ATTI PARLAMENTARI

XVII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XV
n. 559

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE Spa

(Esercizio 2015)

Trasmessa alla Presidenza il 25 luglio 2017

PAGINA BIANCA



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);

- 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, inconferibilità 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'Autorita' 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 mercato[1] 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 italiane [3];

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 Partecipations 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 Deutstchland 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

in non più di due ulteriori Consigli in società per azioni (non si considerano gli incarichi nelle società controllate o collegate); mentre per gli Amministratori cui non siano state delegate le attribuzioni di cui sopra è previsto che gli stessi possano rivestire la carica di Amministratore in non più di cinque ulteriori Consigli in società per azioni.

I Consigli di Amministrazione in carica nel corso del 2015

Nell'agosto 2013 l'Assemblea ha nominato il Presidente e il CdA (composto da cinque componenti) tra i quali l'AD per il triennio 2013-2015. A seguito delle dimissioni della maggioranza dei consiglieri in carica, l'Assemblea ha provveduto il 29 maggio 2014 ai sensi dell'articolo 10, comma 4, dello Statuto, a nominare un nuovo CdA (composto da nove amministratori) con un mandato di tre esercizi e cioè fino all'approvazione del bilancio 2016. Nel novembre 2015 l'Assemblea, a seguito delle dimissioni dell'intero CdA, ha provveduto a ricostituire il CdA (composto da sette amministratori), che resterà in carica per il triennio 2015-2017.

Competenze consiliari

Con riferimento al mandato 2014/2016, il Presidente ha rinunciato alle attribuzioni e agli incarichi conferiti dall'Assemblea del 29 maggio 2014 ad esclusione dell'attività di controllo interno. Di conseguenza il CdA ha conferito tali attribuzioni all'AD riservandosi le seguenti competenze:

a) definizione, su proposta dell'AD, delle linee strategiche della Società e del Gruppo;
b) approvazione del *business plan* annuale e pluriennale e del budget annuale della Società e del Gruppo, predisposti dall'AD;
c) deliberazioni, su proposta dell'AD, in merito a contratti di finanziamento, operazioni straordinarie, anche con riferimento alle società direttamente partecipate, nonché su acquisti/cessioni di azienda e di partecipazioni societarie;
d) nomina, su proposta motivata e documentata dell'AD, degli organi di amministrazione e di controllo delle principali controllate (Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Italferr SpA e Ferservizi SpA);
e) deliberazioni in ordine a fusioni per incorporazione e scissioni parziali di società possedute almeno al 90 per cento da FSI e a favore della medesima, istituzione e soppressione di sedi secondarie, adeguamento dello Statuto alle disposizioni normative, fermo restando, in ogni caso, la facoltà dell'Assemblea di deliberare sulle predette materie (cfr. art. 2365 del codice civile ed art. 12, comma 2, dello Statuto);

f) deliberazioni in ordine all'emissione di obbligazioni.

Il CdA ha conferito all'AD i poteri di amministrazione della Società e, in particolare:

a) lo svolgimento delle attività di impulso e di coordinamento per l'assunzione di ogni iniziativa funzionale alla valorizzazione del Gruppo, anche nell'ottica della privatizzazione;
b) la cura e l'adeguamento dell'assetto organizzativo e contabile del Gruppo. In relazione a tale potere l'AD deve riferire al CdA ed al Collegio Sindacale almeno ogni tre mesi, dando conto dell'andamento della gestione e della sua prevedibile evoluzione.

Il potere di rappresentanza di FSI spetta disgiuntamente al Presidente e all'AD.

Il CdA, nell'ambito della seduta del 1° dicembre 2015, nel mantenere invariata l'impostazione adottata per il mandato dal 2014 al 2016, come già riferito avviatosi il 29 maggio 2014 e conclusosi anticipatamente per le intervenute dimissioni dei tutti i Consiglieri, ha enucleato specificamente i poteri di esclusiva competenza del medesimo CdA e - in esecuzione di quanto deciso dalla predetta assemblea del 27 novembre 2015 - quelli da attribuire al Presidente, in modo da attribuire all'Amministratore Delegato tutti i restanti poteri di amministrazione.

I comitati interni al CdA e a supporto dell'attività dell'Amministratore delegato

Con specifico riferimento al mandato 2014/2016[4] si segnala la presenza di comitati che il CdA ha istituito al proprio interno con funzioni consultive o di proposta ed, in particolare:

- Comitato *Audit*, Controllo Rischi e *Governance* che ha il compito di supportare le valutazioni del CdA relative al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, alla *corporate governance* della Società e del Gruppo e alla responsabilità sociale d'impresa;
- Comitato per la Remunerazione (successivamente ridenominato Remunerazione e nomine), che ha compiti di natura propositiva e consultiva nei confronti del Consiglio di Amministrazione con riferimento, tra l'altro, alla remunerazione, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, cod. civ., di Amministratore Delegato e Presidente (qualora a quest'ultimo siano attribuite deleghe operative), e alla eventuale cooptazione, nonché alla verifica periodica dei requisiti di indipendenza e onorabilità e dell'assenza di cause di incompatibilità o ineleggibilità degli Amministratori di FS Italiane SpA.

Ai componenti dei suddetti Comitati è stato attribuito da FSI un compenso aggiuntivo pari al 30 per cento del compenso determinato dall'Assemblea per i Consiglieri.

Per effetto del rinnovo dell'Organo amministrativo deliberato dall'Assemblea del 27 novembre 2015 (mandato 2015/2017), il nuovo CdA di FS SpA, nella seduta del 1 dicembre 2015, ha

[4] Deliberazione del CdA, seduta del 24 luglio 2014.

confermato i sopradetti Comitati con le medesime funzioni consultive e ne ha modificato solo la composizione per tener conto di quanto deliberato dalla suddetta Assemblea.

Con apposite disposizioni di Gruppo sono stati istituiti, inoltre, numerosi comitati con l'obiettivo di supportare l'attività dell'AD in qualità di vertice amministrativo:

- il Comitato etico, con il compito di agevolare l'integrazione nei processi decisionali dei criteri etici assunti nei confronti dei vari interlocutori aziendali; di verificare la conformità delle azioni e dei comportamenti di Amministratori e dipendenti alle norme di condotta definite; di procedere alla revisione delle procedure aziendali alla luce del summenzionato Codice;
- il Comitato investimenti di Gruppo, che fornisce indirizzi in materia di investimenti e disinvestimenti, orientando il processo di pianificazione del Gruppo FSI; formula pareri di conformità (strategica ed economico-finanziaria) delle iniziative, ad eccezione di quelle incluse nel Contratto di Programma - Parte Investimenti, stipulato tra Governo e Rfi; fornisce all'AD la "validazione" degli investimenti e disinvestimenti rilevanti; monitora l'evoluzione del relativo Piano e propone eventuali azioni correttive nella sua esecuzione;
- il Comitato per la sicurezza delle informazioni e dei sistemi informativi di Gruppo, che supporta le società del Gruppo nell' uso e gestione delle risorse informatiche, monitora, valuta e approva le iniziative riguardanti la sicurezza delle informazioni e dei sistemi informativi;
- il Comitato Sod (*Segregation of Duties*) che definisce, valida, presidia la matrice dei rischi SoD di Gruppo; analizza e monitora gli interventi gestione/risoluzione dei rischi SoD (azioni di *remediation*) rilevati trasversalmente a più processi di *staff* delle società del Gruppo;
- il Comitato pari opportunità, che promuove iniziative e azioni positive finalizzate ad offrire alle lavoratrici condizioni organizzative e di distribuzione del lavoro più favorevoli, anche al fine di conciliare vita lavorativa e famiglia;
- il Comitato antitrust, che promuove l'elaborazione di linee guida in tema di "*compliance antitrust*", tra cui il Manuale antitrust di Gruppo, la diffusione delle conoscenze relative alla disciplina della concorrenza e il monitoraggio della corretta applicazione
- il Comitato progetti di Ricerca "Shift2Rail" che ha il compito di definire le modalità operative e le risorse necessarie per l'accesso del Gruppo ai progetti e ai finanziamenti stanziati dalla Commissione europea con l'obiettivo di favorire la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia e la realizzazione di un sistema di trasporti europeo più competitivo e sostenibile.

Nel corso del 2016 sono stati istituiti i seguenti ulteriori Comitati:

- Il Comitato iniziative estero con il compito di validare le attività di sviluppo e di partnership all'estero;
- Il Comitato crediti con il compito di monitorare l'andamento dei crediti di Gruppo, evidenziando eventuali criticità e promuovendo i necessari interventi correttivi e di valutare l'esposizione consolidata per controparte e le eventuali possibilità di compensazione;
- Il Comitato sostenibilità per garantire e promuovere l'integrazione degli aspetti sociali e ambientali nelle strategie economico-finanziarie di Gruppo.

Il Collegio Sindacale

L'Assemblea dei soci, nella seduta del 9 agosto 2013, in linea con la direttiva MEF del 24 giugno 2013, ha nominato per tre esercizi e, comunque, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2015, il Collegio sindacale della Capogruppo, costituito da tre componenti effettivi e due componenti supplenti. Dette nomine sono avvenute nel rispetto della normativa in materia di equilibrio tra i generi. A seguito delle dimissioni di due componenti il 21 dicembre 2015 e il 17 maggio 2016 si è provveduto alla cooptazione di due nuovi sindaci.

Il Collegio sindacale, che si riunisce almeno ogni 3 mesi, è chiamato ad assicurare il controllo sistematico della corretta applicazione dei principi di *corporate governance* societaria, a vigilare sull'osservanza della legge e dello Statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato da FSI e sul suo concreto funzionamento.

Il Dirigente preposto (DP)

A partire dall'esercizio 2007 è stato introdotto, su specifica indicazione del MEF, nell'ottica dell'adozione di sistemi di *Governance* sempre più evoluti ed equiparati a quelli delle società quotate, la figura di cui alla legge 262/05 del "Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari" (di seguito anche sinteticamente riportato come "Dirigente Preposto" o "DP") di FS SpA.

Con l'emissione del prestito obbligazionario quotato sul mercato irlandese (avvenuta con una prima *tranche* nel luglio 2013, seguita da una seconda nel dicembre successivo), la figura del DP è divenuta a tutti gli effetti obbligatoria per legge, ricadendo a pieno nell'ambito di applicazione dell'art. 154 bis del d.lgs. 58/1998 (TUF) e successive modifiche. Pertanto, a partire dall'esercizio 2013 si sono ampliati gli adempimenti legislativi e regolamentari in capo a FS SpA, anche in relazione alla figura del Dirigente preposto.

II DP ha definito ed implementato, all'interno del Gruppo, un Modello di controllo sull'informativa finanziaria (c.d. Modello 262), seguendo un approccio basato su *standard* di riferimento internazionali (c.d. *CO.S.O. Framework)*. Nel corso del 2015 il Modello 262 ha subito delle evoluzioni al fine di recepire gli aspetti di potenziamento emersi da un *assessment* condotto tra la seconda metà del 2014 e i primi mesi del 2015, avendo come riferimento il *benchmark* costituito da analoghi modelli di controllo delle società quotate. Gli aspetti di maggior novità che hanno impattato l'intero processo riguardano:

- la definizione di un modello unico di Gruppo di classificazione dei rischi 262 e l'introduzione di una specifica metodologia di valutazione dei rischi volta ad orientare, in un'ottica *risk based*, tutte le fasi del processo;
- il potenziamento del ruolo del *Process Owner/Control Owner* nella fase di certificazione periodica dell'adeguatezza ed effettiva operatività del sistema dei controlli interni sull'informativa finanziaria (c.d. *Self Assessment*).

Nel luglio 2015 è stato inoltre approvato dal CdA di FS SpA il Regolamento delle attività del DP con l'obiettivo di definire le linee guida funzionali ad inquadrare ruolo, funzioni poteri, mezzi e responsabilità del DP di FS SpA, secondo le previsioni statutarie e di legge, nonché di disciplinare le relazioni di tale figura con gli organi sociali, organi di controllo e di vigilanza, le varie funzioni aziendali e le società del Gruppo.

FSI ha evidenziato che il Modello 262 prevede la formalizzazione ed il continuo aggiornamento di apposite procedure amministrativo - contabili (PAC) con la definizione dei ruoli e delle relative responsabilità in termini di controlli finalizzati a ridurre i rischi di errore sull'informativa finanziaria. Alla data di approvazione del bilancio di esercizio e consolidato 2015 del Gruppo sono state emanate oltre n.330 PAC (n. 320 PAC nel 2014). FSI ha riferito che la verifica dell'efficacia del sistema dei controlli posti a tutela della corretta informativa finanziaria avviene annualmente attraverso un'attività di *testing* che si basa su metodologie *standard* di *audit* ed è svolta da un *team* specialista a supporto del Dirigente preposto. All'attività di *testing* indipendente si affianca la verifica dell'adeguatezza ed operatività delle procedure attraverso il meccanismo di autocertificazione a cura dei *Process Owner/Control Owner* (c.d. *Self Assessment*). In considerazione della complessità e capillarità del Gruppo, in termini di attori e di processi coinvolti, e per un rafforzamento ed una migliore efficacia nell'applicazione della norma, il Consiglio di amministrazione ha ritenuto opportuno, fin dall'inizio, promuovere la nomina dei Dirigenti preposti anche nelle principali controllate. Risultano, pertanto, istituiti, oltre il DP della Capogruppo, i Dirigenti preposti nelle seguenti realtà societarie appartenenti al Gruppo FS

Italiane: Rete Ferroviaria Italiana SpA (di seguito anche "RFI SpA"), Trenitalia SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, FS Logistica SpA e Busitalia – Sita Nord Srl. Nel 2015 inoltre, a seguito dell'emanazione del suindicato Regolamento del DP, che prevede l'introduzione della figura del DP nelle controllate al superamento di specifiche soglie di natura quantitativa, fermo restando considerazioni di carattere qualitativo, è stato nominato il DP anche nella società Ferservizi SpA.

I Dirigenti preposti citati, a firma congiunta con gli amministratori delegati delle società, hanno attestato, sulla base di un modello di attestazione coerente con quello Consob previsto in attuazione della legge n. 262/2005:

- "l'adeguatezza delle procedure amministrativo - contabili per la formazione del bilancio d'esercizio e l'effettiva applicazione delle stesse nel corso del periodo di riferimento, mettendo in evidenza eventuali aspetti di rilievo emersi";
- "la corrispondenza del bilancio d'esercizio alle risultanze dei libri e delle scritture contabili";
- "la conformità del bilancio medesimo ai principi contabili internazionali e l'idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società";
- che "la Relazione sulla Gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione della società, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta".

Analoga attestazione, inoltre, è stata rilasciata anche con riferimento al bilancio consolidato del Gruppo di Ferrovie dello Stato Italiane da parte dell'Amministratore Delegato e del DP della Capogruppo.

Alla società si applica altresì l'articolo 154 bis comma 2 del TUF secondo cui: "*Gli atti e le comunicazioni della società diffusi al mercato, e relativi all'informativa contabile anche infrannuale della stessa società, sono accompagnati da una dichiarazione scritta del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, che ne attestano la corrispondenza alle risultanze documentali, ai libri e alle scritture contabili*".

Da segnalare, a completamento delle principali caratteristiche del modello di gestione della *compliance* alla legge n. 262/2005, che la Capogruppo ha disposto per tutte le società controllate, nelle quali non è stato istituito il DP, che le situazioni contabili annuali siano comunque accompagnate da un'attestazione interna con contenuto similare alle citate attestazioni, firmata dal responsabile amministrativo della società e dall'AD.

Con riferimento alle attività svolte per le Attestazioni sui bilanci 2015, FSI ha evidenziato che sono proseguite le attività di emanazione di procedure amministrativo - contabili per processi fino a quel momento non coperti, ovvero di revisione delle procedure per l'attuazione di modifiche organizzative, di processo o per il recepimento delle risultanze delle verifiche effettuate nel corso di precedenti processi di attestazione. FSI ha riferito, inoltre, di aver effettuato verifiche di operatività su parte delle procedure societarie, concentrandosi sui "controlli chiave" che hanno evidenziato un buon livello di funzionamento degli stessi.

Compensi agli Amministratori ed ai Sindaci

Amministratori

Il CdA, su proposta del Comitato per la remunerazione e le nomine e sentito il parere del Collegio Sindacale, ha determinato (in data 29 maggio 2014 e 27 novembre 2015) l'ammontare dei trattamenti economici del Presidente e dell'AD comprensivi del compenso attribuito per la carica di amministratore che tengono conto delle disposizioni legislative e regolamentari dettate per le società a partecipazione pubblica in materia di emolumenti e retribuzioni[5]. Tali emolumenti si compongono di una parte fissa e una variabile collegata al raggiungimento di obiettivi annuali oggettivi e specifici come definiti dal CdA stesso su proposta del Comitato per la remunerazione e le nomine, ed assorbono quelli eventualmente previsti in caso di assunzione di cariche nei CdA delle società del Gruppo che sono corrisposti direttamente a FS SpA medesima.

In particolare, il compenso per i consiglieri di amministrazione è stato quantificato in 30 mila euro mentre in 50 mila euro è stabilito il compenso per il Presidente. Tuttavia in ragione dell'attribuzione di deleghe, al Presidente è attribuito, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice Civile un trattamento economico omnicomprensivo pari a 238 mila euro (213.000 euro per la parte fissa ed in 25 mila euro per la parte variabile – Mbo – a raggiungimento degli obiettivi). All'Amministratore delegato è attribuito un trattamento economico pari a 90 mila euro (65mila euro per la parte fissa e 25 mila euro come compenso variabile a raggiungimento dei risultati) cui si aggiunge la "retribuzione per il rapporto dirigenziale" pari a complessivi 680.000 euro, (580.000

[5] Il decreto ministeriale n.166/2013 (cd. Decreto fasce) esclude dall'applicazione le società emittenti strumenti finanziari quotati in mercati regolamentati com'è il caso di FSI il 22 luglio 2013, la Società ha esordito come emittente sui mercati obbligazionari con l'emissione di un prestito (a tasso fisso) quotato nel mercato (Borsa) irlandese, nell'ambito del suo Programma MTN (Medium Term Notes). L'articolo 34, comma 38, del decreto legge n.179/2012 ha evidenziato che "*ai fini della corretta applicazione delle disposizioni in materia di contenimento della spesa pubblica riguardanti le società partecipate dalle pubbliche amministrazioni…..si intendono per società quotate le società emittenti strumenti finanziari quotati in mercati regolamentati* ".

euro parte fissa e 100 mila euro come parte variabile da erogarsi al raggiungimento di obiettivi annuali).

Ai componenti del CdA è attribuito un ulteriore appannaggio di 9 mila euro annui pro-capite in ragione della partecipazione di ciascun amministratore ai Comitati sopra richiamati.

FSI ha evidenziato, inoltre che, i compensi deliberati per gli Amministratori che ricoprono cariche di Consigliere in altre società del Gruppo sono direttamente versati a FSI.

Il Presidente e l'AD hanno inoltre diritto ad un alloggio ad uso foresteria nella città di Roma e una polizza di assicurazioni per la tutela legale. L'erogazione dell'importo relativo all'alloggio ad uso foresteria è "a rimborso" della spesa effettivamente sostenuta per un importo massimo mensile di 5 mila euro.

FSI ha inoltre deliberato la corresponsione all'atto della risoluzione del rapporto di lavoro con l'attuale AD/Direttore generale di 36 mensilità della retribuzione complessivamente goduta, a titolo di incentivo all'esodo. La previsione dell'erogazione di importi "*a titolo di incentivazione all' "esodo*"[6] sembrerebbe più compatibile con situazioni legate a ristrutturazioni o riorganizzazioni aziendali ovvero a politiche di mera riduzione degli oneri retributivi della società. L'erogazione di benefit accessori dovrebbe essere auspicabilmente sempre effettuata a seguito di valutazione positiva della *performance* da effettuarsi in stretta correlazione con il conseguimento degli obiettivi tenendo conto dei risultati aziendali conseguiti nel periodo.

Ai sensi dello Statuto, è fatto divieto di corrispondere gettoni di presenza ai Consiglieri di Amministrazione.

Con riferimento agli emolumenti attribuiti agli amministratori di FS SpA nel 2015 si riepilogano, di seguito, quelli attribuiti prima e dopo la data dell'assemblea di nomina degli organi sociali per il triennio 2015/2017.

La tabella che segue illustra, in particolare, i trattamenti economici complessivi degli Amministratori relativi agli ultimi esercizi.

Tabella 1 - Trattamenti economici complessivi degli Amministratori (Mandato 2014-2016)

Compensi individuali annui lordi membri CdA	1/1 -27/11/2015 (mandato 2014-2016)	*N. comp.*	Totale Annuo Spettante	1/12 –31/12 2015 (mandato 2015-2017)	*N. comp.*	Totale Annuo Spettante
	Parte fissa + variabile			Parte fissa + variabile		
Presidente	213.000+25.000	*1*	238.000	238.000	*1*	238.000
A.D (rapporto amministrazione)	65.000+25.000	*1*	90.000	65.000+25.000	*1*	90.000
A.D (rapporto dirigenziale)	580.000 +100.000	*1*	680.000	580.000 +100.000	*1*	680.000
Altri componenti	30.000*	*7*	210.000	30.000*	*5*	150.000

[6] Cfr pagina 7 del verbale del CdA del 1° dicembre 2015.

Fonte: FSI

(*) Inoltre, ai 5 componenti del CdA sono attribuiti 9.000 euro annui aggiuntivi ciascuno (pari al 30 per cento del compenso determinato dall'Assemblea, per un totale annuo spettante di 45.000 euro) in ragione della partecipazione ai Comitati consiliari sopra richiamati e a partire dalla istituzione dei medesimi

I compensi deliberati per gli Amministratori che ricoprono cariche di Consigliere in altre società del Gruppo consolidate sono direttamente versati a FS Italiane SpA.

Sindaci

Con riferimento all'esercizio 2015, si fa presente che la summenzionata assemblea del 9 agosto 2013 ha proceduto al rinnovo del Collegio sindacale, in carica sino all'assemblea di approvazione del bilancio 2015, confermando i compensi spettanti per il precedente mandato deliberati dall'Assemblea nella seduta del 24 giugno 2010.

Con riferimento al mandato 2016-2018, si fa presente che nelle assemblee del 4 e 29 luglio 2016 si è proceduto al rinnovo del Collegio Sindacale, in carica sino all'Assemblea di approvazione del Bilancio 2018, confermando i compensi spettanti per il precedente mandato deliberati dall'Assemblea del 9 agosto 2013.

In particolare, il compenso per il Presidente del Collegio Sindacale è stato stabilito in 40.000 euro. Per ciascun sindaco effettivo detto compenso è stato stabilito in 30.000 euro.

Per espressa previsione statutaria, ai sindaci non possono essere corrisposti gettoni di presenza.

La tabella che segue mostra i compensi spettanti ai sindaci di FS Italiane SpA con riferimento agli ultimi esercizi.

Tabella 2 - Trattamenti economici complessivi ai membri del Collegio sindacale (2013-2015)

Compensi individuali annui lordi Collegio Sindacale	2013	*N. comp.*	Totale Annuo Spettante	2014	*N. comp.*	Totale Annuo Apettante	2015	*N. comp.*	Totale Annuo Spettante
Presidente	40.000	*1*	40.000	40.000	*1*	40.000	40.000	*1*	40.000
Sindaci effettivi	30.000	*2*	60.000	30.000	*2*	60.000	30.000	*2*	60.000
Sindaci supplenti	0	*2*	0	0	*2*	0	0	*2*	0

Fonte: FSI

1.2 I controlli interni

1.2.1. L'Organismo di vigilanza ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001

L'Organismo di vigilanza di FS Italiane SpA è un organo a composizione plurisoggettiva, costituito da un membro esterno al Gruppo, con funzioni di Presidente, dal responsabile della Direzione centrale *Audit* in carica e da un componente del Collegio Sindacale.

Il 21 dicembre 2015 il sindaco componente dell'OdV ha rassegnato le dimissioni dall'incarico per sopravvenuta incompatibilità nel ruolo[7].

1.2.2. Modelli di organizzazione, gestione e controllo *ex* D.Lgs. n. 231/2001

Nel corso del 2015 sono stati aggiornati i Modelli organizzativi delle seguenti società del Gruppo: Italcertifer SpA, FS Sistemi Urbani Srl, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, Cemat SpA, S.G.T. SpA, Terminali Italia Srl, Tunnel Ferroviario del Brennero SpA, Serfer SpA e I-Mago SpA.

Inoltre, allo scopo di sensibilizzare il personale delle società del Gruppo, ed in particolare le risorse preposte ai ruoli aziendali maggiormente esposte a rischi di reato, sono state organizzate ed erogate varie attività formative.

1.2.3. L'Internal Auditing

Nel Gruppo FS sono istituite n. 8 funzioni di *internal auditing* gerarchicamente e funzionalmente subordinate al Presidente del relativo Consiglio di Amministrazione[8]. Tali funzioni appartengono alle principali società del Gruppo: Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Trenitalia SpA, Rete Ferroviaria Italiana SpA, Italferr SpA, BUSITALIA-SITA Nord Srl, Ferservizi SpA, Grandi Stazioni Rail SpA e Fercredit SpA.

Nei casi in cui è istituito un Comitato di *Audit*, la funzione di *internal auditing* riferisce anche a quest'ultimo, nei termini indicati dalle disposizioni interne della società di riferimento.

Nel Gruppo, l'*internal auditing* svolge un'attività indipendente ed obiettiva di *assurance* e consulenza, che assiste l'organizzazione nel perseguimento dei suoi obiettivi in base a principi di legalità, moralità e sostenibilità (sociale, ambientale ed economica).

L'approccio utilizzato è professionale e sistematico, genera valore aggiunto in quanto finalizzato a valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di *corporate governance*.

[7] Il componente dimissionario è stato successivamente sostituito dal CdA.

[8] Solo nel caso di Fercredit SpA il riporto è al Consiglio di Amministrazione della Società.

Le funzioni di *internal auditing* del Gruppo, nel perimetro di relativa competenza, valutano l'adeguatezza del Sistema di controllo interno in funzione degli obiettivi aziendali da perseguire nel rispetto di tre regole fondamentali:

- efficacia ed efficienza delle operazioni;
- tutela del patrimonio aziendale;
- conformità a leggi, regolamenti e contratti.

La Direzione Centrale *Audit*, istituita presso la Capogruppo, svolge il servizio di *internal auditing* per tutte le società del Gruppo[9].

Inoltre, nei confronti delle omologhe funzioni istituite nelle società controllate, fornisce linee guida per la pianificazione delle attività, promuove e verifica l'uniformità dei comportamenti operativi, l'omogeneità delle valutazioni sul Sistema di controllo interno, la diffusione intersocietaria delle competenze e l'aggiornamento professionale.

La Direzione Centrale *Audit* cura l'informativa ai Vertici del Gruppo circa la pianificazione e i risultati delle attività di tutte le funzioni di *internal auditing*.

Le funzioni di *internal auditing* del Gruppo hanno svolto nel corso dell'anno n. 110 attività di *audit*.

Tabella 3 - Funzioni di internal audit svolte nel 2015

Attività di *audit* concluse nel 2015	FS	Trenitalia	RFI	Ferservizi	Fercredit	Grandi Stazioni Rail	Busitalia	Italferr[10]	Totale
Da piano	17	22	27	11	6	5	-	-	88
A richiesta	5	6	8	1	-	-	2	-	22
Totale attività	**22**	**28**	**35**	**12**	**6**	**5**	**2**	**-**	**110**

Fonte: FSI

Gli audit hanno riguardato molteplici aree aziendali delle società del Gruppo, tra cui le principali sono: la produzione di servizi, gli approvvigionamenti, la sicurezza sul lavoro e la tutela ambientale, la manutenzione, gli investimenti, l'amministrazione e la gestione fiscale, nonché la gestione dell'*Information and Communication Technology*.

Delle 110 attività svolte, 94 hanno permesso di formulare valutazioni sull'architettura del Sistema di controllo interno e 86 di queste ultime hanno condotto anche a valutazioni del funzionamento dello stesso.

[9] Il servizio viene svolto in via esclusiva presso le società non servite da altre funzioni di *internal auditing* dotate, in via concorrente presso le altre.

[10] La funzione di *internal auditing* di Italferr SpA è stata istituita nel mese di ottobre del 2015.

Delle 94 valutazioni dell'architettura del Sistema di Controllo Interno, 71 corrispondono a valutazioni di sufficienza o di piena adeguatezza.

Delle 86 valutazioni del funzionamento dei controlli interni, 51 corrispondono a valutazioni di sufficienza o di piena adeguatezza.

Tutti i processi aziendali interessati da piani di azione, finalizzati a superare le problematiche ravvisate nelle attività di *audit*, sono stati oggetto di monitoraggio e/o di verifiche successive (cd. *follow up*) per valutare lo stato di avanzamento delle azioni migliorative proposte dal competente *management*.

Delle complessive attività svolte (110), 17 corrispondono a *follow up*. Di queste ultime, n.4 hanno dato un esito di sostanziale adeguatezza, 9 sono risultate sufficienti e n.4 hanno individuato il permanere di carenze precedentemente ravvisate (che continuano ad essere oggetto di monitoraggio delle relative funzioni di *internal auditing*).

Oltre alle attività di cui sopra, le funzioni di *internal auditing* del Gruppo, nel corso del 2015, hanno svolto anche:

- attività di supporto tecnico-operativo all'Organismo di Vigilanza *ex* D.Lgs n.231/01 (di cui sarà detto nel successivo punto 1.2.4);
- attività di supporto al Dirigente Preposto;
- rilevamento di dati, consulenze, e attività di supporto ai *process owner*.

Inoltre, all'interno del Consiglio di Amministrazione di FS Italiane SpA opera dal 2014 il Comitato di *Audit*, Controllo, Rischi e *Governance* con il compito di supportare, con attività propositive e consultive, le valutazioni del Consiglio stesso anche relativamente al Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi[11].

1.2.4. Attività di supporto tecnico all'Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. n. 231/01

Le funzioni di *internal auditing* del Gruppo FS, nel ruolo di supporto tecnico-operativo, hanno comunicato agli Organismi di Vigilanza ex D.Lgs. n. 231/01 delle Società di rispettiva competenza – per i profili di possibile interesse - i risultati delle verifiche finalizzate a valutare l'adeguatezza e l'osservanza del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo per la prevenzione dei reati di cui al citato Decreto.

In tale contesto le funzioni di *internal auditing* del Gruppo hanno effettuato, nel 2015, molteplici attività di verifica, come indicato nel prospetto che segue.

[11] Gli altri aspetti per i quali il Comitato di Audit, Controllo, Rischi e *Governance* fornisce supporto al Consiglio di Amministrazione sono i seguenti: relazioni finanziarie periodiche, dimensioni e composizione del Consiglio stesso, *corporate governance* della Società e del Gruppo, responsabilità sociale d'impresa.

Tabella 4 - Attività di verifica delle funzioni di internal auditing.

	FS	Trenitalia	RFI	Ferservizi	Fercredit	Grandi Stazioni	Busitalia	Italferr	Totale
Verifiche al servizio di OdV ex D.231/01 concluse nel 2015	19	7	28	2	4	1	-	-	**61**

Fonte: FSI

1.3 Misure di prevenzione della corruzione, trasparenza, inconferibilità e incompatibilità di incarichi.

L'articolo 11 del d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33 così come modificato dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, nonché gli indirizzi e le Linee guida del Mef e dell'Anac hanno inteso definire l'ambito soggettivo di applicazione della normativa in materia di trasparenza e prevenzione della corruzione anche al fine di adeguare e integrare i presìdi anticorruzione già adottati a norma del d.lgs. 8 giugno 2001, n. 231 e della legge 6 novembre 2012, n. 190.

Poiché sussiste anche per FSI e per le proprie controllate un interesse pubblico alla prevenzione della corruzione e alla promozione della trasparenza, la Società deve dare completa attuazione alle normative innanzi richiamate, tenendo in debita considerazione il particolare regime giuridico, di soggetto emettente strumenti finanziari in mercati regolamentati e le particolari modalità di diffusione delle informazioni a tutela degli investitori e del mercato. In questa prospettiva è da collocarsi il Tavolo di lavoro avviato nel 2015 tra MEF/ANAC e CONSOB in ordine all'applicazione della normativa in tema di trasparenza alle società quotate e/o emittenti strumenti finanziari e il Protocollo di vigilanza collaborativa siglato in data 25 febbraio 2016 tra ANAC e Rfi al fine di assicurare legalità e prevenzione della corruzione negli appalti ferroviari, verificare la conformità dei bandi di gara al Codice dei contratti pubblici, prevenire infiltrazioni criminali, monitorare il corretto svolgimento delle gare d'appalto e supervisionare l'esecuzione dei lavori da parte della ditta vincitrice del bando.

2. Risorse umane

2.1 Modalità di reclutamento presso il Gruppo ferrovie dello Stato italiane Spa.

L'assunzione del personale e il conferimento degli incarichi da parte delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato deve avvenire nel rispetto dei principi, anche di derivazione comunitaria, di trasparenza, pubblicità e imparzialità in applicazione di quanto disposto dall'articolo 18, comma 2, del decreto legge 25 giugno 2008, n.112 convertito dalla legge 6 agosto 20908, n.133[12], il quale stabilisce che "Le altre società a partecipazione pubblica totale o di controllo adottano, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale e per il conferimento degli incarichi". In tal senso il Gruppo Ferrovie dello Stato ha a suo tempo adottato una specifica disposizione di Gruppo (la n. 110 del 21 febbraio 2008 che definisce le linee guida, i principi, le responsabilità e le modalità operative da seguire per la gestione dei processi di reclutamento e selezione del personale. FSI ha precisato che tale disposizione, che trova continuità nella successiva DdG n. 172 del 14 maggio 2014 nel rispetto del Dlgs 231/2001 si ispira ai principi sanciti da Codice etico di Gruppo e assicura condizioni di pari opportunità tra i candidati, sia interni sia esterni, nonché trasparenza e omogeneità dei criteri di valutazione. Per l'individuazione delle candidature è stata creata sul sito delle Ferrovie dello Stato una sezione web, denominata "Lavora con noi", che rappresenta il canale di accesso per presentare una candidatura all'assunzione nelle società del gruppo e che alimenta una unica banca dati del sistema informativo *e-recruitment* utilizzabile a livello di Gruppo. Sono considerate anche le candidature spontanee pervenute via mail o attraverso l'attività politica di *employer branding* portata avanti per far conoscere il Gruppo e attrarre le migliori risorse (job meeting, *career day*, progetti con scuole e università). Tutti i percorsi di reclutamento e selezione, dall'acquisizione delle candidature all'esito degli stessi sono mappati nel sistema informativo *e-recruitment*. In ordine a ciò si evidenzia, a fini di buon andamento, l'esigenza di assicurare, non solo nella fase di candidatura, adeguata pubblicità delle selezioni, delle modalità di svolgimento e degli esiti delle medesime selezioni anche attraverso l'utilizzo di tecnologie informatiche.

FSI ha precisato che in presenza di una posizione da ricoprire (prevista a budget) è politica di Gruppo privilegiare il *job posting* interno prima di attivare una ricerca da mercato esterno, al fine

[12] Il d.lgs. n. 175/2016 che sembrerebbe escludere dalla propria applicazione Fsi in quanto emettitrice di strumenti finanziari, nell'abrogare l'articolo 18 del decreto 118/2008 ha disposto all'articolo 19, comma 2, che: "Le società a controllo pubblico stabiliscono, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale nel rispetto dei principi, anche di derivazione europea, di trasparenza, pubblicità e imparzialità e dei principi di cui all'articolo 35, comma 3, del d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165. In caso di mancata adozione dei suddetti provvedimenti, trova diretta applicazione il suddetto articolo 35, comma 3, del d.lgs. n. 165 del 2001.".

di coniugare le esigenze aziendali con una migliore valorizzazione delle risorse interne. La ricerca viene effettuata prima all'interno della singola Società che ha l'esigenza di personale e, nel caso di esito negativo, a livello di Gruppo.

In ordine alle responsabilità operative nelle selezioni da mercato FSI ha precisato che le stesse si differenziano a seconda della tipologia del ruolo da ricercare. La Capogruppo interviene per la ricerca di ruoli manageriali, specialistico-professionali e di neolaureati, su richiesta delle Società del Gruppo, nella fase di reclutamento, preselezione e valutazione (anche attraverso il pool di selezionatori/assessor), al fine di fornire una rosa ristretta di candidati tra cui scegliere quello finale. Per la ricerca di ruoli manageriali in mancanza di candidature, è possibile anche ricorrere a società di *head hunting*.

Al riguardo si evidenzia che il 25 giugno 2015, all'esito dell'esperimento di procedura negoziata[13], Ferservizi SpA in nome e per conto di FSI SpA, ha proceduto con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa all'aggiudicazione ad una primaria società specializzata dell'appalto del servizio di collocamento, reperimento e valutazione del personale con qualifica dirigenziale del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane per 1,2 milioni di euro. In sede istruttoria FSI ha precisato che l'esternalizzazione parziale di tale servizio per un valore di 1,2 milioni di euro si riferisce in minima parte al *recruitment* e, in prevalenza, al *management appraisal* di tutta la dirigenza e si estende su due anni e mezzo. Inoltre, per quanto concerne il *managment appraisal* la Società ha precisato che si tratta di un servizio volto alla valutazione della dirigenza volta a definire piani di sviluppo di carriera e politiche retributive e che il ricorso ad una metodologia esterna consente di avere un metro comune di valutazione anche attraverso la comparazione a livello internazionale.

FSI ha inoltre chiarito che nel 2015, a fronte di 8 assunzioni da mercato di dirigenti, escludendo passaggi infragruppo e assunzioni su mercato estero, sono state affidate all'*head hunter* solo due ricerche e che tali affidamenti sono avvenuti a fronte della mancata individuazione di profili in linea con la posizione.

FSI ha inoltre comunicato che nel 2015 sono stati valutati complessivamente n. 94 dirigenti.

Il processo di ricerca di ruoli operativi è invece delegato alle singole Società che operano nel rispetto di procedure interne coerenti con le linee guida dettate da Capogruppo.

L'attuale articolazione e sequenza di ambiti di competenza (Capogruppo, Linea e R.U. di Società) consentono da una parte, di soddisfare le esigenze immediate della linea, dall'altra di assicurare

[13] Cfr Avviso pubblicato il 6 novembre 2015 in http://ted.europa.eu/TED.

in un'ottica di investimento le candidature che presentano un'ampia spendibilità rispetto alle esigenze del business.

2.2 Consistenza del personale

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato da n.69.115 unità del 31 dicembre 2014 a n.69.002 del 31 dicembre 2015 con una diminuzione netta di 113 unità. In particolare FSI ha precisato che n. 497 ingressi scaturiscono dall'acquisizione del ramo d'azienda della società Azienda Padova servizi - APS Holding SpA a partire dal mese di maggio 2015 e che sia le entrate sia le uscite includono quelle realizzate con contratti a tempo determinato del settore delle navi traghetto.

Tabella 5 - Consistenza del personale (2014-2015)

Dipendenti al 31.12.2014	**69.115**
Entrate	3.204
Uscite	3.317
Dipendenti al 31.12.2015	**69.002**
Consistenza media 2014	**69.487**
Consistenza media 2015	**69.276**

Fonte: FSI.

La consistenza del personale con qualifica dirigenziale a livello di Gruppo è passato da n. 721 dirigenti al 31 dicembre 2014 a n. 714 al 31 dicembre 2015 con una diminuzione netta di n. 7 unità. La consistenza media passa da n. 741 dirigenti nel 2014 a n. 711 dirigenti nel 2015.

La tabella che segue evidenzia la distribuzione del personale per qualifiche di appartenenza all'interno del Gruppo con indicazione dell'incidenza percentuale dei dirigenti.

Tabella 6 - Distribuzione personale per qualifiche professionali

	Operai	Impiegati	Quadri	Totale addetti	Dirigenti	Totale
Consistenza al 31 dicembre 2014	26.364	31.163	10.867	68.394	721	69.115
Consistenza al 31 dicembre 2015	26.047	31.296	10.945	68.288	714	69.002

Fonte: FSI.

Tabella 7 - Consistenza del personale con qualifica dirigenziale (2014-2015)

Dirigenti al 31.12.2014	**721**
Entrate*	50
Uscite	57
Dirigenti al 31.12.2015	**714**
Consistenza media 2014	**741,7**
Consistenza media 2015	**711,5**

* Include n. 35 promozioni.
Fonte: FSI.

I 714 dirigenti in servizio al 31 dicembre 2015 sono così distribuiti: Ferrovie dello Stato Holding (81 unità), RFI (226 unità), Trenitalia (237 unità), Ferservizi (33 unità), Italferr (62 unità), BUSITALIA Sita Nord (10 unità) BUSITALIA Veneto (2 dirigenti), CEMAT (5 unità), CENTOSTAZIONI (3 unità)FS Sistemi urbani (7 unità), FS Logistica (2 unità)Fercredit (1 unità), Grandi stazioni (12 unità), Italcertifer (2 unità), Netinera Group (26 unità), Savit (1 unità), Serfer Servizi ferroviari (2 unità), Thello (1 unità), TX Logistik Group (1 unità), Umbria mobilità Esercizio (3 dirigenti).

2.3 Costo del Lavoro

Le voci che compongono il costo del lavoro sono sintetizzate, per l'anno 2015, nelle tabelle che seguono e sono poste in raffronto con i medesimi dati del 2014.

Tabella 8 - Bilancio consolidato di Gruppo - Costo del personale (milioni)

	2014	2015	Δ '15/'14
Salari e stipendi	2.800	2.835	1,3
Oneri sociali	769	787	2,3
Altri costi del personale a ruolo	34	6	-82,4
Trattamento di fine rapporto	181	180	-0,6
Service Costs TFR/CLC	1	-	
Accantonamenti e rilasci (*)	27	25	-7,4
Personale a ruolo	**3.812**	**3.833**	**0,6**
Personale autonomo e collaborazioni	9	10	11,1
Altri costi	97	92	-5,2
Totale Costo del personale	**3.918**	**3.934**	**0,4**

Fonte: FSI

Retribuzioni e costi medi unitari

	2014	2015	Δ '15/'14
Retribuzioni (salari e stipendi) (€ milioni)	2.800	2.835	1,3
Costo del personale (€ milioni)	3.918	3.934	0,4
Consistenza media del personale (unità)	69.487	69.276	-0,3
Retribuzione unitaria media (€)	40.295	40.923	1,6
Costo del personale unitario medio (€)	56.385	56.789	0,7

Fonte: FSI

Tabella 9 - FSI SpA Capogruppo - Costo del personale (migliaia)

	2014	2015	Δ '15/'14
Salari e stipendi	32.984	32.246	-2,24
Oneri sociali	9.005	9.036	0,34
Altri costi del personale a ruolo	2.136	-1.915	-189,65
Trattamento di fine rapporto	2.141	2.089	-2,43
Accantonamenti e rilasci	-2	-574	28.600
Personale a ruolo	**46.264**	**40.882**	**-11,63**
Personale autonomo e collaborazioni	244	547	124,18
Altri costi	3.558	2.149	-39,60
Totale Costo del personale	**50.066**	**43.578**	-12,96

Retribuzioni e costi medi unitari	2014	2015	Δ '15/'14
Retribuzioni (salari e stipendi)	32.984	32.246	-2,24
Costo del personale	50.066	43.578	-12,96
Consistenza media del personale	475	467	-1,68
Retribuzione unitaria media	69.469	69.049	-0,6
Costo unitario medio	105.447	93.315	-11,5

Fonte: FSI

Tabella 10 - Trenitalia SpA - Costo del personale (migliaia)

	2014	2015	Δ '15/'14
Salari e stipendi	1.346.822	1.359.620	0,95
Oneri sociali	370.132	377.723	2,05
Altri costi del personale a ruolo	22.953	-1.093	-104,76
Trattamento di fine rapporto	89.927	89.665	-0,29
Accantonamenti / rilasci	6.433	6.206	-3,53
Service Costs TFR/CLC	-749	-730	-2,54
Personale a ruolo	**1.835.518**	**1.831.391**	**-0,22**
Personale autonomo e collaborazioni	36	45	25,00
Altri costi	64.986	63.095	-2,91
Totale Costo del personale	**1.900.540**	**1.894.532**	**-0,32**

Retribuzioni e costi medi unitari	2014	2015	Δ '15/'14
Retribuzioni (salari e stipendi)	1.346.822	1.359.620	0,95
Costo del personale	1.900.540	1.894.532	-0,32
Consistenza media del personale	32.139	31.723	-1,29
Retribuzione unitaria media	41.906	42.859	2,3
Costo unitario medio	59.135	59.721	1

Fonte: FSI

Tabella 11 - Gruppo FSI - Costo del personale dirigente

	2014	2015	Δ15/14	Differenza
Salari e stipendi	98.630.883	96.126.668	- 3	- 2.504.215
Oneri sociali	30.834.338	30.051.749	- 3	- 782.589
Altri costi del personale a ruolo	1.020.402	1.870.215	83	849.813
Trattamento di fine rapporto	5.612.645	5.428.823	- 3	- 183.822
Accantonamenti / rilasci	-	7.556	100	7.556
Service Costs TFR/CLC	257.626	204.901	- 20	- 52.725
Personale a ruolo	**145.355.895**	**133.689.911**	**- 8**	**- 11.665.984**
Personale incaricato a tempo determinato	123.547	149.340	21	25.793
Altri costi				
Totale Costo del personale dirigenziale	**145.479.442**	**133.839.252**	**- 8**	**- 11.640.190**
Consistenza media del personale	741,57	711,54	- 4	- 30
Retribuzione unitaria media	133.003	135.097	2	2.094
Costo unitario medio del personale dirigenziale	196.178	188.098	- 4	- 8.080

Fonte: FSI

Nel bilancio consolidato 2015 si registra un incremento del costo del personale rispetto al 2014 (+0,4 per cento). Tale risultato si è determinato sia per effetto degli incrementi delle retribuzioni e dei costi unitari derivanti dal contratto collettivo nazionale di lavoro, sia per effetto dei maggiori costi del gruppo *Netinera Deutschland* che ha incrementato la consistenza di personale per far fronte alle esigenze correlate all'acquisizione di nuove tratte di servizio. Il suddetto complessivo incremento è stato in parte compensato attraverso una riduzione della consistenza media (-0,3 per cento).

