorsi (tonn km).
- **Trasporto combinato:** trasporto intermodale la cui percorrenza si effettua principalmente per ferrovia, vie navigabili o mare, mentre i percorsi iniziali e terminali sono effettuati su strada. Il trasporto combinato utilizza la ferrovia su determinati carri e linee codificati.
- **Trasporto intermodale:** trasporto che utilizza due o più modalità di trasporto (terrestre, ferroviario, marittimo o fluviale) con spostamento di unità di carico fra i modi, senza rottura del carico stesso: l'unità di carico può essere un veicolo stradale oppure una unità di trasporto intermodale (contenitore, cassa mobile, semirimorchio).
- **Treni km:** numero di eventi treno per i km di percorrenza (tkm).
- **Viaggiatori km:** numero di viaggiatori moltiplicato i km (vkm).

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

132

IL FUTURO SI FONDA SU UNA GRANDE STORIA



Relazione finanziaria annuale 2015

11

81697/24

81697/25



I risultati consolidati

valori in milioni di euro				
Principali dati economici, patrimoniali e finanziari	2015	2014	Variazione	%
Ricavi operativi	8.585	8.390	195	2,3
Costi operativi	(6.610)	(6.276)	(334)	(5,3)
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.975	2.114	(139)	(6,6)
Risultato operativo (EBIT)	644	659	(15)	(2,3)
Risultato netto	464	303	161	53,1
	31.12.2015	31.12.2014	Variazione	%
Capitale investito netto (CIN)	44.695	43.715	980	2,2
Mezzi propri (MP)	37.953	37.497	456	1,2
Posizione finanziaria netta (PFN)	6.742	6.218	524	8,4
PFN/MP	0,18	0,17	0,01	7,1
Investimenti dell'esercizio	5.497	4.261	1.236	29,0
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	(3)	(315)	358	99,2

Principali indicatori economici	2015	2014
EBITDA/RICAVI OPERATIVI	23,01%	25,20%
ROS (EBIT/RICAVI OPERATIVI)	7,50%	7,85%
COSTO DEL PERSONALE/RICAVI OPERATIVI	(45,82)%	(46,69)%

Giuseppe

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

SS 12

134



81697/26

RELAZIONE SULLA GESTIONE



81697/22



Relazione sul governo societario e sugli assetti societari

Premessa

Il presente paragrafo della Relazione sulla Gestione descrive i principali lineamenti della *Corporate Governance* del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito Gruppo FS Italiane) definiti dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA (di seguito anche FS SpA ovvero la Società ovvero la Capogruppo), assolvendo peraltro agli specifici obblighi informativi previsti ai sensi dell'articolo 123 *bis* del D.Lgs 58/1998 - Testo Unico della Finanza (Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari) avuto riguardo alle informazioni richieste dal comma 2 lettera b¹.

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

Profilo e Valori

La struttura del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane deriva da un processo di societizzazione (avviato nel 2000) che ha portato all'attuale assetto multisocietario con una Capogruppo il cui oggetto sociale è:

- la realizzazione e la gestione di infrastrutture per il trasporto ferroviario;
- lo svolgimento dell'attività di trasporto, prevalentemente su rotaia, di merci e di persone, ivi compresa la promozione, l'attuazione e la gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti;
- lo svolgimento di ogni altra attività strumentale complementare e connessa a quelle suddette, direttamente o indirettamente, ivi comprese espressamente quelle di servizi alla clientela e quelle volte alla valorizzazione dei beni posseduti per lo svolgimento delle attività statutarie.

Per espressa previsione statutaria, le attività sociali vengono svolte principalmente, anche se non esclusivamente, attraverso società controllate e collegate.

Alla Capogruppo, pertanto, fanno capo le società operative nei diversi settori della filiera e altre società di servizio e di supporto al funzionamento del Gruppo; società, tutte, che mantengono propria specificità aziendale ed autonomia gestionale nel perseguimento dei rispettivi obiettivi di *business*.

Relativamente alle attività di trasporto e di realizzazione e gestione della rete per il trasporto ferroviario, tenuto conto della normativa di liberalizzazione del mercato di matrice comunitaria, lo statuto indica espressamente la necessità che le stesse facciano capo a distinte società controllate.

In tale contesto, la Capogruppo FS SpA, controllata interamente dallo Stato per il tramite del socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), ferme restando le autonome responsabilità giuridiche delle società partecipate, esplica prevalentemente attività di natura strettamente societaria tipiche di una *holding* (gestione partecipazioni, controllo azionario, etc.), oltre ad attività di tipo industriale. La stessa assicura inoltre l'indirizzo e il coordinamento delle politiche

¹ FS SpA è un ente emittente obbligazioni quotate su mercati regolamentati dell'Unione Europea, avente l'Italia come Stato membro d'origine. Di conseguenza, è soggetta ai connessi obblighi normativi in Italia e nel paese di collocazione del prestito. Per converso, FS SpA non ha emesso azioni alle negoziazioni in mercati regolamentati o in sistemi multilaterali di negoziazione: si avvale, pertanto, della facoltà prevista dal comma 5 dell'art. 123 *bis* di omettere la pubblicazione delle informazioni di cui ai commi 1 e 2, salvo, appunto, quelle previste dalla lettera b del comma 2.

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

136

81697/28

e delle strategie industriali delle società operative del Gruppo oltre che, sotto il profilo funzionale dei processi "trasversali" attraverso un "Sistema di Direzioni" (la Capogruppo è strutturata in Direzioni Centrali) al fine di definire le linee strategiche e favorire la condivisione delle decisioni.

La struttura di *corporate governance* di FS SpA e delle principali controllate è articolata secondo il sistema tradizionale: l'Assemblea dei Soci nomina un Consiglio di Amministrazione (cui compete la gestione ed attualmente composto da sette amministratori) e un Collegio Sindacale (cui competono i controlli e composto da tre sindaci effettivi e due supplenti). L'Assemblea nomina, inoltre, una società di revisione (attualmente KPMG SpA), con funzioni di revisione legale dei conti. Ad integrazione del sistema di *governance*, alle sedute del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale presenzia il Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo sulla gestione finanziaria, a norma dell'art. 12 della legge n. 259/1958.

Conformemente alle previsioni statutarie, il Consiglio di Amministrazione: (i) nomina un Amministratore Delegato; (ii) può conferire deleghe al Presidente, previa delibera dell'Assemblea, su materie delegabili ai sensi di legge; (iii) costituisce comitati, ove necessario, con funzione consultiva e propositiva; (iv) nomina il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari; (v) nomina un direttore generale.

Al 31 dicembre 2015 il capitale sociale di FS SpA ammontava a 36.340.432.802,00 di euro interamente versati.

Il Codice Etico

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

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

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

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

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

Si fornisce, di seguito, una rappresentazione grafica della struttura di *governance* di FS SpA riferita alla data del 31 dicembre 2015.



8169/29