Considerando i costi sostenuti per il personale di FS Italiane SpA e di Trenitalia SpA si rileva che:

- per la Capogruppo, il costo totale è passato da 50,1 milioni di euro del 2014 a 43,6 milioni di euro del 2015. Il decremento è dovuto sia alla riduzione degli oneri per incentivi all'esodo sia ai minori oneri per la formazione;
- per Trenitalia, il costo totale è passato da 1.900,5 milioni di euro del 2014 a 1.894,5 milioni di euro del 2015. Il positivo andamento è riconducibile alla riduzione della consistenza media di personale, pari al -1,3 per cento, ai minori incentivi all'esodo erogati ed ai minori oneri per adeguamento del debito verso il Fondo di Sostegno al Reddito del personale del Gruppo FS per complessivi 16,6 milioni di euro. A tali riduzioni di costo hanno fatto fronte maggiori costi derivanti dalla messa a regime, su base annua, dell'ultima tranche di aumento dei minimi contrattuali riconosciuta ai dipendenti a partire dal 1° ottobre 2014.

Per quanto attiene al personale con qualifica dirigenziale del Gruppo la tabella n. 9 evidenzia la dinamica delle retribuzioni tra il 2014 e il 2015. In particolare, il costo del personale dirigenziale pari a 133,83 migliaia di euro nel 2015 è diminuito dell'8 per cento sul 2014, mentre la retribuzione unitaria media si attesta a 135 mila euro nel 2015 in lieve aumento rispetto all'esercizio precedente (2 per cento). A fronte della diminuzione della consistenza media del personale con qualifica dirigenziale risulta in diminuzione anche il costo del personale dirigenziale unitario medio (- 4 per cento sul 2014).

2.4 Politica retributiva 2015

FSI ha evidenziato che le politiche retributive dei dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel 2015 sono state caratterizzate da valutazioni mirate nell'individuazione dei beneficiari e dall'esigenza del contenimento dei costi. Il livello retributivo complessivo è stato gestito con l'obiettivo di allineare gli interessi dell'azionista a quelli del *management*.

Nel 2015 gli obiettivi, prevalentemente di tipo quantitativo, ovvero economico-finanziari-tecnici oppure di progetto, sono stati assegnati secondo una logica *top-down* definita dal vertice aziendale, in coerenza con le indicazioni e le priorità aziendali dell'anno.

Nella fase di definizione degli obiettivi particolare rilevanza è stata data agli indicatori relativi alla sicurezza sul lavoro e alla sostenibilità ambientale, considerati valori competitivi e leve strategiche per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano.

La Società ha evidenziato che, come in passato, anche nel processo di MBO 2015 la determinazione dell'ammontare dell'incentivo maturato è stata caratterizzata da una stretta correlazione tra il livello della prestazione individuale, (indicatori collegati direttamente alle responsabilità connesse alla posizione ricoperta) e i risultati economici di Gruppo/Società. Sono stati previsti, infine, riconoscimenti differenziati sia in relazione al livello di *performance* raggiunta rispetto al singolo indicatore, sia al grado di contiguità della posizione ricoperta dal dirigente (*staff* e *line*) rispetto al *business*.

FSI ha riferito, inoltre che, ai propri dirigenti è applicato il CCNL delle imprese produttrici di beni e servizi, che non prevede una articolazione del trattamento economico per livelli, mentre al personale dei livelli è applicato il Ccnl della mobilità area contrattuale Attività ferroviarie.

Di seguito si riportano le retribuzioni (voci incluse in salari e stipendi) dei dirigenti FSI con distinzione tra voci fisse e accessorie.

Tabella 12 - Retribuzioni dirigenti FSI (euro)

	2014	2015	Δ15/14
Retribuzione fissa	12.519.968	11.889.638	- 5,03
Retribuzione accessoria	3.207.917	3.205.390	- 0,08
Totale	15.727.885	15.095.028	

Fonte: FSI

2.5 Sicurezza e salute sul lavoro

Nel 2015 il Gruppo FS ha proseguito il percorso intrapreso di diffusione, consolidamento e aggiornamento delle misure di prevenzione per promuovere comportamenti responsabili da parte di tutto il personale, introducendo nuovi strumenti di formazione e di diffusione delle migliori pratiche.

In merito all'andamento degli infortuni, si evidenzia che nel 2015, il loro numero è diminuito significativamente, confermando il *trend* positivo. Infatti, in base ai dati sugli infortuni indennizzati, in via di definizione, forniti dall'INAIL, riguardanti le principali società del Gruppo (Ferrovie dello Stato, RFI, Trenitalia, Ferservizi ed Italferr), si evidenzia una diminuzione degli infortuni di circa il 15 per cento, rispetto all'analogo periodo del 2014, a fronte di un obiettivo del 3 per cento, e la diminuzione dell'indice di incidenza di circa il 12 per cento, rispetto al target prefissato del 2; si conferma, inoltre, una sensibile riduzione degli infortuni in itinere. Nella tabella che segue sono riportati le evoluzioni negli anni dei fenomeni analizzati.

Tabella 13 - Infortuni indennizzati INAIL in occasione di lavoro e in itinere.

Anno	Infortuni in occasione di lavoro	Indice di incidenza**	Infortuni in itinere
2015*	1.445	24,28	253
2014	1.711	27,75	307
2013***	1.933	30,01	344
2012	2.197	32,79	420
2011	2.555	36,29	418
2010	2.901	38,32	475
2009	3.200	38,66	374
2008	3.487	40,18	463
2007	3.667	40,07	435

***Dati INAIL 2015 al 31/10/2016 in via di definizione**

**** Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/consistenza]*1000 dipendenti**

***** Variazione dati 2013. Nota di commento fornita dalla Consulenza Statistico Attuariale dell'INAIL**: "i dati statistici forniti a Ferrovie dello Stato (ma anche quelli contenuti nella Banca dati statistica Inail) fanno riferimento a "nuovi archivi": la fonte utilizzata è quella del canale Open data dell'Istituto. Questo ha comportato inevitabilmente una possibile squadratura con i dati inviati negli anni precedenti., perché diversi e "nuovi" sono i criteri adottati. In particolare, per la variabile "modalità di accadimento" dell'infortunio, alcuni casi precedentemente indicati come "in occasione di lavoro" possono essere stati riclassificati come "in itinere" o viceversa, mantenendo però il saldo tra queste due tipologie di accadimento uniforme e in linea con quanto inviato in passato".

2.6 Consulenze

La disposizione di Gruppo n.134/AD del 28 aprile 2010, prevede che il ricorso a consulenze esterne debba avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità rispetto agli obiettivi aziendali e in assenza di adeguati mezzi/competenze interne.

Il procedimento in merito al conferimento delle stesse prevede, per le tematiche di interesse trasversale di Gruppo, una verifica di merito da parte della struttura di Capogruppo, competente per materia ("*owner*" centrale di processo), ed una verifica di congruità economica, da parte della Direzione Centrale Finanza Controllo e Patrimonio; l'utente della prestazione deve, poi, monitorarla e mantenere il prodotto finale e la valutazione sull'esito della stessa. Per le consulenze "*core*" delle società del Gruppo è previsto dalle comunicazioni organizzative societarie un percorso autorizzativo che si esaurisce all'interno della medesima società.

La tabella che segue mostra gli importi relativi ai costi per consulenze per gli esercizi 2014-2015 in migliaia di euro evidenziando un aumento del 34 per cento (1,37 milioni di euro sul 2014) che è riconducibile in particolare a FSI (+121,8 per cento) ed è connesso ad alcune specifiche operazioni straordinarie concentratesi nel 2015, con l'avvio dell'*advisory* strategico industriale e legale fiscale propedeutico alla privatizzazione (per 661 mila euro), all'incremento dei costi per la prosecuzione delle attività connesse all'operazione Grandi stazioni (176 mila euro), all'incarico conferito dal Tribunale per l'asseverazione da parte di primaria società di revisione relativa alla scissione parziale di RFI dalla quota detenuta in LTF oggi TELT (pari a 630 mila euro), all'incarico di assevrazione conferito ad altra primaria Società di revisione in merito alla operazione di scissione parziale di RFI con assegnazione in favore di SELF del ramo d'azienda costituito dalla rete ad alta tensione, riferito alla "Operazione Terna" (590 mila euro). Gli incrementi FS suindicati sono in parte compensati dalla riduzione dei costi per consulenze principalmente connessi ai servizi di relazioni pubbliche e al sistema di gestione ambientale. Altro incremento rilevante dal 2014 al 2015 si riferisce a Trenitalia (+98,37 per cento e riguarda principalmente l'affidamento di consulenze in materia di *marketing*.

Tabella 14 - Costi per consulenze (2014-2015) migliaia

Descrizione	2014	2015	Δ%
Ferrovie dello Stato Italiane	1.428	3.168	121,85
RFI	393	366	-6,87
Trenitalia	123	244	98,37
Ferservizi	0	16	100,00
Altre Gruppo	2.070	1.596	-22,90
TOTALE	**4.014**	**5.390**	**34,28**

Fonte: FSI

3. Contenzioso

3.1 Contenzioso del lavoro

Al 31 dicembre 2015 risultano pendenti n. 3.939 vertenze a fronte di n. 2.074 nuovi ricorsi notificati nel corso del medesimo anno. Al riguardo si segnala una positiva progressiva riduzione del contenzioso pendente, come evidenziato dalla tabella che segue.

Tabella 15 - Contenzioso del lavoro (2011-2015)

Anno di riferimento	N. contenziosi pendenti
31.12.2015	3.939
31.12.2014	5.144
31.12.2013	6.600
31.12.2012	7.244
31.12.2011	9.720

Fonte: FSI

Per quanto concerne la tipologia delle vertenze pendenti al 31 dicembre 2015, si tratta in alcuni casi di rivendicazioni risarcitorie, in altri di pretese connesse specificatamente al contratto di lavoro, in particolare ad alcuni specifici istituti di natura economica, in altri ancora, e precisamente nel settore appalti, di richieste nei confronti del committente volte al riconoscimento di un rapporto di lavoro dipendente o alla corresponsione di competenze in virtù del principio legale di solidarietà.

Le fattispecie di contenzioso di maggiore rilevanza hanno riguardato:

- **Amianto / Danno Biologico**: trattasi di vertenze attivate da dipendenti o eredi di dipendenti deceduti, per la richiesta di risarcimento di varie tipologie di danno derivanti dall'esposizione all'amianto durante l'attività lavorativa.

  Per tale materia, pur essendo contenuto il numero di vertenze, assume rilievo l'entità economica delle rivendicazioni.

  In particolare, su un totale di n. 113 cause pendenti nell'anno 2015, si contano al 31 dicembre 2015 n. 9 decisioni (per un importo complessivo pagato pari a 2.714.240,00 di euro); n. 17 conciliazioni giudiziali (per un importo complessivo pagato pari a 9.952.810,00 di euro); n. 4 conciliazioni stragiudiziali (per un importo complessivo pagato pari a 1.308.000,00 di euro).
- **Mansioni superiori:** si è registrato un numero significativo di tali ricorsi (406), con i quali i dipendenti hanno rivendicato l'immissione in livelli superiori di inquadramento contrattuale, in relazione all'attività effettivamente svolta.
- **Contratti a termine**: risultano pendenti n. 132 vertenze collettive promosse complessivamente da 337 lavoratori del settore navigazione di RFI SpA. Le rivendicazioni avanzate sono volte

ad ottenere l'accertamento della nullità del termine apposto e la conversione dei contratti a termine in contratti a tempo indeterminato. Tale controversia ha profili di diritto particolarmente complessi all'esame della Corte di Cassazione e, di recente, della Corte di Giustizia Europea, in ordine alla compatibilità del diritto speciale del Codice della navigazione con la direttiva comunitaria n.70/1999 in materia di contratti a termine.

– **Interposizione di manodopera**: risultano pendenti n. 261 vertenze.

Si tratta di ricorsi proposti da dipendenti delle ditte appaltatrici finalizzati al riconoscimento del rapporto di lavoro subordinato alle dipendenze delle società del Gruppo FS.

- **Obbligo solidale**: occorre, infine, evidenziare come il contenzioso promosso da dipendenti delle ditte appaltatrici, in conseguenza della previsione del c.d. obbligo solidale ai sensi dell'articolo 29, comma 2, del d.lgs. n. 276/2003, già segnalato negli anni precedenti, abbia registrato un calo delle cause pendenti rispetto all'esercizio dell'anno 2014, con un dato complessivo al 31 dicembre 2015, di n. 994 vertenze. Si tratta, come noto, di azioni dirette ad ottenere il pagamento degli emolumenti e del TFR non corrisposti dal proprio datore di lavoro.

Tabella 16 - Contenzioso lavoro – Ricorsi pendenti /Fondo rischi al 31 dicembre 2015.

Descrizione	Ricorsi pendenti al 31/12/2015	Fondo Rischi al 31/12/2015
Ferrovie dello Stato italiane SpA	60	18.700,00
Rete ferroviaria italiana SpA	1.693	28.298.908,17
Trenitalia SpA	1.864	17.146.035,65
Ferservizi SpA	129	1.130.827,69
Italferr SpA	20	217.333,59
Busitalia-Sita Nord srl	18	1.838.000,00
Sita SpA	155	4.195.000,00
Totale	**3.939**	**52.844.805,10**

Fonte: FSI.

3.2 Contenzioso civile e amministrativo delle principali società partecipate da FS

Le tabelle dalla n. 17 alla n. 19 evidenziano il numero e il valore del contenzioso civile ed amministrativo delle principali società direttamente partecipate da FSI:

a) per quanto concerne Trenitalia il contenzioso civile di maggior valore attiene per lo più a contenziosi con appaltatori/committenti per forniture e servizi (n. 103 contenziosi per un valore di 1.039.575.645 euro). L'altro contenzioso (n. 926 contenziosi e 777.923.495 euro di valore complessivo) riguarda l'applicazione di sanzioni amministrative ex dpr 753/1980, ammende per irregolarità di viaggio, contratti di trasporto persone ed in particolare, anormalità di viaggio, risarcimento per ritardo treni, tariffe, furti a bordo, ecc., recupero crediti. Al 31 dicembre 2015 sono risultati n. 118 ricorsi amministrativi riguardanti in gran parte contenziosi con appaltatori (n. 78) e materie regolatorie, antitrust e la tutela del consumatore (31 contenziosi). Il valore accantonato al 31 dicembre 2015 è pari a 16.371.070 euro;

b) relativamente a Rete ferroviaria italiana (RFI) il contenzioso civile di maggior valore attiene, per lo più, a contenziosi con appaltatori e fornitori (n. 306 contenzioni per 4.531.204.688 euro di valore complessivo di cui 4.418.446.035 di contenzioni passivi e 112.758.653 di contenzioni attivi), a espropriazioni e asservimenti a carico di terzi (opposizioni alla stima di indennità ex articolo 46 della legge n. 2359/1985), a ricorsi avverso provvedimenti della PA (inquinamento, asseriti danni da esecuzione nuove opere, manutenzione, esercizio linee ferroviarie, ingiunzioni di pagamenti, controversie in materia contrattuale (n. 1278 contenziosi per un valore di 1.625.952.210 euro di cui 1.240.720.044 euro di contenziosi attivi e 385.232.166 di contenziosi passivi). Il contenzioso amministrativo al 31 dicembre 2015 è pari a n. 558 e riguarda in gran parte espropriazioni e asservimenti a carico di terzi, ricorsi contro provvedimenti della PA (n. 369) e la materia regolatoria, antitrust e la tutela del consumatore (31 contenziosi). Il valore accantonato al 31 dicembre 2015 è pari a 268 milioni di euro;

c) per quanto attiene a Ferservizi il contenzioso civile di maggior valore attiene per lo più a contenzioso immobiliare (n. 318 contenziosi per 10.905.208 euro di valore complessivo di cui 8.445.339 di contenzioni passivi e 2.459.809 di contenziosi attivi) e a contenzioso con appaltatori e fornitori (n. 20 per un valore di 5.119.300 euro di valore complessivo di cui 3.616.434 euro di contenziosi passivi e 1.502.866 euro di contenziosi attivi).Il valore accantonato al 31 dicembre 2015 è pari a 2.271.948 euro.

d) per quanto concerne Italferr il contenzioso civile di maggior valore attiene per lo più a contenzioso con appaltatori e fornitori (n. 12 per un valore di 33.365.000 euro di valore complessivo di cui 33.347.000 euro di contenziosi passivi e 9000 euro di contenziosi attivi). Il contenzioso amministrativo di Italferr pendente al 30 giugno 2016 riguarda un solo giudizio che riguarda rapporti con appaltatori e fornitori. Il valore accantonato al 31 dicembre 2015 è pari a1.430.000;

e) con riguardo a Centostazioni il contenzioso civile di maggior valore attiene per lo più a contenzioso immobiliare (n. 102 contenzioni passivi per 6.251.307 euro di valore complessivo) e a contenzioso con appaltatori e fornitori (n. 9 per un valore di 5.355.085 euro di valore complessivo di cui 5.355.085 euro di contenziosi passivi e 46.066 euro di contenziosi attivi). Al 30 giugno 2016 il contenzioso amministrativo di Centostazioni pendente è pari a n. 6 vertenze concernenti esclusivamente appalti. Il valore accantonato al 31 dicembre 2015 è pari a 291.287 euro;

f) relativamente a FS Logistica il contenzioso civile di maggior valore attiene per lo più a insinuazioni fallimentari che sono andate progressivamente aumentando negli anni (n. 36 contenziosi per 24.481.901 euro di valore complessivo di cui 18.754.315 relativi a contenziosi attivi e 5.727.586 relativi a contenziosi passivi). Al 30 giugno 2016 il contenzioso amministrativo di FS Logistica contava n. 3 vertenze concernenti in massima parte contenzioso immobiliare. Il valore accantonato al 31 dicembre 2015 è pari a 16.494.373 euro;

g) in ordine a FS Sistemi urbani il contenzioso civile di maggior rilievo attiene a contenzioso immobiliare per un importo complessivo pari a 399.949 euro. Il contenzioso amministrativo di FS Sistemi urbani pendente al 30 giungo 2016 è pari a n. 17 vertenze e concerne esclusivamente contenzioso immobiliare. Il valore accantonato al 31 dicembre 2015 è pari a zero;

h) relativamente a Fercredit il contenzioso civile di maggior rilievo attiene a contenzioso con appaltatori e fornitori per un importo complessivo pari a 7.543.246 euro. L'importo dell'accantonamento al 31 dicembre 2015 è pari a 2.008.000;

i) infine, il contenzioso civile del Gruppo Grandi Stazioni attiene per lo più ad appalti e forniture (n. 10 contenzioni per 110.980.185 euro di valore complessivo di cui 110.475.636 di contenzioni passivi e 504.549 euro di contenzioni attivi) e a contenzioso immobiliare (n.27 per un valore complessivo di euro 76.476.820 di cui 65.522.074 euro di contenziosi passivi e 10.954.746 euro di contenziosi attivi). Il contenzioso amministrativo al 30 giugno

2016 è pari a n. 1 vertenza concernente in gran parte appalti e forniture. Il valore accantonato al 31 dicembre 2015 è pari a 2.387.056 euro.

La tabella seguente dà conto dei contenziosi attivi e passivi al 30 giugno 2016.

Tabella 17 - Contenziosi civili attivi e passivi di Gruppo al 30 giugno 2016.

Descrizione	Numero contenziosi	Valore complessivo	Incidenza %	Attivi	Passivi
Trenitalia	1.048	1.817.499.142	24,06	824.319.589	993.179.553
Rete ferroviaria italiana	2.328	6.218.710.813	74,85	1.388.059.616	4.830.651.198
Busitalia Sita Nord	5	143.000	0,00	49.000	94.000
Ferservizi	368	16.258.914	0,20	3.962.675	12.296.239
Italferr	12	33.374.000	0,40	9.000	33.365.000
Centostazioni	144	13.318.907	0,16	6.297.373	5.518.073
FS Logistica	9	399.949	0,00	345.094	54.855
Fercredit	12	7.543.246	0,09	4.070.995	3.472.251
Grandi Stazioni	51	200.475.361	2,41	13.172.082	187.303.279
Totale	**3.977**	**8.307.723.332**		**2.240.285.424**	**6.065.934.448**

Fonte: FSI

La seguente tabella dà conto dei contenziosi in sede amministrativa al 30 giugno 2016.

Tabella 18 - Contenziosi in sede amministrativa al 30 giugno 2016.

Descrizione	Numero contenziosi
Trenitalia	118
Rete ferroviaria italiana	556
Busitalia Sita Nord	4
Ferservizi	28
Italferr	1
Centostazioni	6
FS Logistica	17
Fercredit	-
Grandi Stazioni	1
Totale	**731**

Fonte: FSI

La seguente tabella dà conto degli accantonamenti al 30 giugno 2016. FSI ha precisato che gli importi si riferiscono ai dati dei bilanci delle singole società.

Tabella 19 - contenziosi in sede amministrativa al 30 giugno 2016.

Descrizione	Importo
Trenitalia	16.371.070
Rete ferroviaria italiana	268.000.000
Busitalia Sita Nord	260.000
Ferservizi	2.271.948
Italferr	1.430.000
Centostazioni	291.287
FS Logistica	-
Fercredit	2.008.000
Grandi Stazioni	2.387.056
Totale	**293.019.361**

Fonte: FSI

3.2.1 Procedimenti dinnanzi alle autorità europee

Tra i procedimenti attivati dinanzi alle autorità comunitarie di particolare interesse sono i casi UE SA32179, SA32953, SA40887. Com'è noto lo scorso 28 marzo 2014 la DG Concorrenza della Commissione Europea ha notificato all'Italia una Decisione di avvio di una procedura di indagine formale per due possibili aiuti di Stato relativi a: – alcune operazioni di *asset allocation* infragruppo (caso SA 32179); – alle compensazioni per obbligo di servizio merci (SA 32953). La prima misura sotto indagine riguarda quattro operazioni di *asset allocation*, interne al Gruppo FS, realizzate rispettivamente a favore di Trenitalia SpA e di FS Logistica SpA. In particolare si tratta di trasferimenti che riguardano attivi non costituenti infrastruttura ferroviaria (principalmente officine) e comunque non più funzionali alle attività del Gestore dell'infrastruttura. La seconda misura sotto indagine riguarda le compensazioni riconosciute dall'Italia a Trenitalia SpA per il trasporto pubblico di merci dal 2000 al 2014 in forza dei tre contratti di servizio, succedutisi negli anni. Negli anni 2015 e 2016 non si sono registrati sviluppi di rilievo di tale indagine.

Con riferimento invece al Caso UE SA 40887 riferito alla richiesta di informazioni sulle nuove misure di sostegno al settore Cargo per gli anni 2015-2017 (caso SA 40887), FSI ha riferito che le Autorità italiane, nella loro risposta del 4 agosto 2015, hanno motivato che le misure in oggetto non costituiscono aiuto di Stato e, in ogni caso, possono comunque essere qualificate come aiuto compatibile ai sensi delle Linee guida sugli aiuti alle imprese ferroviarie.

3.2.2 "Sconto K2"

Il contenzioso promosso dalle imprese ferroviarie operanti nel settore cargo inerente la disapplicazione dello sconto K2 e il correlato giudizio di ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato n.1345/2014 di annullamento del DM 92T è stato oggetto di analisi nel corso del Referto 2014. A fini di aggiornamento la Società ha riferito che in data 26 settembre 2016 il Delegato del Commissario ad acta ha trasmesso la relazione conclusiva sugli esiti dell'istruttoria che alla luce di quanto espresso dal Consiglio di Stato ha avuto riguardo alle sole imprese ricorrenti. Tale relazione individua quale termine di decorrenza dello sconto K2 il 1° gennaio 2006 e quale termine di decadenza il 30 giugno 2009, ad eccezione della quota di traffico prodotta con materiale rotabile per il quale – antecedentemente al 30 giugno 2009, si siano verificate le condizioni per la condotta ad agente unico (ossia realizzazione dell'attrezzatura tecnologica a terra SST, installazione del connesso sistema di bordo dei convogli SSB ed emanazione delle norme e delle procedure per la disciplina della condotta dei treni con agente solo). Il Delegato del Commissario ad acta ha quantificato i singoli importi – comprensivi degli interessi al tasso legale maturati al 30 settembre 2016 e scomputati dagli sconti autopraticati pari a 6.074.847 da corrispondere da parte di RFI e del MIT alle quattro imprese ferroviarie ricorrenti, in un importo totale di 12.672.292 euro. FSI ha riferito che RFI, ha accantonato un fondo a copertura dei soli oneri accessori derivanti dall'esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 1345/2014 e si è fatta promotrice dell'avvio di un tavolo di confronto con le quattro imprese ferroviarie ricorrenti a cui partecipa anche il MIT.

Sempre con riguardo allo Sconto K2 si evidenzia con riferimento ai due giudizi dinanzi al TAR Lazio promossi da RFI avverso la Decisioni URSF n. 18/2006 e 83/2007 che è stata fissata al 14 giugno 2017 l'udienza pubblica per la discussione.

3.2.3 Questioni relative ai terminali

Con riferimento al ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, notificato in data 2 dicembre 2010, con il quale le società Gestione terminali Ferrostradali S.p.A. (di seguito, "SGT") e FS Logistica S.p.A. hanno impugnato una decisione dell'URSF in ordine, tra l'altro, all'applicazione del d.lgs. n. 188/2003 al *terminal* di Pomezia/Santa Palomba di proprietà di SGT non vi sono aggiornamenti rispetto a quanto rappresentato in sede di Referto 2014. Infatti, a seguito della trasposizione del ricorso in sede giurisdizionale, non risulta essere stata ancora fissata l'udienza. Pur tuttavia, l'intervenuto mutamento del contesto normativo di riferimento ha fatto venire meno l'interesse a proseguire il ricorso che si è estinto per perenzione.

3.2.4 Assegnazione delle Tracce

Come già rappresentato nella Relazioni redatte per gli esercizi 2012, 2013 e 2014, in esito al procedimento A/436 – *Arenaways. Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri*, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato sanzionava la società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., in solido con le controllate Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A. per aver posto in essere una strategia escludente finalizzata ad ostacolare e, di fatto, inibire all'operatore concorrente Arenaways l'accesso all'infrastruttura ferroviaria (provvedimento n. 23770 del 25 luglio 2012).

Avverso tale provvedimento di condanna è stato promosso ricorso dinnanzi al TAR del Lazio da parte di tutte le imprese del Gruppo interessate. In data 27 marzo 2014 è stata pubblicata la sentenza n. 3398/2014 con cui il TAR del Lazio ha accolto integralmente i ricorsi, disponendo l'annullamento della decisione impugnata. In data 24 giugno 2014 è stato notificato a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., nonché a RFI S.p.A. e Trenitalia S.p.A., il ricorso in appello promosso dall'AGCM innanzi al Consiglio di Stato per la riforma/annullamento della citata sentenza. In data 24 luglio 2014 Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Trenitalia S.p.A. e RFI S.p.A. hanno depositato dinnanzi al Consiglio di Stato la memoria di costituzione nel giudizio di appello. Ad oggi, la data di dell'udienza per la discussione nel merito del ricorso non è ancora stata fissata.

3.2.5 Procedimento per l'impugnativa della Delibera n. 70/2014 dell'Autorita' di regolazione dei trasporti (ART)

In data 3 marzo 2015, RFI S.p.A. ha proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento della delibera ART n. 70/2014 (concernente misure di regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie), della successiva Delibera n. 76/2014 (recante indicazioni e prescrizioni per la procedura relative al PIR 2015) e relativi allegati e atti connessi. Il ricorso è stato altresì notificato, in qualità di controinteressati, a NTV S.p.A., Trenitalia S.p.A., Grandi Stazioni S.p.A., Centostazioni S.p.A., Associazione FerCargo.

FSI ha precisato che, attraverso tale iniziativa, RFI S.p.A. ha inteso censurare una serie di vizi procedimentali, sostanziali e di istruttoria riferiti ai provvedimenti dell'ART e segnatamente alle misure regolatorie riferite al pedaggio AV, sgombero dell'infrastruttura, assistenza alle persone a mobilità ridotta (PMR) e assegnazione degli spazi in stazione. Su atto di opposizione notificato da NTV S.p.A. e dall'ART, si è proceduto alla trasposizione del ricorso dinanzi al TAR del Lazio.

A seguito delle istanze di rinvio presentate sia da RFI sia da NTV, l'udienza di merito – inizialmente fissata il 18 novembre 2015 – è stata posticipata.

Successivamente il TAR, ritenendo opportuno svolgere una trattazione congiunta di tutti i ricorsi aventi ad oggetto l'impugnazione delle medesime delibere dell'ART n. 70 e 76 del 2014 (*i.e.* ricorso RFI e ricorsi NTV, Grandi Stazioni e Centostazioni), ha fissato un'udienza unica al 9 marzo 2016, anche al fine esaminare l'eccezione di incompetenza territoriale sollevata dallo stesso Collegio all'udienza del 3 dicembre 2015. In esito all'udienza del 9 marzo 2016, il TAR Lazio ha declinato la propria competenza su tutti i ricorsi a favore della competenza del TAR Piemonte. Allo stato, RFI S.p.A., NTV S.p.A. e Grandi Stazioni S.p.A. hanno già proceduto a riassumere i relativi ricorsi avanti al TAR del Piemonte.

3.2.6 Procedimento per l'impugnativa della delibera ART n.96/2015

Con ricorso Straordinario al Capo dello Stato, notificato in data 17 marzo 2016, RFI S.p.A. ha impugnato la Delibera ART n.96/2015 avente ad oggetto i criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Con tale iniziativa la società ha inteso principalmente censurare l'illegittimità complessiva del nuovo impianto regolatorio, con specifico riferimento ad alcune misure foriere di un potenziale disequilibrio economico-finanziario del Gestore (GI). In particolare, sono stati contestati tre specifici motivi di illegittimità caratterizzanti alcune misure contenute nell'Allegato 1 alla Delibera n. 96:

- la previsione di un tasso minimo di efficientamento annuo dei costi operativi unitari del GI, fissato dall'ART nella misura del 2 per cento (al lordo del tasso d'inflazione);
- la preclusione a RFI della possibilità di recuperare parte dei costi per i nuovi investimenti infrastrutturali da realizzarsi in autofinanziamento (ad esempio con capitale sociale di RFI o con indebitamento);
- l'introduzione – per l'intero periodo tariffario quinquennale (2016-2021) - di un sistema di vincoli risiedenti nell'algoritmo di calcolo e la fissazione di un tetto massimo (c.d. "cap") al livello di pedaggio applicabile a taluni servizi ferroviari (nello specifico: servizio regionale, servizio merci, insieme dei servizi transitanti sulla rete classificata dalla stessa Delibera n. 96 "a livello di servizio elevato").

Analoghi ricorsi straordinari sono stati altresì proposti da Trenitalia S.p.A. e Grandi Stazioni S.p.A. in relazione ai quali le altre parti interessate hanno proposto atti di opposizione per la successiva trasposizione al TAR. A seguito delle suddette opposizioni ciascuno dei tre ricorrenti (RFI, Trenitalia e Grandi Stazioni) ha provveduto alla trasposizione dell'originario ricorso

dinanzi al TAR Piemonte. Contro la medesima delibera ART n. 96/2015 è stato, inoltre, proposto un ricorso giurisdizionale da parte di NTV S.p.A., già pendente al TAR Piemonte e nel quale RFI S.p.A. si è costituita con atto formale.

3.3 Contenzioso contabile

Procedimento promosso dalla Corte dei Conti, Procura regionale del Piemonte

La Procura della Corte dei conti, con atto notificato il 24 febbraio 2016, ha citato Italferr S.p.A. in giudizio in merito ad una presunta indebita erogazione di un importo di circa 25 milioni di euro all'Ati aggiudicataria del contratto di appalto per la realizzazione del passante ferroviario del Nodo di Torino. All'udienza del 19 luglio 2016 è stato sollevato regolamento di giurisdizione. Il Collegio, con ordinanza pronunciata in udienza, ha disposto la sospensione del giudizio in attesa della pronuncia della Corte di Cassazione.

3.4 Procedimenti dinnanzi all'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM)

Procedimento A/443. Ottemperanza agli impegni

L'11 marzo 2016 l'AGCM ha comunicato a FSI l'esito positivo della verifica, avviata nel 2013, di conformità art. 102 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea affermando che *"l'Autorità ha ritenuto, dalle informazioni fornite …., che le condotte assunte siano in linea con le misure indicate nel provvedimento conclusivo"*.

4. La liberalizzazione del trasporto ferroviario e l'Autorità di regolazione dei trasporti

Interventi normativi

"Quarto pacchetto ferroviario"

Nel corso dell'anno è proseguita l'attività legislativa relativa al Quarto pacchetto ferroviario adottato dalla Commissione Europea il 30 gennaio 2013.

Il pacchetto è composto di sei proposte legislative che mirano a:

- emendare la Direttiva 2012/34/UE (*Recast*) adottata a fine 2012, per aprire alla concorrenza il trasporto ferroviario passeggeri domestico e introdurre una serie di misure volte ad aumentare la separazione dei gruppi integrati;
- emendare il Regolamento 1370/2007 sugli obblighi di servizio pubblico dando priorità all'affidamento dei Contratti di Servizio tramite gara;
- modificare le Direttive Sicurezza e Interoperabilità e il Regolamento istitutivo dell'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA).

Nel primo semestre del 2015 il Consiglio ha confermato l'accordo raggiunto con il Parlamento Europeo sul Pilastro tecnico, in particolare sulle procedure più rapide e meno onerose per l'autorizzazione dei veicoli e di certificazione di sicurezza per le ferrovie europee e sul rafforzamento del ruolo dell'Agenzia ferroviaria europea (ERA).

Per quanto riguarda invece il Pilastro politico che contiene temi come quelli della separazione tra proprietà della rete e gestione, la posizione comune del Consiglio europeo è stata votata dai Ministri l'8 ottobre 2015.

I triloghi tra Parlamento, Consiglio e Commissione per giungere a un testo condiviso sono iniziati a fine ottobre 2015. A seguito dell'accordo informale sulle proposte raggiunto il 19 aprile 2016 con il Parlamento europeo il 17 ottobre 2016 il Consiglio dell'Unione europea ha assunto una posizione formale in prima lettura su tre provvedimenti intesa a rilanciare il trasporto ferroviario in Europa. Si tratta, in particolare di un regolamento riveduto che disciplina i contratti di servizio pubblico, una direttiva riveduta relativa ad uno spazio ferroviario europeo unico e un regolamento che abroga il regolamento relativo alla normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie. Per completare la procedura il Parlamento deve approvare i testi in seconda lettura. Una volta firmati da entrambe le istituzioni comunitarie, gli atti saranno pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Il recepimento del "*Recast*" del primo pacchetto ferroviario

Il d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, ha recepito in ambito nazionale la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (cd *Recast)* prevedendo, in particolare che:

- il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa consultazione delle parti interessate, adotta la strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, diretta a definire, per un periodo almeno quinquennale, le future esigenze di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura, sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario. Nell'ambito della politica generale di governo e tenendo conto della predetta strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e del finanziamento dello Stato, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria elabora ed aggiorna un piano commerciale comprendente i programmi di finanziamento e di investimento;
- fermo restando il generale potere di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), definisce, fatta salva l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura e tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dello stesso, i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura e dei corrispettivi dei servizi. Il gestore dell'infrastruttura, sulla base dei criteri dell'ART, determina il canone;
- ai fini del pieno recupero, da parte del gestore dell'infrastruttura, dei costi connessi all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e al collegamento con gli impianti di servizio, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, può prevedere, con decreto, coefficienti di maggiorazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, fermo restando l'equilibrio economico e finanziario del gestore dell'infrastruttura;
- è stata introdotta la figura dell'operatore dell'impianto di servizio ("entità pubblica o privata *responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie"*) nonché la distinzione tra diritto di accesso agli impianti di servizio e ai servizi prestati in tale ambito. Per gli impianti di servizio l'operatore dell'impianto deve tenere una contabilità separata, anche mediate l'aggregazione per categorie di impianti gestiti dall'operatore medesimo, con evidenza nel conto economico e nella situazione patrimoniale finanziaria. Di seguito si riporta il prospetto di sintesi delle Società del Gruppo qualificabili, oltre a RFI e alle sue controllate, come operatore di impianto che forniscono i servizi ai sensi

dell'articolo 13, commi 2, 9 e 11), per i quali le società hanno predisposto la contabilità regolatoria secondo i criteri di cui alle misure 53 e seguenti della delibera ART n. 96/2015.

Tabella 20 - Società del Gruppo qualificate "Operatore di impianto".

			Operatori di impianto					
			Trenitalia	Fs logistica	Grandi Stazioni	Cento stazioni	RFI	Terminali italia
Impianti/Servizi	A diritto di accesso garantito (comma 2)	Stazioni passeggeri (strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio, spazi di biglietteria e altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario			X	X	X	
		Scali merci					X	
		Scali di smistamento e aree di composizione dei treni (coomprese aree di manovra)					X	
		Aree, impianti e edifici destinati alla sosta, ricovero e deposito di materiale rotabile e di merci	X	X			X	
		Centri di manutenzione (esclusa manutenzione pesante di treni AV o altri rotabili che esigono centri specializzati)	X				X	
		Altre infrastrutture tecniche (incluse platee di lavaggio e scarico reflui)	X				X	
		Infrastrutture portuali marittime collegate a servizi ferroviari						
		Impianti e attrezzature di soccorso						
		Aree, impianti per approvigionamento combustibile					X	
	Complementari (comma 9)	Corrente di trazione					X	
		Preriscaldamento treni passeggeri e rifornimento idrico dei treni					X	
		Controllo circolazione treni merci pericolose					X	
		Assistenza circolazione treni speciali					X	
		Servizi di manovra					X	X

Fonte FSI

- per quanto attiene al Registro dei beni, FSI ha comunicato che RFI in attuazione della richiamata disposizione normativa sta lavorando allo sviluppo di un applicativo informatico che consenta di strutturare i dati secondo le finalità di rappresentazione richieste dalla richiamata Direttiva n. 34/2012. Il Registro sarà realizzato utilizzando il patrimonio informatico già presente sui sistemi aziendali di supporto per la gestione delle attività di manutenzione, in cui sono censiti i singoli beni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e le spese connesse per la manutenzione. L'architettura in corso di realizzazione consentirà di disporre di un *set* dati riferito all'infrastruttura ferroviaria nazionale permettendo la rappresentazione gerarchica delle informazioni contenute nei sistemi informativi aziendali già

esistenti, una visione di *rolling* e *real time* delle informazioni, nonché una navigazione top-down sugli *asset*.

- l'Autorità di regolazione dei trasporti può effettuare *audit* presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e le imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile.

Sempre con riferimento alla regolazione, liberalizzazione e sviluppo del mercato ferroviario europeo si segnala che nel corso del 2015 sono stati adottati i provvedimenti di seguito sintetizzati.
Il 6 gennaio 2015, con il *"Regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria che abroga il Regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014"*, la Commissione Europea ha stabilito i requisiti delle garanzie finanziarie che i gestori delle infrastrutture, per tutelare le loro legittime aspettative circa le future entrate e l'utilizzo dell'infrastruttura, possono richiedere ai cosiddetti richiedenti.
Il 4 febbraio 2015 con il Regolamento (UE) 2015/171 sono stati definiti i modelli comuni di licenza e alcuni aspetti relativi alla procedura per il rilascio della licenza stessa alle imprese ferroviarie.
Il 13 marzo 2015 con il Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/429 ai sensi dell'articolo 31.5 della Direttiva 2012/34 "*Recast*" sono state definite le modalità di imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici dei treni merci.
Il 12 giugno 2015, con il Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 sono state definite le modalità di calcolo dei costi legati direttamente alla prestazione del servizio ferroviario.
Il 25 giugno 2017, con il Regolamento (UE) 2015/1017 è stato istituito lo *"European Fund for Strategic Investments"* (FEIS) gestito dalla Banca Europea degli Investimenti e dalla Commissione Europea che si pone l'obiettivo di iniettare nel sistema risorse finalizzate a promuovere, fra l'atro, investimenti nel settore dei trasporti (tra cui RTE-T e mobilità urbana).

Definizione delle modalità di cessione di una quota fino al 40 per cento del capitale di Ferrovie dello Stato

In data 23 novembre 2015 il Consiglio dei Ministri ha approvato, in esame preliminare, un Decreto del Presidente del Consiglio, predisposto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico, relativo alla cessione di non oltre il 40 per cento di quote della società Ferrovie dello Stato Italiane SpA ai sensi della normativa sulle privatizzazioni (Legge 474/1994 e Legge 481/1995). Con il DPCM è stata regolamentata l'alienazione di una quota della partecipazione nella società non superiore al 40 per cento, disponendo che tale cessione – che

potrà essere effettuata anche in più fasi – si realizzi attraverso un'offerta pubblica di vendita rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia, inclusi i dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, e a investitori istituzionali italiani e internazionali, e successiva quotazione sul mercato azionario.
Lo schema di Decreto, inoltre, prevede che, al fine di favorire la partecipazione all'offerta, potranno essere previste per i dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato forme di incentivazione, tenuto conto anche della prassi di mercato e di precedenti operazioni di privatizzazione, in termini di quote dell'offerta riservate (*tranche* dell'offerta riservata e lotti minimi garantiti) e di prezzo (ad esempio, come in precedenti operazioni di privatizzazione, *bonus share* maggiorata rispetto al pubblico indistinto) o di modalità di finanziamento. FSI, d'accordo con l'Azionista ha proceduto ad una rivisitazione dell'operazione, tenuto conto anche delle incerte e poco favorevoli contingenze di mercato.
Il Consiglio dei ministri, in data 16 maggio 2016 ha approvato in via definitiva il relativo decreto, a seguito dell'acquisizione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti. Per un dettaglio sugli sviluppi della vicenda si rinvia alla apposita sezione del presente Referto.
Si evidenzia da ultimo che ai sensi della legge 28 dicembre 2015, n. 208 in caso di alienazione di quote entro il 2016, il Ministero dell'Economia e delle Finanze avrebbe dovuto presentare una relazione al Parlamento che ne illustri l'impatto economico, industriale e occupazionale.

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti

Nel corso del 2015 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha adottato molteplici provvedimenti regolatori. Con particolare riferimento al settore del trasporto pubblico locale, l'ART, con delibera del 17 giugno 2015, n. 49, ha approvato - a valle della consultazione avviata a marzo 2015 (delibera del 12 marzo 2015, n. 26) - specifiche misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici. Con la medesima delibera 49/2015 l'Autorità ha, inoltre, dato avvio ad un nuovo procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti del loro finanziamento.
Successivamente, l'ART - con delibera del 9 luglio 2015, n. 54 - ha dato avvio al procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico
Di particolare rilevanza per il settore del trasporto ferroviario, la delibera del 13 novembre 2015, n. 96, con la quale l'Autorità ha adottato le misure di regolazione sui criteri per la determinazione

dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Con tale delibera, vengono definiti nuovi criteri di tariffazione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria, con il superamento della distinzione tra infrastruttura convenzionale e AV, frutto delle caratteristiche specifiche delle linee, in favore di una classificazione sulla base del livello di servizio offerto; inoltre, vengono individuati principi ed criteri di regolazione economica degli impianti e servizi ferroviari ed i relativi obblighi dei soggetti individuati quali "operatore di impianto".

La delibera 96/2015 è stata impugnata, con diversi motivi e per quanto di interesse, da Trenitalia SpA., Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) e Grandi Stazioni SpA nonché da Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA.

Di interesse anche la delibera del 5 novembre 2015, n. 94, relativa alla misura e alle modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2016. L'aliquota del contributo viene fissata nella misura dello 0,4 per mille del fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato alla data di pubblicazione della delibera e, per i soli soggetti operanti nei settori dell'autotrasporto e della logistica, dello 0,2 per mille. Con riferimento all'individuazione dei soggetti tenuti al versamento del contributo, viene superata la metodologia dei codici ATECO (precedentemente utilizzata) e vengono individuate le specifiche attività il cui svolgimento comporta l'obbligo contributivo. Tra queste anche i servizi di trasporto merci e passeggeri, con conseguente obbligo contributivo per le imprese attive in mercati liberalizzati. Su tale aspetto è pendente un giudizio innanzi la Corte Costituzionale, a seguito di ricorso al Tar del Piemonte da parte delle principali associazioni di autotrasporto.

Relativamente all'attività sanzionatoria, l'Autorità nel corso del 2015 ha avviato con le delibere n. 24 e n. 25 del 2015 procedimenti sanzionatori in relazione all'inottemperanza, da parte di RFI, in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di alcune misure di regolazione previste rispettivamente nelle delibere n. 70 e n. 76 del 2014. Detti procedimenti si sono conclusi con l'approvazione degli impegni proposti da RFI nonché con l'archiviazione di alcune delle contestazioni.

In materia di tutela dei diritti dei passeggeri, l'ART ha, infine, svolto le funzioni di "organismo di controllo" della corretta applicazione del Regolamento (UE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, così come previsto dal d.lgs. del 17 aprile 2014, n. 70 (*"Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario")*. In tale ambito, l'Autorità ha valutato ed istruito i reclami presentati dai passeggeri, avviando in alcuni casi

procedimenti sanzionatori nei confronti dell'impresa ferroviaria, conclusisi in pochissimi casi con l'irrogazione di sanzioni pecuniarie.

5. Fatti di rilievo verificatisi nel 2015

- Il 14 giugno ha fatto il suo esordio commerciale il nuovo treno alta velocità "Frecciarossa 1000". I sei convogli della nuova serie dei supertreni di Trenitalia SpA effettuano otto collegamenti giornalieri no-stop tra Roma e Milano, sette di questi hanno come partenza o destinazione Torino, quattro invece Napoli;
- il consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA, in data 4 agosto 2015, ha approvato definitivamente l'operazione di scissione di Grandi Stazioni SpA. La struttura dell'operazione prevede la suddivisione delle attività attualmente collocate in Grandi Stazioni SpA, con la creazione di due nuove società e il cambio di denominazione della società preesistente:
  - Grandi Stazioni Retail, focalizzata sulle attività tipicamente commerciali delle stazioni del network - incluse le due stazioni nella Repubblica Ceca - in particolare sulle locazioni commerciali, sui Media&Advertising e sui servizi ai viaggiatori, identificata come la società da privatizzare;
  - Grandi Stazioni Immobiliare, focalizzata sulla valorizzazione degli immobili di proprietà attualmente detenuti da Grandi Stazioni SpA;
  - Grandi Stazioni Rail (oggi Grandi Stazioni SpA), focalizzata su attività infrastrutturali e sul completamento del piano di investimenti, per garantire il presidio dei business chiave di stazione nei confronti dei viaggiatori e di tutti coloro che vi operano: sicurezza, pulizia e manutenzione, biglietterie di operatori ferroviari, gestione parcheggi, attività di locazione direzionale e attività di ingegneria.

  Nella seduta del 22 dicembre 2015, l'Assemblea degli Azionisti ha approvato il progetto di scissione predisposto dal Consiglio di Amministrazione al fine di efficientare e valorizzare le predette tipologie di attività, formalizzandone la divisione in veri e propri rami di azienda della società scissa da assegnare alle due costituende società beneficiarie il cui patrimonio netto, a seguito della stipula dell'atto di scissione, risulterebbe il seguente, con riferimento alla situazione patrimoniale al 31 dicembre 2014:
  - GS Retail: 73,3 milioni di euro;
  - GS Immobiliare: 30,8 milioni di euro;
  - GS Rail: 34,4 milioni di euro.

  Parallelamente, i soci di Grandi Stazioni SpA hanno avviato una procedura competitiva di vendita avente ad oggetto l'intera partecipazione di GS Retail ed hanno conferito incarico a ad un primario A*dvisor* finanziario per l'assistenza necessaria all'impostazione e allo

svolgimento della procedura di vendita. A fine 2015 sono stati 17 i raggruppamenti che hanno presentato manifestazioni di interesse; inoltre sono state inviate ai potenziali investitori le lettere di invito a formulare le offerte non vincolanti.

In data 28 giugno 2016 è stato firmato l'atto di scissione parziale non proporzionale e asimmetrica della Grandi Stazioni SpA mediante assegnazione di parte del proprio patrimonio in favore delle due società di nuova costituzione, di cui innanzi, denominate Grandi Stazioni Retail SpA e Grandi Stazioni Immobiliare SpA, mentre la società scissa ha assunto la denominazione di Grandi Stazioni Rail SpA; la scissione ha effetto dal 1° luglio 2016.

Alla società scissa, ora Grandi Stazioni Rail SpA, interamente posseduta da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, rimangono elementi patrimoniali attivi e passivi pari ad un patrimonio netto di circa 34 milioni di euro. Alla Grandi Stazioni Retail SpA sono stati assegnati elementi patrimoniali attivi e passivi pari ad un patrimonio netto di circa 73 milioni di euro, mentre, alla Grandi Stazioni Immobiliare SpA sono stati assegnati elementi patrimoniali attivi e passivi pari ad un patrimonio netto di circa 31 milioni di euro. La Grandi Stazioni Retail SpA, in sigla GS Retail SpA, è partecipata per il 55 per cento da Ferrovie dello Stato Italiane SpA e per il 45 per cento da Eurostazioni SpA ed ha per oggetto sociale la gestione in qualunque forma e modalità, la riqualificazione e la valorizzazione – anche attraverso lo studio, la promozione, l'attuazione e la gestione di interventi destinati al miglioramento funzionale e la diversificazione – di complessi di stazione destinati all'attività commerciale, al deposito bagagli ed alle sale d'attesa nonché ad aree collaterali.

La Grandi Stazioni Immobiliare SpA, in sigla GS Immobiliare SpA, è partecipata per il 60 per cento da Ferrovie dello Stato Italiane SpA e per il 40 per cento da Eurostazioni SpA ed ha per oggetto sociale l'acquisto, la costruzione, la permuta, la ristrutturazione ovvero l'alienazione di immobili o complessi immobiliari in genere e la gestione, la locazione e l'amministrazione degli immobili sociali nonché la prestazione di qualsiasi servizio inerente alla manutenzione e gestione di detti immobili. In data 20 luglio 2016, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed Eurostazioni SpA hanno quindi ceduto e trasferito alla società Alba Bidco SpA l'intera rispettiva quota di partecipazione nella società Grandi Stazioni Retail SpA e della sua società controllata Grandi Stazioni Česká Republika Sro (61 per cento Grandi Stazioni Retail SpA). L'offerta presentata degli acquirenti è stata pari a 953 milioni di euro comprensivi anche della posizione finanziaria netta. Il 26 luglio è intervenuto il closing dell'operazione di cessione del 100 per cento del capitale di Grandi stazioni Retail SpA mediante versamento ai venditori FSI e Eurostazioni del prezzo provvisorio di euro 761.532.266 di cui 423.719.360 a FSI e euro

337.812.906 ad Eurostazioni e la contestuale girata dei certificati azionari di GS Retail in favore dell'acquirente Alba Bidco SpA.

Gs Retail ha ora in concessione l'affidamento delle convenzioni per il diritto di sfruttamento economico degli spazi commerciali e pubblicitari delle 14 più grandi stazioni ferroviarie italiane, dovendosi comprendere nel novero anche Roma Tiburtina la cui regolamentazione è oggetto di apposita Convenzione sottoscritta tra GS Retail e RFI, unica concedente nel caso di specie. Per completezza si rammenta altresì che GS Retail ha inoltre in concessione la riqualificazione e la gestione di due stazioni ferroviarie nella Repubblica Ceca.

- nel mese di agosto il *Public Investment Fund Saudita* (PIF) ha firmato *l'Amendment* al contratto con Italferr SpA per l'estensione della progettazione preliminare e di dettaglio al "Saudi Blue Landbridge", la linea ferroviaria, lunga circa 1.300 km, che si estende dal Porto di *Jeddah*, sul Mar Rosso, a *Jubailsul* Mare Arabico. La variante formalizzata ha quasi raddoppiato il valore dell'incarico iniziale acquisito da Italferr SpA nel 2013, portandolo a 57 milioni di euro.
- in data 15 ottobre Italferr SpA ha siglato il Protocollo d'Intesa con lo Stato della Costa d'Avorio. Italferr SpA, la società d'ingegneria del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, progetterà la ferrovia di 1000 chilometri che collegherà, in Africa, la Costa d'Avorio al Mali. Il protocollo d'intesa prevede lo sviluppo del corridoio ferroviario che collegherà il Porto di San Pedro, sull'Atlantico, alla capitale del Mali, Bamako, sul fiume Niger. La linea ferroviaria è un progetto di primaria importanza per lo sviluppo dei traffici merci e passeggeri della Costa d'Avorio, uno dei paesi più dinamici dell'Africa occidentale. La linea connessa al porto della Costa d'Avorio attraverserà, infatti, una ricca zona mineraria il cui sfruttamento è pianificato per i prossimi anni e numerose aree d'interesse agricolo. Porto San Pedro è candidato a diventare *l'hub* regionale dei territori che si estendono fino al Mali, Bourkina Faso e Guinea.
- il semestre dell'Esposizione Universale di Milano si è chiuso positivamente per Trenitalia SpA. Quattordici milioni di viaggiatori su Milano, di cui sei milioni soltanto sulle Frecce di Trenitalia SpA. Un milione i passeggeri che, sempre con le Frecce, ma anche con *Intercity* e treni internazionali, hanno raggiunto direttamente la stazione di Rho Fiera Expo Milano 2015. Così come i treni regionali sull'asse Torino - Milano, con un potenziamento dell'offerta, chiesto dalla Regione Piemonte, per soddisfare la crescente domanda degli ultimi giorni. Il contributo di Trenitalia SpA alla buona riuscita di Expo 2015, sul fronte della mobilità internazionale e nazionale, non va disgiunto da quello delle altre società del Gruppo FS Italiane, a iniziare da Italferr SpA, che ha assunto nell'estate del 2014 la direzione dei lavori, portati a termine con

successo; RFI SpA, ha gestito un flusso intenso e ininterrotto di convogli di Trenitalia SpA, Trenord Srl e di altre compagnie europee ed ha garantito l'informazione nelle stazioni oltre all'assistenza ai passeggeri diversamente abili e a mobilità ridotta nella stazione di Rho Fiera Expo Milano 2015.

- nel corso dell'esercizio 2015 è continuata la trattativa tra le società del Gruppo FS e le rappresentanze della Pubblica Amministrazione con riferimento alla valorizzazione dell'area denominata "ex scali milanesi". Il 14 maggio 2015 è stata convocata la Conferenza dei Rappresentanti dell' "Accordo di Programma degli ex scali milanesi" (nel seguito anche sinteticamente "Accordo") per definire le attività e il cronoprogramma a finire del procedimento in corso, con l'indicazione alla Segreteria Tecnica del termine di luglio per il completamento della documentazione da sottoporre all'approvazione delle Giunte Comunale e Regionale e dei CdA delle società del Gruppo FS Italiane interessate (FS SpA, RFI SpA e FS Sistemi Urbani Srl). L' 8 luglio 2015 la Conferenza dei Rappresentanti dell'Accordo ha licenziato il testo finale dell'Accordo e dei suoi allegati per le successive approvazioni da parte delle Giunte Comunale e Regionale e dei già citati CdA delle società del Gruppo FS Italiane. A seguire sia la Giunta del Comune di Milano che la Giunta Regionale della Lombardia, rispettivamente il 22 settembre 2015 ed il ottobre 2015, hanno approvato l'Accordo. Il 29 ottobre 2015 anche il CdA di FS Sistemi Urbani ha approvato l'Accordo ed il 18 novembre 2015, in nome e per conto anche di RFI SpA, l'Amministratore Delegato di FS ha sottoscritto l'Accodo con il Comune di Milano e la Regione Lombardia. Il 3 dicembre 2015, la seduta del Consiglio Comunale di Milano, che aveva il compito di ratificare l'Accordo, si è chiusa senza deliberare per mancanza del numero legale; mentre la seduta del 9 dicembre 2015 si è chiusa con votazione negativa. La successiva seduta del 17 e 18 dicembre 2015, riconvocata per la ratifica dell'Accordo, si è chiusa senza deliberare, essendo decorso il termine dei 30 giorni di legge dalla sottoscrizione senza il completamento della discussione dei circa 560 emendamenti presentati dai Consiglieri di opposizione;
- in data 15 dicembre il Dipartimento dei Trasporti del governo inglese con una nota sul suo sito ha annunciato che Trenitalia SpA è l'unica società senza una base operativa in Gran Bretagna a essersi prequalificata per le prossime gare ferroviarie. Trenitalia SpA è anche l'unica *new entry* della lista. La nota specifica, inoltre, che la scelta delle società è stata operata secondo alti requisiti di professionalità, esperienza sui mercati nazionali e internazionali, abilità tecnica e standard di sicurezza. Avendo superato, insieme a pochi altri operatori, tale selezione iniziale, Trenitalia SpA ha guadagnato il PQQ (*pre-qualification questionnaire*) *passport* e potrà quindi

partecipare a tutte le gare che verranno bandite in Gran Bretagna nei prossimi quattro anni senza la necessità di presentare ogni volta tutti i documenti necessari, con maggiori vantaggi per entrambe le parti;

- La legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (*"Legge di Stabilità 2016"*), ha – tra l'altro – disposto quanto segue:
  - per la copertura degli oneri connessi al funzionamento dell'Autostrada ferroviaria alpina attraverso il tunnel del Fréjus, è autorizzata la spesa complessiva di 29.026.383 euro per il periodo dal 1° gennaio 2013 al 30 giugno 2018. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti provvede a stipulare l'accordo di programma con Trenitalia SpA, beneficiaria del contributo per l'Autostrada ferroviaria alpina, nonché a modificare la convenzione stipulata con la società Cassa Depositi e Prestiti SpA al fine di provvedere, a condizioni più vantaggiose, all'erogazione da parte di quest'ultima dei relativi finanziamenti all'impresa ferroviaria Trenitalia SpA, secondo le modalità indicate da detto Ministero in un apposito *addendum* alla convenzione già stipulata. Per ciascuno degli anni dal 2018 al 2022 è, altresì, autorizzato un contributo di 10 milioni di euro finalizzato alla compensazione totale o parziale degli oneri derivanti dallo svolgimento dei servizi ferroviari di Autostrada ferroviaria alpina, effettuati attraverso il valico fra Italia e Francia, in particolare attraverso il Fréjus. I predetti contributi sono concessi alle imprese aggiudicatarie dei servizi di Autostrada ferroviaria alpina mediante gara a evidenza pubblica;
  - per lo sviluppo del sistema di trasporto intermodale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è autorizzato a concedere contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia e a tal fine è autorizzata la spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018. Agli stessi fini può essere utilizzata quota parte delle risorse di cui all'art. 1, comma 150, della Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 (pari a 250 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2015 per interventi in favore del settore dell'autotrasporto);
  - autorizzazione alla spesa di 45,4 milioni di euro per il 2016, 44,1 nel 2017 e 48,9 nel 2018, per progetti di miglioramento della catena intermodale e viaria collegati alla realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci;
  - individuazione del soggetto promotore per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione nella società TELT, partecipata da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, e previsione del trasferimento delle relative risorse direttamente a Ferrovie dello Stato

Italiane SpA, nelle more della stipula con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del Contratto di Programma che dovrà tra l'altro regolare le modalità di attribuzione dei finanziamenti

- Ai sensi dell'articolo 1 comma 867 della richiamata legge 208/2015 si è provveduto al commissariamento della Società Ferrovie del sud est e servizi automobilistici r.l., in grave crisi finanziaria (patrimonio netto negativo di 200 milioni di euro, debiti per oltre 311 milioni e circa 1400 contenziosi) al fine di operare il risanamento della società anche attraverso la riduzione dei costi di funzionamento. Con lo stesso provvedimento legislativo sono stati resi disponibili 70 milioni di euro per permettere la continuità aziendale. Con decreto ministeriale 4 agosto 2016, n. 264 è stato definito il trasferimento dell'intera partecipazione di Ferrovie del sud est e servizi automobilistici r.l. alle FSI. Per un approfondimento si rinvia al paragrafo 7 della presente relazione.

6. Piano per la cessione parziale del pacchetto azionario della Ferrovie dello Stato S.p.A..

Relativamente al tema delle dismissioni FSI, nel corso del 2014 era stato istituito un apposito Gruppo di lavoro presso il Mef, composto da rappresentanti di FSI del Mef e del Mit con l'obiettivo di definire tutte le misure propedeutiche alla "privatizzazione" - in particolare la definizione del quadro giuridico, regolatorio e finanziario - e di predisporre gli interventi necessari all'apertura del capitale di FSI e alla sua quotazione.

Il 23 novembre 2015 è stato formalmente avviato dal Governo il piano per la cessione parziale del pacchetto azionario delle Ferrovie dello Stato con l'obiettivo di diminuire il debito pubblico, di favorire la liberalizzazione dei servizi ferroviari attraverso l'aumento della concorrenza e di rendere maggiormente efficienti i servizi erogati. In particolare, il decreto approvato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, in prima lettura, su proposta del MEF e del Ministero dello sviluppo economico (di seguito MISE), prevede la cessione di non oltre il 40 per cento di quote di FSI e il mantenimento in capo allo Stato del restante 60 per cento. Il richiamato dpcm, sul quale le competenti Commissioni parlamentari hanno espresso parere favorevole con osservazioni[14], dispone che l'alienazione della quota della partecipazione potrà essere effettuata anche in più fasi attraverso un'offerta pubblica di vendita rivolta a risparmiatori e investitori istituzionali in Italia, con specifico riguardo ai dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato e all'estero attraverso la quotazione sul mercato azionario. Il testo del dpcm non chiarisce se la Rfi sarà o meno coinvolta nel processo di privatizzazione[15].

Sempre con riferimento alla privatizzazione del Gruppo, si evidenzia che sulla base delle indicazioni ricevute dal MEF FSI, con il supporto della società operativa Ferservizi, ha individuato nel maggio 2015, all'esito dell'espletamento di gara pubblica, gli A*dvisors* strategico-industriali nell'ambito delle attività relative alla cessione di una quota di minoranza del capitale di FSI da parte del MEF anche al fine di supportare la definizione del correlato Piano industriale 2017-2026 e le operazioni di cessione della quota di minoranza sopra descritta. FSI ha riferito che in conseguenza degli approfondimenti sul piano normativo e regolatorio e delle ulteriori riflessioni maturate sul progetto ed il perimetro di privatizzazione d'accordo con l'Azionista si è proceduto ad una rivisitazione dell'operazione, tenuto conto anche delle incerte e poco favorevoli contingenze di mercato.

---

[14] Il Senato della Repubblica il 13 gennaio 2016 e la Camera dei Deputati il 19 gennaio 2016.

[15] Come si avrà modo di evidenziare nel prosieguo di trattazione del presente Referto in attesa della privatizzazione il Gruppo sta procedendo alla separata valorizzazione di beni ritenuti collaterali o non strettamente connessi allo svolgimento dei servizi di trasporto, quale la rete elettrica Self a Terna, le attività commerciali e gli immobili.

L'incarico di consulenza legale conferito all'esito di confronto competitivo tra esperti del settore dopo una sospensione nel dicembre 2015, per i motivi sopra rappresentati, è definitivamente venuto meno in forza del recesso esercitato da FS dal momento che il supporto dell'*advisor* legale avrebbe dovuto concentrarsi prevalentemente nella fase di cessione della quota azionaria. Al consulente legale è stato comunque riconosciuto il corrispettivo per le attività effettivamente rese alla data del recesso, pari al 16 per cento di quanto previsto contrattualmente.

Inoltre, a conclusione di un diverso articolato processo di selezione il MEF, a sua volta, ha individuato i consulenti finanziari e legali per il medesimo processo di privatizzazione.

7. Acquisizione dell'intera partecipazione della società "Ferrovie del sud est e servizi automobilistici a.r.l.".

Per quanto concerne la società Ferrovie del sud est e servizi automobilistici (di seguito per comodità FSE) occorre fare alcune precisazioni.

L'articolo 1, comma 867, della legge 28 dicembre 2015 ha disposto il commissariamento della società e ha delegato il Ministero a definire criteri e modalità di trasferimento o alienazione della partecipazione in Ferrovie del sud est e servizi automobilistici srl alla Ferrovie dello Stato S.p.a..

Nel contempo lo Stato ha reso disponibili 70 milioni di euro per permettere, attesa la gravissima situazione di crisi, la continuità aziendale.

Con decreto ministeriale 4 agosto 2016, n. 264 del Mit è stato definito il trasferimento dell'intera partecipazione della società Ferrovie del sud est e servizi automobilistici r.l. senza alcun corrispettivo "subordinatamente al rilascio della dichiarazione da parte di Ferrovie dello Stato italiane SpA di provvedere nei termini di legge alla rimozione dello squilibrio patrimoniale della stessa srl" e a condizione che "FS provveda a predisporre "apposito piano industriale di rilancio della Società ferrovie del Sud Est".

Il Commissario nominato ai sensi del richiamato articolo 1 comma 867 della legge 28 dicembre 2015, n. 208 ha presentato una relazione finale di *due diligence*, che è stata trasmessa il 22 marzo 2016 alla Procura generale della Repubblica di Roma, alla Procura regionale della Corte dei conti per il Lazio e all'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC).

La delicata condizione economico finanziaria in cui versa Ferrovie del sud-est rappresentata dal Commissario straordinario, dal Collegio sindacale di FSE e successivamente anche dal nuovo CdA di FSE [16]:disavanzo economico di 230 milioni di euro, debiti certi ammontanti a non meno di 311 milioni di euro a fronte di crediti certi ed esigibili per 215 milioni di euro, capitale sociale pari a 11 milioni di euro e Tfr pari a 33 milioni di euro totalmente assorbiti per far fronte ai debiti contratti, linee di affidamento esaurite con un debito nei confronti dell'istituto tesoriere per 123 milioni di euro, debiti commerciali per oltre 82 milioni di euro, patrimonio netto negativo per oltre 220 milioni di euro, debiti per oltre 311 milioni e circa 1400 contenziosi, elevato livello di vetustà

[16] Il 10gennaio 2017 il nuovo CdA preso atto della carenza di liquidità della società ha deciso, per garantire la continuità aziendale e rimuovere, contestualmente lo squilibrio patrimoniale, di presentare ricorso ai sensi dll'articolo 161, comma 6 del regio decreto n. 267/1942 per essere ammessa alla procedura di concordato preventivo riservandosi di depositare la relativa proposta, il piano e la documentazione di cui all'articolo 161, commi 2 e 3, della legge fallimentare, ovvero, in alternativa, la domanda di ristrutturazione del debito ai sensi dell'articolo 182 bis della legge fallimentare.

dell'armamento della rete, del materiale rotabile ferroviario rappresentato da un'età media superiore ai 20 anni.

In tale situazione al fine di salvaguardare gli equilibri di bilancio è necessario che il Collegio sindacale di FSE a monitori e vigili sull'attuazione del piano di risanamento e rilancio industriale, nonché sulle attività di *impairment* test e *impairment* of *assets* e sull'adozione delle necessarie misure da porre in essere per evitare effetti traslativi dei rischi economici e finanziari sul Gruppo.

Ciò premesso preme evidenziare, in questa sede, che il Collegio sindacale di FSE nella seduta del 11 maggio 2017 ha rilevato che dalla qualificazione di FSE quale società facente parte di FSI è derivata una conseguenza che, alla luce della delicata situazione economico-finanziaria di FSE, è fonte di serie perplessità: anche nei confronti degli amministratori e dirigenti di FSE non si applicano i tetti retributivi agli amministratori, dirigenti e dipendenti fissati dall'articolo 13, comma 1, del dl 66/2014 convertito nella legge 89/2014 ciò in quanto l'articolo 23 bis del dl 201/2011 esclude dall'alveo di applicazione anche le controllate di società emittenti strumenti finanziari quotati nei mercati regolamentari.

Il Collegio sindacale di FSE ha inoltre stigmatizzato "il frequente ricorso a consulenze esterne, anche per l'espletamento di funzioni rientranti nell'ambito dell'ordinaria amministrazione, che ripropongono la necessità più volte evidenziata che l'azienda si doti delle necessarie professionalità anche attraverso una riqualificazione del personale interno alla stessa senza dubbio maggiormente onerose e limitative della crescita professionale del personale "in house" in servizio presso l'azienda.".

PARTE II

8. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo

Con riferimento all'esercizio 2015 il DP e l'Amministratore Delegato della Capogruppo hanno rilasciato l'Attestazione sul bilancio d'esercizio di FS SpA e sul consolidato in data 15 aprile 2016, senza evidenziare aspetti di rilievo.

Il Collegio Sindacale, ai sensi dell'art. 2429 c.c., ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2015, evidenziando che nel corso dell'esercizio non sono emersi fatti significativi suscettibili di menzione sulla Relazione del Collegio stesso.

La società di revisione incaricata ha svolto la revisione legale sia del bilancio di esercizio che di quello consolidato al 31 dicembre 2015 redigendo, per ognuno di essi, la relazione prevista dall'artt. 14 e 16 del d.lgs. 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 2015.

8.1 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 sulle 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.

Nelle tabelle che seguono, che riprendono gli allegati delle note esplicative al bilancio consolidato, sono indicate le imprese incluse nell'area di consolidamento e le società collegate.

Nella tabella in appendice si dà conto delle società incluse nell'area di consolidamento. FSI ha riferito che le variazioni più significative intervenute nel corso del 2015 sono state le seguenti:

- in data 20 gennaio 2015 è stata costituita la società Busitalia Veneto SpA, partecipata per il 55 per cento da Busitalia – Sita Nord Srl e per il 45 per cento da APS Holding SpA, e iscritta

nella sezione ordinaria del Registro delle Imprese di Padova il 26 gennaio 2015. In data 1° aprile 2015 Busitalia – Sita Nord Srl ha conferito il ramo di azienda 'Veneto', mentre in data 1° maggio APS Holding SpA ha conferito il proprio ramo di azienda. La società ha per oggetto l'impianto e/o l'esercizio, nell'ambito territoriale della Regione Veneto, di attività di trasporto di qualunque genere e con qualsiasi mezzo, di rimesse ed officine meccaniche e di carrozzeria, di iniziative ed attività turistiche, nonché il commercio del materiale automobilistico ed affine e dei prodotti petroliferi. Alla data del 31 dicembre 2015 il capitale sociale deliberato e sottoscritto è pari a complessivi 5.500.000 euro.

- in data 7 maggio 2015 sono state cedute da Ferrovie dello Stato Italiane SpA alla Regione Toscana n. 132 azioni ordinarie da 400 euro ciascuna della Italcertifer SpA per un importo complessivo di 335.362 euro. A seguito di tale operazione, Ferrovie dello Stato Italiane SpA è titolare di n. 668 azioni ordinarie da 400 euro ciascuna per un importo complessivo di 267.200 euro. La quota di possesso del Gruppo nel capitale sociale di Italcertifer SpA è quindi variata dal 66,66 per cento al 31 dicembre 2014 al 55,66 per cento al 31 dicembre 2015.
- in data 20 luglio 2015 è stato perfezionato da Grandi Stazioni SpA l'acquisto di un ulteriore 10 per cento del capitale sociale di Grandi Stazioni Česká Republika Sro, detenuto dalla Società Italiana per le Imprese all'Estero - SIMEST SpA, per un corrispettivo pari a 936 mila euro. A seguito di tale operazione, il Gruppo FS Italiane, tramite la controllata Grandi Stazioni SpA, risulta titolare di una quota di capitale sociale pari al 61 per cento.
- nel corso dell'anno, nell'ambito del VI aumento di capitale da 195 milioni di euro, sono state deliberate la seconda, la terza e la quarta *tranche* dell'aumento di capitale di Tunnel Ferroviario del Brennero SpA. A seguito di tali operazioni, il Gruppo FS Italiane, tramite la controllata RFI SpA, che ha sottoscritto anche le azioni inoptate dai soci terzi, risulta titolare di una quota di capitale sociale pari all'88,79 per cento, rispetto all'86,09 per cento detenuto al 31 dicembre 2014.
- in data 25 novembre 2015 è stato stipulato l'atto di fusione per incorporazione della Società Umbria Mobilità Esercizio Srl (già controllata al 100 per cento da Busitalia) in Busitalia – Sita Nord Srl. La fusione ha avuto efficacia il 1° dicembre 2015, con retrodatazione degli effetti contabili e fiscali al 1° gennaio 2015.
- in data 23 dicembre 2015 si è perfezionata la cessione da parte di Ferrovie dello Stato Italiane SpA a Terna SpA dell'intero capitale della società S.EL.F. Srl, previa operazione di scissione parziale degli "*asset* elettrici" da parte di RFI SpA alla stessa S.EL.F. Srl avvenuta in data 17 dicembre 2015. L'operazione in oggetto, prevista dalla Legge n. 190 del 23 dicembre 2014

(Legge di Stabilità 2015) trova la sua principale ratio nella riallocazione degli "*asset* elettrici" del Gruppo FS nel settore che è loro proprio e ha interessato circa 8.400 km di elettrodotti in alta e altissima tensione, compresi quasi 900 km che facevano già parte della Rete di Trasmissione Nazionale (RTN), 350 stazioni elettriche, nonché un contratto per la cessione dei diritti di passaggio del cavo a fibra ottica di proprietà di BasicTel SpA. Il prezzo di cessione, pari a 757 milioni di euro, è stato pattuito, per la porzione di rete non facente parte della RTN, sulla base del valore di capitale investito netto riconosciuto (CIR) comprensivo dei contributi pubblici, definito dall'Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas e il Sistema Idrico (AEEGSI) con Delibera 517/2015.

Le risorse finanziarie rivenienti dall'operazione sono state destinate a RFI SpA per la quota parte delle risorse attribuibili ai finanziamenti ricevuti tramite stanziamenti in conto impianti; ciò ai sensi dell'art.1, comma 193, lettera c) della Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015), la quale stabilisce che "le risorse finanziarie derivanti dalla cessione di cui alla lettera a), limitatamente al valore dei contributi pubblici di cui alla lettera b), sono destinate alla copertura di investimenti sulla rete ferroviaria nazionale previsti dal contratto stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Rete Ferroviaria Italiana SpA", in linea con la già richiamata ratio della norma che prevedeva la ridistribuzione delle risorse pubbliche dal settore elettrico al settore ferroviario; per la rimanente parte sono state destinate a Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

Inoltre, nell'ambito del gruppo Netinera sono intervenute le seguenti operazioni, che non hanno prodotto effetti sul Bilancio consolidato al 31 dicembre 2015:

- in data 1° gennaio 2015 Autobus Sippel GmbH ha incorporato, mediante fusione, la propria controllata diretta Autobus Paproth GmbH;
- in data 29 luglio 2015 la società Lausitzer Nahverkehrsgesellschaft mbH é stata ceduta dalla Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH alla Verkehrsbetriebe Bils GmbH e il 23 settembre ha cambiato nome in Sei Mobil Verkehrsgesellschaft mbH.
- in data 16 settembre 2015 la società Vogtlandbahn-GmbH ha incorporato la consociata Regental Bahnbetriebs-GmbH e il 27 novembre ha inoltre mutato la propria denominazione in Die Länderbahn GmbH DLB.

8.1.1 Notazioni di sintesi sui risultati del bilancio consolidato

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Tabella 21 - Conto economico consolidato (2014-2015) milioni

	2014	2015	Variazione	%
RICAVI OPERATIVI	**8.390**	**8.585**	**195**	**2,3**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.734	7.881	147	1,9
Altri proventi	656	704	48	7,3
COSTI OPERATIVI	**(6.276)**	**(6.610)**	**(334)**	**(5,3)**
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**2.114**	**1.975**	**(139)**	**(6,6)**
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(1.455)	(1.332)	123	8,5
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**659**	**644**	**(15)**	**(2,3)**
Saldo della gestione finanziaria	(111)	(107)	4	3,6
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**548**	**537**	**(11)**	**(2,0)**
Imposte sul reddito	(245)	(73)	172	70,2
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	**303**	**464**	**161**	**53,1**
Risultato di esercizio delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali				
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	**303**	**464**	**161**	**53,1**
RISULTATO NETTO DI GRUPPO	292	448	156	53,4
RISULTATO NETTO DI TERZI	11	16	5	45,5

Fonte FSI

Il risultato è dovuto in massima parte all'impatto positivo delle novità fiscali in materia di deducibilità dei costi del personale dalla base imponibile IRAP e del taglio prospettico dell'aliquota IRES con impatto positivo netto nell'esercizio sulla tassazione differita. L'esercizio 2015 risente inoltre di elementi di discontinuità normativa di settore, che hanno caratterizzato lo scenario di riferimento nella seconda metà del 2014. Il Risultato Netto si attesta a fine anno a 464 milioni di euro, con un incremento rispetto all'esercizio precedente pari a 161 milioni di euro (+53,1 per cento), riportando il Gruppo ai livelli di utile del 2013. Gli impatti negativi sull'andamento della gestione del Gruppo dovuti principalmente al richiamato scenario, si riflettono in particolare a livello di marginalità intermedie, facendo segnare un decremento sia a livello di Margine Operativo Lordo (EBITDA) che di Risultato Operativo (EBIT) pari, rispettivamente, a 139 milioni di euro (-6,6 per cento) e 15 milioni di euro (-2,3 per cento).

Nello specifico, con riferimento all'EBITDA, l'impatto complessivo degli effetti negativi esogeni delle modifiche normative ammonta a circa 173 milioni di euro così sintetizzabili:

- maggior costo dell'energia elettrica per effetto del DL n. 91/2014, che ha comportato un considerevole abbattimento delle agevolazioni tariffarie precedentemente riservate alle

imprese ferroviarie (+72 milioni di euro);

- riduzione dei ricavi di pedaggio sulle linee a più elevato valore economico (AV/AC), a seguito di quanto disposto dal DM n. 330/2013 e dalla Delibera ART n.70/2014 (-29 milioni di euro);
- azzeramento dei corrispettivi derivanti dal Contratto di Servizio merci, parzialmente compensati dalla riduzione dei costi di accesso e traghettamento verso sud Italia delle merci, per effetto della Legge di Stabilità 2015, con impatto negativo sulla marginalità netta per 72 milioni di euro.

Tali effetti sono stati comunque in parte mitigati dai risultati positivi della gestione ordinaria tra i quali, di seguito, i più significativi:

- incremento della marginalità operativa legata all'azione delle leve gestionali per circa 138 milioni di euro. Si richiama qui, in un quadro generale di positivo andamento dei *business* del Gruppo, il maggior contributo del gruppo tedesco Netinera, che ha impattato sul margine operativo per circa 40 milioni di euro, la rilevazione di penali a fornitori per circa 39 milioni di euro, nonché la plusvalenza originata dalla cessione della rete elettrica a Terna SpA per 18 milioni di euro;
- maggiori marginalità nette dovute alla variazione del perimento di consolidamento per circa 7 milioni di euro;
- il tutto a fronte di minori effetti positivi per rilascio fondi rispetto al 2014 per 111 milioni di euro. L'esercizio precedente aveva beneficiato infatti del rilascio fondi da parte di RFI SpA per l'importo descritto con diretto impatto sull'EBITDA.

Passando quindi all'analisi dei Ricavi operativi, questi segnano un incremento di 195 milioni di euro dovuto, per 147 milioni di euro, all'aumento dei Ricavi delle vendite e delle prestazioni e per 48 milioni di euro agli Altri proventi.

La variazione positiva (+1,9 per cento) dei Ricavi delle vendite e delle prestazioni è spiegata dai Ricavi da servizi di trasporto che hanno fatto registrare un incremento del 2,5 per cento, pari a 154 milioni di euro, cui va aggiunta la crescita dei Ricavi da Servizi di infrastruttura (+11 milioni di euro). Il saldo netto delle altre voci residuali che compongono i ricavi delle vendite e delle prestazioni risulta, invece, in flessione con un decremento pari a 18 milioni di euro.

I Costi operativi dell'esercizio 2015 si attestano a 6.610 milioni di euro, in aumento di 334 milioni di euro (5,3 per cento) rispetto al 2014 (6.276 milioni di euro); di seguito i dettagli:

- aumento dei costi riferiti al personale per 16 milioni di euro legati, per la maggior parte, alle assunzioni fatte dal gruppo Netinera a seguito dell'acquisizione di nuove tratte (+20 milioni di euro), controbilanciate dalla generale riduzione dei costi in esame da parte delle altre società

del Gruppo FS per effetto della riduzione media del personale e del processo di efficientamento della gestione delle risorse umane;

- variazione negativa per 46 milioni di euro legata alle modifiche normative introdotte nell'esercizio 2014, precedentemente analizzate. Più precisamente, tale variazione è ascrivibile a effetti di segno opposto quali maggiori costi per l'energia da trazione elettrica, pari a 80 milioni di euro (di cui 72 milioni di euro a seguito del citato DL 91/2014), e minori costi di accesso e traghettamento verso il sud Italia del settore merci per 34 milioni di euro;
- incremento dei costi operativi direttamente correlati all'aumento dei ricavi precedentemente descritti, il cui dettaglio è riportato nel seguito della presente Relazione sulla Gestione, per circa 154 milioni di euro (+93 milioni di euro riferiti gruppo Netinera e +61 milioni di euro per le altre società del Gruppo FS), cui si aggiungono gli effetti della variazione del perimento di consolidamento, per circa 7 milioni di euro;
- minori effetti positivi per rilascio fondi su manutenzione rispetto al 2014 per 111 milioni di euro riferiti a RFI SpA, già precedentemente descritti.

Il **Risultato operativo (EBIT),** ammonta a 644 milioni di euro in diminuzione di 15 milioni di euro (-2,3 per cento) rispetto all'esercizio precedente. La variazione negativa dipende principalmente, oltre che da quanto descritto in precedenza per i ricavi e costi operativi, dai maggiori ammortamenti ed accantonamenti, rispettivamente per 75 milioni di euro e 42 milioni di euro, controbilanciati da minori svalutazioni rispetto al 2014 per complessivi 241 milioni di euro. Tale ultima variazione si riferisce agli effetti dell'i*mpairment test* operato sulla Divisione Cargo di Trenitalia SpA e alle svalutazioni di alcuni compendi immobiliari che hanno impattato negativamente sulla gestione del precedente esercizio, rispettivamente per 185 e 56 milioni di euro.

Il **Saldo della gestione finanziaria**, pari a 107 milioni di euro di oneri netti, risulta sostanzialmente in linea con il corrispondente valore dell'esercizio precedente. L'incremento della voce netta in esame è in realtà frutto di variazioni rilevanti di segno inverso e non ricorrenti, quale la rilevazione nel 2015 di proventi finanziari, pari a 75 milioni di euro, riferiti alla partecipazione in Eurofima SA, che hanno controbilanciato minori interessi attivi sui crediti per circa 63 milioni di euro, iscritti nell'esercizio 2014 a seguito della modifica del *fair value* anche per effetto della rivisitazione del periodo di attualizzazione del credito verso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Le **Imposte sul reddito** ammontano a 73 milioni di euro con una variazione in diminuzione pari a 172 milioni di euro (70,2 per cento) derivante, principalmente, dall'effetto cumulato e congiunto di quanto previsto dalle novità normative fiscali (Legge di Stabilità 2015 e 2016), in materia di deducibilità dei costi del personale dalla base imponibile IRAP e di taglio prospettico dell'aliquota

IRES (dal 27,5 per cento al 24 per cento dal 2017) con impatto positivo netto nell'esercizio sulla tassazione differita. In dettaglio, l'impatto complessivo delle modifiche della normativa IRAP contenute nella Legge di Stabilità 2015 ha fatto registrare una variazione positiva del carico fiscale per complessivi 224 milioni di euro, come effetto cumulato di minore imposta corrente per 78 milioni di euro e, rispetto al 2014, minori svalutazioni delle imposte anticipate per 146 milioni di euro.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

Tabella 22 - Stato patrimoniale riclassificato (2014-2015)

	31.12.2014	31.12.2015	Variazione	Δ %
ATTIVITA'				
Capitale circolante netto gestionale	837	929	92	10,99
Altre attività nette	-902	-581	321	-35,59
Capitale circolante	**-65**	**348**	**413**	-635,38
Capitale immobilizzato netto	46.785	47.357	572	1,22
Altri fondi	-3.008	-3.010	-2	0,07
Attività Nette Possedute per la vendita	3		-3	-100,00
CAPITALE INVESTITO NETTO	**43.715**	**44.695**	**980**	2,24
COPERTURE				
Posizione finanziaria netta a breve	-181	884	1.065	-588,40
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	6.399	5.858	-541	-8,45
Posizione finanziaria netta	**6.218**	**6.742**	**524**	8,43
Mezzi propri	**37.497**	**37.953**	**456**	1,22
COPERTURE	**43.715**	**44.695**	**980**	2,24

Fonte: bilancio FSI

Passando ai dati di sintesi della situazione patrimoniale e finanziaria si evidenzia che il Capitale investito netto, pari a 44.695 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2015 di 980 milioni di euro sostanzialmente per effetto sia dell'incremento del Capitale circolante (+413 milioni di euro) sia del Capitale immobilizzato netto (+572 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, che si attesta a 929 milioni di euro, fa registrare un incremento di 92 milioni di euro attribuibile a:

- maggiori crediti relativi al Contratto di Servizio verso il MEF (+101 milioni di euro), dovuti alla dinamica delle regolazioni finanziarie dei corrispettivi avvenute nel corso dell'esercizio;
- maggiori crediti relativi al Contratto di Servizio verso le Regioni (+261 milioni di euro), a seguito dell'allungamento dei tempi medi di liquidazione dei corrispettivi. A fronte di tale

fenomeno e dell'incremento dello scaduto sono stati concordati, con alcune Regioni, piani di rientro il cui rispetto è costantemente monitorato;

- minori crediti essenzialmente verso clienti (-100 milioni di euro), dovuti ad una migliore regolazione finanziaria avvenuta nel corso dell'esercizio, cui si aggiunge la cessione del contratto Basictel e del relativo credito avvenuta con la vendita di S.EL.F. Srl a dicembre 2015;
- maggiori rimanenze (+16 milioni di euro), dovute principalmente all'incremento dello *stock* di materie prime, sussidiarie e di consumo per l'aumento della produzione delle Officine Nazionali Armamento e Apparecchiature Elettriche di Pontassieve e di Bologna, compensato dalla diminuzione delle giacenze di materiale di scorta e ricambi per il materiale rotabile; tale ultimo decremento è frutto dell'implementazione di soluzioni migliorative e dell'introduzione di nuove procedure per la gestione dei materiali. La variazione della posta in esame è influenzata infine dall'incremento dei crediti per contratti di costruzione e al decremento di immobili e terreni di *trading* inclusi nel valore del patrimonio immobiliare destinato alla vendita del Gruppo;
- maggiori debiti commerciali (-196 milioni di euro), dovuti agli investimenti dell'esercizio sia infrastrutturali che per l'acquisto di nuovo materiale rotabile. L'incremento dei debiti per investimenti è stato parzialmente contenuto rispetto ai volumi generati grazie alla riduzione dei tempi medi di pagamento ai fornitori;
- maggiori altri crediti di natura commerciale (+10 milioni).

Le **Altre attività nette** registrano invece un decremento, pari a 321 milioni di euro, che deriva sostanzialmente dall'effetto combinato di:

- minori crediti iscritti verso il MEF, il MIT e altri Enti (-1.560 milioni di euro), in particolare per contributi in conto impianti destinati agli investimenti infrastrutturali per il completamento di linee AV/AC, per interventi di miglioramento della rete ferroviaria e per la progettazione del tunnel Torino-Lione;
- decremento netto degli altri debiti (+209 milioni di euro), dovuto alla cancellazione dell'obbligazione iscritta in bilancio collegata alla *Callable Share* della società partecipata Eurofima SA a seguito di approfondimenti effettuati in merito alla natura giuridica dell'obbligazione in parola nel diritto svizzero, nonché alla cessione del contratto con la società Basictel dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche avvenuta con la vendita di S.EL.F Srl;

- incremento del saldo netto dei crediti/debiti IVA (+628 milioni di euro), principalmente dovuto all'effetto dell'introduzione della nuova metodologia di gestione dell'IVA (denominata "*split payment*") sui rapporti con gli Enti Pubblici ed Amministrazioni dello Stato introdotta con la Legge di Stabilità 2015;
- decremento dei debiti per acconti legati ai contributi in conto impianti ricevuti da RFI SpA (+991 milioni di euro);
- incremento delle attività per imposte anticipate (+53 milioni di euro).

Il **Capitale immobilizzato netto** presenta un incremento di 572 milioni di euro attribuibile principalmente all'aumento degli investimenti del periodo, pari a 5.497 milioni di euro, in parte compensati dai contributi in conto impianti rilevati per competenza per 3.044 milioni di euro, dagli ammortamenti dell'esercizio 1.228 milioni di euro, dalle svalutazioni per 37 milioni di euro e dalle alienazioni e riclassifiche effettuate (-149 milioni euro). Sulla variazione infine impattano negativamente anche le operazioni straordinarie, per un ammontare complessivo netto pari a 372 milioni di euro, essenzialmente legate alla cessione degli "*asset* elettrici" dal Gruppo FS a Terna SpA (-386 milioni di euro), solo marginalmente compensate dall'acquisizione del ramo di azienda dalla APS Holding SpA (circa +13 milioni di euro).

Gli **Altri fondi** registrano una variazione in aumento pari a 2 milioni di euro dovuta all'effetto contrapposto tra l'incremento dei fondi rischi e del fondo imposte differite (rispettivamente +74 e +94 milioni di euro), controbilanciato dal decremento del fondo TFR (-166 milioni di euro) principalmente per utilizzi e anticipi dell'esercizio. In dettaglio i fondi rischi rilevano un incremento del Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, previsto a fronte dell'attivazione di progetti di razionalizzazione dell'assetto produttivo del Gruppo (+37 milioni di euro), un incremento per la stima degli oneri connessi alle garanzie previste dall'accordo di vendita degli "*asset* elettrici" attraverso la cessione di S.EL.F. Srl a Terna SpA (+67 milioni di euro) e un generale decremento degli altri fondi rischi e oneri (-30 milioni di euro). Il fondo imposte differite risente dell'adeguamento a seguito dell'introduzione, a partire dall'esercizio 2017, della riduzione dell'aliquota IRES dal 27,5 per cento al 24 per cento con la legge di stabilità 2016 (L.n. 208 del 28 dicembre 2015).

La posizione finanziaria netta rappresenta un indebitamento netto di 6.742 milioni di euro e registra nell'esercizio un peggioramento di 524 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2014. Tale variazione è essenzialmente correlata al decremento del saldo del conto corrente di tesoreria (68

milioni di euro) che accoglie i versamenti effettuati nell'anno dal MEF relativi al Contratto di Programma e i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea connessi alle esigenze operative del Gruppo (essenzialmente di RFI SpA); al decremento del credito finanziario verso il MEF (462 milioni di euro), per effetto della riduzione netta legata all'incasso della quota dei contributi relativi alla Legge Finanziaria 2007 e 2006; all'incremento dei debiti verso altri finanziatori e altre passività finanziarie (25 milioni di euro); al decremento dei prestiti obbligazionari (239 milioni di euro); nonché all'incremento dei finanziamenti da banche (208 milioni di euro), principalmente per effetto di maggiori prestiti accesi in *pool* finalizzati all'acquisto di nuovo materiale rotabile per il trasporto regionale in Lazio, Toscana, Veneto, Piemonte e Liguria.

I **Mezzi propri** passano da 37.497 milioni di euro a 37.953 milioni di euro, con una variazione positiva per 456 milioni di euro sostanzialmente per effetto dell'dell'incremento dovuto all'Utile di esercizio pari a 464 milioni di euro; della variazione positiva della riserva per *fair value* dei derivati e della riserva di utili (perdite) attuariali per complessivi 153 milioni di euro; della costituzione della riserva che accoglie i versamenti effettuati dalla Capogruppo in data 9 gennaio 2015 e 30 settembre 2015, ai sensi dell'art. 20 della Legge 23 giugno 2014, n. 89 (successivamente modificato dall'art. 10, comma 12, del D.L. n. 192/2014, convertito in Legge n. 11 del 27 febbraio 2015), della prima *tranche* (40 milioni di euro) e della seconda (60 milioni di euro) a favore dell'Azionista MEF; e della variazione negativa dei debiti per derivati pari a 61 milioni di euro.

8.1.2 Dati di dettaglio relativi al conto economico consolidato

La tabella che segue illustra i dati del conto economico consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2015, ponendoli a raffronto con i dati dell'esercizio 2014.

Tabella 23 - Conto economico consolidato Gruppo (2014-2015)

	2014	2015	Δ %
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.734	7.881	1,90
Altri proventi	656	704	7,32
Totale ricavi e proventi	**8.390**	**8.585**	**2,32**
Costi operativi			
Costo del personale	-3.918	-3.934	0,41
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-898	-1.159	29,06
Costi per servizi	-2.185	-2.386	9,20
Costi per godimento beni di terzi	-172	-181	5,23
Altri costi operativi	-161	-165	2,48
Costi per lavori interni capitalizzati	1.058	1.215	14,84
Totale costi operativi	**-6.276**	**-6.610**	**5,32**
Ammortamenti	-1.153	-1.228	6,50
Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	-296	-55	-81,42
Accantonamenti	-6	-48	700,00
Risultato operativo	659	644	-2,28
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	107	116	8,41
Oneri finanziari	-245	-231	-5,71
Totale proventi e oneri finanziari	**-138**	**-115**	**-16,67**
Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	27	8	-70,37
Risultato prima delle imposte	**548**	**537**	**-2,01**
Imposte sul reddito	-245	-73	-70,20
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)	**303**	**464**	**53,14**
Risultato netto di Gruppo	292	448	53,42
Risultato netto di Terzi	11	16	45,45

Fonte: FSI

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha registrato nel 2015, un risultato netto di esercizio pari a 464 milioni di euro, di cui 448 milioni di euro realizzati dal Gruppo e 16 milioni di euro dai terzi, con un miglioramento di 161 milioni di euro rispetto al 2014.

Tale risultato ha peraltro risentito del maggior costo dell'energia elettrica per effetto del DL 91/2014, che ha comportato un considerevole abbattimento delle agevolazioni tariffarie precedentemente riservate alle imprese ferroviarie (+72 milioni di euro), della riduzione dei ricavi di pedaggio sulle linee a più elevato valore economico (AV/AC), a seguito di quanto disposto dal DM 330/2013 e dalla Delibera ART 70/2014 (-29 milioni di euro), dell'azzeramento dei corrispettivi derivanti dal Contratto di Servizio merci, parzialmente compensati dalla riduzione dei costi di accesso e traghettamento verso sud Italia delle merci, per effetto della Legge di Stabilità del 23 dicembre 2014, con impatto negativo sulla marginalità netta per 72 milioni di

euro, dalla plusvalenza originata dalla cessione della rete elettrica a Terna SpA (18 milioni di euro) e dal rilascio fondi rispetto al 2014 per 111 milioni di euro.

RICAVI

I ricavi totali, pari a 8,6 miliardi di euro, vedono l'incremento dei ricavi derivanti dalle vendite e dalle prestazioni (+147 milioni di euro) e degli altri proventi (+48 milioni di euro), per un incremento totale netto di 195 milioni di euro.

Ricompresi tra i ricavi delle vendite e delle prestazioni, 7,9 miliardi di euro, i ricavi da servizi di trasporto (viaggiatori e merci) registrano un incremento di 154 milioni di euro (+2,5 per cento). La crescita è frutto dell'aumento dei ricavi del settore viaggiatori per 132 milioni di euro e dei ricavi da contratto di servizio pubblico con le Regioni e con lo Stato per 32 milioni di euro e del decremento dei ricavi da traffico merci per circa 9 milioni di euro. I ricavi da traffico viaggiatori mostrano una variazione positiva dovuta ad un incremento generalizzato fatto registrare nelle varie aree di *business* del servizio passeggeri. Si sono rilevati infatti maggiori ricavi nel settore della media e lunga percorrenza, sia nel mercato interno (39 milioni di euro) che nel mercato internazionale (16 milioni di euro); nel settore del trasporto regionale, sia nel mercato italiano (15 milioni di euro) che nel mercato internazionale in cui opera il gruppo Netinera (48 milioni di euro); nel settore servizio passeggeri su gomma, a seguito dell'ingresso nell'area di consolidamento di Busitalia Veneto (14 milioni di euro). Il decremento dei ricavi da traffico merci deriva essenzialmente dalla flessione del mercato francese e tedesco, solo in parte compensata dall'incremento del traffico nazionale.

I ricavi da servizi di infrastruttura, facenti parte dei ricavi delle vendite e delle prestazioni, includono i ricavi dallo Stato per contributi in conto esercizio, da vendita trazione elettrica, da pedaggio e gli altri ricavi da servizi.

I primi, riconosciuti sulla base della Legge di Stabilità 2015, sono rimasti sostanzialmente invariati rispetto al 2014; i secondi (ricavi da vendita trazione elettrica), hanno evidenziato un incremento di 14 milioni di euro, grazie principalmente alla rimodulazione del sistema tariffario elettrico ferroviario stabilita dalla Legge n. 116/2014; infine i ricavi per il servizio di pedaggio sono rimasti sostanzialmente in linea con il 2014 (-2 milioni di euro) nonostante la riduzione del canone sulle tratte a più elevato valore economico (AV/AC).

Infine l'ultima componente dei ricavi delle vendite e delle prestazioni ossia gli altri ricavi da servizi, si decrementano sostanzialmente per le minori attività di manutenzione rotabili e di noleggi svolte verso terzi (-18 milioni di euro).

Gli altri proventi, pari a 704 milioni di euro, presentano un incremento complessivo di 48 milioni di euro (+7,3 per cento). La variazione è determinata sia da un incremento dei ricavi della gestione immobiliare (18 milioni di euro), per effetto di maggiori vendite di immobili e terreni trading (7 milioni di euro) e di maggiori canoni di locazione connessi all'entrata in esercizio di nuove aree commerciali di stazione (8 milioni di euro), nonché da un incremento dei proventi diversi (30 milioni di euro) per 18 milioni di euro, riconducibile alla plusvalenza relativa alla cessione della partecipazione di S.EL.F. Srl a Terna SpA nell'ambito dell'operazione di valorizzazione degli "*asset* elettrici" .

COSTI

I costi operativi, al netto della rettifica dovuta alle capitalizzazioni, evidenziano un aumento di 334 milioni di euro, derivante dai seguenti fattori:

- incremento del costo lavoro per 16 milioni di euro. Nel dettaglio, l'incremento del costo del personale è dovuto essenzialmente ai maggiori costi del gruppo Netinera Deutschland, per assunzioni di personale operate a seguito dell'acquisizione di nuove tratte di servizio molto rilevanti (20 milioni di euro), e all'ingresso nell'area di consolidamento di Busitalia Veneto SpA (3 milioni di euro), mentre per le altre società del Gruppo si è registrata una diminuzione generalizzata dei costi, grazie anche al processo di efficientamento dell'organizzazione del lavoro e alla diminuzione delle consistenze medie (211 risorse in meno rispetto al 2014), anche attraverso gli strumenti della risoluzione incentivata;
- incremento degli altri costi netti per 318 milioni di euro dovuto a maggiori costi per acquisti di materie prime, sussidiarie e di consumo pari a 261 milioni di euro (+111 milioni di euro per Materiali e materie di consumo e +110 milioni di euro per Energia elettrica e combustibili), a maggiori costi per servizi (201 milioni di euro), per godimento beni di terzi (9 milioni di euro) e altri costi operativi (4 milioni di euro), e a maggiori capitalizzazioni per 157 milioni di euro connesse all'incremento degli investimenti realizzati sugli impianti, sulle linee e ai maggiori interventi di manutenzione incrementativa dei rotabili.

8.1.3 Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo

La tabella che segue mostra i dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2015, ponendoli a raffronto con quelli dell'esercizio 2014.

Tabella 24 - Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo (2014-2015)

Attività	**2014**	**2015**	**Δ %**
Immobili, impianti e macchinari	44.002	44.692	1,57
Investimenti immobiliari	1.643	1.578	-3,96
Attività immateriali	647	713	10,20
Attività per imposte anticipate	139	192	38,13
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	301	302	0,33
Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	3.385	2.788	-17,64
Crediti commerciali non correnti	93	94	1,08
Altre attività non correnti	1.127	1.866	65,57
Totale attività non correnti	**51.337**	**52.225**	**1,73**
Contratti di costruzione	43	46	6,98
Rimanenze	1.940	1.953	0,67
Crediti commerciali correnti	2.389	2.650	10,93
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	597	607	1,68
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.308	1.305	-0,23
Crediti tributari	101	122	20,79
Altre attività correnti	5.809	4.069	-29,95
Totale attività correnti	**12.187**	**10.752**	-11,77
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	**3**		
Totale attività	**63.527**	**62.977**	**-0,87**
Patrimonio Netto e passività			
Capitale sociale	38.790	36.340	-6,32
Riserve	311	-96	-130,87
Riserve di valutazione	-686	-533	-22,30
Utili/(Perdite) portati a nuovo	-1.661	1.388	-183,56
Utile/(Perdita) d'esercizio	292	448	53,42
Patrimonio Netto del Gruppo	37.046	37.547	1,35
Utile/(Perdita) di Terzi	11	16	45,45
Capitale e Riserve di Terzi	261	273	4,60
Totale Patrimonio Netto di Terzi	**272**	**289**	**6,25**
Patrimonio Netto	**37.318**	**37.836**	**1,39**
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	9.591	8.571	-10,63
TFR e altri benefici ai dipendenti	1.964	1.799	-8,40
Fondi rischi e oneri	822	889	8,15
Passività per imposte differite	199	293	47,24
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	155	112	-27,74
Debiti commerciali non correnti	20	18	-10,00
Altre passività non correnti	553	344	-37,79
Totale passività non correnti	**13.304**	**12.026**	**-9,61**
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	1.498	2.572	71,70
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	22	30	36,36
Debiti commerciali correnti	3.628	3.826	5,46
Debiti per imposte sul reddito	5	7	40,00
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	272	244	-10,29
Altre passività correnti	7.480	6.436	-13,96
Totale passività correnti	**12.905**	**13.115**	**1,63**
Totale passività	**26.209**	**25.141**	**-4,07**
Totale Patrimonio Netto e passività	**63.527**	**62.977**	**-0,87**

Fonte: FSI

ATTIVITA'

Nel 2015 il totale delle Attività subisce rispetto al precedente esercizio un decremento di 550 milioni passando da 63.527 milioni di euro a 62.977 milioni di euro (-0,87 per cento).

Tra le Attività, la voce "Immobili, impianti e macchinari" presenta una variazione positiva di circa 690 milioni di euro dovuta all'incremento degli investimenti per 5.208 milioni di euro. In particolare per il completamento delle infrastrutture della rete ad Alta Velocità e per la progettazione e realizzazione di opere in corso sia per la rete ad Alta Velocità/Alta Capacità che per la Rete Tradizionale sono stati investiti 3.152 milioni di euro mentre ammontano a 1.745 milioni di euro i costi sostenuti per l'acquisizione, la ristrutturazione e la riqualificazione del materiale rotabile. L'incremento è compensato dall'iscrizione dei "Contributi in conto impianti" ricevuti dal MEF, dalla UE e dagli Altri Enti Pubblici per 2.871 milioni di euro, dagli ammortamenti per 1.153 milioni di euro e da perdite di valore per 5 milioni di euro.

La voce "Attività Immateriali" è costituita tra l'altro dai costi sostenuti per lo sviluppo e la realizzazione del software relativo al sistema informativo del Gruppo (159 milioni di euro gli investimenti del 2015) e dall'avviamento, pari a 112 milioni di euro, identificato secondo quanto stabilito dai principi contabili internazionali.

Al 31 dicembre 2015 la voce "Partecipazioni" ammonta complessivamente a 302 milioni di euro, con una variazione in aumento di 1 milione di euro rispetto al precedente esercizio.

La voce "Altre Attività correnti e non correnti" ammonta a 5.935 milioni di euro, con una variazione negativa di 1.001 milioni di euro rispetto all'esercizio 2014 da ricondurre, quasi esclusivamente, al decremento dei crediti verso il MEF e verso il MIT (1.537 milioni di euro) e all'incremento dei crediti per Iva (564 milioni di euro). Per quanto riguarda i crediti verso il MEF e verso il MIT, nel 2015 sono stati iscritti 976 milioni di euro come crediti relativi alle "Somme dovute in forza del contratto di Programma", mentre sono stati incassati i crediti residui relativi ad anni precedenti per 80 milioni di euro e crediti di competenza dell'anno 2015 per 976 milioni di euro. In merito ai "Contributi in conto impianti", sono state iscritte somme relative al "Contratto di programma" per un importo pari a 1.038 milioni di euro, destinati agli investimenti infrastrutturali e 734 milioni di euro verso il MIT legati al completamento di linee AV/AC e interventi di miglioramento della rete ferroviaria. A tali somme si contrappongono incassi per 3.262 milioni di euro. Per quanto riguarda, invece, l'incremento dei crediti per Iva, esso è connesso all'introduzione della nuova metodologia di gestione dell'IVA sui rapporti con gli Enti Pubblici ed Amministrazioni dello Stato, denominata *split payment*, introdotta con la Legge di Stabilità 2015 ed entrata in vigore dal 1°gennaio 2015.

I crediti commerciali correnti, al lordo del fondo svalutazione, rispetto all'esercizio precedente subiscono un incremento pari a 308 milioni di euro, sostanzialmente riconducibile ad un aumento dei "Crediti da contratto di Servizio verso le Regioni" (261 milioni di euro), per contratti di servizio locale passeggeri; per tali crediti sono stati concordati con alcune Regioni piani di rientro il cui rispetto è costantemente monitorato. E' inoltre riconducibile all'incremento dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) per il Contratto di Servizio pubblico (101 milioni di euro) e dei crediti verso le Amministrazioni dello Stato e altre amministrazioni pubbliche (49 milioni di euro). Dall'altra, invece, i crediti verso "Clienti ordinari" correnti sono diminuiti per 128 milioni di euro, per una migliore regolazione finanziaria avvenuta nel corso dell'esercizio e per la riduzione del credito verso Basictel (65 milioni di euro), conseguente alla cessione del relativo contratto avvenuta con la vendita S.EL.F Srl con efficacia il 23 dicembre 2015.

I crediti commerciali non correnti rimangono sostanzialmente invariati.

Il fondo svalutazione crediti subisce nel complesso un incremento di 47 milioni ed è riconducibile essenzialmente alla copertura dei crediti per irregolarità di viaggio.

Al termine dell'esercizio 2015 le disponibilità liquide ammontano a 1.305 milioni di euro, sostanzialmente invariate rispetto all'esercizio precedente.

PASSIVITA'

Le Passività nel 2015 passano a 25.141 milioni di euro, in diminuzione rispetto al precedente esercizio, in cui ammontavano a 26.209 milioni di euro.

Tra le Passività, i "Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine" presentano un incremento di 54 milioni di euro. Nel corso del 2015, l'ammontare dei prestiti obbligazionari (sia quota a medio/lungo termine che quota a breve) ha subito un decremento di 249 milioni, essenzialmente legato al rimborso di due prestiti obbligazionari Eurofima, parzialmente compensato dall'incremento del debito in franchi svizzeri pari a 10 milioni di euro, conseguenza delle variazioni del cambio. I finanziamenti da banche (sia quota a medio/lungo che quota a breve) registrano un incremento nel corso del 2015 pari a 208 milioni di euro dovuto principalmente a maggiori prestiti per 300 milioni di euro, finanziati da BNL, UBI e Carige destinati all'acquisto di nuovo materiale rotabile per il trasporto regionale in Lazio, Toscana, Veneto, Piemonte e Liguria, parzialmente compensati dal rimborso delle quote capitali in scadenza.

I debiti verso altri finanziatori (sia quota a medio/lungo che quota a breve) comprendono i prestiti contratti verso la Cassa Depositi e Prestiti destinati all'infrastruttura ferroviaria (Rete Tradizionale e Alta Velocità) il cui rimborso è assicurato dai contributi da ricevere dallo Stato dal

2007 al 2021, rimborsati nel corso del 2015 per 160 milioni di euro, nuovi finanziamenti derivanti da operazioni di funding stipulate a copertura di operazioni di *factoring* e i finanziamenti per *leasing* del gruppo Netinera Deuschland incrementati nel corso dell'anno per 19 milioni di euro legati a 5 nuovi treni consegnati nel corso dell'anno.

La voce "Fondi rischi e oneri" al 31 dicembre 2015 ammonta a 919 milioni di euro con una variazione in aumento di 75 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2014.

I "Debiti commerciali non correnti e correnti" comprendono principalmente i debiti verso fornitori ordinari per attività di investimento. L'incremento al 31 dicembre 2015 dei debiti verso fornitori rispetto all'anno precedente per 157 milioni di euro è riconducibile, principalmente, all'acquisto di nuovo materiale rotabile nell'ultima parte dell'esercizio (225 milioni di euro), parzialmente compensata da una accelerazione dei pagamenti effettuati nel corso del 2015.

La voce "Altre passività non correnti e correnti" che ammonta a 6.780 milioni di euro, comprende gli acconti iscritti principalmente dal Gestore dell'Infrastruttura a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (MEF e MIT), dell'Unione Europea e di Altre Amministrazioni, relativi gli investimenti da effettuare sulla rete infrastrutturale e i nuovi stanziamenti a favore di FS SpA relativi al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin – TELT (già Lyon Turin Ferroviarie – LTF). Gli "Altri debiti e i ratei e risconti passivi correnti", pari a 1.407 milioni di euro (minori di 173 milioni rispetto al 2014) sono relativi principalmente a debiti verso il personale per competenze maturate e non liquidate, depositi cauzionali, debiti verso Pubbliche Amministrazioni, altri debiti tributari per ritenute alla fonte operate dalle società nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi ed imposte per rivalutazione TFR.

La voce "Debiti per imposte sul reddito", che al termine dell'esercizio 2015 ammonta a 7 milioni di euro (5 milioni di euro a fine 2014), accoglie le somme dovute dalle società del Gruppo per IRAP (2 milioni di euro) e le imposte sul reddito delle società estere (2 milioni di euro).

La tabella seguente riporta tutte le variazioni intervenute negli esercizi 2015 e 2014 delle principali voci di patrimonio netto consolidato.

Tabella 25 - Principali voci di patrimonio netto consolidato intervenute nel 2015.

valori in milioni di euro

	Patrimonio Netto													
		Riserve												
		Riserve				Riserve di valutazione								
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva di conversione bilanci in valuta estera	Riserva per var. FV su derivati - *Cash Flow Hedge*	Riserva per Utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Riserva per var. *FV* su attività finanziarie- *AFS*	Totale Riserve	Utili/(perdite) portati a nuovo	Utile/(perdita) d'esercizio	Patrimonio Netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto
Saldo al 1 gennaio 2014	**38.790**	**21**	**28**	**255**	**3**	**(326)**	**(232)**		**(251)**	**(2.106)**	**459**	**36.892**	**262**	**37.154**
Aumento di capitale (riduzione di capitale)													7	7
Distribuzione dividendi													(6)	(6)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		4							4	455	(459)			
Variazione area di consolidamento										(12)		(12)		(12)
Altri movimenti										2		2	(2)	
Utile/(Perdita) complessivo rilevato						35	(163)		(128)		292	164	11	175
di cui:														
Utile/(Perdita) d'esercizio											292	292	11	303
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto						35	(163)		(128)			(128)		(128)
Saldo al 31 dicembre 2014	**38.790**	**25**	**28**	**255**	**3**	**(291)**	**(395)**		**(375)**	**(1.661)**	**292**	**37.046**	**272**	**37.318**
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	(2.450)	(25)	(28)	(255)			2		(306)	2.756			9	9
Distribuzione dividendi													(8)	(8)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente										292	(292)			
Variazione area di consolidamento													1	1
Altri movimenti				(100)					(100)	1		(99)	(2)	(101)
Utile/(Perdita) complessivo rilevato					1	79	72		152		448	600	17	617
di cui:														
Utile/(Perdita) d'esercizio											448	448	16	464
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto					1	79	72		152			152	1	153
Saldo al 31 dicembre 2015	**36.340**			**(100)**	**4**	**(212)**	**(321)**		**(629)**	**1.388**	**448**	**37.547**	**289**	**37.836**

In particolare, il **capitale sociale** della Capogruppo al 31 dicembre 2015, con delibera dell'assemblea del 28 maggio 2015 registrata il 1° giugno successivo, è stato allineato al corrispondente valore del Patrimonio netto, dopo aver utilizzato integralmente le riserve esistenti a copertura delle perdite. Pertanto il capitale sociale risulta abbattuto per 2.450 milioni di euro. Interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, esso risulta costituito da 36.340.432.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna.

La **riserva legale** e la **riserva straordinaria** risultano completamente utilizzate a seguito dell'integrale già citata copertura delle perdite pregresse accumulate fino al 31 dicembre 2014, rispettivamente per 25 milioni di euro e per 28 milioni di euro.

Le **riserve diverse** risultano completamente utilizzate per 255 milioni di euro a seguito dell'integrale già citata copertura delle perdite pregresse accumulate fino al 31 dicembre 2014.Esse, inoltre, accolgono i versamenti effettuati dalla Capogruppo in data 9 gennaio 2015 e 30 settembre 2015, ai sensi dell'art. 20 della Legge 23 giugno 2014, n.89 (successivamente modificato dall'articolo 10, comma 12, del d.L. n. 192/2014, convertito in Legge n. 11 del 27 febbraio 2015), della prima *tranche* (40 milioni di euro) e della seconda (60 milioni di euro) a favore dell'Azionista MEF. Tale riserva è stata costituita tenuto conto della qualificazione e delle finalità della normativa in oggetto, alla luce del rapporto partecipativo di controllo diretto detenuto dal MEF nei confronti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nonché della politica dei dividendi del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

La **riserva di conversione** comprende tutte le differenze cambio derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere e ammonta a 4 milioni di euro, in aumento di 1 milione rispetto al 31 dicembre 2014.

La **riserva di copertura** di flussi finanziari, che include la quota efficace della variazione netta accumulata del *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relativi a operazioni coperte non ancora manifestate, al 31 dicembre 2015 presenta un saldo negativo pari a 212 milioni (-291 milioni di euro al 31 dicembre 2014).

La **riserva per utili (perdite) attuariali** per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del trattamento di fine rapporto e della carta di libera circolazione determinati secondo quanto stabilito dallo IAS 19. Al 31 dicembre 2015 il saldo della riserva è negativo per 321 milioni di euro (-395 milioni di euro al 31 dicembre 2014).

Il **valore degli utili** (perdite) portati a nuovo, positivo per 1.388 milioni di euro, si riferisce sostanzialmente alle perdite e agli utili riportati a nuovo dalle società consolidate, nonché alle

rettifiche di consolidamento emerse negli esercizi precedenti; inoltre esse risultano diminuite a seguito dell'integrale già citata copertura delle perdite pregresse accumulate dalla Capogruppo fino al 31 dicembre 2014, per 2.756 milioni di euro.

8.2 Finanziamenti pubblici ed investimenti: aspetti generali

I trasferimenti di risorse da parte dello Stato ed altre istituzioni pubbliche, in conto esercizio e in conto investimento, con esclusione degli importi derivanti dal contratto di servizio, hanno avuto, nel periodo 2014-2015, un decremento evidenziato dalla seguente tabella:

Tabella 26 - Finanziamenti pubblici ed investimenti da Stato e altri

(in milioni di euro)

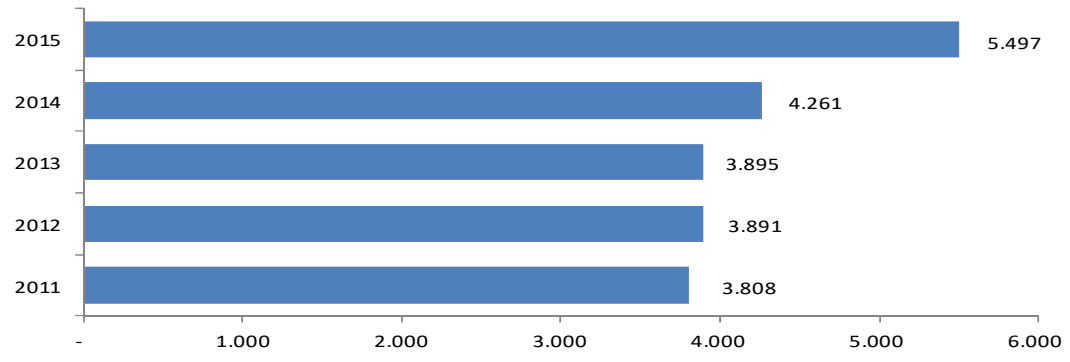
	Apporti per aumenti di capitale	Contributi da contratto di programma ricevuti dallo Stato	Contributi in c/investimento ricevuti da Stato	Altri*	Totale apporti e contributi
2014	0	976	3.531	197	4.704
2015	0	975,6	2.385,2	34,7	3.395,5

(*) Di cui da Enti Pubblici Territoriali 55,6 milioni di euro nel 2015 e 46 milioni di euro nel 2014 e da UE -25,9 milioni di euro nel 2015 e 146 milioni di euro nel 2014 (il decremento riguarda prevalentemente la restituzione di prefinanziamenti precedentemente incassati su decisioni finanziarie terminate). La parte residuale fa riferimento a partite varie da Stato.

Di contro, gli investimenti del Gruppo negli esercizi 2011-2015 come evidenziato dal grafico, hanno avuto il seguente andamento:

Tabella 27 - Investimenti del Gruppo

(in milioni di euro)



Fonte: FSI

Il Gruppo FS Italiane è riuscito a dare continuità alle azioni programmate nel proprio Piano Investimenti e ha mantenuto, dal 2012 ad oggi, un livello dell'indice Investimenti/Ammortamenti mediamente superiore a 1. Inoltre ha mostrato, anche per il 2015, un *trend* della spesa per

investimenti in crescita, confermandosi il principale investitore in Italia a sostegno dello sviluppo del settore trasporti e logistica.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2015 (5.497 milioni di euro, di cui 2.453 milioni di euro in autofinanziamento e 3.044 milioni di euro contribuiti da fonti pubbliche) prosegue il *trend* "mirato" degli ultimi anni, mostrando una significativa crescita (+29,0 per cento) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nell'anno precedente.

Gli investimenti tecnici realizzati dal Gruppo FS Italiane nel corso del 2015, pari a 5.236 milioni di euro, mostrano un significativo incremento (+32 per cento) rispetto ai volumi realizzati nel corrispondente periodo del 2014, per effetto sia di nuovi interventi sulla rete infrastrutturale, sia di progetti di acquisto/rinnovo dei mezzi di trasporto su ferro e gomma.

Sono stati pertanto contabilizzati 3.553 milioni di euro per interventi sull'infrastruttura a cura di RFI SpA (di cui 3.408 milioni di euro per la Rete Convenzionale e 145 milioni di euro per la rete AV/AC Torino-Milano-Napoli), 1.432 milioni di euro per interventi connessi ai servizi di trasporto ferroviario realizzati da Trenitalia SpA e 251 milioni di euro per investimenti da parte di altre società del Gruppo.

In sintesi RFI SpA ha effettuato investimenti sulla Rete Convenzionale così distinti:

- per il 58 per cento il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e le tecnologie;
- per il 42 per cento la realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Da sottolineare che circa il 9 per cento del totale della spesa relativa alla Rete Convenzionale/AC è stato dedicato a interventi in tecnologie d'avanguardia.

Per la Rete AV/AC Torino - Milano - Napoli il volume di investimenti di 145 milioni di euro ha portato, a fine 2015, al raggiungimento di un avanzamento contabile complessivo del progetto di circa il 94 per cento.

Il Gestore della Rete investe, inoltre, in interventi di potenziamento, riqualifica e ristrutturazione del patrimonio immobiliare relativo alle circa 2.300 stazioni di cui è proprietario; tra queste, alcune – per quanto riguarda lo sfruttamento delle relative aree commerciali - sono affidate a soggetti diversi (Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA), i quali ne devono anche assicurare, oltre certi limiti, la manutenzione.

L'avanzamento cumulato al 2015 della spesa per investimenti di competenza RFI per il *network* di Grandi Stazioni SpA è di circa il 93 per cento e per il *network* Centostazioni SpA è di circa il 77 per cento dell'importo complessivamente previsto.

Sulle altre stazioni, gestite esclusivamente da RFI SpA, nel 2015 sono stati investiti circa 62 milioni di euro per interventi finalizzati alla sicurezza, al miglioramento dell'informazione al pubblico, all'adeguamento agli obblighi di legge delle aree con maggiore impatto sulla clientela (atrii, marciapiedi, pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso) e di quelle di interscambio e di accesso ai fabbricati viaggiatori.

Nel 2015 Trenitalia ha investito 1.432 milioni di euro, di cui l'85 per cento destinato all'acquisto di materiale rotabile, circa il 6 per cento alla riqualificazione del materiale già in esercizio e il restante 9 per cento all'adeguamento tecnologico dei mezzi, a sistemi informativi e al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione.

L'incremento delle contabilizzazioni rispetto al 2014, pari a 738 milioni di euro (+106 per cento) si concentra sulla tipologia dell'acquisto rotabili, per effetto dei rilevanti progetti in corso nell'ambito del Trasporto Passeggeri *Long Haul* e Regionale.

Le altre società del Gruppo hanno realizzato complessivamente investimenti, in Italia e all'estero, per circa 251 milioni di euro, di cui circa 44 milioni di euro riferibili al gruppo Netinera Deutschland e 38 milioni di euro riconducibili alle società del gruppo Busitalia, operative nel trasporto su gomma in Italia. Nel settore Immobiliare si concentra circa il 2 per cento degli investimenti del Gruppo, realizzati principalmente da Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA per il rilancio e la valorizzazione delle principali stazioni ferroviarie, ripensate come grandi poli di servizio per le città.

8.3 Gestione finanziaria del Gruppo FS Italiane

Gli strumenti finanziari del Gruppo FS, diversi dai derivati, comprendono mutui e prestiti obbligazionari e sono utilizzati per reperire le risorse necessarie agli investimenti ed allo sviluppo del Gruppo stesso.

Nel corso del 2015 il Gruppo ha posto in essere le seguenti operazioni per la provvista di mezzi finanziari:

- in data 15 gennaio 2015, con riferimento al portafoglio di operazioni finanziarie per il materiale rotabile che vedono coinvolta la collegata Eurofima SA in qualità di *lender* del Gruppo FS Italiane, in seguito alla realizzazione di un piano di dismissione di materiale rotabile, FS SpA,

Trenitalia SpA ed Eurofima SA hanno sottoscritto l'atto "*Amendment of amendment agreement of deeds of pledge over movables dated 30 october 2009"* al fine di sostituire parte del materiale rotabile oggetto di pegno per un valore complessivo di circa 80 milioni di euro;

- il 30 gennaio 2015 è stato firmato, presso il MEF, alla presenza del Ministro, un accordo tra la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ed il MEF, finalizzato al finanziamento del piano di interventi di RFI SpA. L'accordo per la concessione di un prestito di 950 milioni di euro da destinare all'ammodernamento delle linee ferroviarie convenzionali e delle tratte regionali e locali dal Nord al Sud d'Italia.
- in data 25 febbraio 2015 è stata approvata dal CdA di FS Italiane SpA l'emissione di nuove obbligazioni a valere sul Programma EMTN quotato alla Borsa d'Irlanda per un complessivo ammontare fino 1,5 miliardi di euro e durate comprese tra 4 e 12 anni. Le risorse derivanti dalle suddette emissioni finanzieranno i fabbisogni del Gruppo FS Italiane, in continuità con le previsioni del Piano Industriale 2014-2017, con particolare riguardo agli investimenti di RFI SpA per il progetto infrastrutturale Alta Velocità/Alta Capacità e di Trenitalia SpA per l'acquisto di materiale rotabile da utilizzare nei settori dell'Alta Velocità e del trasporto regionale;
- in data 22 maggio 2015, FS Italiane SpA ha sottoscritto con un *pool* di 10 primari istituti finanziari nazionali ed internazionali un *Backup Facility Agreement*, per un ammontare complessivo di 1,5 miliardi di euro e di durata pari a 3 anni. L'operazione è stata finalizzata a seguito di una procedura competitiva tra 16 istituti finanziari indetta nel mese di febbraio dalla Capogruppo. La *Backup Facility* è una linea di credito rotativa (cd. *Revolving*) con impegno irrevocabile delle banche all'erogazione delle somme richieste (cd. *Committed*) e costituisce un'importante riserva di liquidità a copertura delle esigenze di tesoreria delle società del Gruppo FS. Tale linea di credito è stata posta in essere con finalità "*general purpose*", pertanto i proventi potranno essere utilizzati per le molteplici necessità operative del Gruppo FS, ivi inclusi investimenti infrastrutturali e in materiale rotabile. A valere sulla linea in questione e rispecchiandone sostanzialmente le condizioni contrattuali in termini di vincoli e impegni delle parti, FS ha concesso due linee di credito *intercompany* di durata pari a 3 anni, su base *revolving* e *committed* alle società controllate Trenitalia (Euro 800 milioni) ed RFI (Euro 400 milioni);
- nel mese di luglio 2015 sono state realizzate per Trenitalia SpA coperture dal rischio di tasso di interesse attraverso 20 Interest Rate Swap. Le coperture, per un valore nozionale di circa 2,7 miliardi di euro, hanno efficacia a partire dal secondo semestre del 2015 e fino al secondo

semestre del 2018 e consentono di predeterminare il costo di tale debito coperto, inclusivo dello spread di credito, mediamente al di sotto dello 0,5 per cento nel triennio di riferimento;

- in data 5 novembre 2015 l'agenzia Fitch Ratings ha confermato il *Long-Term Issuer Default Rating* di FS Italiane a livello "BBB+" ed il relativo *Outlook* a "Stabile", coerenti con il profilo della Repubblica Italiana. Sono stati parimenti confermati i *rating* "BBB+" del Programma EMTN e dei titoli emessi a valere sullo stesso EMTN;
- in data 10 novembre 2015 FS Italiane, a seguito di una procedura competitiva tra 9 istituti finanziari indetta nel mese di luglio, ha sottoscritto un *Loan Agreement* della durata di 4 anni e di ammontare pari a 300 milioni di euro, con il raggruppamento temporaneo d'imprese costituito da: BNL Gruppo BNP Paribas, con ruolo di "mandataria", UBI Banca SpA e Banca Carige SpA ("mandanti"). I proventi di tale operazione sono destinati all'acquisto di materiale rotabile per la media-lunga percorrenza e per il trasporto regionale tramite sottoscrizione di un finanziamento *intercompany* tra FS SpA e Trenitalia SpA, a valere sul suddetto *Loan Agreement*, di pari importo e con caratteristiche e condizioni sostanzialmente simili in termini di vincoli e impegni delle parti;
- nel mese di novembre, a seguito di una procedura competitiva, il Gruppo FS ha effettuato la prima operazione di cessione pro-soluto di crediti certificati per mezzo della piattaforma elettronica per la gestione telematica del rilascio delle certificazioni di cui al comma 1 dell'articolo 7 del Decreto-Legge 8 aprile 2013, n. 35, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2013, n. 64. L'operazione di smobilizzo ha avuto ad oggetto crediti vantati da Trenitalia SpA verso la regione Calabria per un valore nominale di 64 milioni di euro;
- in data 2 Dicembre 2015 l'agenzia di *rating* Standard & Poor's ha pubblicato la valutazione annuale del profilo di credito di Ferrovie dello Stato Italiane, confermandone sia il *Long-Term Corporate Credit Rating* a "BBB-" sia lo *Stand Alone Credit Profile* a "bbb". L'*outlook* è rimasto "Stabile", riflettendo quello della Repubblica Italiana;
- in data 21 dicembre 2015, la Banca Centrale d'Irlanda ha approvato l'aggiornamento del Prospetto Base del Programma EMTN di FS Italiane, ammesso a quotazione presso la Borsa Valori di Dublino nel luglio 2013. Le attività di aggiornamento hanno interessato principalmente le sezioni "*Description of the Issuer*", "*Information incorporated by reference*" e "*Taxation*" al fine di recepire nel Prospetto i dati di bilancio 2014 e semestrale 2015 nonché informazioni rilevanti in tema di evoluzioni normative ed eventi societari aventi un impatto materiale sul *business* del Gruppo FS. Nessuna variazione è stata apportata alla sezione "*Terms*

and Conditions of the Notes". Nella stessa occasione sono stati, inoltre, sottoscritti un nuovo ***Programme Manual*** ed un nuovo ***Dealer Agreement***. L'aggiornamento della suddetta documentazione è stato reso necessario dalla previsione di nuove emissioni obbligazionarie da parte di FS Italiane a valere sul Programma;

- in data 23 dicembre 2015 la Banca europea degli investimenti (BEI) ha interamente sottoscritto un titolo obbligazionario emesso da FS Italiane a valere sul Programma EMTN, dell'ammontare di 300 milioni di euro, tasso variabile e durata pari a 10 anni ed il cui ***settlement*** è avvenuto in data 12 gennaio 2016. Le agenzie di *rating* hanno attribuito a tale emissione giudizi allineati a quelli già assegnati a FS e al Programma EMTN (S&P: BBB-; Fitch: BBB+ con outlook stabili). Il ***bond*** in questione finanzierà l'acquisto di nuovo materiale rotabile per il trasporto regionale in Lazio, Toscana, Veneto, Piemonte e Liguria mediante la sottoscrizione di un prestito *intercompany* tra FS e Trenitalia a valere sui fondi dell'emissione, rispecchiandone nella sostanza caratteristiche e condizioni contrattuali in termini di vincoli e impegni delle parti.

9. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

9.1 Notazioni di sintesi sul bilancio di esercizio

Con il ruolo di *holding* industriale, Ferrovie dello Stato Italiane SpA è titolare delle funzioni di direzione strategica, di indirizzo gestionale, di *governance* per le società operative e cura direttamente la gestione accentrata di alcune aree di maggiore interesse (finanza, relazioni istituzionali, management).

Si riportano qui di seguito i principali elementi relativi alla gestione, desumibili dal bilancio di esercizio 2015, ponendoli a confronto con il 2014.

CONTO ECONOMICO

La tabella seguente evidenzia i dati di conto economico:

Tabella 28 - Conto economico FSI SpA (2014-2015) in milioni

	2014	2015	Variazione	%
Ricavi operativi	**148**	**147**	**(1)**	**(0,7)**
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	142	140	(2)	(1,4)
- Altri ricavi	6	7	1	16,7
Costi operativi	**(142)**	**(145)**	**(3)**	**(2,1)**
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**6**	**2**	**(4)**	**(66,7)**
Ammortamenti	(22)	(24)	(2)	
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(6)	(13)	(7)	116,7
Accantonamenti		(3)	(3)	N/A
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**(22)**	**(38)**	**(16)**	**72,7**
Proventi e oneri finanziari	115	177	62	53,9
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**93**	**139**	**46**	**49,5**
Imposte sul reddito	(4)	(2)	2	(50,0)
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	**89**	**137**	**48**	**53,9**

Il risultato netto dell'esercizio 2015 si attesta a un valore positivo di 137 milioni di euro, con un miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 48 milioni di euro (+53,9 per cento).

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 l'effetto combinato del decremento dei ricavi operativi di 1 milione di euro

(147 milioni di euro nel 2015 contro i 148 milioni di euro nel 2014), principalmente per effetto dei minori ricavi relativi alla gestione immobiliare, e dell'incremento dei costi operativi di 3 milioni di euro (145 milioni di euro nel 2015 contro i 142 milioni di euro nel 2014). Tale incremento è sostanzialmente dovuto alle maggiori svalutazioni di immobili e terreni di *trading* (+8 milioni di euro), conseguenti alla prosecuzione, anche nel 2015, delle attività di analisi e verifica tramite perizie del valore degli *asset* patrimoniali della Società rispetto all'andamento del mercato immobiliare, dei maggiori oneri per quote associative versate alla Fondazione FS (+ 1 milione di euro) e di minori costi per il personale (-6 milioni di euro) principalmente per minori oneri di incentivazione all'esodo rispetto all'esercizio precedente.

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 migliora di 62 milioni di euro, per l'effetto congiunto del decremento dei dividendi distribuiti dalle società del Gruppo per complessivi 27 milioni di euro e dei maggiori proventi finanziari diversi, per complessivi 99 milioni di euro, su cui incidono significativamente la componente positiva ascrivibile alla rideterminazione del valore della partecipazione in Eurofima SA, a seguito degli approfondimenti effettuati in materia di diritto societario svizzero, applicato dalla società con sede a Basilea, con riferimento alla natura delle obbligazioni collegate alla *Callable Share* ("Decimi da versare") e la plusvalenza derivante dalla cessione della società S.EL.F Srl a Terna SpA (18 milioni di euro) computata tenendo conto, in ossequio a quanto contenuto nell'art.1, comma 193, lettera c) della Legge di Stabilità 2015, dell'iscrizione del debito per contributi conto impianti verso RFI per 272 milioni di euro, della stima degli oneri connessi alle garanzie previste dall'accordo di vendita, pari a 67 milioni di euro, e dell'imposta di registro dovuta sull'operazione, pari a 13 milioni di euro.

Le imposte sul reddito presentano un decremento complessivo di 2 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, attribuibile principalmente all'incremento delle imposte correnti, al netto dei proventi da consolidato fiscale per 16 milioni di euro.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

La seguente tabella illustra i dati relativi allo stato patrimoniale riclassificato

Tabella 29 - Stato patrimoniale riclassificato (milioni)

	31.12.2014	31.12.2015	Variazione	Δ %
ATTIVITA'				
Capitale circolante netto gestionale	543	537	-6	-1,10
Altre attività nette	-173	-232	-59	34,10
Capitale circolante	**370**	**305**	**-65**	**-17,57**
Immobilizzazioni tecniche	602	583	-19	-3,16
Partecipazioni	35.563	35.062	-501	-1,41
Capitale immobilizzato netto	**36.165**	**35.645**	**-520**	**-1,44**
TFR	-14	-12	2	-14,29
Altri fondi	-515	-644	-129	25,05
TFR e Altri fondi	**-529**	**-656**	**-127**	**24,01**
CAPITALE INVESTITO NETTO	**36.006**	**35.294**	**-712**	**-1,98**
COPERTURE				
Posizione finanziaria netta a breve	-334	-1.084	-750	224,55
Posizione finanziaria netta	**-334**	**-1.084**	**-750**	**224,55**
Mezzi propri	**36.340**	**36.378**	**38**	**0,10**
COPERTURE	**36.006**	**35.294**	**-712**	**-1,98**

Fonte: FSI

Il capitale investito netto, pari a 35.294 milioni di euro, è diminuito nel corso dell'esercizio 2015 di 712 milioni di euro per effetto della riduzione del capitale circolante (65 milioni di euro) e del capitale immobilizzato netto (520 milioni di euro), nonché dell'incremento del TFR e altri fondi (127 milioni di euro).

Il capitale circolante netto gestionale, pari a 573 milioni di euro, subisce un decremento nel corso dell'esercizio di 6 milioni di euro attribuibile principalmente al decremento netto dei crediti e debiti di natura commerciale (5 milioni di euro).

Le altre attività nette diminuiscono di 59 milioni di euro, derivante dall'effetto combinato dell'incremento netto dei crediti e debiti per IVA per 103 milioni di euro e del decremento netto di 162 milioni di euro degli altri crediti e debiti correnti e non correnti, a sua volta dovuto principalmente alla cancellazione dell'obbligazione iscritta in bilancio collegata alla *Callable Share* della società partecipata Eurofima SA, pari a 194 milioni di euro, con contestuale riduzione del valore della partecipazione. All'iscrizione del debito per contributi in conto impianti verso RFI per 272 milioni di euro, a seguito della cessione della società S.EL.F Srl a Terna SpA, ed al decremento dei crediti non commerciali verso le società del Gruppo a seguito dell'incasso dei dividendi 2013 versati dalla controllata RFI SpA (73 milioni di euro).

Il capitale immobilizzato netto si attesta a 35.645 milioni di euro e registra un decremento di 520 milioni di euro rispetto all'esercizio 2014 riconducibile essenzialmente alla riduzione del valore della partecipazione in Eurofima SA per quanto sopra detto (-118 milioni di euro) nonché all'operazione di cessione alla società Terna SpA della partecipazione detenuta in S.EL.F Srl (-387 milioni di euro).

L'incremento del TFR e altri fondi (127 milioni di euro) riflette essenzialmente l'incremento netto del Fondo imposte da consolidato fiscale (74 milioni di euro) e degli Altri rischi minori (69 milioni di euro), cui si contrappone il decremento del Fondo imposte differite (14 milioni di euro) e del fondo TFR e altri benefici ai dipendenti (2 milioni di euro).

La posizione finanziaria netta vede una variazione di 750 milioni di euro, con un incremento della liquidità netta che passa da un valore di 334 milioni di euro al 31 dicembre 2014 a 1.084 milioni di euro al 31 dicembre 2015; tale variazione deriva essenzialmente dall'incasso ricevuto in data 23 dicembre 2015 da Terna SpA, pari a 757 milioni di euro, per la già citata operazione di cessione della partecipazione detenuta in S.EL.F Srl.

I mezzi propri, infine, evidenziano un incremento di 38 milioni di euro, grazie all'utile complessivo registrato nell'esercizio, al netto del versamento effettuato in due *tranche* a favore del MEF di 100 milioni di euro in ottemperanza all'art. 10, comma 12, del D.L. n. 192/2014 (cd. Milleproroghe 2015, convertito in Legge n. 11 del 7 febbraio 2015).

9.2 Dati di dettaglio relativi al conto economico

I dati relativi alle voci del conto economico per il 2015 di Ferrovie dello Stato Italiane SpA sono riportati nella tabella che segue e posti a raffronto con quelli relativi al 2014.

Tabella 30 - Conto economico (2014-2015)

	2014	2015	Δ %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	141.582.415	139.585.661	-1
Altri proventi	6.432.633	7.375.619	15
Totale ricavi e proventi	**148.015.048**	**146.961.280**	-1
Costi operativi			
Costo del personale	-50.066.354	-43.578.423	-13
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-6.347.152	-15.133.477	138
Costi per servizi	-52.604.103	-51.760.695	-2
Costi per godimento beni di terzi	-5.041.227	-3.556.502	-29
Altri costi operativi	-28.478.694	-31.375.939	10
Costi per lavori interni capitalizzati	231.908	259.262	12
Totale costi operativi	**-142.305.622**	**-145.145.774**	2
Ammortamenti	**-21.638.745**	**-23.672.488**	9
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	**-6.227.977**	**-13.300.509**	114
Accantonamenti		**-2.968.643**	
Risultato operativo (EBIT)	**-22.157.296**	**-38.126.134**	72
Proventi e oneri finanziari			
Proventi da partecipazioni	113.022.859	85.693.134	-24
Altri proventi finanziari	167.340.955	250.192.095	50
Oneri su partecipazioni	-348.363	-11.431.788	3.182
Altri oneri finanziari	-164.977.046	-147.532.610	-11
Totale proventi e oneri finanziari	**115.038.405**	**176.920.831**	54
Risultato prima delle imposte	**92.881.109**	**138.794.697**	49
Imposte sul reddito	-3.669.100	-1.415.082	-61
Risultato del periodo delle attività continuative	**89.212.009**	**137.379.615**	54
Risultato netto d'esercizio	**89.212.009**	**137.379.615**	54

Fonte: FSI.

RICAVI

I ricavi e proventi si attestano a 146.961 mila euro (148.015 mila euro nel 2014), con una variazione negativa di 1.054 mila euro rispetto all'esercizio precedente, principalmente a causa della flessione dei proventi di locazione verso il mercato a seguito della contrazione del portafoglio a reddito dovuta alle vendite immobiliari.

COSTI

I costi operativi ammontano a 145.146 mila euro (142.306 mila euro nel 2014), con una variazione positiva di 2.840 mila euro. Tale incremento è essenzialmente dovuto alle maggiori svalutazioni operate nell'esercizio al fine di allineare il valore contabile degli *asset* al relativo valore di mercato (8.371 mila euro), maggiori volumi di manutenzione svolti, sia ordinaria sia straordinaria, per il mantenimento in efficienza del patrimonio immobiliare (3.845 mila euro) ai maggiori costi per quote associative dovute al contributo a Fondazione FS Italiane (1.297 mila euro), ai maggiori oneri sostenuti per sponsorizzazioni e pubblicità (1.033 mila euro), alle maggiori attività di consulenza sostanzialmente ricevute a seguito delle operazioni straordinarie avvenute nel corso dell'esercizio (1.414 mila euro) ed agli oneri sostenuti per la valorizzazione dell'intera rete elettrica ad alta ed altissima tensione finalizzata all'operazione di cessione a Terna SpA (1.282 mila euro) cui si contrappongono il rilascio fondi per contenzioso civile ed immobiliare per minori esigenze sui contenziosi in essere (9.329 mila euro), la riduzione dei costi del personale per i minori oneri per incentivazione all'esodo (3.918 mila euro) nonché i minori costi per canoni di locazione degli immobili a seguito dei minori spazi occupati (1.260 mila euro). Per quanto riguarda le variazioni delle altre voci di Conto Economico si rimanda a quanto già detto nel commento del Conto Economico riclassificato.

9.3 Dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria

Nella tabella seguente sono riportati i dati relativi alla situazione patrimoniale-finanziaria.

Tabella 31 - Situazione patrimoniale-finanziaria

	31.12.2014	31.12.2015	Δ %
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	44.801.369	46.631.796	4,09
Investimenti immobiliari	519.273.412	495.697.316	-4,54
Attività immateriali	38.439.199	40.751.376	6,02
Attività per imposte anticipate	213.966.058	216.513.175	1,19
Partecipazioni	35.562.960.772	35.061.749.047	-1,41
Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	5.438.794.498	4.955.020.659	-8,89
Crediti commerciali non correnti	6.096.509	5.951.878	-2,37
Altre attività non correnti	442.598.611	741.695.836	67,58
Totale Attività non correnti	**42.266.930.428**	**41.564.011.083**	**-1,66**
Rimanenze	491.166.892	489.746.963	-0,29
Crediti commerciali correnti	121.529.987	129.455.018	6,52
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	1.342.170.011	2.701.009.924	101,24
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	183.086.063	257.675.108	40,74
Crediti tributari	81.909.893	82.388.664	0,58
Altre attività correnti	400.277.255	1.068.079.921	166,84
Totale Attività correnti	**2.620.140.101**	**4.728.355.598**	**80,46**
Totale Attività	**44.887.070.529**	**46.292.366.681**	**3,13**
Patrimonio netto			
Capitale sociale	38.790.425.485	36.340.432.802	-6,32
Riserve	307.602.382	-100.000.000	-132,51
Riserve di valutazione	-1.869.832	357.416	-119,11
Utili (Perdite) portati a nuovo	-2.844.937.242		-100,00
Utile (Perdite) d'esercizio	89.212.009	137.379.615	53,99
Totale Patrimonio Netto	**36.340.432.802**	**36.378.169.833**	**0,10**
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	5.438.641.624	4.953.357.794	-8,92
TFR e altri benefici ai dipendenti	13.905.651	11.878.392	-14,58
Fondi rischi e oneri	77.897.585	146.844.806	88,51
Passività per imposte differite	437.741.502	497.569.561	13,67
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)		1.331.993	#DIV/0!
Altre passività non correnti	873.860.400	958.185.773	9,65
Totale Passività non correnti	**6.842.046.762**	**6.569.168.319**	**-3,99**
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	701.887.360	1.416.336.462	101,79
Debiti commerciali correnti	76.023.115	89.034.700	17,12
Debiti per imposte sul reddito		4.094.971	#DIV/0!
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	489.518.719	458.263.790	-6,38
Altre passività correnti	437.161.771	1.377.298.606	215,05
Totale passività correnti	**1.704.590.965**	**3.345.028.529**	**96,24**
Totale passività	**8.546.637.727**	**9.914.196.848**	**16,00**
Totale Patrimonio Netto e Passività	**44.887.070.529**	**46.292.366.681**	**3,13**

Fonte: FSI

ATTIVITA'

Nel 2015 il totale delle Attività subisce un incremento di 1.405.296 mila euro passando da 44.887.071 mila euro a 46.292.367 mila euro.

Di seguito le principali variazioni che si sono registrate nel corso dell'esercizio.

- Le Attività finanziarie non correnti e correnti hanno subito nel loro complesso un incremento pari a 875.067 mila euro dovuto principalmente al maggior credito verso Trenitalia SpA a seguito della sottoscrizione di un finanziamento intercompany, a valere sul *Loan Agreement*, sottoscritto in data 10 novembre 2015 da FS Italiane SpA, della durata di 4 anni e di ammontare pari a 300.000 mila euro, con il Raggruppamento Temporaneo d'imprese costituito da: BNL Gruppo BNP Paribas, con ruolo di "Mandataria", UBI Banca S.p.A. e Banca Carige S.p.A., con ruolo di "Mandanti", destinato all'acquisto di materiale rotabile per la media\lunga percorrenza e per il trasporto regionale, ai maggiori finanziamenti concessi alle società controllate per 399.360 mila euro ed alla maggiore disponibilità sui conti correnti intersocietari verso le società del Gruppo per 652.917 mila euro, a cui si contrappongono i rimborsi dei finanziamenti avvenuti nel corso dell'esercizio per un totale di 486.674 mila euro.
- Le Altre attività non correnti e correnti hanno subito nel loro complesso un incremento pari a 966.900 mila euro grazie ai maggiori crediti IVA maturati nell'esercizio, comprensivi di interessi, per 522.218 mila euro, ai crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) a seguito del passaggio della titolarità in capo a Ferrovie dello Stato Italiane SpA delle risorse destinate alla realizzazione della linea ferroviaria Torino – Lione[17] per 531.003 mila euro a cui si contrappone l'incasso dei dividendi 2013 versati dalla controllata RFI SpA per 73.000 mila euro e il decremento dei crediti IVA di Gruppo per 6.912 mila euro.
- Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti registrano un incremento pari a 74.589 mila euro ascrivibile principalmente agli incassi ricevuti in nome e per conto delle altre società del Gruppo per i contratti di servizio con le Regioni.
- Le Partecipazioni subiscono un decremento pari a 501.212 mila euro dovuto principalmente alla rideterminazione del valore della partecipazione in Eurofima SA da 133.325 mila euro a 14.584 mila euro, a seguito degli approfondimenti effettuati in materia di diritto societario

[17] per effetto dell'entrata in vigore dell'art. 1 comma 678 della Legge 28 dicembre 2015, n.208 (Legge di Stabilità 2016).

svizzero, ed all'annullamento del valore della partecipazione in S.EL.F. Srl per 387.268 mila euro a seguito della cessione della stessa in data 23 dicembre 2015 a Terna SpA.

- Gli Investimenti immobiliari subiscono un decremento pari a 23.576 mila euro essenzialmente dovuto alle svalutazioni per un importo complessivo di 13.051 mila euro al fine di allineare il valore contabile degli *asset* al relativo valore di mercato, agli ammortamenti di periodo pari a 8.383 mila euro.

PASSIVITA'

Nel 2015 il totale delle Passività subisce un incremento di 1.367.559 mila euro passando da 8.546.638 mila euro del 2014 a 9.914.197 mila euro.

Di seguito le principali variazioni che si sono registrate nel corso dell'esercizio.

- I finanziamenti a medio/lungo e breve termine hanno subito nel loro complesso un incremento pari a 229.165 mila euro dovuto principalmente all'incremento della provvista a breve termine per 405.000 mila euro, alla sottoscrizione, in data 10 novembre 2015, da parte di FS Italiane SpA di un *Loan Agreement* della durata di 4 anni e di ammontare pari a 300.000 mila euro come già sopra descritto a cui si contrappongono i rimborsi del prestito Cassa Depositi e Prestiti per 155.935 mila euro, del prestito BEI per 80.439 mila euro e del prestito obbligazionario Eurofima per 248.300 mila euro.
- Le Altre passività non correnti e correnti hanno subito nel loro complesso un incremento pari a 1.024.463 mila euro dovuto essenzialmente agli acconti per contributi per 531.003 mila euro interamente riferiti alle risorse destinate alla realizzazione della linea ferroviaria Torino – Lione, al trasferimento di crediti netti IVA, comprensivi di interessi, effettuato nel corso dell'esercizio, da parte delle società partecipanti all'IVA di *Pool* per 417.514 mila euro, all'iscrizione del debito per contributi in conto impianti verso RFI SpA per 272.113 mila euro, a seguito della cessione della società S.E.L.F Srl a Terna SpA, a cui si contrappone la cancellazione del debito per decimi da versare iscritto nei precedenti esercizi nei confronti di Eurofima SA per 194.237 mila euro.
- Il Fondo rischi e oneri subisce un incremento pari a 68.947 mila euro dovuto essenzialmente agli accantonamenti di periodo per un totale complessivo di 80.559 mila euro riferiti principalmente alla stima dei possibili oneri connessi alle garanzie previste dall'accordo di vendita della società Self Srl a Terna SpA per 67.000 mila euro e ad oneri relativi ad investimenti finanziari non adeguatamente coperti dai fondi già presenti in bilancio per 10.450

mila euro, a cui si contrappone l'utilizzo del fondo per contenzioso del personale ed immobiliare per 11.196 mila euro, a seguito di minori esigenze complessive sui contenziosi in essere.

- Le Passività per imposte differite subiscono un incremento pari a 59.828 mila euro dovuto essenzialmente all'incremento per 73.707 mila euro del Fondo imposte da consolidato fiscale IRES che rappresenta l'ammontare delle perdite fiscali trasferite dalle società utilizzate a compensazione delle imposte accertate dalla Società e dalle altre controllate che partecipano al consolidato fiscale a cui si contrappone il decremento di 13.879 mila euro relativo all'impatto a Conto economico generatosi per la rideterminazione in bilancio delle suddette passività relativamente alle poste per le quali è prevedibile ipotizzare un *reversal* dall'esercizio 2017 in poi a seguito dell'introduzione, con la legge di stabilità 2016 (L. n° 208/2015), a partire dall'esercizio 2017, della riduzione dell'aliquota IRES dal 27,5 per cento al 24 per cento.
- I Debiti commerciali correnti subiscono un incremento pari a 13.012 mila euro dovuto essenzialmente al maggior debito contratto verso fornitori.

Il Patrimonio netto ammonta a 36.378.170 mila euro, con una variazione in aumento di 37.737 mila euro rispetto al 31 dicembre 2014. Tale incremento è determinato dall'utile di periodo pari a 137.380 mila euro, dall'utile attuariale, al netto dell'effetto imposte, pari a 357 mila euro a cui si contrappongono i versamenti effettuati dalla Società in data 9 gennaio 2015 ed in data 30 settembre 2015, ai sensi dell'art. 20 della Legge 23 giugno 2014, n.89 (successivamente modificato dall'articolo 10, comma 12, del d.L. n. 192/2014, convertito in Legge n. 11 del 27 febbraio 2015), delle due *tranche* previste dell'importo complessivo di 100.000 mila euro a favore dell'azionista.

Il Capitale Sociale risulta in significativa diminuzione rispetto all'esercizio precedente, passano da 38,79 miliardi di euro a 36,34 miliardi di euro (-6,32 per cento sul 2014), Ciò in quanto, con la delibera dell'Assemblea straordinaria del 28 maggio 2015, il Capitale sociale è stato allineato al corrispondente valore del Patrimonio netto alla stessa data, dopo aver utilizzato integralmente le riserve esistenti (pari a 307.602.382 euro) a copertura delle perdite portate a nuovo (pari a 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.

10. Andamento della gestione dei principali settori operativi del Gruppo FS Italiane

Si forniscono di seguito elementi informativi relativi ai risultati dei principali settori operativi del Gruppo. È da segnalare che le due maggiori società del Gruppo - Trenitalia SpA e RFI SpA , rispettivamente analizzate all'interno del settore trasporto e infrastruttura – concentrano circa il 90 per cento del capitale e sono titolari delle funzioni fondamentali e strategiche dell'intero Gruppo.

10.1 Settore Trasporto

Nel settore Trasporto operano le società del Gruppo FS Italiane che svolgono attività di trasporto passeggeri e/o merci su ferro, su strada o via mare, tra le quali ha un ruolo di assoluta rilevanza Trenitalia; fanno parte del settore anche il gruppo Netinera Deutschland, il gruppo TX Logistik (entrambi operanti prevalentemente in Germania), il gruppo FS Logistica, il gruppo Busitalia, e altre società minori.

Tabella 32 - Risultati gestionali del Settore trasporto (milioni)

	2014	2015	Variazione	Δ%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.480	6.617	137	2,1
Altri proventi	307	324	17	5,5
Ricavi operativi	**6.787**	**6.941**	**154**	**2,3**
Costi operativi	**(5.248)**	**(5.396)**	**(148)**	**(2,8)**
EBITDA	**1.539**	**1.546**	**7**	**0,5**
Risultato Operativo (EBIT)	**251**	**417**	**166**	**66,1**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**92**	**226**	**134**	**145,7**

	2014	2015	Variazione
Capitale investito netto	**8.869**	**9.898**	**1.029**

Il settore Trasporto chiude l'esercizio 2015 con un risultato netto positivo per 226 milioni di euro, ed un incremento pari a 134 milioni di euro rispetto al 2014, registrando quindi una rilevante variazione percentuale (+145,7 per cento). Sulla *performance* 2015, influiscono in particolare a livello operativo le discontinuità normative, che hanno inciso sul costo dell'energia elettrica da trazione, sugli oneri di accesso all'infrastruttura AV, nonché sui ricavi del settore cargo, ridotti per effetto della cessazione del contratto di servizio merci con lo Stato a partire dal 2015. Si ricorda

inoltre che, sempre in conseguenza della citata cessazione del contratto merci, il risultato 2014 era stato significativamente influenzato dalla svalutazione operata a seguito dell'esercizio di *impairment test* sul settore cargo di Trenitalia SpA, per un valore complessivo di 185 milioni di euro; l'esercizio corrente beneficia pertanto dell'assenza di tale svalutazione grazie ai provvedimenti normativi al settore merci definiti nella Legge di Stabilità 2016, che hanno confermato i flussi di cassa prospettici sufficienti a sostenere l'attuale capitale investito di riferimento.

Tabella 33 - Ricavi del Settore trasporto (2014-2015) (milioni)

	2014	2015	Variazione	Δ %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**6.480**	**6.617**	**137**	**2,1**
Ricavi da Servizi di Trasporto	**6.256**	**6.406**	**150**	**2,4**
Ricavi da Mercato	3.989	4.107	118	3,0
Ricavi da Contratto di Servizio	2.267	2.299	32	1,4
Altri ricavi da servizi	**224**	**211**	**-13**	**-5,8**
Altri proventi	**307**	**324**	**17**	**5,5**
Ricavi operativi	**6.787**	**6.941**	**154**	**2,3**

Fonte: FSI

I ricavi operativi del settore Trasporto ammontano a 6.941 milioni di euro e registrano un incremento di 154 milioni di euro rispetto al 2014 (+2,3 per cento), per effetto di quanto sotto riportato.

I ricavi da Servizi di Trasporto, che al loro interno comprendono sia ricavi da mercato (viaggiatori e merci) sia ricavi da Contratto di Servizio (Regioni e Stato), passano infatti da 6.256 milioni di euro a 6.406 milioni di euro. L'incremento, pari a 150 milioni di euro (+2,4 per cento), è differentemente modulato tra le diverse aree di operatività delle società incluse nel settore.

Di seguito i principali fattori che hanno inciso sugli scostamenti relativamente ai ricavi da mercato:

- i ricavi da mercato per il trasporto viaggiatori *Long Haul* registrano un miglioramento netto pari a 77 milioni di euro, con una netta preponderanza di quelli derivanti dai prodotti "*Freccia*", che registrano una variazione positiva pari ad oltre 67 milioni di euro. Tale positivo andamento è riconducibile in particolare al potenziamento dell'offerta AV nella tratta Torino-Milano-Napoli-Salerno, nonché al contributo dato dall'evento EXPO Milano 2015 sul numero complessivo dei viaggiatori trasportati, e risulta tanto più significativo se confrontato con il contesto fortemente competitivo in cui opera Trenitalia. Si rilevano invece minori ricavi, per

un importo pari a 6 milioni di euro, nei prodotti *Euronight* e *Charter*. In ambito internazionale si rileva inoltre l'incremento dei ricavi registrato dalla società Thello Sas per 16 milioni di euro;

- i ricavi da mercato per il trasporto viaggiatori *Long Haul* a "servizio universale" subiscono, rispetto al 2014, una variazione negativa pari a circa 22 milioni di euro: il prodotto Notte registra un calo pari a 3 milioni di euro (-4,0 per cento), mentre la restante riduzione, pari a 19 milioni di euro, è prevalentemente riconducibile al calo della domanda servita (viaggiatori/Km -9 per cento) anche in ragione del *mix* di servizi offerti nel 2015;
- i ricavi da mercato per il trasporto regionale dei viaggiatori aumentano per un importo pari a 63 milioni di euro, di cui 48 milioni di euro attribuibili al buon andamento delle società del gruppo Netinera Deutschland, principalmente per effetto di nuovi contratti stipulati con le regioni (*lander*) tedesche, e per 15 milioni di euro alla divisone passeggeri regionale di Trenitalia, per la quale si rilevano sia maggiori viaggiatori/Km (1,1 per cento) che un aumento delle tariffe (+0,9 per cento). Per quanto concerne la produzione, si riscontra un incremento dei treni/Km pari al 2,0 per cento, concentrato in massima parte in Toscana, Veneto, Campania e Lazio e dovuto a ripristini di linee locali che avevano subito interruzioni nel 2014;
- i ricavi da mercato relativi al trasporto merci evidenziano un decremento complessivo pari a 14 milioni di euro, con una variazione percentuale negativa dell'1,5 per cento: mentre la *Business Unit* di Trenitalia SpA registra un miglioramento pari a 12 milioni di euro, con una migliore *performance* del fatturato relativo al *business* convenzionale rispetto al *business* combinato, le altre realtà del Gruppo impiegate nel ramo della logistica (FS Logistica SpA, Cemat SpA, FS Jit Italia Srl, Trenitalia Logistic France Sas, società dei gruppi TX e Netinera) determinano insieme un calo dei ricavi pari a 26 milioni di euro;
- i ricavi derivanti dal trasporto su gomma registrano nell'esercizio un incremento pari a 14 milioni di euro e beneficiano principalmente del generale miglioramento in termini di produzione del gruppo Busitalia, anche per effetto dell'ampliamento dell'area di esercizio dei servizi su gomma nei comuni di Padova e Rovigo.

I Ricavi da Contratto di servizio pubblico vedono un aumento dei ricavi da Regioni pari a 251 milioni di euro a fronte di una diminuzione dei ricavi da contratti di servizio pubblico con lo Stato per 219 milioni di euro. La variazione positiva complessiva, pari a 32 milioni di euro, è da ricondurre prevalentemente alle società dei gruppi Netinera (111 milioni di euro) e Busitalia (23 milioni di euro). Trenitalia SpA rileva una diminuzione pari a 101 milioni di euro, connessa prevalentemente con il mancato rinnovo del contratto di servizio merci, il quale ha generato, come già ampiamente commentato, una perdita di corrispettivi per il 2015, pari a 106 milioni di euro.

Tabella 34 - Costi del Settore trasporto (2014-2015) (milioni)

	2014	2015	Variazione	Δ%
Costo del personale	**2.248**	**2.290**	**42**	**1,9**
Altri costi netti	**3.000**	**3.106**	**106**	**3,5**
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	545	603	58	10,6
Costi per servizi	2.604	2.648	44	1,7
Costi per godimento beni di terzi	223	234	11	4,9
Altri costi operativi	88	87	(1)	(1,1)
Capitalizzazione costi per lavori interni	(460)	(466)	(6)	1,3
Costi operativi	**5.248**	**5.396**	**148**	**2,8**

I Costi operativi del settore Trasporto nel 2015 ammontano a 5.396 milioni di euro e registrano un incremento di 148 milioni di euro rispetto al 2014 (+2,8 per cento).

Il Costo del personale, pari a 2.290 milioni di euro, registra un incremento pari a 42 milioni di euro (+1,9 per cento) dovuto sostanzialmente ai maggiori costi rilevati dal gruppo Netinera Deutschland (+20 milioni di euro) e dal gruppo Busitalia (+20 milioni di euro), a fronte di incrementi di perimetro di attività e societario, parzialmente compensati dalla riduzione registrata dalla società Trenitalia, pari a 6 milioni di euro.

Gli Altri costi netti pari a 3.106 milioni di euro registrano un incremento pari a 106 milioni di euro (+3,5 per cento); di seguito l'analisi dei principali scostamenti:

- nei costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci in evidenza l'aumento del costo dell'energia elettrica per la trazione dei treni pari a 36 milioni di euro, imputabile principalmente a Trenitalia SpA come conseguenza, soprattutto, della Delibera AEEG (Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas) 641/2013 e del già citato Decreto Legge 91/2014 (convertito in Legge 116/2014), con cui l'Autorità ha sostanzialmente operato un abbattimento delle agevolazioni tariffarie precedentemente riservate alle imprese ferroviarie, con conseguente aumento dei costi. In aumento anche i costi per combustibili e lubrificanti per la trazione per un importo pari a 15 milioni di euro;
- nell'ambito dei costi per servizi, strettamente correlati all'incremento dei ricavi delle vendite e prestazioni, le variazioni più significative interessano le voci manutenzioni e riparazioni di beni mobili e immobili (+22 milioni di euro), servizi amministrativi e informatici (+12 milioni di euro) e diversi (-13 milioni di euro). Di rilievo, la variazione relativa ai costi per pedaggio, che complessivamente aumentano di 23 milioni di euro.

L'EBITDA del settore Trasporto si attesta nel 2015 ad un valore positivo di 1.546 milioni di euro e registra un incremento di 7 milioni di euro (+0,5 per cento) rispetto al 2014.

Il **Risultato operativo (EBIT)** ammonta a 417 milioni di euro e registra un incremento pari a 166 milioni di euro (+66,1 per cento) rispetto all'anno precedente. Sulla variazione positiva incidono maggiori ammortamenti per 66 milioni di euro, minori svalutazioni e perdite di valore per 249 milioni di euro e maggiori accantonamenti per 24 milioni di euro. In dettaglio, e con riferimento alle svalutazioni, si segnala che l'esercizio 2015 beneficia dell'assenza di significative svalutazioni che invece hanno caratterizzato il 2014, come quella già citata operata sulla *CGU* Divisione Cargo di Trenitalia spA (a seguito del risultato del *test* di *impairment*) per oltre 185 milioni di euro, e la svalutazione effettuata da FS Logistica, per 56 milioni di euro, su alcuni compendi immobiliari, in conseguenza dell'adeguamento del valore netto contabile degli stessi al valore di mercato.

Il Saldo della gestione finanziaria presenta oneri netti di 169 milioni di euro, con un peggioramento pari a 89 milioni di euro (-111,25 per cento) rispetto all'esercizio precedente. La variazione è riconducibile principalmente alla diminuzione dei proventi finanziari (71 milioni di euro), che per 65 milioni di euro è attribuibile alla società FS Logistica, la quale nel 2014 aveva rilevato anche il plusvalore, di natura straordinaria, realizzato per effetto dell'aggiornamento della stima del *fair value* e dei tempi di attualizzazione di taluni crediti. Si registrano inoltre minori utili da partecipazioni in società valutate secondo il metodo del patrimonio netto per 19 milioni di euro.

Le Imposte sul reddito del settore ammontano a 22 milioni di euro, con una variazione in diminuzione pari a 57 milioni di euro (-72,2 per cento). Particolarmente rilevante risulta la riduzione dell'imposta IRAP, per un importo pari a 58 milioni di euro, principalmente determinata dalla possibilità di deduzione ai fini IRAP, dal 2015, del complessivo costo del personale dipendente con contratto a tempo indeterminato derivante dai provvedimenti normativi in materia fiscale previsti dalla Legge di Stabilità 2015.

10.1.1 Crisi e rilancio del settore merci attraverso l'istituzione del Polo "Mercitalia"

FSI, tenuto conto dei risultati sin qui conseguiti, con il Piano industriale 2017-2026 ha messo tra le sue priorità il rilancio del *business* merci e logistica da realizzarsi su di un orizzonte temporale decennale scandito in tre fasi:

- 2017-2018: risanamento e raggiungimento del *break-even* operativo (Ebit positivo) al 2018;
- 2019-2021: rilancio e rafforzamento delle attività con crescita dei volumi di *business* e continua spinta verso l'efficienza per preservare la marginalità;

– 2022-2026: consolidamento ed accelerazione della crescita anche attraverso leve esterne (acquisizioni) con l'obiettivo di arrivare ad un volume d'affari (ricavi) di circa 2 miliardi di euro nel 2026.

Il percorso di rilancio delineato nasce da una riorganizzazione della "macchina produttiva" dell'intero comparto merci al fine di migliorare la qualità dei servizi offerti ed incrementar la produttività.

Il nuovo modello organizzativo ha visto la costituzione di un polo delle merci con la creazione della big- sub-holding Mercitalia Logistics che controlla sette società (Mercitalia Rail, Mercitalia international, Mercitalia intermodal services, Mercitalia Infrascrtucture, Mercitalia terminal, Mercitalia transport & services , Trenitalia Log. France) nate da revisioni e razioanalizzazioni dell'assetto societario di Gruppo come ad esempio Trenitalia Cargo o già esistenti come nel caso di TX Logistik.

Le principali iniziative di rilancio prevedono lo sviluppo di sinergie e ampliamento della gamma dei servizi, l'ammodernamento del materiale rotabile, il potenziamento dei nodi terminali di interconnessione tra servizi nazionali e internazionali, la valorizzazione degli asset immobiliari e il contenimento dei costi indiretti e di struttura.

FSI ha evidenziato che condizione fondamentale per l'attuazione del piano di rilancio del business merci e logistica è costituito dall'investimento di circa 1,5 miliardi di euro di cui circa 1 miliardo per il rinnovo *revamping* del materiale rotabile, di circa 250 milioni di euro per la crescita del Polo Mercitalia attraverso l'acquisizione di altri *player* sul mercato e dall'approntamento di misure di sostegno da parte del Governo quali ad esempio il "Ferrobonus" inserito nella legge di stabilità che ha stanziato una spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2018.

10.2 Settore Infrastruttura

Nel settore Infrastruttura opera principalmente Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) la cui *mission* prevede, da un lato, il ruolo di Gestore nazionale della infrastruttura ferroviaria della quale cura la manutenzione, l'utilizzo e lo sviluppo anche dei relativi sistemi di sicurezza, oltre a gestire le attività di ricerca e sviluppo in ambito ferroviario nonché a garantire i servizi di collegamento via mare con le isole maggiori; dall'altro RFI SpA opera, essendone proprietaria, nella gestione del patrimonio immobiliare non funzionale all'esercizio ferroviario.

In minore quota, contribuisce ai risultati del settore Italferr SpA, la società di ingegneria del Gruppo, e le altre società che si occupano di infrastruttura all'interno del Gruppo, quali Brenner Basis Tunnel (BBT), Tunnel Ferroviario del Brennero (TFB) e Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT), tutte impegnate come attività principale nella costruzione dei tunnel di raccordo Italia-Austria e Italia-Francia.

Tabella 35 - Risultati gestionali del Settore infrastruttura (milioni)

	2014	2015	Variazione	per cento
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.218	2.222	4	0,2
Altri proventi	309	305	(4)	(1,3)
Ricavi operativi	**2.527**	**2.527**		
Costi operativi	**(2.079)**	**(2.256)**	**(177)**	**(8,5)**
EBITDA	**448**	**271**	**(177)**	**(39,5)**
Risultato Operativo (EBIT)	**346**	**151**	**(195)**	**(56,4)**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**129**	**111**	**(18)**	**(14,0)**

	31.12.2014	31.12.2015	Variazione
Capitale investito netto	**32.898**	**32.880**	**(18)**

Fonte: FSI

Al 31 dicembre 2015 il settore Infrastruttura realizza un risultato netto d'esercizio di 111 milioni di euro, in diminuzione rispetto all'anno precedente di 18 milioni di euro (-14,0 per cento).

Tabella 36 - Ricavi del Settore infrastruttura (2014-2015) (milioni)

	2014	2015	Variazione	per cento
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**2.218**	**2.222**	**4**	**0,2**
Ricavi da servizi di infrastruttura	2.138	2.159	21	1,0
Altri ricavi da servizi	80	63	(17)	(21,3)
Altri proventi	**309**	**305**	**(4)**	**(1,3)**
Ricavi operativi	**2.527**	**2.527**		

Fonte: FSI

I Ricavi delle vendite e delle prestazioni sono formati da ricavi da servizi di infrastruttura e servizi accessori alla circolazione attribuibili alla società RFI SpA per 2.178 milioni di euro e da ricavi per servizi di ingegneria attribuibili alla società Italferr SpA per 44 milioni di euro. In particolare i Ricavi da servizi infrastruttura, che variano dai 2.138 milioni di euro del 2014 ai 2.159 milioni di euro del 2015, registrano un incremento di 21 milioni di euro. La natura di Gestore della Rete ferroviaria rende l'andamento dei ricavi fortemente legato e influenzato dai provvedimenti legislativi che regolano il settore. In particolare nell'esercizio in esame si evidenziano:

- i contributi da Stato di 975 milioni di euro, invariati rispetto all'esercizio precedente;
- il decremento dei ricavi da pedaggio di 45 milioni di euro da attribuire, complessivamente, a maggiori ricavi riferibili all'incremento dei treni/Km circolati sull'infrastruttura nazionale, compensati dalla già citata riduzione del canone di pedaggio sulla rete AV/AC a seguito dell'emissione della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n.70 del 31 ottobre 2014, che ha imposto la riduzione del canone unitario da pedaggio sulla rete AV/AC e il ricalcolo del canone relativo alle tracce afferenti invii a vuoto di materiale rotabile relativo ai soli servizi AV. In particolare l'ART ha introdotto misure di regolazione, finalizzate al consolidamento del mercato ferroviario AV, immediatamente esecutive in materia di pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, che hanno portato ad una rimodulazione del canone ed alla ridefinizione dell'importo del pedaggio unitario per l'accesso alla rete AV/AC al valore di 8,2 euro/km rispetto al precedente valore di 12,81 euro/km;
- l'incremento dei ricavi per vendita trazione elettrica di 66 milioni di euro come conseguenza dell'incremento dei relativi costi di acquisto nel rispetto della Legge n. 116/2014 che ha previsto la rimodulazione del sistema tariffario elettrico applicato al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Sulla materia va comunque segnalato che tale normativa, oltre alla modifica del sistema tariffario, ha determinato il mancato completo ribaltamento alle Imprese Ferroviarie dei costi sostenuti dal Gestore dell'infrastruttura per l'approvvigionamento di energia elettrica per trazione.

Gli Altri ricavi da servizi, pari a 63 milioni di euro, registrano una riduzione (-17 milioni di euro) principalmente per l'effetto combinato della riduzione dei ricavi per servizi accessori alla circolazione attribuibile a RFI SpA (-21 milioni di euro) ascrivibile al decremento dei ricavi da servizi di assistenza PRM-Persone a ridotta mobilità (-11 milioni di euro), ulteriore conseguenza dalla sopra citata Delibera ART n.70, e dei ricavi da servizi di manovra (-7 milioni di euro).

Tabella 37 - Costi del Settore infrastruttura (2014-2015) (milioni)

	2014	2015	Variazione	per cento
Costo del personale	**1.517**	**1.502**	**(15)**	**(1,0)**
Altri costi netti	**562**	**754**	**192**	**34,2**
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	419	640	221	52,7
Costi per servizi	552	656	104	18,8
Costi per godimento beni di terzi	44	48	4	9,1
Altri costi operativi	118	120	2	1,7
Capitalizzazione costi per lavori interni	(571)	(710)	(139)	24,3
Costi operativi	**2.079**	**2.256**	**177**	**8,5**

Fonte: FSI

Il Costo del personale registra complessivamente un decremento di 15 milioni di euro rispetto al 2014 attribuibile principalmente a RFI SpA, per la riduzione dell'organico della società conseguente alla razionalizzazione dell'articolazione organizzativa della stessa e all'utilizzo di incentivi all'esodo.

Gli Altri costi netti nel corso dell'esercizio aumentano di 192 milioni di euro, variando da 562 milioni di euro nel 2014 a 754 milioni di euro nel 2015. La variazione è da imputare ad un generale aumento dei costi, tra i quali quelli per acquisti di materie prime, sussidiarie, di consumo per 221 milioni di euro (maggiori costi per investimenti d'esercizio per 100 milioni di euro e maggiori costi di energia elettrica – principalmente imputabili agli effetti della citata Legge 116/2014 - e combustibili per trazione dei treni per 107 milioni di euro entrambe imputabili a RFI SpA) e dei costi per servizi di 104 milioni di euro. La variazione di tali ultimi costi è influenzata dal fatto che il saldo comparativo del 2014 beneficiava del rilascio, da parte di RFI SpA, del fondo rischi su manutenzioni per 111 milioni di euro. Le capitalizzazioni aumentano di 139 milioni di euro come conseguenza dell'incremento della manutenzione straordinaria imputabile principalmente a RFI.

L'**EBIT** si attesta a 151 milioni di euro (-195 milioni di euro rispetto al 2014) e risulta influenzato, oltre che dalla variazione del risultato della gestione caratteristica (-177 milioni di euro), anche da un incremento degli ammortamenti per 8 milioni di euro, collegato alla variazione dell'aliquota

della Rete AV/AC in funzione dell'incremento dei volumi di treni/km, e degli accantonamenti di 15 milioni di euro effettuati al fondo di sostegno al reddito, finalizzato all'accompagnamento del personale in uscita in possesso di determinati requisiti nel corso dei prossimi anni.

Le Imposte sul reddito registrano una variazione in diminuzione di 171 milioni di euro. Sulle imposte del 2014 incideva il rilascio delle imposte anticipate, negativo per 146 milioni di euro, da parte di RFI SpA legato alle novità normative introdotte dall'articolo 1, comma 20, della Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015 – deducibilità, ai fini IRAP, dell'intero ammontare del costo del personale dipendente con contratto a tempo indeterminato) che ha di fatto azzerato per la società il costo dell'IRAP, determinando la conseguente mancata sussistenza del requisito di iscrizione dell'imposta anticipata.

10.3 Settore Servizi Immobiliari

Nel settore Servizi Immobiliari operano principalmente le società che gestiscono i principali scali ferroviari (gruppo Grandi Stazioni e Centostazioni[18]). Inoltre, rientrano in tale settore la società FS Sistemi Urbani Srl che si occupa della valorizzazione del patrimonio non funzionale all'esercizio dell'impresa ferroviaria attraverso la gestione integrata, lo sviluppo dei servizi immobiliari, la riqualificazione delle aree limitrofe e di connessione con le città adiacenti a complessi di stazione e a infrastrutture nodali di trasporto ed anche la capogruppo FS SpA che, oltre alla fornitura di servizi di supporto-consulenza alle società del Gruppo, si occupa della vendita degli immobili e dei terreni di trading del Gruppo FS.

Tabella 38 - Risultati gestionali del Settore Servizi immobiliari (milioni)

	2014	2015	Variazione	per cento
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	15	16	1	6,7
Altri proventi	357	384	27	7,6
Ricavi operativi	**372**	**400**	**28**	**7,5**
Costi operativi	**(274)**	**(295)**	**(21)**	**(7,7)**
EBITDA	**98**	**105**	**7**	**7,1**
Risultato Operativo (EBIT)	**58**	**49**	**(9)**	**(15,5)**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**30**	**11**	**(19)**	**(63,3)**

	31.12.2014	31.12.2015	Variazione
Capitale investito netto	**1.978**	**2.000**	**22**

Fonte: FSI

Il Settore Servizi Immobiliari chiude l'esercizio 2015 con un Risultato netto d'esercizio positivo per 11 milioni di euro, con una diminuzione di 19 milioni di euro rispetto al 2014.

[18] In data 15 novembre 2016 è stata formalizzata l'operazione di riacquisto del pacchetto di minoranza (pari al 40 per cento) detenuto dalla Archimede 1 SpA da parte di FSI della Centostazioni SpA. FSI ha precisato che l'operazione ha consentito di ricondurre in capo al Gruppo FSI la gestione delle n.103 stazioni di medie dimensioni situate nelle n.99 città italiane del network "100 stazioni" in coerenza con le previsioni del Piano industriale 2017-2026 che prevede la creazione di *hub* di integrazione modale nelle dette stazioni associato all'offerta di "servizi base" nell'ambito di un rinnovato *brand* di facile riconoscibilità, la valorizzazione delle 500 stazioni di proprietà di RFI e, nell'ambito dell'operazione "Grandi stazioni", la cessione a mercato delle attività *retail* e la riconduzione all'interno del Gruppo delle attività e dei servizi connessi al *business ferroviario*.

Tabella 39 - Ricavi del Settore Servizi Immobiliari (milioni)

	2014	2015	Variazione	per cento
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**15**	**16**	**1**	**6,7**
Ricavi da vendita trazione elettrica	7	8	1	14,3
Altri ricavi da servizi	8	8		
Altri proventi	**357**	**384**	**27**	**7,6**
Ricavi operativi	**372**	**400**	**28**	**7,5**

Fonte: FSI

I Ricavi operativi ammontano a 400 milioni di euro e registrano un incremento di 28 milioni di euro rispetto al 2014 (+7,5 per cento). La variazione è dovuta principalmente all'aumento degli Altri proventi, che passano da 357 milioni di euro del 2014 a 384 milioni di euro (+7,6 per cento) al 31 dicembre 2015, come conseguenza dela variazione dei ricavi da gestione immobiliare di FS Sistemi Urbani Srl per 8 milioni di euro, di Grandi Stazioni SpA per 12 milioni di euro, di Centostazioni SpA per 1 milione di euro e da ricavi derivanti da penali riconosciute a Grandi Stazioni SpA a fronte di ritardi registrati nella chiusura di alcuni cantieri, nonché al risarcimento danni per le problematiche riscontrate nella gestione operativa della stazione di Roma Tiburtina per 6 milioni di euro.

Tabella 40 - Costi del Settore Servizi Immobiliari (milioni)

	2014	2015	Variazione	per cento
Costo del personale	**33**	**33**		
Altri costi netti	**241**	**262**	**21**	**8,7**
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	8	37	29	>200
Costi per servizi	146	136	(10)	(6,8)
Costi per godimento beni di terzi	62	64	2	3,2
Altri costi operativi	28	33	5	17,9
Capitalizzazione costi per lavori interni	(3)	(8)	(5)	166,7
Costi operativi	**274**	**295**	**21**	**7,7**

Fonte: FSI

I Costi operativi ammontano a 295 milioni di euro e registrano un incremento di 21 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente (+7,7 per cento) dovuto esclusivamente all'incremento degli altri costi netti. Tale incremento, pari a 21 milioni di euro, è ascrivibile prevalentemente ad un aumento dei costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (+29 milioni di euro), dei costi per godimento beni di terzi (+2 milioni

L'**EBITDA** del settore Servizi Immobiliari si attesta nel 2015 ad un valore positivo di 105 milioni di euro e registra un incremento di 7 milioni di euro rispetto al 2014 (+7,1 per cento) per effetto dell'incremento dei ricavi operativi più che proporzionale rispetto all'aumento dei costi operativi. Nell'esercizio 2015 gli Ammortamenti del settore in questione diminuiscono di 1 milione di euro rispetto all'esercizio 2014 mentre le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore si incrementano di 17 milioni di euro, prevalentemente per effetto delle maggiori svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio 2015 sugli investimenti immobiliari da parte delle società FS Sistemi Urbani Srl e della capogruppo FS Italiane SpA.

10.3.1 Il patrimonio immobiliare non strumentale di Ferrovie dello Stato italiane

Ferrovie dello Stato italiane possiede un patrimonio non strumentale costituito da ex scali ferroviari, officine, terminali merci e linee in dismissione, beni residenziali, parcheggi con sovrastanti fabbricati la cui gestione è affidata alle Società del Gruppo Ferservizi, FS Sistemi urbani e Metropark.

In particolare, Ferservizi cura le attività di custodia (beni liberi), di tutela patrimoniale e legale, di property e building management, le vendite e la gestione del credito; FS Sistemi urbani cura le attività di valorizzazione dei medesimi beni e Metropark la gestione dei parcheggi.

In tale ambito Ferservizi ha avviato da tempo un progetto di efficientamento e di liberazione di immobili di proprietà di terzi occupati da strutture del Gruppo, allo scopo di ridurre i canoni verso terzi. FSI ha evidenziato che tale progetto sostanzialmente conclusosi nel 2014 ha permesso, nel periodo dal 2007 al 2014, risparmi per 38,1 milioni di euro.

In riferimento ai casi di morosità sulla base dei contratti di locazione stipulati nei confronti di terzi FSI ha evidenziato che nel 2015 su 5.762 rapporti gestiti ha registrato una riduzione del credito rispetto all'anno precedente pari a 0,6 milioni di euro con una morosità complessiva pari a 22,8 milioni di euro su circa 4754 clienti. In riferimento alle azioni intraprese volte al recupero crediti tutti i crediti scaduti da oltre 90 giorni sono stati debitamente sollecitati e monitorati costantemente da Ferservizi. Nei casi più gravi le posizioni sono state trasmesse agli uffici legali per le relative azioni da cui sono stati realizzati incassi complessivi di crediti da locazione scaduti per circa 10,3 milioni di euro. Sempre nel corso del periodo in esame sono stati definiti n. 5 piani di rientro garantiti da cambiali volti a regolarizzare i debiti accumulati dai clienti morosi per un importo di circa 41.137 euro. Sono stati regolati incassi da cambiali scadute nel 2015 rilasciate a garanzia di piani di rientro per 59 mila euro.

Per quanto concerne la vendita dei beni FSI ha riferito che la medesima avviene tramite gara, secondo le procedure di vendita adottate da Ferservizi per tutti il Gruppo. Eventuali trattative dirette sono previste solo con Amministrazioni pubbliche o in casi particolari (beni interclusi, transazioni, leggi speciali, etc.).

Le nuove locazioni verso terzi vengono attivate di rado e seguono, comunque, la medesima procedura delle vendite. I prezzi di vendita ed i canoni sono definiti tramite apposite stime eseguite da società terze selezionate tramite gara e congruite da Ferservizi. I canoni di locazione sono aggiornati in base agli indici Istat.

In ordine alla gestione del patrimonio non strumentale l'unica società che procede alla selezione di "partner commerciali" è la società Metropark che, come noto, svolge attività di gestione dei servizi di sosta a pagamento, prevalentemente nelle aree di parcheggio di proprietà di FS Sistemi Urbani, di FSI e di RFI.

A tal fine Metropark stipula contratti di associazione in partecipazione la cui peculiarità consiste nel mantenere in capo alla medesima Metropark in qualità di associante ogni decisione di carattere imprenditoriale in merito alla politica commerciale e al modello di esercizio delle aree del parcheggio, riservando all'associato in partecipazione partner commerciale l'apporto delle attività lavorative in situ a fronte del riconoscimento di una quota dei ricavi. Dal 2014 ad oggi sono scaduti tutti i contratti di associazione precedentemente stipulati e la selezione di nuovi associati è avvenuta in conformità alle prescrizioni delle disposizioni di Gruppo, con procedura aperta alla partecipazione di tutti i soggetti interessati in possesso dei requisiti di affidabilità e capacità mediante avviso pubblicato su due giornali a tiratura nazionale ed almeno uno a tiratura locale, nonché sul sito web aziendale.

La tabella seguente riporta i dati riferiti al patrimonio non strumentale riferito agli anni 2014-2015 evidenziando una diminuzione sia dei volumi (-1,7 per cento) sia dei valori (-3,65 per cento) rispetto al 2014.

Tabella 41 - Entità del patrimonio non strumentale (2014-2015).

	2014		2015		Diff. % 15/14	
	Q.tà	Valore (mln)	Q.tà	Valore (mln)		
Commerciale (Immobili a reddito, spazi in stazione, parcheggi)	18	343	18	341	0,0	-0,58
Industriale (Officine libere e utilizzate dal Gruppo)	34	92	34	85	0,0	-7,61
Compendi immobiliari (Beni in valorizzazione e vendita)	768	356	750	322	-2,3	-9,55
Residenziale (Alloggi, case cantoniere)	5.670	181	5.560	178	-1,9	-1,66
Altro (Terreni, beni minori, linee dismesse, asset atipici, beni in comodato/convenzioni)	976	97	977	105	0,1	8,25
TOTALE	**7.466**	**1.069**	**7.339**	**1.030**	**-1,7**	**-3,65**

Fonte: FSI

10.4 Settore Altri Servizi

Nel settore Altri Servizi opera Ferrovie dello stato Italiane SpA, nel suo ruolo di *holding* del Gruppo, che indirizza e coordina le politiche e le strategie industriali delle società operative. Le altre società facenti parte del settore sono: Ferservizi SpA, che gestisce in *outsourcing*, per le principali società del Gruppo, le attività non direttamente connesse all'esercizio ferroviario, Fercredit SpA la cui attività è rivolta essenzialmente allo sviluppo del "*credit factoring*" e del *leasing* sul mercato *captive*, nonché all'espansione delle operazioni di "*consumer credit*" per i dipendenti delle Ferrovie dello Stato Italiane, e Italcertifer SpA che si occupa della conduzione di attività di certificazione, valutazione e prove riferite a sistemi di trasporto ed infrastrutturali.

Tabella 42 - Risultati gestionali del Settore Altri Servizi (milioni)

	2014	2015	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1	(1)	(2)	>200
Altri proventi	252	275	23	9,1
Ricavi operativi	**253**	**274**	**21**	**8,3**
Costi operativi	**(222)**	**(220)**	**2**	**(0,9)**
EBITDA	**31**	**54**	**23**	**74,2**
Risultato Operativo (EBIT)	**5**	**28**	**23**	**>200**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**54**	**186**	**132**	**>200**

	31.12.2014	31.12.2015	Variazione
Capitale investito netto	**155**	**160**	**5**

Fonte: FSI

Al 31 dicembre 2015 il settore Altri Servizi ha realizzato un Risultato netto d'esercizio di 186 milioni di euro, con un incremento rispetto all'anno precedente di 132 milioni di euro (>200 per cento).

Tabella 43 - Ricavi del Settore Altri Servizi (milioni)

	2014	2015	Delta	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**1**	**(1)**	**(2)**	**>200**
Altri proventi	**252**	**275**	**23**	**9,1**
Ricavi operativi	**253**	**274**	**21**	**8,3**

Fonte: FSI

I Ricavi operativi, pari a 274 milioni di euro, registrano una variazione in aumento di 21 milioni di euro (+8,3 per cento) e sono formati quasi esclusivamente dalla voce Altri proventi, pari a 275 milioni di euro, che accoglie il valore dei ricavi e proventi della gestione accessoria. La variazione più rilevante intervenuta nell'esercizio è attribuibile all'iscrizione della plusvalenza derivante dalla cessione degli *asset* netti afferenti la rete elettrica di RFI a Terna SpA (+18 milioni di euro), computata tenendo conto sia della stima degli oneri connessi alle garanzie previste dall'accordo di vendita, che dell'imposta di registro dovuta sull'operazione. In data 9 dicembre infatti Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Terna SpA hanno firmato il contratto per la cessione della partecipazione in S.EL.F. Srl, che ha ricevuto per scissione da RFI SpA la rete elettrica ad alta tensione, divenuto efficace in data 23 dicembre 2015.

Tabella 44 - Costi del Settore Altri Servizi (milioni)

	2014	2015	Delta	%
Costo del personale	**144**	**135**	**(9)**	**(6,3)**
Altri costi netti	**78**	**85**	**7**	**9,0**
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci				
Costi per servizi	59	64	5	8,5
Costi per godimento beni di terzi	6	6		
Altri costi operativi	13	15	2	15,4
Capitalizzazione costi per lavori interni				
Costi operativi	**222**	**220**	**(2)**	**(0,9)**

Fonte: FSI

Il costo del personale, pari a 135 milioni di euro, registra complessivamente un decremento di 9 milioni di euro (-6,3 per cento) rispetto al precedente esercizio. La variazione è riconducibile alla riduzione dell'organico medio, attribuibile al continuo e graduale processo di riorganizzazione produttiva e del lavoro da parte delle società che fanno parte del settore in esame e al decremento dei costi per incentivi all'esodo per il completarsi del processo di riorganizzazione da parte di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

L'**EBITDA** si attesta a 54 milioni di euro (+23 milioni di euro rispetto al precedente esercizio), mentre l'EBIT, pari a 28 milioni di euro, anch'esso in crescita di 23 milioni di euro rispetto alla 2014, risulta influenzato da un lieve incremento degli ammortamenti (+1 milione di euro), dal decremento di svalutazioni e perdite di valore (-4 milioni di euro), e da maggiori accantonamenti per oneri relativi al Fondo di sostegno al reddito previsti per l'attivazione di progetti di

razionalizzazione dell'assetto produttivo attribuibili in maggior parte alla stessa Capogruppo (+3 milioni di euro).

Il Saldo della gestione finanziaria migliora nel corso dell'esercizio passando da un saldo positivo di 17 milioni di euro ad uno altrettanto positivo di 92 milioni di euro. La variazione è riconducibile principalmente a:

- maggiori proventi finanziari diversi, per complessivi 75 milioni di euro, su cui incide significativamente la componente positiva ascrivibile alla rideterminazione del valore della partecipazione in Eurofima SA, con sede a Basilea, con riferimento alla natura delle obbligazioni collegate alla *Callable Share* ("Decimi da versare");
- del decremento degli interessi attivi sui finanziamenti concessi a Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA per 16 milioni di euro;
- del decremento delle perdite su cambi effettuato nel 2014 (4 milioni di euro);
- dal decremento degli oneri finanziari su debiti (12 milioni di euro).

Il risultato d'esercizio riflette positivamente il valore delle imposte, pari a 66 milioni di euro, che accoglie, nell'ambito delle attività tipiche della Capogruppo, gli effetti positivi derivanti dalla gestione del consolidato fiscale e gli effetti relativi alla legge di stabilità 2016 (L. n°208/2015) che ha introdotto, a partire dall'esercizio 2017, la riduzione dell'aliquota IRES dal 27,5 per cento al 24 per cento.

11. Conclusioni

Il risultato netto di esercizio della FSI SpA 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). 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.

A livello di Gruppo, il risultato netto di esercizio che si attesta a 464 milioni di euro con una variazione in aumento rispetto al 2014 di 161 milioni di euro (53 per cento), è dovuto in massima parte alle novità fiscali in materia di deducibilità dei costi del personale dalla base imponibile IRAP e del taglio prospettico dell'aliquota IRES con impatto positivo netto nell'esercizio sulla tassazione differita. L'esercizio 2015 ha risentito, inoltre, di elementi di discontinuità normativa di settore che si sono susseguiti tra la fine 2014 e nel 2015 quali, ad esempio: la legge 190/2014 che ha disposto la cessione della rete elettrica a favore di Terna S.p.A., la riduzione dei ricavi da pedaggio sulle linee a più elevato valore economico (Av/Ac), l'azzeramento dei corrispettivi derivanti dal Contratto di Servizio merci, il recepimento della Direttiva n. 34/2012 cd. "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 sono in aumento di 195 milioni di euro (2,3 per cento) rispetto al 2014 e sono pari 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).

Dal lato dei costi operativi di Gruppo dell'esercizio, pari a 6.610 milioni di euro, si riscontra un aumento di 334 milioni di euro (5,3 per cento) rispetto al 2014 dovuto in particolare, all'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).

Il margine operativo lordo (EBITDA) vede il 2015 attestarsi a 1.975 milioni di euro, con un decremento pari a 139 milioni di euro (-6,6 per cento) rispetto all'esercizio 2014. Venendo al risultato operativo (EBIT), esso ammonta a 644 milioni di euro e registra un decremento pari a 15 milioni di euro (-2,3 per cento). Il saldo della gestione finanziaria, pari a 107 milioni di euro di oneri netti, risulta sostanzialmente in linea con il corrispondente valore dell'esercizio precedente.

Le imposte sul reddito ammontano a 73 milioni di euro con una variazione in diminuzione pari a 172 milioni di euro (70,2 per cento) derivante, principalmente, dall'effetto cumulato di quanto previsto dalle novità normative fiscali.

Per quanto concerne la situazione patrimoniale del Gruppo si evidenzia la diminuzione rispetto al 2014 delle attività che 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). In particolare, gli immobili, gli impianti e i macchinari fanno registrare un aumento dell'1,57 per cento sul 2014, le attività immateriali un incremento del 10,20 per cento sul 2014 a causa del rinnovo del software del sistema informativo del Gruppo, le partecipazioni ammontano a 301 milioni di euro risultando in linea con l'esercizio precedente, le altre attività non correnti e correnti fanno registrare rispettivamente una variazione positiva 1,73 per cento sul 2014 e una negativa del 11,77 per cento con una diminuzione di 1.001 milioni di euro sul 2014 dovuta al decremento dei crediti verso il Mit e verso il Mef per 1.537 milioni di euro e all'incremento dei crediti IVA (564 milioni di euro).

Tra le passività i finanziamenti a medio lungo termine subiscono un decremento del 10,63 per cento mentre i finanziamenti a breve termine un incremento del 71,70 per cento.

I fondi rischi ed oneri ammontano a 919 milioni di euro, in aumento dell'8 per cento sul 2014 come pure i debiti commerciali correnti (5,46 per cento). Le altre passività correnti e non correnti che comprendono gli acconti di Rfi per i contributi in conto impianti stanziati dallo Stato sono in diminuzione rispetto al 2014 e ammontano a 6.780 milioni di euro.

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 nel 2015 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 pregresse portate a nuovo (pari a 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 in dettaglio i principali 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 6.941 milioni di euro che si 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); 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.

Anche il 2015 è stato caratterizzato da una serie di provvedimenti che stanno progressivamente mutando il substrato normativo e regolatorio all'interno del quale il Gruppo opera con effetti ambivalenti sul suo conto economico.

In particolare ci si riferisce alla delibera AEEG/SI n. 12 del 2013 che ha determinato per il Gruppo un maggior costo per «energia elettrica per trazione», a seguito dell'innalzamento della sua quota di partecipazione ai costi generali del sistema elettrico, al decreto legge n.91/2014 che ha stabilito con effetti dal 2015 una riduzione dello sconto per «energia elettrica per trazione», alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) n. 70/2014 e 96/2015 che hanno determinato dal 6 novembre 2014 una riduzione del ricavo unitario del pedaggio AV/AC; alla legge di stabilità 2015 che ha rivisto radicalmente il regime relativo ai servizi universali merci ha introdotto la deducibilità del costo del personale ai fini IRAP.

FSI dovrà 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 già concordate con ANAC

e, in tale contesto, è necessario, relativamente agli appalti ferroviari, verificare la conformità dei bandi di gara al Codice dei contratti pubblici, prevenire infiltrazioni criminali, monitorare il corretto svolgimento delle gare d'appalto e supervisionare l'esecuzione dei lavori da parte della ditta vincitrice del bando. Per quanto attiene ai Contratti di programma, sia per la Parte Servizi (2016-2021) attualmente in fase di approvazione, sia per la parte investimenti (2012-2016) il cui aggiornamento 2016 è stato approvato con legge 1° dicembre 2016, n. 225, occorre definire tempi certi di approvazione, in quanto i ritardi, più volte stigmatizzati nei referti riferiti agli anni precedenti da questa Corte, producono incertezza e difficoltà nella programmazione finanziaria delle opere e nelle loro realizzazioni a cui si accompagnano spesso costi crescenti.

Si concorda con l'Autorità di regolazione dei trasporti sull'esigenza di adottare, nell'ambito dei richiamati contratti di programma, strumenti che possano ulteriormente incrementare la *performance* del Gestore dell'infrastruttura anche attraverso la commisurazione delle penali ivi previste all'entità del danno subito dal committente, la revisione della clausola di esonero di responsabilità con la valutazione della diligenza professionale nel caso di inadempimento contrattuale, l'introduzione di appositi indicatori sul livello di sfruttamento commerciale degli *asset* del Gestore dell'infrastruttura.

Si ravvisa inoltre l'esigenza di individuare, anche a livello normativo, soluzioni per ridurre il volume, che è crescente anche nel 2015, 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. E' auspicabile che una tale situazione, caratterizzata dall'incremento di ingenti crediti commerciali, si avvii a normalizzazione entro breve periodo, per evitare a FSI ulteriori oneri.

In tema di infrastrutture, con specifico riferimento ai grandi investimenti realizzati per lotti costruttivi non funzionali, esiste la necessità, come segnalato dal Collegio sindacale di FSI, che si accelerino la progettazione e la realizzazione delle opere già da tempo finanziate; - in tema di consulenze, si conferma la necessità della previsione di procedure e criteri omogenei a livello di Gruppo che prevedano per ciascuna consulenza la separazione tra procedimento autorizzativo, attuativo e di controllo.

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

Ciò premesso preme evidenziare, in questa sede, che il Collegio sindacale di FSE nella seduta dell'11 maggio 2017 ha rilevato che dalla qualificazione di FSE quale società facente parte di FSI è derivata una conseguenza che, alla luce della delicata situazione economico-finanziaria di FSE, è fonte di serie perplessità. Il Collegio sindacale di FSE ha, infatti, evidenziato che anche nei confronti degli amministratori e dirigenti di FSE non si applicano i tetti retributivi agli amministratori, dirigenti e dipendenti fissati dall'articolo 13, comma 1, del dl 66/2014 convertito nella legge 89/2014 ciò in quanto l'articolo 23 bis del dl 201/2011 esclude dall'alveo di applicazione anche le controllate di società emittenti strumenti finanziari quotati nei mercati regolamentati.
Il Collegio sindacale di FSE ha, inoltre, stigmatizzato "il frequente ricorso a consulenze esterne, anche per l'espletamento di funzioni rientranti nell'ambito dell'ordinaria amministrazione, che ripropongono la necessità più volte evidenziata che l'azienda si doti delle necessarie professionalità anche attraverso una riqualificazione del personale interno.

APPENDICE

IMPRESE CONTROLLANTE ED ELENCO DELLE IMPRESE CONTROLLATE 31. 12. 2015

Impresa controllante

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	per cento Diritti di voto	per cento *Equity* Ratio	Metodo di consolidamento
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	Roma	Italia	36.340.432.802				

Settore operativo: Trasporto

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	per cento Diritti di voto	per cento *Equity* Ratio	Metodo di consolidamento
In Italia							
Ataf Gestioni Srl	Firenze	Italia	5.927.480	Busitalia - Sita Nord Srl Soci Terzi	70,00 30,00	70,00	Integrale
Bluferries Srl	Messina	Italia	20.100.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	Italia	31.000.000	Fs Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Busitalia Rail Service Srl	Roma	Italia	3.497.788	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Busitalia Veneto SpA	Padova	Italia	5.500.000	Busitalia - Sita Nord Srl ASP Holding SpA	55,00 45,00	55,00	Integrale
Cemat SpA	Milano	Italia	7.000.000	FS Logistica SpA Soci Terzi	53,28 46,72	53,28	Integrale
Firenze City Sightseeing Srl	Firenze	Italia	200.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi	60,00 40,00	42,00	Integrale
FS Logistica SpA	Roma	Italia	143.095.524	Fs Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
FS JIT Italia Srl	Roma	Italia	500.000	FS Logistica SpA	100,00	100,00	Integrale
I-Mago SpA	Firenze	Italia	510.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi	58,00 42,00	40,60	Integrale
Savit Srl	Terni	Italia	1.000.000	Busitalia - Sita Nord Srl Soci Terzi	72,25 27,75	72,25	Integrale
Servizi ferroviari - Serfer Srl	Genova	Italia	5.000.000	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
Società Gestione Terminali Ferro Stradali-SGT	Pomezia-Roma	Italia	200.000	FS Logistica SpA Cemat SpA Soci Terzi	43,75 43,75 12,5	67,06	Integrale
Terminali Italia Srl	Roma	Italia	7.345.686	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	89,00 11,00	94,86	Integrale
Trenitalia SpA	Roma	Italia	1.654.464.000	Cemat SpA Fs Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	per cento Diritti di voto	per cento *Equity* Ratio	Metodo di consolidamento
All'estero							
Autobus Sippel GmbH	Hofheim am Taunus (Germania)	Germania	50.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Erixx GmbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	44,63	Integrale
Kraftverkehr Osthannover GmbH	Celle (Germania)	Germania	256.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	44,63	Integrale
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Uelzen (Germania)	Germania	500.000	NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	69,90	37,18	Integrale
Neißeverkehr GmbH	Guben (Germania)	Germania	1.074.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	80,00	40,80	Integrale
NETINERA Bachstein GmbH	Celle (Germania)	Germania	150.000	NETINERA Deutschland GmbH	95,34	51,00	Integrale
NETINERA Deutschland GmbH	Berlino (Germania)	Germania	1.025.000	Fs Italiane SpA Soci Terzi	51,00 49,00	51,00	Integrale
NETINERA Immobilien GmbH	Berlino (Germania)	Germania	240.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
NETINERA Werke GmbH	Neustrelitz (Germania)	Germania	25.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	100,00	51,00	Integrale
NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	Celle (Germania)	Germania	100.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60,00	44,63	Integrale
NiedersachsenBahn Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60,00	26,78	Integrale
OHE Cargo GmbH	Celle (Germania)	Germania	26.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	44,63	Integrale
Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	Celle (Germania)	Germania	21.034.037	NETINERA Bachstein GmbH	87,51	44,63	Integrale
Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	Berlino (Germania)	Germania	200.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Regentalbahn AG	Viechtach (Germania)	Germania	2.444.152	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Sei Mobil Verkehrsgesellschaft mbH (già Lausitzer Nahverkehrsgesellschaft mbH)	Senftenberg (Germania)	Germania	26.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	100,00	51,00	Integrale
Sippel-Travel GmbH	Frankfurt am Main (Germania)	Germania	127.950	Autobus Sippel GmbH	100,00	51,00	Integrale
Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	Senftenberg (Germania)	Germania	1.022.584	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Thello SAS	Parigi (Francia)	Francia	1.500.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	66,67 33,33	66,67	Integrale
Trenitalia Logistics France Sas	Parigi (Francia)	Francia	43.420	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik AG	Bad Honnef (Germania)	Germania	286.070	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
TX Consulting Gmbh	Bad Honnef (Germania)	Germania	25.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik Austria GmbH	Schwechat (Austria)	Germania	35.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik A/S	Padborg (Danimarca)	Germania	500.000 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik AB	Helsingborg (Svezia)	Germania	400.000 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik GmbH	Basel (Svizzera)	Germania	50.000 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Service Management GmbH	Bad Honnef (Germania)	Germania	50.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlaggesellschaft mbH	Uelzen (Germania)	Germania	102.258	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	74,00	33,02	Integrale
UNIKAI Hafenbetrieb Lüneburg GmbH	Lüneburg (Germania)	Germania	25.600	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	44,63	Integrale
Verkehrsbetriebe Bils GmbH	Sendenhorst (Germania)	Germania	25.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	51,00	Integrale
Denominazione	**Sede legale**	**Sede operativa**	**Capitale Sociale**	**Società Partecipante**	**per cento Diritti di voto**	**per cento *Equity* Ratio**	**Metodo di consolidamento**

Vlexx GmbH	Mainz (Germania)	Germania	25.000	Regentalbahn AG	100,00	51,00	Integrale
Die Länderbahn GmbH DLB (già Vogtlandbahn-GmbH)	Viechtach (Germania)	Germania	1.022.584	Regentalbahn AG	100,00	51,00	Integrale

(1) Dati espressi in valuta locale

Settore operativo: Infrastruttura

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	per cento Diritti di voto	per cento *Equity* Ratio	Metodo di consolidamento
In Italia							
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	Italia	31.525.279.633	Fs Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Italferr SpA	Roma	Italia	14.186.000	Fs Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	Italia - Austria	390.790.910	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA Soci Terzi	88,79 11,21	88,79	Integrale

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	per cento Diritti di voto	per cento *Equity* Ratio	Metodo di consolidamento
All'estero							
Infrastructure Engineering Services doo Beograd	Belgrado (Serbia)	Serbia	39.626.684 (1)	Italferr SpA	100,00	100,00	Integrale

(1) Dati espressi in valuta locale

Settore operativo: Servizi Immobiliari

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	per cento Diritti di voto	per cento *Equity* Ratio	Metodo di consolidamento
In Italia							
Centostazioni SpA	Roma	Italia	8.333.335	Fs Italiane SpA Soci Terzi	59,99 40,01	59,99	Integrale
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	Italia	532.783.501	Fs Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Grandi Stazioni SpA	Roma	Italia	4.304.201	Fs Italiane SpA Soci Terzi	59,99 40,01	59,99	Integrale
Metropark SpA	Roma	Italia	3.016.463	FS Sistemi Urbani Srl	100,00	100,00	Integrale

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	per cento Diritti di voto	per cento *Equity* Ratio	Metodo di consolidamento
All'estero							
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	Repubblica Ceca	240.000.000 (1)	Grandi Stazioni SpA Soci Terzi	61,00 39,00	36,60	Integrale

(1) Dati espressi in valuta locale

Settore operativo: Altri servizi

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	per cento Diritti di voto	per cento *Equity* Ratio	Metodo di consolidamento
In Italia							
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	Italia	32.500.000	Fs Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Ferservizi SpA	Roma	Italia	8.170.000	Fs Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
FS Telco Srl	Roma	Italia	20.000	Fs Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Italcertifer SpA	Firenze	Italia	480.000	Fs Italiane SpA	55,66	55,66	Integrale

ELENCO DELLE *JOINT VENTURE*

Settore operativo: Trasporto

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	per cento Diritti di voto	per cento *Equity* Ratio	Metodo di consolidamento
In Italia							
Terminal Alptransit Srl	Milano	Italia	1.500.000	FS Logistica SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	*Equity*
Trenord Srl	Milano	Italia	76.120.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	*Equity*

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	per cento Diritti di voto	per cento *Equity* Ratio	Metodo di consolidamento
All'estero							
Cisalpino SA	Berna (Svizzera)	Svizzera	100.750 (1)	Trenitalia SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	*Equity*
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	Freilassing (Germania)	Germania	25.000	Die Länderbahn GmbH DLB Soci Terzi	50,00 50,00	25,50	*Equity*
Kraftverkehr - GMBH - KVG Lüneburg	Lüneburg (Germania)	Germania	25.565	KVG Stade GmbH & Co. KG	100,00	13,75	*Equity*
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	Celle (Germania)	Germania	1.099.278	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	61,00 39,00	13,98	*Equity*
KVG Stade GmbH & Co. KG	Stade (Germania)	Germania	4.600.000	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	60,00 40,00	13,75	*Equity*
KVG Stade Verwaltungs GmbH	Stade (Germania)	Germania	25.000	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	60,00 40,00	13,75	*Equity*
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	Parchim (Germania)	Germania	500.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH Soci Terzi	50,00 50,00	25,50	*Equity*
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	Eberswalde (Germania)	Germania	250.000	ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	100,00	25,50	*Equity*
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	Celle (Germania)	Germania	590.542	Osthannoversche Eisenbahnen AG	100,00	22,92	*Equity*

(1) Dati espressi in valuta locale

Settore operativo: Infrastruttura

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	per cento Diritti di voto	per cento *Equity* Ratio	Metodo di consolidamento
All'estero							
Partenariato Italferr+Altinok	Istanbul	Turchia	1.000 (1)	Italferr SpA Altinok Müşavir Mühendislik Taahüt San. Ve Tic. Ltd. Şti.	50,10 49,90	50,10	*Equity*
Tunnel Euralpin Lyon Turin - TELT SaS (già Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas)	Chambery (Francia)	Italia - Francia	1.000.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	*Equity*

(1) Dati espressi in valuta locale

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI COLLEGATE

Settore operativo: Trasporto

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	per cento Diritti di voto	per cento *Equity* Ratio	Metodo di consolidamento
In Italia							
Alpe Adria SpA	Trieste	Italia	120.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	33,33 66,67	33,33	*Equity*
City Boat Srl	Firenze	Italia	20.000	Busitalia - Sita Nord Srl Soci Terzi	25,00 75,00	25,00	*Equity*
Eurogateway Srl	Novara	Italia	99.000	Cemat SpA Trenitalia SpA Soci Terzi	37,00 11,00 52,00	30,71	*Equity*
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano SpA)	Milano	Italia	230.000.000	Fs Italiane SpA Soci Terzi	14,74 85,26	14,74	*Equity*
La Spezia Shunting Railways SpA	La Spezia	Italia	966.250	Serfer Srl Trenitalia SpA Soci Terzi	15,50 4,50 80,00	20,00	*Equity*
Li-Nea SpA	Scandicci (Firenze)	Italia	2.340.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi	34,00 66,00	23,80	*Equity*
Pol Rail Srl	Roma	Italia	2.000.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	*Equity*
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	Italia	16.876.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	*Equity*
Terminal Tremestieri Srl	Messina	Italia	450.000	Bluferries Srl Soci Terzi	33,33 66,67	33,33	*Equity*

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	per cento Diritti di voto	per cento *Equity* Ratio	Metodo di consolidamento
All'estero							
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles (Belgio)	Belgio	100.000	Cemat SpA Soci Terzi	25,10 74,90	13,37	*Equity*
CeBus GmbH & Co. KG	Celle (Germania)	Germania	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahngesellschaft mbH Soci Terzi	34,50 1 64,50	4,82	*Equity*
CeBus Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahngesellschaft mbH Soci Terzi	34,40 1 64,60	4,81	*Equity*
Celler Straßenbahngesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	571.450	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Soci Terzi	34,70 65,30	4,85	*Equity*
EVG Euregio - Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	Münster (Germania)	Germania	60.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH Soci Terzi	33,33 66,66	17,00	*Equity*
EVG Euregio Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH	Münster (Germania)	Germania	25.500	Verkehrsbetriebe Bils GmbH Soci Terzi	33,33 66,66	17,00	*Equity*
GVB Gifhorner Verkehrsbetriebe GmbH	Gifhorn (Germania)	Germania	25.000	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100,00	5,78	*Equity*
Hafen Lüneburg GmbH	Lüneburg (Germania)	Germania	1.750.000	Osthannoversche Eisenbahnen AG UNIKAI Hafenbetrieb Lüneburg GmbH Soci Terzi	0,70 29,30 70,00	13,39	*Equity*
KVB Kraftverkehrsbetriebe GmbH	Isenbüttel (Germania)	Germania	50.000	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100,00	5,78	*Equity*
Logistica SA	Levallois (Francia)	Francia	37.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	*Equity*
Osthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH	Wittingen (Germania)	Germania	153.600	Osthannoversche Eisenbahnen AG Soci Terzi	33,33 66,66	14,88	*Equity*
Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	Gifhorn (Germania)	Germania	25.565	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	25,20 74,80	5,78	*Equity*

Settore operativo: Infrastruttura

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	per cento Diritti di voto	per cento *Equity* Ratio	Metodo di consolidamento
In Italia							
Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	Bolzano	Italia - Austria	10.240.000	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA Soci Terzi	50,00 50,00	43,04	*Equity*

Settore operativo: Altri servizi

Denominazione	Sede legale	Sede operativa	Capitale Sociale	Società Partecipante	per cento Diritti di voto	per cento *Equity* Ratio	Metodo di consolidamento
In Italia							
Italiacamp Srl	Roma	Italia	10.000	Fs Italiane SpA Soci Terzi	20,00 80,00	20,00	*Equity*

ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

Denominazione	Sede legale	Capitale Sociale	Società Partecipante	per cento Diritti di voto
TAV Srl	Roma	50.000	FS Italiane SpA	100,00
East Rail Srl in liquidazione	Trieste	130.000	Trenitalia SpA	32,00
Nord Est Terminal - NET SpA in liquidazione	Padova	200.000	RFI SpA	51,00
Servizi Ferroviari Portuali – Ferport Genova Srl in liquidazione	Genova	712.000	Serfer Srl	51,00
Siger Srl in liquidazione	Firenze	100.000	Ataf Gestioni Srl	100,00
Sita SpA in liquidazione	Roma	200.000	FS Italiane SpA	55,00

STUDIO CASTELLINI
00193 ROMA - Via Orazio, 31
C.F. 03339210589 - P.IVA 01185701008

109

Repertorio 81697 ---------- Rogito 22070

---------- VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA ----------

---------- ORDINARIA E STRAORDINARIA ----------

---------- DELLA ----------

---------- **"FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A."** ----------

---------- * * * * * ----------

---------- REPUBBLICA ITALIANA ----------

---------- * * * * * ----------

Registrato all'Agenzia delle Entrate - Ufficio Territoriale di ROMA 1
il 07.07.2016
n. 13602
Serie 1T
Euro 356,00

---- L'anno duemilasedici il giorno quattro del mese di luglio in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, alle ore dodici e cinquantacinque. ----------

---- A richiesta della Spettabile: ----------

- **"FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A."** (società con socio unico), con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, capitale sociale Euro 36.340.432.802,00 interamente versato, iscrizione nel Registro delle Imprese di Roma e codice fiscale 06359501001, R.E.A. n. RM - 962805, PEC segreteriacdafs@pec.fsitaliane.it (in appresso anche "Società"). ----------

---- Io Dott. PAOLO CASTELLINI, Notaio in Roma con studio in Via Orazio n. 31, iscritto nel Ruolo dei Distretti Notarili Riuniti di Roma, Velletri e Civitavecchia, oggi 4 luglio 2016, mi sono recato in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, per assistere elevando verbale alle deliberazioni dell'assemblea ordinaria e straordinaria della Società richiedente convocata per oggi in detto luogo alle ore dodici e trenta, in seconda convocazione, essendo andata deserta la prima indetta per il 16 giugno 2016, per discutere e deliberare sul seguente: ----------

---------- ORDINE DEL GIORNO ----------

110

81697/2

Parte ordinaria ----------

1. Deliberazioni ai sensi dell'art. 2364, 1^ comma, nn. 1, 2, 3 c.c. ----------

2. Deliberazioni ai sensi dell'art. 2393 c.c. ----------

3. Varie ed eventuali ----------

Parte straordinaria ----------

1. Modifica dell'art. 16 dello Statuto sociale (adeguamento alla normativa in materia di Dirigente Preposto - art. 154 *bis* del TUF) ----------

2. Varie ed eventuali ----------

---------- * * * * * ----------

----- Entrato nella sala dove ha luogo l'assemblea ho constatato la presenza della Dott.ssa GIOIA MARIA GHEZZI, nata a Milano il 12 gennaio 1962, domiciliata per la carica in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società richiedente e che ai sensi dell'art. 9 dello statuto presiede l'odierna assemblea. ----------

---- Dell'identità personale della Dott.ssa GIOIA MARIA GHEZZI io Notaio sono certo. ----------

---- La medesima invita me Notaio a redigere il verbale dell'assemblea stessa e dà atto che è rappresentato il seguente socio titolare dell'intero capitale sociale: ----------

---

---------- AZIONISTA ---------- AZIONI ------- RAPPRESENTANTE

- Ministero dell'economia ---------- OLGA CUCCURULLO

e delle finanze, con sede in ---------- e ANNA MARIA ---------

Roma, Via XX Settembre ---------- LA MATTINA ----------

81697/3

n. 97, c. f. 80415740580, ---------- 36.340.432.802 ----------

---------- ---------- ----------

---------- Totale ------ 36.340.432.802 ----------

---- Il Presidente dà atto che sono presenti ----------

- del Consiglio di Amministrazione ----------

- GIOIA MARIA GHEZZI - Presidente ----------

- RENATO MAZZONCINI - Amministratore Delegato ----------

- DANIELA CAROSIO - Consigliere ----------

- SIMONETTA GIORDANI - Consigliere ----------

- VANDA TERNAU - Consigliere ----------

- del Collegio Sindacale ----------

- ROBERTO ASCOLI - Sindaco effettivo ----------

---------- * * * * * ----------

---- Assiste il Dott. ANGELO CANALE Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo sulla gestione finanziaria ex art. 12 della Legge 259/1958. ----------

---------- * * * * * ----------

---- Viene giustificata l'assenza dei Sindaci effettivi oggi non presenti. ----------

---------- * * * * * ----------

----- Il Presidente dichiara e dà atto che: ----------

- l'assemblea è stata regolarmente convocata - ai sensi dell'art. 8 dello Statuto sociale - con avviso di convocazione trasmesso in data 1 giugno 2016 - mediante posta elettronica con prova dell'avvenuto ricevimento in pari data;

- la presente assemblea si tiene in seconda convocazione, essendo andata deserta la prima indetta per il 16 giugno 2016 come risulta dal verbale a ro-

112

81697/4

gito del Notaio Paolo Castellini di Roma in pari data Rep. 81655/22047, registrato all'Agenzia delle Entrate - Ufficio Territoriale di Roma 1 in data 20 giugno 2016 al n. 17432 Serie 1T; ----------

- è stata accertata l'identità e la legittimazione di tutti gli intervenuti ed è stata accertata la regolarità della delega dell'unico socio; ----------

- è rappresentato l'intero capitale sociale di Euro 36.340.432.802,00 (trentaseimiliarditrecentoquarantamilioniquattrocentotrentaduemilaottocentodue virgola zero zero) suddiviso in n. 36.340.432.802 (trentaseimiliarditrecentoquarantamilioniquattrocentotrentaduemilaottocentodue) azioni del valore nominale di Euro 1,00 (uno virgola zero zero) ciascuna; ----------

- sono state rispettate le norme per l'intervento in assemblea; ----------

- pertanto, l'odierna assemblea è validamente costituita per deliberare sugli argomenti posti all'ordine del giorno. ----------

---- Il Presidente, quindi, passa alla trattazione dell'ordine del giorno di ---------

---------- **PARTE ORDINARIA** ----------

---------- **N. 1** ----------

------ **DELIBERAZIONI AI SENSI DELL'ART. 2364, 1^ COMMA,** ------

---------- **NN. 1, 2, 3 C.C.** ----------

---------- * * * * ----------

---- Il Presidente illustra il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 che evidenzia un utile d'esercizio di Euro 137.379.614,55 (centotrentasettemilionitrecentosettantanovemilaseicentoquattordici virgola cinquantacinque) che nei prospetti di bilancio risulta arrotondato all'unità di Euro superiore e cioè ad Euro 137.379.615,00 (centotrentasettemilionitrecentosettantanovemilaseicentoquindici virgola zero zero) e dà lettura della pro-

posta del Consiglio di Amministrazione in merito alla destinazione dell'utile di esercizio. ----------

---- Il Dott. ROBERTO ASCOLI dà lettura della parte finale della relazione del Collegio Sindacale. ----------

---- Il Presidente dà lettura del giudizio della società di revisione KPMG S.p.A. sul bilancio di esercizio. ----------

---------- * * * * * ----------

---- La relazione finanziaria annuale 2015 - costituita dalla lettera all'azionista, dalla relazione sulla gestione, dal bilancio consolidato al 31 dicembre 2015 (prospetti contabili e note esplicative), dall'attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2015, dalla relazione del Collegio Sindacale sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2015 e dalla relazione della società di revisione KPMG S.p.A. sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2015; dal bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015 (prospetti contabili e note esplicative), dall'attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto sul bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015, dalla relazione del Collegio Sindacale sul bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015 e dalla relazione della società di revisione KPMG S.p.A. sul bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015 - si allega al presente verbale sotto la lettera **"A"**. ----------

---------- * * * * * ----------

---- Il Presidente apre la discussione. ----------

---- Prende la parola l'Avv. OLGA CUCCURULLO e congiuntamente alla Dott.ssa ANNA MARIA LA MATTINA, in rappresentanza dell'unico socio Ministero dell'economia e delle finanze ed espone - a parziale modifica di

114

81697/6

quanto proposto dal Consiglio di Amministrazione avendone, comunque, verificato, per le vie brevi, con la Società la sostenibilità economica-patrimoniale - l'intenzione del Ministero dell'economia e delle finanze di destinare parte dell'utile a dividendo. ----------

---- Nessuno altro prende la parola. ----------

---- Il Presidente invita l'assemblea a deliberare. ----------

---- L'assemblea - preso atto della relazione degli Amministratori sulla gestione e tenuto conto del giudizio positivo sul bilancio espresso sia dal Collegio Sindacale che dalla Società di revisione KPMG S.p.A., nonché dell'attestazione a firma dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari - esprimendo il voto per alzata di mano, con il voto favorevole dell'intero capitale sociale ----------

---------- d e l i b e r a ----------

1) di approvare il bilancio al 31 dicembre 2015 che chiude con un utile di esercizio di Euro 137.379.614,55 (centotrentasettemilionitrecentosettantanovemilaseicentoquattordici virgola cinquantacinque) che nei prospetti di bilancio risulta arrotondato all'unità di Euro superiore e cioè ad Euro 137.379.615,00 -- (centotrentasettemilionitrecentosettantanovemilaseicentoquindici virgola zero zero); ----------

2) di destinare detto utile come segue: ----------

- Euro 6.868.980,73 (seimilioniottocentosessantottomilanovecentoottanta virgola settantatre) pari al 5%, a riserva legale, ai sensi dell'art. 2430 c.c.; ----

- Euro 100.000.000,00 (centomilioni virgola zero zero) a riserva ex D.L. 192/2014; ----------

- la restante parte pari a Euro 30.510.633,82 (trentamilionicinquecentodieci-

81697/7

milaseicentotrentatre virgola ottantadue) a dividendo a favore dell'unico socio Ministero dell'economia e delle finanze. ----------

--- Il Presidente riferisce che il pagamento del dividendo avverrà a partire dal giorno 1 agosto 2016 ed entro il 30 settembre 2016. ----------

---------- * * * * * ----------

---- Il Presidente comunica che con l'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015 viene a scadere il mandato del Collegio Sindacale ed invita l'assemblea a deliberare sulla nomina e sulla determinazione dei relativi compensi. ----------

---- L'assemblea, preso atto di quanto sopra, dopo aver espresso vivo ringraziamento ai Sindaci uscenti per l'opera prestata, con il voto favorevole dell'intero capitale sociale espresso per alzata di mano ----------

---------- d e l i b e r a ----------

1) di nominare per gli esercizi 2016 - 2017 - 2018, e comunque fino all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2018, il Collegio Sindacale nelle persone dei Signori: ----------

Sindaci effettivi ----------

- CARMINE di NUZZO, nato a Maddaloni (CE) il 3 gennaio 1961, residente in Roma, Viale della Grande Muraglia n. 350, codice fiscale DNZ CMN 61A03 E791A, cittadino italiano, iscritto nel Registro dei Revisori Legali n. 115984 - D.M. 10 febbraio 2000 G.U. n. 17 del 29 febbraio 2000;

- SUSANNA MASI, nata a Bologna il 26 luglio 1970, residente in Bologna, Via Testoni n. 9, codice fiscale MSA SNN 70L66 A944I, cittadina italiana, iscritta nel Registro dei Revisori Legali n. 76184 - D.M. 26 maggio 1999 G.U. n. 45 del giorno 8 giugno 1999; ----------

116

81697/8

- FRANCESCO NOTARI, nato a Rieti il 28 settembre 1976, residente in Reggio Emilia, via del Battaglione Toscano n. 1, codice fiscale NTR FNC 76P28 H282Q, cittadino italiano, iscritto nel Registro dei Revisori Legali n. 132038 - D.M. 2 marzo 2004 - G.U. n. 19 del 9 marzo 2004; ----------

Sindaci supplenti ----------

- PAOLO CASTALDI, nato a Roma il 26 ottobre 1956, domiciliato in Roma, Via Dancalia n. 21, codice fiscale CST PLA 56R26 H501Q, cittadino italiano, iscritto nel Registro dei Revisori Legali n. 12036 - D.M. 12 aprile 1995 - G.U. n. 31-bis del 21 aprile 1995; ----------

- CINZIA SIMEONE, nata a Foggia il giorno 11 dicembre 1964, residente in Roma, Via A. Casella n. 12, codice fiscale SMN CNZ 64T51 D643C, cittadina italiana, iscritta nel Registro dei Revisori Legali n. 107497 - D.M. 25 novembre 1999 - G.U. n. 100 del 17 dicembre 1999; ----------

2) di nominare Presidente del Collegio Sindacale il Dott. CARMINE di NUZZO; ----------

3) di determinare per il Presidente del Collegio Sindacale un compenso fisso annuo lordo pari a Euro 40.000,00 (quarantamila virgola zero zero) e per ciascuno degli altri Sindaci effettivi un compenso fisso annuo lordo pari a Euro 30.000,00 (trentamila virgola zero zero). ----------

---------- * * * * * ----------

---- Il Presidente, ai sensi dell'art. 2400 del codice civile, dà atto che gli incarichi di amministrazione e controllo dei Sindaci testè nominati sono agli atti della Società. ----------

---------- * * * * * ----------

--- Il Dott. ANGELO CANALE, nella sua qualità, fa riserva da parte della

81697/9

117

Corte dei conti circa la valutazione delle nomine dei Sindaci testè effettuata.

---------- * * * * * ----------

---- Il Presidente passa alla trattazione del secondo punto all'ordine del giorno ----------

---------- **N. 2.** ----------

---------- **DELIBERAZIONI AI SENSI DELL'ART. 2393 C.C.** ----------

---------- * * * * * ----------

---- Il Presidente si accinge allo svolgimento del punto all'ordine del giorno e a dare lettura di una relazione al riguardo. ----------

---- L'assemblea, tenuto conto della delicatezza della tematica nonché della copiosa documentazione trasmessa di recente, ritiene di dover differire la trattazione di tale punto all'ordine del giorno, in attesa di ricevere il parere dell'Avvocatura Generale dello Stato, richiesto dal Ministero dell'economia e delle finanze e pertanto i rappresentanti del Ministero dell'economia e delle finanze propongono e deliberano, esprimendo il voto per alzata di mano, di rinviare la trattazione del presente punto all'ordine del giorno ad altra riunione assembleare che viene, sin da ora, fissata per il giorno 29 luglio 2016 alle ore sedici e trenta presso questo stesso luogo, per il quale giorno ora e luogo vengono invitati a partecipare tutti i presenti senza bisogno di ulteriore avviso. ----------

---- Il Presidente è invitato a comunicare quanto sopra ai Sindaci testè nominati e agli Amministratori oggi non presenti. ----------

---------- * * * * * ----------

---- Il Presidente passa alla trattazione del primo punto all'ordine del giorno di ----------

118

81697/10

---------- **PARTE STRAORDINARIA** ----------

---------- **N. 1** ----------

-------- **MODIFICA DELL'ART. 16 DELLO STATUTO SOCIALE** --------

-- **(ADEGUAMENTO ALLA NORMATIVA IN MATERIA DI DIRI-** --

---------- **GENTE PREPOSTO - ART. 154 BIS DEL TUF)** ----------

---------- * * * * * ----------

---- Il Presidente comunica che nella seduta del 28 luglio 2015 il precedente Consiglio di Amministrazione ha approvato il "Regolamento delle attività del Dirigente Preposto alla Redazione dei documenti contabili societari L. 262/2005 - art. 154-bis del TUF" e nella seduta del 27 maggio 2016 il Consiglio di Amministrazione ha ritenuto necessaria una modifica dello Statuto in modo da allinearlo al citato Regolamento. ----------

---- Il Presidente illustra la proposta di modifica dell'art. 16 dello statuto sociale necessaria per recepire quanto sopra e invita l'assemblea a deliberare al riguardo. ----------

---- L'assemblea, preso atto di quanto sopra, con il voto favorevole dell'intero capitale sociale, espresso per alzata di mano, ----------

---------- d e l i b e r a ----------

1) di modificare il titolo dell'articolo 16 come segue: ----------

"Art. 16 - Dirigente Preposto alla Redazione dei Documenti Contabili Societari ex art. 154 bis del TUF"; ----------

2) di modificare i commi 1, 3, 8 dell'art. 16 dello statuto sociale e di inserire due nuovi commi 9 e 10 come segue: ----------

"Art. 16 - Dirigente Preposto alla Redazione dei Documenti Contabili Societari ex art. 154 bis del TUF ----------

81697/11

119

16.1. Il Consiglio di Amministrazione nomina, previo parere obbligatorio del Collegio Sindacale, per un periodo non inferiore alla durata in carica del Consiglio stesso e non superiore a sei esercizi, il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari per lo svolgimento dei compiti attribuiti allo stesso dall'art. 154-bis del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58 e successive modifiche. ----------

16.2. INVARIATO ----------

16.3. Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari deve essere scelto secondo criteri di professionalità e competenza tra i dirigenti che abbiano maturato un'esperienza adeguata all'ampiezza e complessità dell'incarico e, comunque, di almeno tre anni nell'area amministrativa presso imprese o società di consulenza o studi professionali. ----------

16.4. INVARIATO ----------

16.5. INVARIATO ----------

16.6. INVARIATO ----------

16.7. INVARIATO ----------

16.8. L'Amministratore Delegato e il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari redigono le attestazioni di cui al comma 5 dell'art. 154-bis del TUF secondo gli schemi indicati dalla Consob con riferimento al bilancio di esercizio, al bilancio semestrale abbreviato e, ove previsto, al bilancio consolidato. ----------

16.9. Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari attesta la corrispondenza alle risultanze documentali, ai libri e alle scritture contabili degli atti e delle comunicazioni della società diffuse al mercato e relative all'informativa contabile anche infrannuale secondo il comma 2 del-

120

81697/12

l'art. 154-bis del TUF. ----------

16.10. In caso di decadenza, revoca o dimissioni del dirigente preposto, il Presidente del Consiglio di Amministrazione è tenuto a convocare il Consiglio di Amministrazione senza indugio per deliberare la sua sostituzione.". -

3) di dare mandato al Presidente del Consiglio Amministrazione e all'Amministratore Delegato, disgiuntamente tra loro, per apportare alla delibera sopra riportata le modifiche formali eventualmente richieste in sede di iscrizione nel Registro delle Imprese. ----------

---------- * * * * ----------

---- L'assemblea, infine, non ravvisa criticità sulla richiesta formulata dalla Società in merito alla previsione contenuta nel Regolamento del Dirigente Preposto circa la rinnovabilità dell'incarico del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari. ----------

---------- * * * * ----------

---- Il testo aggiornato dello statuto si allega al presente verbale sotto la lettera **"B"**. ----------

---------- * * * * * ----------

---- Dopo di che null'altro essendovi a deliberare il Presidente scioglie l'assemblea. ----------

---- Io Notaio vengo dispensato dal dare lettura degli allegati. ----------

---- Sono le ore tredici e venticinque. ----------

---------- * * * * * * ----------

---- E richiesto io Notaio ho compilato e ricevuto il presente verbale e ne ho dato lettura alla Comparente che da me interpellata lo approva dichiarandolo conforme alla sua volontà e lo firma con me Notaio alle ore quattordici

81697/13

124

e trenta nei quattro fogli di cui consta, scritto da persona di mia fiducia ed in parte da me Notaio in dodici pagine intere ed in quindici linee della presente. ----------

F.to GIOIA MARIA GHEZZI ----------

F.to PAOLO CASTELLINI - Notaio ----------

Bufetti 4210N1 (a)

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

81697/14

Allegato "A"
Rogito 22020

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2015

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

Bugelli 4210N1 (a)

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.

81697/17

125

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

Bufetti 4210N1 (a)

126

ORGANI SOCIALI DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

81697/18

Consiglio di Amministrazione

	In carica fino al 27 novembre 2015	Nominati in data 27 novembre 2015[1]
Presidente	Marcello Messori	Gioia Maria Ghezzi
Amministratore Delegato	Michele Mario Elia	Renato Mazzoncini[2]
Consiglieri	Daniela Carosio	Daniela Carosio
	Vittorio Belingardi Clusoni	Giuliano Frosini
	Giuliano Frosini	Simonetta Giordani
	Gioia Maria Ghezzi	Federico Lovadina
	Simonetta Giordani	Vanda Ternau
	Federico Lovadina	
	Vanda Ternau	

Collegio sindacale

Presidente	Alessandra dal Verme	
Sindaci effettivi	Tiziano Onesti	Roberto Ascoli[4]
	Claudia Cattani	
Sindaci supplenti	Paolo Castaldi[3]	
	Cinzia Simeone	

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

Ernesto Basile — Angelo Canale[5]

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Roberto Mannozzi

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

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 rischiosità ed 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

621

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.

Buffetti 4210N1 (8)

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 intinerai 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.

81697/23

131

- **Raddoppio:** trasformazione di una linea a semplice binario in una a doppio binario.
- ***Terminal:*** 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).

Sufelli 4210N1 (a)

132
81697/24
IL FUTURO SI FONDA SU UNA GRANDE STORIA
1905
1927
1936
1953
1976
1989
1992
1999
2005
2008
2009
2011
2015
FRECCIAROSSA 1000
Il 1° luglio, nasce l'Azienda Unitaria delle Ferrovie dello Stato, che sancisce il criterio dell'unificazione: del fabbricati di stazione allo stile delle carrozze, si pensa e si costruisce con un unico criterio nazionale
Insieme alla stazione di Napoli Mergellina viene inaugurata la "direttissima" Roma-Napoli: la prima di questa tipologia, pensata per consentire velocità di marcia sostenute.
Nasce il primo elettrotreno tutto Italiano, l'ETR 200, che apre la strada all'Alta Velocità.
Tra Roma e Milano fa la sua comparsa l'ETR 300, subito ribattezzato Settebello, per le sette carrozze che lo compongono. Con la sua forma innovativa è l'emblema della ricostruzione e del design italiano.
Nasce il primo elettrotreno a cassa oscillante: l'ETR 401, più noto come Pendolino. Progettato dalle Ferrovie dello Stato e dalla Fiat Ferroviaria per raggiungere i 250 km/h, il Pendolino rappresenta una tappa importante nel percorso verso l'AV italiana.
Sulla Direttissima Roma-Firenze, l'ETR X 500 tocca i 317 km/h, realizzando il primo record ufficiale riconosciuto dalle Ferrovie dello Stato e migliorato poco tempo dopo, dall'ETR Y 500 che raggiunge i 321 km/h.
Le Ferrovie dello Stato diventano Società per Azioni
Si avvia la divisionalizzazione della società, che porterà alla nascita, agli inizi del nuovo millennio, del Gruppo Ferrovie dello Stato.
Viene completata la nuova linea AV Roma-Napoli, la prima ad adottare l'innovativo sistema ERTMS/ETCS. Per studiare l'opera italiana vengono da tutto il mondo, dal Giappone all'America passando per la Cina e la Russia. Si viaggia con tranquillità e sicurezza a 300 km/h.
Il Gruppo Ferrovie dello Stato consegna al Paese la linea AV fra Milano e Bologna. Tra le opere realizzate, uno straordinario ponte strallato sul fiume Po. Sulla nuova linea si raggiunge il nuovo record di velocità italiano: 362 km/h.
Con l'apertura della Bologna-Firenze, una linea praticamente tutta in galleria, e della Novara-Milano, si completa l'asse AV da Torino a Salerno. Mille chilometri di linee ad Alta Velocità che accorciano il Paese e modificano le abitudini di mobilità degli italiani.
Il treno "Frecciarossa 1000" ha raggiunto un nuovo record di velocità: 390,7 Km/h.
FS Italiane acquisisce il Gruppo Arriva Deutschland oggi chiamato Netinera, il terzo operatore nel settore dei servizi di trasporto di passeggeri in Germania
Relazione finanziaria annuale 2016

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)%

Bugelli 4210N1 (a)

134

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

81697/26

RELAZIONE SULLA GESTIONE

81697

135

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 b[1].

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 societarizzazione (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 azionariato, 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.

Bugelli 4210N1 (a)

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.

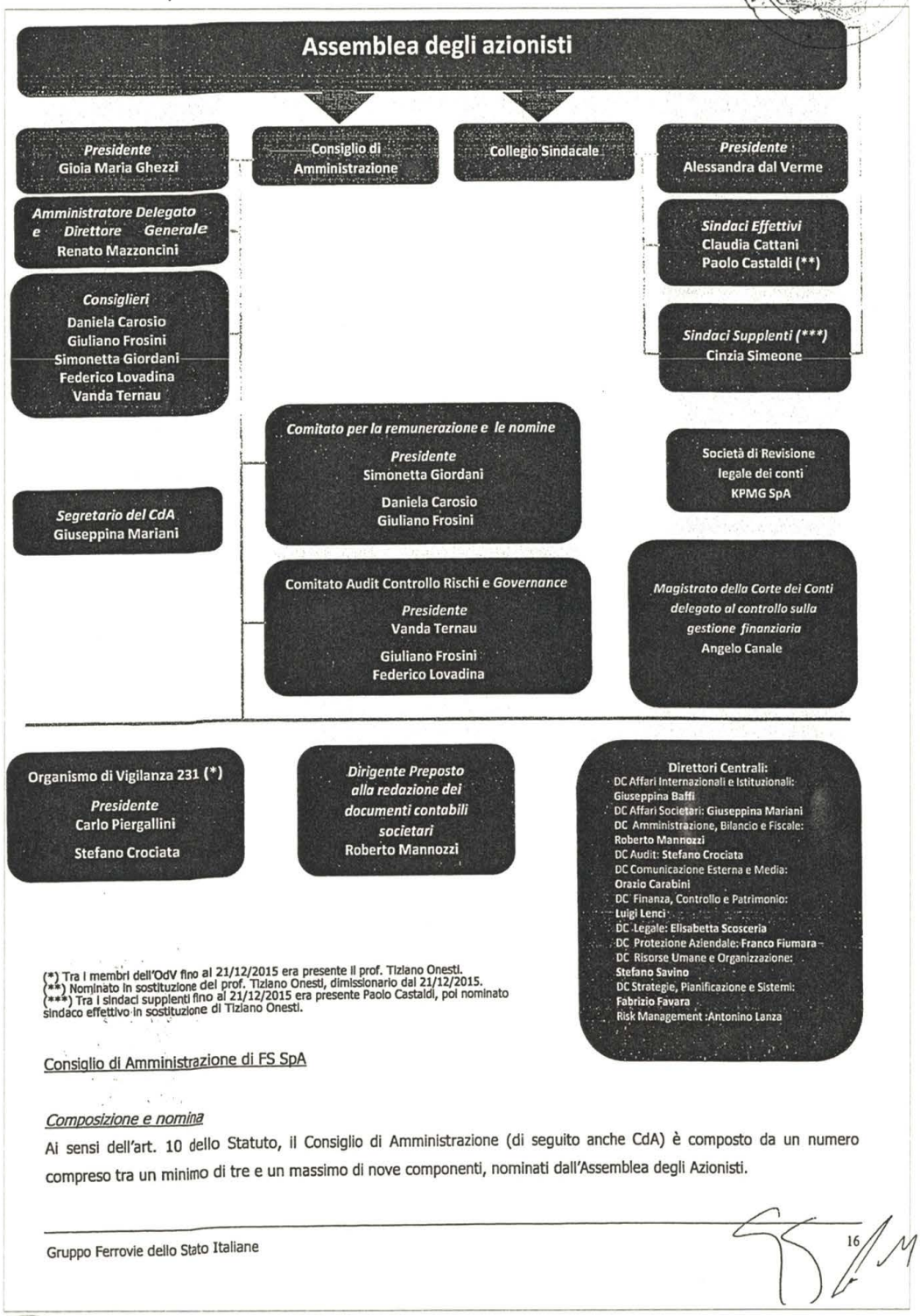
Il Codice impone agli Amministratori di ciascuna società (che sono comunque sottoposti al dettato dell'art. 2391 Codice Civile) e a tutto il personale del Gruppo FS Italiane, nell'esercizio delle proprie funzioni, di non assumere decisioni o svolgere attività in conflitto con gli interessi aziendali 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.

81697/29

137



(*) Tra i membri dell'OdV fino al 21/12/2015 era presente il prof. Tiziano Onesti.
(**) Nominato in sostituzione del prof. Tiziano Onesti, dimissionario dal 21/12/2015.
(***) Tra i sindaci supplenti fino al 21/12/2015 era presente Paolo Castaldi, poi nominato sindaco effettivo in sostituzione di Tiziano Onesti.

Consiglio di Amministrazione di FS SpA

Composizione e nomina

Ai sensi dell'art. 10 dello Statuto, il Consiglio di Amministrazione (di seguito anche CdA) è composto da un numero compreso tra un minimo di tre e un massimo di nove componenti, nominati dall'Assemblea degli Azionisti.

Bufetti 4210N1 (a)

138

81697/30

In ogni caso, la composizione del Consiglio di Amministrazione deve garantire l'equilibrio tra i generi, in attuazione della normativa applicabile e nel rispetto dei termini da essa previsti.

L'assunzione della carica di amministratore di FS SpA è subordinata, per espressa previsione statutaria, al possesso di specifici requisiti di professionalità 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 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"*. Inoltre, lo Statuto, così come modificato alla luce di detta Direttiva, prevede specifiche cause di ineleggibilità e decadenza.

Lo Statuto di FS SpA stabilisce che gli Amministratori cui siano state delegate in modo continuativo, ai sensi dell'art. 2381, comma 2, codice civile, attribuzioni gestionali proprie del CdA possano rivestire la carica di Amministratore in non più di due ulteriori Consigli in società per azioni (non si considerano gli incarichi nelle società controllate o collegate); mentre per gli Amministratori cui non siano state delegate le attribuzioni di cui sopra è previsto che gli stessi possano rivestire la carica di Amministratore in non più di cinque ulteriori Consigli in società per azioni.

Il 27 novembre 2015, avendo rassegnato le dimissioni tutti i componenti del Consiglio di Amministrazione nominati dall'Assemblea dei Soci del 29 maggio 2014 per il mandato 2014/2016 (Marcello Messori [con funzioni di Presidente], Michele Mario Elia [AD], Vittorio Belingardi Clusoni, Daniela Carosio, Giuliano Frosini, Gioia Maria Ghezzi, Simonetta Giordani, Federico Lovadina e Vanda Ternau), l'Assemblea ha nominato, in linea con quanto disposto dalla summenzionata Direttiva del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 24 giugno 2013, quali componenti dell'Organo amministrativo - con un mandato della durata di tre esercizi e comunque sino alla data dell'Assemblea che sarà convocata per l'approvazione del bilancio 2017 - Gioia Maria Ghezzi (con funzioni di Presidente), Renato Mazzoncini, Daniela Carosio, Giuliano Frosini, Simonetta Giordani, Federico Lovadina, Vanda Ternau.

Il nuovo Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 1 dicembre 2015, ha quindi nominato Renato Mazzoncini come Amministratore Delegato, attribuendo al medesimo anche le funzioni di Direttore Generale; ciò, per allineare la *governance* del Gruppo FS Italiane a quella di altri Gruppi, quotati e non, partecipati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Ruoli e funzioni

L'Organo amministrativo di FS SpA, come costituito dalla richiamata Assemblea, è composto da sette Amministratori che operano come organo collegiale nella forma del Consiglio di Amministrazione chiamato - ai sensi dell'art. 12 dello Statuto, in linea con la norma di cui all'art. 2380 bis del codice civile - a compiere tutte le operazioni necessarie per l'attuazione dell'oggetto sociale.

Il CdA di FS SpA 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'Amministratore Delegato o quando ne sia fatta motivata richiesta scritta dalla maggioranza dei suoi componenti o dal Collegio Sindacale. Nel corso del 2015 si è riunito 21 volte.

Il CdA di FS SpA, nell'ambito della seduta del 1°dicembre 2015, nel mantenere invariata l'impostazione adottata per il mandato 2014/2016 (come già indicato, avviatosi il 29 maggio 2014 e conclusosi anticipatamente per le intervenute dimissioni di tutti i Consiglieri) ha enucleato specificamente i poteri di esclusiva competenza del CdA e - in esecuzione di quanto deciso dalla predetta assemblea del 27 novembre 2015 - quelli da attribuire al Presidente, in modo da attribuire all'Amministratore Delegato tutti i restanti poteri di amministrazione.

Il CdA, in particolare:

- si è riservato competenze esclusive su materie di importanza economica e strategica tra le quali, definizione - su proposta dell'Amministratore Delegato - delle linee strategiche della Società e del Gruppo; approvazione del *business plan* annuale e pluriennale e del *budget* annuale della Società e del Gruppo, predisposti dall'Amministratore Delegato;

81697/31

139

deliberazioni, su proposta dell'Amministratore Delegato, in merito a contratti di finanziamento di maggior rilievo, acquisti/cessioni e affitto di azienda e di partecipazioni societarie se superiori ad una certa percentuale, nonché su operazioni straordinarie riguardanti le società direttamente partecipate. Il CdA ha, inoltre, confermato la propria competenza esclusiva in materia di nomina, su proposta motivata e documentata dell'Amministratore Delegato, degli organi di amministrazione e di controllo delle principali controllate (RFI SpA, Trenitalia SpA, Italferr SpA e Ferservizi SpA); a norma di Statuto, il CdA di FS SpA è anche competente a deliberare su alcune materie altrimenti riservate all'Assemblea Straordinaria (quali fusioni per incorporazioni e scissioni parziali di società possedute almeno al 90% da FS SpA e a favore della medesima, istituzione e soppressione di sedi secondarie, adeguamento dello Statuto alle disposizioni normative), fermo restando, in ogni caso, la facoltà dell'Assemblea di deliberare sulle predette materie (cfr. art. 2365 del codice civile ed art. 12, comma 2, dello Statuto); infine, in coerenza con quanto disposto dall'art. 2410 del codice civile, il CdA di FS SpA è anche competente a deliberare l'emissione di obbligazioni;

- ha conferito al Presidente, sempre nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 del codice civile, ai sensi dell'art. 12, comma 3, dello Statuto, specifiche attribuzioni in materia di relazioni esterne e istituzionali in coordinamento con l'Amministratore Delegato e coordinamento dell'attività di *Internal Auditing;*
- ha, pertanto, conferito all'Amministratore Delegato tutti i poteri di amministrazione della Società - con esclusione delle attribuzioni del Presidente e di quelle che il CdA si è riservato in via esclusiva (oltre a quelle non delegabili a norma di legge), come sopra indicato – che trovano esplicitazione, a mero titolo ricognitivo, in un apposito elenco; ai sensi di Statuto (art. 12), l'Amministratore Delegato cura, altresì, che l'assetto organizzativo e contabile sia adeguato alla natura e dimensioni dell'impresa e riferisce al CdA ed al Collegio Sindacale almeno ogni tre mesi sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate.

Quanto al potere di rappresentanza di FS SpA, ai sensi dell'art. 13 dello Statuto, esso compete, disgiuntamente, al Presidente e all'Amministratore Delegato.

Comitati Consiliari

FS SpA limita ai casi necessari la costituzione di comitati con funzioni consultive o di proposta all'interno del CdA. Per effetto del rinnovo dell'Organo amministrativo deliberato dall'Assemblea del 27 novembre 2015 (mandato 2015/2017), il nuovo CdA di FS SpA, nella seduta del 1 dicembre 2015, ha deliberato di confermare i comitati già istituiti dal precedente CdA con delibera del 1 luglio 2014, modificandone solo la composizione per tener conto di quanto deliberato dalla suddetta Assemblea:

- Comitato Audit, Controllo Rischi e *Governance* (costituito dai Consiglieri: Vanda Ternau [Presidente], Giuliano Frosini e Federico Lovadina) che ha il compito di supportare, con attività propositive e consultive, le valutazioni del Consiglio di Amministrazione relative al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, alla *corporate governance* della Società e del Gruppo e alla responsabilità sociale d'impresa.
- Comitato Remunerazione e Nomine (costituito dai Consiglieri: Simonetta Giordani [Presidente], Daniela Carosio e Giuliano Frosini) che ha compiti di natura propositiva e consultiva nei confronti del Consiglio di Amministrazione con riferimento, tra l'altro, alla remunerazione, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, cod. civ., di Amministratore Delegato e Presidente (qualora a quest'ultimo siano attribuite deleghe operative), e alla eventuale "cooptazione", nonché alla verifica periodica dei requisiti di indipendenza e onorabilità e dell'assenza di cause di incompatibilità o ineleggibilità degli Amministratori di FS SpA.

Ai componenti dei suddetti Comitati è stato attribuito - ai sensi dell'art. 10.5 dello Statuto - un compenso aggiuntivo pari al 30% del compenso determinato dall'Assemblea per i Consiglieri (con riferimento al mandato 2015/2017, il Consigliere Frosini ha rinunciato al compenso quale componente del Comitato Audit, Controllo Rischi e *Governance*).

Bufetti 4210N1 (a)

140

81697/32

Remunerazione degli Amministratori

Il CdA, su proposta del Comitato per la Remunerazione e le Nomine e sentito il parere del Collegio Sindacale, determina l'ammontare dei trattamenti economici ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice Civile del Presidente e dell'Amministratore Delegato (comprensivi del compenso attribuito per la carica di amministratore) che tengono conto delle regole dettate per le società a partecipazione pubblica in materia di emolumenti e retribuzioni e di analisi e confronti rispetto a quanto praticato presso società esterne comparabili per dimensione e complessità.

I compensi deliberati per il Presidente e per l'Amministratore Delegato di FS SpA per le cariche eventualmente rivestite nei CdA delle società del Gruppo FS Italiane vengono corrisposti direttamente a FS SpA medesima.

Infine, ai sensi dello Statuto, è fatto divieto di corrispondere gettoni di presenza ai Consiglieri di Amministrazione e ai Sindaci ed è posto – come già segnalato - un limite all'importo della remunerazione che può essere riconosciuta ai componenti di Comitati con funzioni consultive o di proposta costituiti, ove necessario, all'interno del Consiglio.

Con riferimento al triennio 2014/2016 (conclusosi anticipatamente, come già indicato, per le dimissioni di tutti i consiglieri): *(i)* i compensi per i Consiglieri di Amministrazione ed il Presidente del CdA sono stati stabiliti dall'Assemblea nella seduta del 29 maggio 2014; nel corso della medesima Assemblea è stato, altresì, indicato al CdA il compenso massimo complessivo (incluso l'emolumento assembleare) da attribuire al Presidente, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice Civile, nel caso di attribuzioni di deleghe; *(ii)* nella medesima seduta del 24 ottobre 2014, il CdA ha inoltre determinato l'ammontare del trattamento economico per l'Amministratore Delegato (comprensivo del compenso attribuito per la carica di amministratore) ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice Civile sia per il rapporto di amministrazione che per il rapporto dirigenziale, che prevedono entrambi una parte fissa ed una parte variabile; le parti variabili sono state parimenti collegate al raggiungimento di obiettivi annuali oggettivi e specifici, definiti dal CdA stesso su proposta del Comitato per la Remunerazione e le Nomine; la remunerazione complessiva fissata per l'Amministratore Delegato è stata ridotta rispetto al trattamento del precedente Amministratore Delegato, fermo restando le responsabilità connesse alla carica.

Con riferimento al triennio 2015/2017 (avviatosi, come già indicato, il 27 novembre 2015): *(i)* i compensi per i Consiglieri di Amministrazione ed il Presidente del CdA sono stati stabiliti dall'Assemblea nella summenzionata seduta del 27 novembre 2015; nel corso della medesima Assemblea è stato, altresì, indicato al CdA il compenso massimo complessivo (incluso l'emolumento assembleare) da attribuire al Presidente, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice Civile, nel caso di attribuzioni di deleghe; *(ii)* nella seduta del 1°dicembre 2015, il CdA ha, inoltre, determinato l'ammontare del compenso da riconoscere al Presidente, ai sensi dell'art. 2389, 3° comma, c.c. (comprensivo del compenso attribuito per la carica di amministratore), nonché deliberato per l'ing. Mazzoncini sia il compenso quale Amministratore Delegato (ai sensi dell'art. 2389, comma 3, c.c., comprensivo del compenso attribuito per la carica di amministratore), sia il trattamento quale dirigente con l'incarico di Direttore Generale; entrambi i predetti compensi per l'AD prevedono una parte fissa ed una parte variabile; le parti variabili sono state parimenti collegate al raggiungimento di obiettivi annuali oggettivi e specifici, definiti dal CdA stesso su proposta del Comitato per la Remunerazione e le Nomine.

Criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione delle società controllate direttamente o indirettamente da FS SpA

Come già indicato, il 24 giugno 2013, il Ministro dell'Economia e delle Finanze ha emanato una direttiva, indirizzata al Dipartimento del Tesoro, "*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*".

In ossequio a quanto sopra, il CdA di FS SpA, nella seduta del 12 settembre 2013 ha elaborato alcuni criteri di ordine generale per la scelta dei candidati alla carica di Amministratore, Presidente e Amministratore Delegato delle società controllate.



81697/33

Il Consiglio ha anche deliberato che, nella selezione dei candidati alla carica di componente di Collegio sindacale, fermo restando i requisiti previsti per legge, siano adottati, per quanto possibile, criteri analoghi a quelli elaborati per la scelta dei candidati per gli Organi amministrativi delle società controllate, tenendo necessariamente conto del particolare diverso profilo di competenza richiesto.

Altri Comitati

Sotto il profilo organizzativo interno l'AD di FS SpA si è dotato di altri Comitati con funzioni di indirizzo e di supporto alla propria attività, i cui componenti sono nominati tra i titolari *pro tempore* di talune funzioni aziendali.

Il *Comitato Etico*, organismo con ruolo consultivo e di indirizzo nel quadro dei principi e delle norme di cui al Codice Etico del Gruppo FS Italiane, istituito con Disposizione di Gruppo n. 50/AD del 30 gennaio 2006, ha il compito di agevolare l'integrazione nei processi decisionali dei criteri etici assunti nei confronti dei vari interlocutori aziendali, di verificare la conformità delle azioni e dei comportamenti di Amministratori e dipendenti alle norme di condotta definite, di procedere alla revisione delle procedure aziendali alla luce del summenzionato Codice ed al suo costante aggiornamento.

Il *Comitato Investimenti*, istituito con Disposizione di Gruppo n. 89/AD dell'8 febbraio 2007 e successivamente modificato con le Disposizioni di Gruppo n. 120/AD del 10 novembre 2008 e n. 186/AD del 24 dicembre 2014 per il presidio strategico del processo degli investimenti/disinvestimenti, è un organo consultivo dell'Amministratore Delegato che fornisce indirizzi in materia di investimenti e disinvestimenti, orientando il processo di pianificazione del Gruppo FS Italiane, formula il parere di conformità (strategica ed economico-finanziaria) del Piano degli Investimenti e dei Disinvestimenti di Gruppo (con esclusione di quelli inclusi nel Contratto di Programma-Parte Investimenti), valida l'elenco degli investimenti e disinvestimenti rilevanti individuati dalla Direzione Centrale Strategie, Pianificazione e Sistemi sulla base delle proposte delle società del Gruppo, segue l'evoluzione del relativo Piano di Gruppo e propone eventuali azioni correttive nella sua esecuzione. Con specifico riferimento ad FS SpA, Il Comitato valida l'elenco dei programmi/progetti di investimento/disinvestimento a rilevanza societaria e monitora l'evoluzione del Piano aziendale degli Investimenti e dei Disinvestimenti.

Il *Comitato per la Sicurezza delle Informazioni e dei Sistemi Informativi di Gruppo*, istituito con Disposizione di Gruppo n. 168/AD del 25 novembre 2013, è un organo consultivo intersocietario per il monitoraggio delle iniziative in materia, in coerenza con quanto indicato dalla Disposizione di Gruppo n.167/AD del 25 novembre 2013. In particolare, il Comitato indirizza le strategie di sicurezza delle informazioni del Gruppo FS Italiane, formula proposte alle società del Gruppo per la rilevazione dei processi di *business* critici in relazione ai rischi emergenti in materia di uso e gestione delle risorse informatiche, monitora le iniziative in materia, valuta e approva le proposte in materia di regolamentazione delle valutazioni e certificazioni in ambito sicurezza delle informazioni e dei sistemi informativi.

Il *Comitato SoD (Segregation of Duties)*, istituito con Disposizione di Gruppo n. 184/AD del 22 dicembre 2014 e aggiornato con Disposizione di Gruppo n. 188/AD del 23 gennaio 2015 con ruolo consultivo e di indirizzo in materia di segregazione dei compiti. Al Comitato SoD di FS SpA è attribuito il compito di definire, validare e presidiare la Matrice dei Rischi SoD di Gruppo. IL Comitato, inoltre analizza e monitora l'implementazione delle opportune modalità di intervento per la gestione/risoluzione dei rischi SoD (azioni di *remediation*) rilevati trasversalmente a più processi di *staff* delle società del Gruppo.

Il *Comitato Pari Opportunità* del Gruppo FS Italiane è un organismo aziendale bilaterale e paritetico istituito ai sensi dell'art. 1, punto 3, lett. C) del CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività ferroviarie e dell'art. 3 del Contratto

Bufetti 421ON1 (9)

142

81697/34

Aziendale di Gruppo FS Italiane del 20 luglio 2012. Il Comitato ha lo scopo di promuovere iniziative e azioni positive finalizzate ad offrire alle lavoratrici condizioni organizzative e di distribuzione del lavoro più favorevoli, anche al fine di conciliare vita lavorativa e famiglia. Il Comitato è articolato in un comitato nazionale e 15 comitati territoriali.

Il *Comitato Antitrust*, organismo di supporto all'Amministratore Delegato di FS SpA, è stato costituito con Disposizione di Gruppo n. 55/AD del 10 marzo 2006 e successivamente modificato con Disposizione di Gruppo n. 160/AD del 24 dicembre 2012 per promuovere, attraverso l'elaborazione di linee guida in tema di *Compliance Anitrust*, la diffusione delle conoscenze relative alla disciplina sulla concorrenza e monitorarne la corretta applicazione.

Il sistema di Controllo interno e Gestione dei Rischi

Audit Interno

Nelle principali società del Gruppo sono istituite funzioni di Audit Interno, a riporto gerarchico e funzionale del Presidente del relativo CdA[2]. Per le società non dotate (o non ancora dotate) di autonoma funzione *internal audit*, il servizio è assicurato dalla Direzione Centrale Audit, istituita nella Capogruppo.

Nei casi in cui sia istituito un Comitato di Audit la funzione di *audit* riferisce anche a quest'ultimo, nei termini indicati dalle disposizioni interne della società di riferimento.

Nel Gruppo, l'*internal auditing* svolge un'attività indipendente ed obiettiva, di *assurance* e consulenza, che aiuta l'organizzazione a perseguire i suoi obiettivi secondo logiche di legalità, moralità e sostenibilità.

Il suo approccio, professionale e sistematico, genera valore aggiunto in quanto finalizzato a valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di *corporate governance*.

Le funzioni *internal audit* del Gruppo valutano l'adeguatezza del Sistema di Controllo Interno (SCI) in relazione agli obiettivi aziendali, da perseguire nel rispetto di tre regole fondamentali:

- efficacia ed efficienza delle operazioni;
- tutela del patrimonio aziendale;
- conformità a leggi, regolamenti (interni ed esterni) e contratti.

La Direzione Centrale Audit fornisce linee guida per la Pianificazione alle omologhe funzioni istituite presso le società controllate; definisce indirizzi, politiche e metodologie di audit nel Gruppo; promuove l'omogeneità delle valutazioni sul SCI, la diffusione intersocietaria delle competenze e l'aggiornamento professionale.

La Direzione svolge attività in tutte le società del Gruppo, incluse quelle già dotate di autonoma funzione *internal auditing*. Cura l'informativa ai Vertici della *Holding* circa la pianificazione e i risultati delle attività di *internal audit* dell'intero Gruppo ed è competente, in via esclusiva ed accentrata, a condurre le investigazioni indotte da ipotesi di frode interna.

Assicura altresì, all'Organismo di Vigilanza di FS SpA e delle controllate non dotate della funzione di audit interno, il supporto tecnico operativo per l'espletamento dei compiti e delle funzioni attribuiti (quali: svolgimento di verifiche sull'adeguatezza e l'osservanza dei modelli organizzativi, verbalizzazione delle riunioni, archiviazione dei documenti, esame dei flussi informativi provenienti dal *management*, esame delle segnalazioni da chiunque pervenute, predisposizione del *reporting* nei confronti degli organi sociali).

Le funzioni di audit delle controllate assicurano analogo servizio operativo ai relativi Organismi di Vigilanza.

Risk Management

Il "Modello di Gruppo del *Risk Management*", formalizzato per la prima volta con Disposizione di Gruppo n. 169/AD del 21 gennaio 2014, definisce le fasi, il metodo e i ruoli per la valutazione e gestione dei rischi aziendali.

2 In Fercredit SpA l'internal auditing riporta funzionalmente al Consiglio di Amministrazione della società.

81697/35

Il processo di *Risk Management* prevede: la mappatura dei processi e dei relativi obiettivi, l'individuazione e la valutazione dei rischi e dei relativi controlli, l'inserimento di eventuali proposte di azioni migliorative a contenimento dei rischi. Il metodo adottato per lo svolgimento del *Risk Management* è il *Control Risk Self Assessment* (CRSA), caratterizzato dalla partecipazione attiva dei *Process Owner* e dei loro più stretti collaboratori, coinvolti nelle attività. I *Process Owner* sono i titolari del rischio: identificano gli eventi correlati alle aree di rischio e li riconducono alle categorie del glossario; verificano l'idoneità di procedure, disposizioni e di ogni altro aspetto organizzativo interno a contenere la possibilità di accadimento dei rischi e a limitarne l'impatto; propongono o predispongono, in caso di inadeguatezza delle citate misure, efficaci azioni correttive e migliorative per il contenimento dei rischi. L'attività dei *Process Owner* è supportata dal Referente di Direzione e dal *Risk Officer*. Con Disposizione di Gruppo n. 178/AD del 6 ottobre 2014, il Modello ha previsto l'istituzione nelle principali società del Gruppo di un *Risk Officer* aziendale, alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato.

In coerenza con la suddetta Disposizione, con relative comunicazioni organizzative, FS Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA hanno istituito un *Risk Officer* aziendale con il compito, in particolare, di gestire e coordinare, con cadenza periodica, il processo di *Risk Management*, collaborando con i *Process Owner* nell'individuazione dei piani di mitigazione, monitorandone l'attuazione. Con Disposizione Organizzativa n. 116/AD FS del 22 gennaio 2015, il Modello di Gruppo è stato rafforzato con l'istituzione della struttura organizzativa *Risk Management*, alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato di FS Italiane. Missione della Struttura è assicurare l'implementazione di un modello integrato di *Enterprise Risk Management* a supporto dell'ottimizzazione dei controlli per il miglioramento delle performance aziendali e di Gruppo. Nel corso dell'anno 2015 l'Azienda ha deciso di rafforzare il modello già in essere con l'obiettivo di implementare un "modello integrato di Enterprise Risk Management" che consenta l'identificazione, la classificazione, la misurazione, la valutazione ed il monitoraggio continuo dei rischi strategici e di processo.

Organismi di Vigilanza e Modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D. Lgs. 231/2001

Tutte le società del Gruppo FS Italiane (salvo eccezioni relative a poche società minori o neo costituite) hanno adottato programmi di prevenzione dei reati di cui al D. Lgs. 231/2001, definito i Modelli di organizzazione, gestione e controllo e nominato gli Organismi di Vigilanza tesi a valutare – nel tempo - l'adeguatezza e l'osservanza dei Modelli medesimi.

Gli Organismi di Vigilanza hanno forma collegiale[3]. I relativi Presidenti, esterni al Gruppo, sono scelti fra professionisti di dimostrata esperienza e competenza nella materia, mentre uno degli altri due membri è un dirigente della funzione *internal audit* della società, o della Capogruppo.

Negli Organismi rinnovati dopo luglio 2014, il terzo membro è un soggetto esterno al Gruppo con competenze giuridiche, oppure un componente del Collegio Sindacale. Si specifica che l'Organismo di Vigilanza di FS SpA è composto da due membri esterni, Carlo Piergallini in qualità di Presidente, e Claudia Cattani, componente del Collegio Sindacale nominata in data 11 marzo 2016 in sostituzione di Tiziano Onesti, e da un membro interno, Stefano Crociata, Responsabile della Direzione Centrale Audit.

Al fine di massimizzare l'indipendenza degli Organismi, i loro componenti non possono avere incarichi analoghi presso società controllate o controllanti né, comunque, essere legati da rapporti economici con le medesime. Inoltre, la scadenza dei membri è disallineata rispetto a quella del relativo Consiglio di Amministrazione.

Gli Organismi di Vigilanza curano l'attività formativa sui contenuti del Decreto e dei modelli organizzativi delle relative società, attraverso sessioni in aula e/o moduli *e-learning*.

3 Nelle società di "piccole dimensioni" (conformemente alle indicazioni fornite dalle Linee Guida di Confindustria per la costruzione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo) sono stati nominati Organismi monocratici composti da soggetti esterni al Gruppo.

Bufetti 4210N1 (a)

144

81697/36

La Direzione Centrale Audit cura sessioni formative annuali destinate a tutti gli *auditor* del Gruppo, in cui sono trattati aspetti portanti dell'impianto normativo sulla responsabilità amministrativa da reato affinché, nel corso delle attività operative, sia presente la sensibilità necessaria ad intercettare gli specifici rischi di reato.

Società di Revisione legale

La revisione legale dei conti, sia della Capogruppo, che delle società controllate è stata affidata a partire dall'esercizio 2014 alla KPMG SpA. In base alle disposizioni speciali applicabili, previste dal D.Lgs 39/10 (artt. 16 e ss.), a seguito dell'acquisizione da parte di FS SpA dello *status* di Ente di Interesse Pubblico conseguente all'emissione nel 2013 del prestito obbligazionario quotato, l'incarico di revisione legale dei conti, prevede la durata di 9 esercizi (2014-2022).

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di FS SpA

Nella Capogruppo, a partire dal 2007, su specifica richiesta dell'azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze, per un avvicinamento sempre maggiore ai sistemi di *corporate governance* delle società quotate, fu richiesta l'introduzione della figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili (di seguito anche DP) di cui alla Legge n. 262 del 28 dicembre 2005 *"Disposizioni per tutela del risparmio e la disciplina dei mercati finanziari"* per le società quotate sui mercati finanziari.

L'assemblea di FS SpA, in data 27 aprile 2007, modificò di conseguenza lo Statuto sociale, introducendo per l'appunto l'articolo 16 *"Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari"*.

A seguito dell'emissione del già citato prestito obbligazionario (luglio 2013), per effetto del cambio di *status* di FS SpA, divenuta Ente di interesse pubblico (EIP), di cui all'art.16 del D. Lgs. 39/2010, proprio in quanto società emittente di strumenti finanziari quotati, la figura del DP è diventata a tutti gli effetti obbligatoria *ex lege* ricadendo nel pieno ambito di applicazione dell'art. 154 *bis* del TUF.

Si specifica che in considerazione della complessità organizzativa ed operativa del Gruppo FS Italiane, legata al numero di attori e di processi coinvolti, e per un rafforzamento e una migliore efficacia nell'applicazione della norma, il CdA di FS SpA ritenne opportuno, fin dall'inizio, promuovere la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle principali società controllate (RFI SpA, Trenitalia SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, FS Logistica SpA e Busitalia-Sita Nord Srl).

Nel 2015 inoltre, a seguito dell'emanazione del Regolamento del Dirigente Preposto di FS SpA, che introduce delle specifiche soglie di natura quantitativa per l'introduzione della figura del DP nelle controllate, è stato nominato il Dirigente Preposto anche nella società Ferservizi SpA.

Si precisa che il citato Regolamento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di FS nella seduta del 28 luglio2015 ed ha l'obiettivo di definire le linee guida funzionali ad inquadrare ruolo, funzioni poteri, mezzi e responsabilità del Dirigente Preposto di Ferrovie dello Stato Italiane SpA secondo le previsioni statutarie e di legge, nonché di disciplinare le relazioni di tale figura con gli organi sociali, organi di controllo e di vigilanza, le varie funzioni aziendali e le società del Gruppo.

L'attuale Dirigente Preposto di FS SpA, nominato su proposta dell'Amministratore Delegato e con il parere favorevole del Collegio Sindacale il 1° dicembre 2015 dal CdA fino all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2017, è Roberto Mannozzi, Direttore Centrale Amministrazione Bilancio e Fiscale della Capogruppo, già DP della Capogruppo dal 1° agosto 2013.



81697/37

Principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno esistenti in relazione al processo di informativa finanziaria, ai sensi dell'art. 123 bis comma 2 lett. b del TUF (Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari)

Il sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria si pone l'obiettivo di fornire una ragionevole certezza sull'attendibilità, l'accuratezza, l'affidabilità e la tempestività dell'informativa finanziaria, con il parallelo obiettivo, inoltre, che i processi di produzione della citata informativa, garantiscano il rispetto dei principi contabili internazionali (IAS/IFRS).

Il Dirigente Preposto di FS SpA ha curato, per il Gruppo, l'adozione di un Modello di controllo sull'informativa finanziaria coerente con le previsioni del già citato articolo 154 *bis* del Testo Unico della Finanza e sulla base degli *standard* internazionali di riferimento (*CoSO Report "Internal Control – Integrated Framework"* pubblicato dal "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*").

Il Modello, come già evidenziato in precedenza, prevede la presenza di un Dirigente Preposto nella Capogruppo e di Dirigenti Preposti nelle principali società controllate.

Il DP di FS SpA definisce e monitora il piano di attività annuale per la *compliance* alla L.262/2005 del Gruppo, sottoposto all'approvazione del Consiglio di Amministrazione di Capogruppo - e per la parte di competenza ai Consigli delle controllate - ed emana linee guida in termini di predisposizione delle procedure di controllo, di verifica dell'adeguatezza ed operatività delle stesse, nonché di rilascio delle Attestazioni. I DP di società implementano e manutengono il sistema di controllo sull'informativa finanziaria societaria, con flussi di interscambio continui con il DP della Capogruppo. Di seguito vengono descritte le fasi ed i ruoli coinvolti nel processo di controllo sull'informativa finanziaria.

Si specifica che, a seguito di un *assessment* condotto sul Modello 262 del Gruppo nell'ottica dell'ulteriore avvicinamento alle *best practice* delle società quotate, è stato definito, nel corso del 2015, il nuovo Modello 262, implementato per FS SpA già a supporto dell'Attestazione 2015.

Il Modello, in particolare, è stato arricchito per i seguenti aspetti:

- potenziamento del ruolo dei *Process Owner/Control Owner* ai fini della certificazione e mantenimento nel tempo di un adeguato sistema di controlli interni sull'informativa finanziaria;
- introduzione di una specifica metodologia di valutazione dei "rischi 262", posti al centro del processo, basata sui criteri di impatto e probabilità al fine di orientare tutte le fasi del processo.

***

Il nuovo processo di controllo sull'informativa finanziaria prevede, in estrema sintesi, le seguenti fasi: individuazione del perimetro delle società/processi in cd. "ambito 262"; mappatura dei processi; *risk & control assessment*; emanazione/revisione delle procedure; certificazione periodica dell'adeguatezza ed operatività dei controlli 262 a cura dei *Control Owner/Process Owner* (c.d. processo di *Self Assessment*); test indipendenti; gestione dei piani di azione; produzione della reportistica finale con valutazione del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria e rilascio dell'Attestazione.

La fase di definizione del perimetro mira ad individuare, in un ottica di *risk assessment*, le società, i processi e le specifiche attività in grado di generare rischi di errore, non intenzionale, e/o di frode che potrebbero avere effetti rilevanti sul bilancio.

L'individuazione delle società che rientrano nell'ambito del sistema di controllo sull'informativa finanziaria è effettuata:

- sulla base della contribuzione delle diverse società a determinati valori del bilancio consolidato aggregato – Ricavi operativi, Attivo, Posizione Finanziaria Netta, Mezzi Propri, Ebitda, Utile/Perdita di esercizio ante imposte,

Buffetti 4210N1 (a)

146

81697/38

- in relazione a considerazioni qualitative circa l'esistenza di processi che presentano rischi specifici il cui verificarsi potrebbe compromettere l'attendibilità dell'informativa finanziaria.

Nell'ambito delle società rilevanti (in cd. "ambito 262") vengono successivamente identificati i processi significativi in base ad un'analisi di fattori quantitativi (processi che concorrono alla formazione di voci di bilancio per importi superiori ad una determinata percentuale dell'utile lordo o del patrimonio netto aggregato) e fattori qualitativi.

A fronte dei processi in perimetro viene definito un sistema di controlli descritti nelle procedure amministrativo – contabili.

La fase di mappatura dei processi avviene, a cura delle strutture dei DP e, laddove non presenti, dei Responsabili Amministrativi di società e dei loro *staff*, in collaborazione con i *process owner* di competenza. I processi vengono mappati avendo come riferimento i documenti organizzativi esistenti e/o eventualmente le prassi utilizzate all'interno dell'azienda. I processi in perimetro sono mappati nelle Procedure Amministrativo Contabili (PAC) composte da un *narrative* (documento descrittivo delle varie fasi del processo) e da una matrice dei controlli.

Nella fase di *risk & control assessment*, contestualmente alla redazione della PAC, viene effettuata dallo *staff* del Dirigente Preposto, di concerto con i *process owner*, la valutazione dei rischi 262 che insistono sul processo mappato sulla base di una metodologia quali – quantitativa legata ai parametri di impatto e probabilità, ed a fronte di tali rischi sono individuati e valutati, in termini di adeguatezza, i controlli a copertura di detti rischi. In tale fase vengono individuati tra i controlli delle PAC – in coerenza con la valutazione dei rischi sottostanti - i c.d. controlli "chiave" e "super – chiave" la cui assenza o mancata operatività potrebbe comportare un più rilevante rischio di errata informativa/frode in bilancio.

La valutazione dei rischi viene aggiornata con periodicità almeno annuale, a valle della pubblicazione dei bilanci.

Nella fase di emanazione/revisione delle procedure vengono formalizzate le PAC che regolamentano informazioni, dati e rilevazioni amministrativo-contabili, descrivendo in ordine logico e cronologico le attività necessarie a produrli o rilevarli, il sistema dei controlli interni e le relative modalità di effettuazione di quest'ultimi.

Le PAC possono avere rilievo di Gruppo, ed in tal caso sono emanate dal DP di FS SpA, o rilievo aziendale e sono quindi emanate dallo stesso DP di FS SpA, per la Capogruppo, e dai DP o Responsabili amministrativi delle società in ambito 262.

Sulle procedure societarie viene effettuata, prima della relativa emanazione, un'attività di *quality assurance* da parte dello *staff* del DP di Capogruppo per verificarne la coerenza e conformità agli *standard* di Gruppo.

Alla data della presente Relazione risultano emanate, all'interno del Gruppo FS Italiane, oltre 320 PAC. Le PAC sono trasmesse alle principali funzioni aziendali/società controllate, al Vertice aziendale ed a tutti gli organi di controllo, ferma restando la loro sistematica pubblicazione sul portale di Gruppo.

Nella fase di *Self Assessment*, attraverso il sistema informativo, viene richiesta periodicamente:

- la certificazione dell'adeguatezza ed operatività dei singoli controlli 262 ai *Control Owners* cioè i soggetti identificati nelle PAC come i responsabili delle attività di controllo;
- l'attestazione della procedura, o della parte di procedura di relativa competenza, ai *Process Owners*, a valle del consolidamento e validazione delle risposte dei *Control Owners*.

Tale meccanismo prevede il coinvolgimento costante dei vari livelli aziendali attraverso adeguati flussi informativi, tali da rendere sempre più affidabile il processo di risalita delle informazioni e dei dati che affluiscono all'informativa finanziaria.

Il nuovo processo di *Self Assessment* introdotto, consente in generale di garantire maggiormente il sistema di controllo interno, di mantenere aggiornato continuamente il sistema di regole, attivando le opportune azioni correttive, e di fornire maggiore *assurance* nel processo di rilascio delle Attestazioni sui bilanci.

Nella fase di test indipendenti viene verificata in particolare l'operatività dei controlli, in base a *standard* e metodologie di audit. Il processo dei test svolto, con il coordinamento dello staff del DP di Capogruppo, si compone delle seguenti sotto-fasi: 1) predisposizione di un piano periodico di verifiche per il Gruppo con l'individuazione delle tempistiche e dei *team* incaricati; 2) definizione delle modalità di esecuzione dei test (*script* di test); 3) esecuzione delle verifiche e formalizzazione degli esiti a sistema; 4) analisi e valutazione delle criticità emerse. Anche sugli *script* di test, viene in

81697/39

alcuni casi effettuata un'attività di *quality assurance* dallo *staff* del DP di Capogruppo, per verificarne la conformità agli *standard* di Gruppo.

Le attività di test sono svolte da *team* di specialisti composti da risorse proprie delle strutture dei Dirigenti Preposti, da risorse delle funzioni dell'Audit Interno e da risorse della società Ferservizi SpA (con cui è stipulato apposito contratto di *service* con la Capogruppo); si tiene inoltre conto anche dell'esito dei test svolti dalla società di revisione legale dei conti, nell'ambito del più ampio processo di revisione. A partire da quest'anno, sulla base del citato Regolamento del Dirigente Preposto, le verifiche affidate all' Audit interno sono state coordinate direttamente dalla Direzione Centrale Audit di FS SpA.

Nella fase di gestione dei piani di azione vengono monitorate le azioni di miglioramento emerse nelle precedenti fasi del processo, ovvero in particolare nella fase di mappatura dei processi, di *Risk & Control Assessment*, di *Self Assessment* e di test indipendenti. Le azioni di rimedio vengono avviate con le competenti strutture aziendali.

A conclusione del processo sin qui descritto, il DP di FS SpA redige una Relazione sulle attività svolte e sull'adeguatezza ed effettiva applicazione del sistema di controllo sull'informativa finanziaria nel periodo di riferimento, che viene trasmessa al Consiglio di Amministrazione al momento dell'approvazione del progetto di bilancio, e rilascia a firma congiunta con l'Amministratore Delegato le Attestazioni sul bilancio individuale di esercizio e sul bilancio consolidato ai sensi dell'art.154 *bis* del D.Lgs. 58/1998, i cui contenuti sono definiti in base ai relativi schemi Consob.

Similmente i Dirigenti Preposti delle società controllate, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati di ciascuna società, rilasciano l'Attestazione sui bilanci societari e redigono le proprie Relazioni per i rispettivi CdA.

I Responsabili Amministrativi delle altre società "in ambito 262" (nelle quali non è nominato il Dirigente Preposto) rilasciano comunque, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati, un'analoga Attestazione sul bilancio con valenza interna.

Il Modello del Gruppo prevede, oltre a quelle citate, il rilascio di Attestazioni interne - con riferimento all'adeguatezza e funzionamento del sistema di controllo inerente l'informativa finanziaria societaria e di Gruppo - anche da parte dei Responsabili Amministrativi e Amministratori Delegati delle controllate non "in ambito 262", dei Responsabili delle Direzioni Centrali della Capogruppo e degli *outsourcer* dei servizi amministrativi, informatici e di ogni altro servizio con impatto sull'informativa finanziaria.

Si specifica che il processo inerente alla *compliance* alla legge 262/2005 è svolto con il supporto di un sistema informativo di Gruppo "dedicato"; a partire dall'Attestazione 2015, per FS, anche ai fini di supportare il nuovo processo di *Self Assessment* è stato introdotto il nuovo sistema informativo MEGA – Hopex.

Le società in c.d. perimetro 262 implementeranno gli aspetti di miglioramento del Modello 262 – in particolare con riferimento alla introduzione della metodogia di valutazione dei rischi 262 e al meccanismo di *Self Assessment* in precedenza descritti, a partire dalla prossima Attestazione 2016 con il contestuale passaggio al nuovo sistema informativo citato.

Relativamente ai rapporti tra DP e organi sociali (AD, CdA) ed organi/funzioni di controllo (Collegio Sindacale anche nella sua funzione di Comitato per il Controllo Interno e Revisione Contabile, Comitato *Audit* Controllo Rischi e *Governance*, Organismo di Vigilanza, Magistrato della Corte dei Conti, Società di revisione legale dei conti, Funzione di *Internal Audit*, *Risk Manager*) il già citato Regolamento del Dirigente Preposto, per garantire un sistematico e tempestivo flusso informativo tra le parti interessate, definisce in maniera dettagliata le interrelazioni e i flussi di *reporting* tra i suddetti organi/funzioni. Ciò con l'obiettivo, in particolare, di condividere i programmi di attività e gli esiti delle attività svolte al fine di produrre sinergie ed ottimizzare il processo dei controlli.

Si evidenzia infine, a completamento del Modello di *compliance* alla legge 262/2005 e, più in generale, allo scopo di potenziare il sistema di controllo interno del Gruppo, l'attivazione dei modelli di Gruppo "*SoD – Segregation of Duties*" ed "*ITGC - Information Technology General Controls*".

Bugelli 4210N1 (a)

148

81697/40

Il Modello *SoD* ha la finalità di attivare il controllo operativo sui processi, con particolare attenzione a quelli che concorrono alla formazione dell'informativa finanziaria, in modo da garantire che le responsabilità siano definite e debitamente distribuite evitando sovrapposizioni funzionali o allocazioni operative che concentrino attività critiche su un unico soggetto. Il Modello *Sod* ha inoltre la finalità di abilitare una visione omogenea e coerente dell'intero sistema autorizzativo per la gestione dei ruoli e delle utenze nei sistemi informativi.

Il Modello *ITGC* ha l'obiettivo di definire i controlli interni sui processi IT finalizzati ad assicurare il continuo e corretto funzionamento dei sistemi applicativi aziendali sui quali vengono processati i dati che confluiscono nell'informativa finanziaria. Gli *IT General Controls* includono i controlli sulle fasi di sviluppo e manutenzione dei sistemi applicativi, di acquisto del *software*, di sicurezza degli accessi logici, ecc. Le funzioni IT societarie – per le principali controllate del Gruppo ove è implementato il Modello ITGC - rilasciano annualmente ai Dirigenti Preposti/Responsabili Amministrativi apposite attestazioni IT sul funzionamento dei sistemi a supporto dell'informativa finanziaria.

La diffusione del Modello di controllo sull'informativa finanziaria nel Gruppo FS Italiane è perseguita anche attraverso attività di natura formativa e le risorse che operano nel processo 262 sono periodicamente coinvolte, a cura del DP di Capogruppo, in sessioni di aggiornamento sulle evoluzioni dei sistemi di controllo legati ai temi del *financial reporting*.

Sistema di Pianificazione e Controllo di Gestione

In coerenza con gli indirizzi e gli obiettivi strategici definiti dal Consiglio di Amministrazione:

- il sistema di Pianificazione e Controllo di Gestione supporta il processo di pianificazione pluriennale di Gruppo, di implementazione operativa delle strategie (processo di *budget*) e di consuntivazione ed analisi dei risultati;
- la Direzione Centrale Strategie e Pianificazione e Sistemi (di seguito DCSPS), assicura la definizione delle strategie industriali e di mercato del Gruppo ed il relativo processo di pianificazione, monitoraggio e controllo strategico.

Più in particolare, la DCSPS assicura l'elaborazione del Piano della Capogruppo e del Gruppo FS Italiane - su base normalmente quinquennale - attraverso il coordinamento del processo di sviluppo e consolidamento delle proposte/Piani delle singole strutture/società del Gruppo, per la successiva definizione da parte dell'Amministratore Delegato, e ne monitora l'attuazione.

La Direzione Centrale Finanza, Controllo e Patrimonio (di seguito DCFCP) definisce le linee guida inerenti lo svolgimento del processo di *budget* annuale e di controllo di gestione per il Gruppo.

La DCFCP, in particolare, assicura l'elaborazione del *budget* di FS SpA, supporta le controllate nell'elaborazione dei relativi *budget* e consolida il budget del Gruppo FS Italiane, ad eccezione dell'area degli investimenti, di competenza della citata DCSPS.

L'attività di controllo di gestione si estende a quasi tutti gli aspetti dell'attività gestionale di FS SpA e del Gruppo, inglobando al suo interno varie tipologie di controllo:

- controllo strategico, che verifica se le strategie vengono implementate sulla base delle linee guida derivanti dal processo di pianificazione e se i risultati rispecchiano le attese presenti nei piani strategici;
- controllo direzionale, che verifica il raggiungimento degli obiettivi di breve periodo e, quindi il perseguimento degli obiettivi di *budget*;
- controllo operativo, che monitora l'operatività ed i livelli di efficienza dei processi.

Le attività di controllo - che si basano sulle analisi degli scostamenti, a fine mese, tra consuntivi e *budget* - permettono di verificare, con particolare attenzione alla fine di ogni trimestre, se le azioni poste in essere dalle strutture/società sono conformi a quanto programmato, di individuare le eventuali cause di scostamenti al fine di promuovere gli opportuni provvedimenti correttivi e di valutare le prestazioni dei soggetti responsabili secondo il modello di controllo per responsabilità (*Management by Objectives*).

81697/41

Collegio Sindacale

L'assemblea dei soci di FS SpA, nella seduta del 9 agosto 2013, ha nominato, in linea con la Direttiva del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 24 giugno 2013, per tre esercizi e, comunque, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2015, il Collegio Sindacale della Capogruppo costituito da tre componenti effettivi, D.ssa Alessandra dal Verme, Presidente, Prof. Tiziano Onesti, Dr.ssa Claudia Cattani, effettivi, e due componenti supplenti (Dr. Paolo Castadi e Dr.ssa Cinzia Simeone). Dette nomine sono avvenute nel rispetto della normativa in materia di equilibrio tra i generi.

Il 21 dicembre 2015, il Prof. Tiziano Onesti ha rassegnato le proprie dimissioni dalla carica di sindaco effettivo di FS SpA ed allo stesso è subentrato, ai sensi dell'art. 2401 cod. civile, il sindaco supplente Dr. Paolo Castaldi.

Successivamente, l'11 marzo 2016, l'assemblea dei soci di FS SpA nuovamente riunitasi ha nominato come sindaco effettivo il Dr. Roberto Ascoli al posto del Dr. Paolo Castaldi, tornato a svolgere la funzione di sindaco supplente.

Il Collegio Sindacale assicura, insieme agli altri organi sociali di Capogruppo, il controllo sistematico della corretta applicazione dei principi di *corporate governance* societaria ai sensi del Codice Civile e, oltre a vigilare sull'osservanza della legge e dello Statuto, vigila sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato da FS SpA e sul suo concreto funzionamento.

Con la qualifica acquisita da FS SpA di EIP nei termini già precedentemente citati, il Collegio Sindacale della Capogruppo ha assunto anche il ruolo di "Comitato per il controllo interno e la revisione contabile", di cui all'art. 19 del medesimo decreto, con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, sulla revisione legale dei conti ed infine sull'indipendenza della società di revisione legale, in particolare per quanto concerne la tipologia di servizi, oltre la revisione, eventualmente erogati all'entità sottoposta alla revisione legale dei conti.

Il Collegio Sindacale si riunisce almeno ogni 3 mesi; nel 2015, il Collegio di FS SpA si è riunito 16 volte e i Sindaci hanno assistito a 5 riunioni assembleari e a 21 sedute del CdA.

Il Magistrato Delegato della Corte dei Conti al controllo sulla gestione finanziaria di FS SpA

Alle sedute del CdA e del Collegio Sindacale presenzia il Magistrato Delegato della Corte dei Conti al controllo sulla gestione finanziaria di FS SpA, a norma dell'art. 12 della legge n. 259/195.

In data 12 febbraio 2013, la Corte dei Conti ha conferito le funzioni di Magistrato Delegato al controllo della gestione finanziaria della Società al Presidente di Sezione Dr. Ernesto Basile. Nell'adunanza del 14-15 aprile 2015 la Corte dei Conti ha conferito le funzioni di Magistrato Delegato al controllo della gestione finanziaria della Società al Presidente di Sezione Dr. Angelo Canale.

Parti Correlate

Il Dirigente Preposto di FS SpA ha emanato una PAC di Gruppo per definire le disposizioni in materia di Operazioni con Parti Correlate per le quali è obbligatorio fornire informativa in bilancio. La suindicata procedura, e le altre PAC societarie successivamente emanate sullo schema della Capogruppo, chiariscono altresì che tutte le operazioni con Parti Correlate di FS SpA e delle sue controllate debbano essere attuate secondo criteri di correttezza sostanziale, dal punto di vista economico e procedurale. Inoltre le operazioni devono essere sempre regolarmente contrattualizzate ed i contratti devono prevedere le modalità di determinazione del prezzo dell'operazione e l'esplicita valutazione circa la sua congruità economica rispetto ai valori di mercato di operazioni similari, ovvero in caso contrario l'esplicita dichiarazione di condizioni diverse rispetto a quelle di mercato (e deve esserne fornita la motivazione); le operazioni infragruppo devono effettuarsi sulla base di valutazioni di reciproca convenienza economica e le condizioni da applicare devono essere definite tenuto presente l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo FS Italiane.

Bufetti 4210N1/(a)

150

81697/42

I Dirigenti con responsabilità strategiche, gli Amministratori e i Sindaci effettivi nonché i membri esterni degli Organi di controllo interno di ciascuna delle società del Gruppo FS Italiane dichiarano periodicamente, attraverso un sistema di attestazioni definito proceduralmente, se abbiano posto in essere o meno operazioni con la società in cui operano o/e sue controllate, dirette e indirette, e se le stesse siano o non siano state concluse a normali condizioni di mercato.

Assemblea degli Azionisti

L'Assemblea degli Azionisti di FS SpA è costituita dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze. Nel 2015 si è riunita 7 volte.

81697/43

151

Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria del Gruppo

Principali dati operativi	2015	2014	Variazione	%
Lunghezza della rete ferroviaria (km)	16.724	16.723	1	
Lunghezza complessiva dei binari (km)	24.286	24.278	8	
Treni-km viaggiatori m/l percorrenza (migliaia)	80.795	78.782	2.013	2,6
Treni-km viaggiatori trasporto regionale (migliaia)	202.103	189.574	12.529	6,6
Viaggiatori km su ferro (milioni)	43.570	42.471	1.099	2,6
Viaggiatori km su gomma (milioni)	2.200	2.117	83	3,9
Tonnellate km (milioni) (1)	23.370	23.188	182	0,8
Dipendenti (2)	69.002	69.115	(113)	(0,2)

(1) Comprende anche il traffico estero
(2) Consistenze di fine periodo

Nel seguito viene presentato e commentato il **Conto Economico Consolidato** del Gruppo FS Italiane.

valori in milioni di euro

	2015	2014	Variazione	%
RICAVI OPERATIVI	**8.585**	**8.390**	**195**	**2,3**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.881	7.734	147	1,9
Altri proventi	704	656	48	7,3
COSTI OPERATIVI	**(6.610)**	**(6.276)**	**(334)**	**(5,3)**
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**1.975**	**2.114**	**(139)**	**(6,6)**
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(1.332)	(1.455)	123	8,5
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**644**	**659**	**(15)**	**(2,3)**
Saldo della gestione finanziaria	(107)	(111)	4	3,6
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**537**	**548**	**(11)**	**(2,0)**
Imposte sul reddito	(73)	(245)	172	70,2
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	**464**	**303**	**161**	**53,1**
Risultato di esercizio delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali				
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	**464**	**303**	**161**	**53,1**
RISULTATO NETTO DI GRUPPO	448	292	156	53,4
RISULTATO NETTO DI TERZI	16	11	5	45,5

L'esercizio 2015 risente ancora dei forti elementi di discontinuità normativa di settore che hanno caratterizzato lo scenario di riferimento nella seconda metà del 2014; ciò nonostante, il **Risultato Netto** si attesta a fine anno a 464 milioni di euro, con un incremento rispetto all'esercizio precedente pari a 161 milioni di euro (+53,1%), riportando il Gruppo ai livelli di utile del 2013, esercizio che non ebbe ad affrontare alcun contesto di discontinuità.

Bufetti 4210N1 (a)

152

81697/44

Gli impatti negativi sull'andamento della gestione del Gruppo dovuti al richiamato scenario, si riflettono in particolare a livello di marginalità intermedie, facendo segnare un decremento sia a livello di **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** che di **Risultato Operativo (EBIT)** pari, rispettivamente, a 139 milioni di euro (-6,6%) e 15 milioni di euro (-2,3%).
Nello specifico, con riferimento all'EBITDA, l'impatto complessivo degli effetti negativi esogeni delle modifiche normative ammonta a circa 173 milioni di euro così sintetizzabili:

- maggior costo dell'energia elettrica per effetto del DL 91/2014, che ha comportato un considerevole abbattimento delle agevolazioni tariffarie precedentemente riservate alle imprese ferroviarie (+72 milioni di euro);
- riduzione dei ricavi di pedaggio sulle linee a più elevato valore economico (AV/AC), a seguito di quanto disposto dal DM 330/2013 e dalla Delibera ART 70/2014 (-29 milioni di euro);
- azzeramento dei corrispettivi derivanti dal Contratto di Servizio merci, parzialmente compensati dalla riduzione dei costi di accesso e traghettamento verso sud Italia delle merci, per effetto della Legge di Stabilità del 23 dicembre 2014, con impatto negativo sulla marginalità netta per 72 milioni di euro.

Tali effetti sono stati comunque in parte mitigati dai risultati positivi della gestione ordinaria tra i quali, di seguito, i più significativi:

- incremento della marginalità operativa legata all'azione delle leve gestionali, il cui dettaglio è riportato nel seguito della presente Relazione sulla Gestione, per circa 138 milioni di euro. Si richiama qui, in un quadro generale di positivo andamento dei *business* del Gruppo, il maggior contributo del gruppo tedesco Netinera, che ha impattato sul margine operativo per circa 40 milioni di euro, la rilevazione di penali a fornitori per circa 39 milioni di euro, nonché la plusvalenza originata dalla cessione della rete elettrica a Terna SpA per 18 milioni di euro;
- maggiori marginalità nette dovute alla variazione del perimento di consolidamento, dettagliato nel seguito nelle note, per circa 7 milioni di euro;
- il tutto a fronte di minori effetti positivi per rilascio fondi rispetto al 2014 per 111 milioni di euro. L'esercizio precedente beneficiò infatti del rilascio fondi da parte di RFI SpA per l'importo descritto con diretto impatto sull'EBITDA.

Passando quindi all'analisi dei **Ricavi operativi**, questi segnano un incremento di 195 milioni di euro dovuto, per 147 milioni di euro, all'aumento dei **Ricavi delle vendite e delle prestazioni** e per 48 milioni di euro agli **Altri proventi**.

La variazione positiva (+1,9%) dei **Ricavi delle vendite e delle prestazioni** è spiegata dai **Ricavi da servizi di trasporto** che hanno fatto registrare un incremento del 2,5%, pari a 154 milioni di euro, cui va aggiunta la crescita dei **Ricavi da Servizi di infrastruttura** (+11 milioni di euro). Il saldo netto delle altre voci residuali che compongono i ricavi delle vendite e delle prestazioni risulta, invece, in flessione con un decremento pari a 18 milioni di euro.

Analizzando in dettaglio i principali elementi relativi alla crescita registrata nei **Ricavi da servizi di trasporto**, che al loro interno comprendono sia **Ricavi da mercato** (viaggiatori e merci +122 milioni di euro) che **Ricavi da Contratto di Servizio** (Regioni e Stato +32 milioni di euro), si riscontra il positivo contributo del gruppo Netinera (+153 milioni di euro in termini di ricavi lordi da servizi di trasporto), l'incremento dei ricavi *Long Haul* mercato e dei servizi merci e logistica per 77 milioni di euro e gli effetti della variazione di perimento di consolidamento sui ricavi in esame per circa 37 milioni di euro; a fronte, va considerato l'impatto negativo della Legge di Stabilità del 23 dicembre 2014 che ha comportato una riduzione dei ricavi da contratto di servizio merci per 106 milioni di euro. Si rinvia, per maggiori dettagli sulle dinamiche circa l'andamento dei Ricavi da servizi di trasporto, ai commenti contenuti nella sezione relativa al settore operativo Trasporto.

81697/45

La variazione positiva dei **Ricavi da Servizi di infrastruttura**, pari a 11 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2014, include variazioni di segno opposto quali il decremento dei ricavi conseguenti la Delibera ART 70/2014, precedentemente citata, per 29 milioni di euro compensato dall'aumento dei volumi di traffico delle imprese ferroviarie terze, che ha inciso sugli introiti da pedaggio per 20 milioni di euro, dalla variazione positiva dei ricavi da vendita trazione elettrica ascrivibile al citato DL 91/2014 (+8 milioni di euro) e da altri effetti positivi minori di tipo gestionale per 12 milioni di euro.

Gli **Altri ricavi,** inclusi nei **Ricavi delle vendite e delle prestazioni**, pari a 242 milioni di euro, mostrano una riduzione complessiva di 18 milioni di euro, sostanzialmente spiegata da effetti gestionali quali il decremento delle prestazioni di noleggio (-17 milioni di euro).

Riguardo all'analisi degli **Altri proventi**, pari a 704 milioni di euro, si riscontra una variazione positiva (+48 milioni di euro, pari a +7,3%) dovuta alle penali applicate ai fornitori di materiale rotabile per 39 milioni di euro, alla plusvalenza derivante dalla cessione della rete elettrica a Terna SpA per 18 milioni di euro, parzialmente compensata da partite nette minori per circa 9 milioni di euro.

I **Costi operativi** dell'esercizio 2015 si attestano a 6.610 milioni di euro, in aumento di 334 milioni di euro (5,3%) rispetto al 2014 (6.276 milioni di euro); di seguito i dettagli:

- aumento dei costi riferiti al personale per 16 milioni di euro legati, per la maggior parte, alle assunzioni fatte dal gruppo Netinera a seguito dell'acquisizione di nuove tratte (+20 milioni di euro), controbilanciate dalla generale riduzione dei costi in esame da parte delle altre società del Gruppo FS per effetto della riduzione media del personale e del processo di efficientamento della gestione delle risorse umane;
- variazione negativa per 46 milioni di euro legata alle modifiche normative introdotte nell'esercizio 2014 precedentemente analizzate. Più precisamente tale variazione è ascrivibile a effetti di segno opposto quali maggiori costi per l'energia da trazione elettrica, pari a 80 milioni di euro (di cui 72 milioni di euro a seguito del citato DL 91/2014), e minori costi di accesso e traghettamento verso il sud Italia del settore merci per 34 milioni di euro;
- incremento dei costi operativi direttamente correlati all'aumento dei ricavi precedentemente descritti, il cui dettaglio è riportato nel seguito della presente Relazione sulla Gestione, per circa 154 milioni di euro (+93 milioni di euro riferiti gruppo Netinera e +61 milioni di euro per le altre società del Gruppo FS), cui si aggiungono gli effetti della variazione del perimento di consolidamento, per circa 7 milioni di euro;
- minori effetti positivi per rilascio fondi su manutenzione rispetto al 2014 per 111 milioni di euro riferiti ad RFI SpA, già precedentemente descritti.

Il **Risultato operativo (EBIT)**, ammonta a 644 milioni di euro in diminuzione di 15 milioni di euro (-2,3%) rispetto all'esercizio precedente. La variazione negativa dipende principalmente, oltre che da quanto descritto in precedenza per i ricavi e costi operativi, dai maggiori ammortamenti ed accantonamenti, rispettivamente per 75 milioni di euro e 42 milioni di euro, controbilanciati da minori svalutazioni rispetto al 2014 per complessivi 241 milioni di euro. Tale ultima variazione si riferisce agli effetti dell'*Impairment test* operato sulla Divisione Cargo di Trenitalia SpA e alle svalutazioni di alcuni compendi immobiliari che hanno impattato negativamente la gestione del precedente esercizio rispettivamente per 185 e 56 milioni di euro.

Il **Saldo della gestione finanziaria**, pari a 107 milioni di euro di oneri netti, risulta sostanzialmente in linea con il corrispondente valore dell'esercizio precedente (+4 milioni di euro). L'incremento della voce netta in esame è in realtà frutto di variazioni rilevanti di segno inverso e non ricorrenti, quale la rilevazione nel 2015 di proventi finanziari, pari a 75 milioni di euro, riferiti alla partecipazione in Eurofima SA, che hanno controbilanciato minori interessi attivi sui crediti per

Buffetti 4210N1 (a)

154

81697/46

circa 63 milioni di euro, iscritti nell'esercizio 2014 a seguito della modifica del *fair value* anche per effetto della rivisitazione del periodo di attualizzazione del credito verso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Le **Imposte sul reddito** ammontano a 73 milioni di euro con una variazione in diminuzione pari a 172 milioni di euro (70,2%) derivante, principalmente, dall'effetto cumulato e congiunto di quanto previsto dalle novità normative fiscali (Legge di Stabilità 2015 e 2016) nel seguito meglio specificate, in materia di deducibilità dei costi del personale dalla base imponibile IRAP e di taglio prospettico dell'aliquota IRES (dal 27,5% al 24% dal 2017) con impatto positivo netto nell'esercizio sulla tassazione differita. In dettaglio, l'impatto complessivo delle modifiche della normativa IRAP contenute nella Legge di Stabilità 2015 ha fatto registrare una variazione positiva del carico fiscale per complessivi 224 milioni di euro, come effetto cumulato di minore imposta corrente per 78 milioni di euro e, rispetto al 2014, minori svalutazioni delle imposte anticipate per 146 milioni di euro.

81697/47

155

Stato patrimoniale riclassificato

valori in milioni di euro

	31.12.2015	31.12.2014	Variazione
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	929	837	92
Altre attività nette	(581)	(902)	321
Capitale circolante	**348**	**(65)**	**413**
Capitale immobilizzato netto	47.357	46.785	572
Altri fondi	(3.010)	(3.008)	(2)
Attività Nette Possedute per la vendita		3	(3)
CAPITALE INVESTITO NETTO	**44.695**	**43.715**	**980**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	884	(181)	1.065
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	5.858	6.399	(541)
Posizione finanziaria netta	**6.742**	**6.218**	**524**
Mezzi propri	**37.953**	**37.497**	**456**
COPERTURE	**44.695**	**43.715**	**980**

Il **Capitale investito netto,** pari a 44.695 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2015 di 980 milioni di euro sostanzialmente per effetto sia dell'incremento del **Capitale circolante** (+413 milioni di euro) sia del **Capitale immobilizzato netto** (+572 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale,** che si attesta a 929 milioni di euro, fa registrare un incremento di 92 milioni di euro attribuibile a:

- maggiori crediti relativi al Contratto di Servizio verso il MEF (+101 milioni di euro), dovuti alla dinamica delle regolazioni finanziarie dei corrispettivi avvenute nel corso dell'esercizio;
- maggiori crediti relativi al Contratto di Servizio verso le Regioni (+261 milioni di euro), a seguito dell'allungamento dei tempi medi di liquidazione dei corrispettivi. A fronte di tale fenomeno e dell'incremento dello scaduto sono stati concordati, con alcune Regioni, piani di rientro il cui rispetto è costantemente monitorato;
- minori crediti essenzialmente verso clienti (-100 milioni di euro), dovuti ad una migliore regolazione finanziaria avvenuta nel corso dell'esercizio, cui si aggiunge la cessione del contratto Basictel e del relativo credito avvenuta con la vendita di S.EL.F. Srl a dicembre 2015;
- maggiori rimanenze (+16 milioni di euro), dovute principalmente all'incremento dello *stock* di materie prime, sussidiarie e di consumo per l'aumento della produzione delle Officine Nazionali Armamento e Apparecchiature Elettriche di Pontassieve e di Bologna, compensato dalla diminuzione delle giacenze di materiale di scorta e ricambi per il materiale rotabile; tale ultimo decremento è frutto dell'implementazione di soluzioni migliorative e dell'introduzione di nuove procedure per la gestione dei materiali. La variazione della posta in esame è influenzata infine dall'incremento dei crediti per contratti di costruzione e al decremento di immobili e terreni di *trading* inclusi nel valore del patrimonio immobiliare destinato alla vendita del Gruppo;
- maggiori debiti commerciali (-196 milioni di euro), dovuti agli investimenti dell'esercizio sia infrastrutturali che per l'acquisto di nuovo materiale rotabile. L'incremento dei debiti per investimenti è stato parzialmente contenuto rispetto ai volumi generati grazie alla riduzione dei tempi medi di pagamento ai fornitori;
- maggiori altri crediti di natura commerciale (+10 milioni).

Bufetti 4210N1 (a)

156

81697/68

Le **Altre attività nette** registrano invece un decremento, pari a 321 milioni di euro, che deriva sostanzialmente dall'effetto combinato di:

- minori crediti iscritti verso il MEF, il MIT e altri Enti (-1.560 milioni di euro), in particolare per contributi in conto impianti destinati agli investimenti infrastrutturali per il completamento di linee AV/AC, per interventi di miglioramento della rete ferroviaria e per la progettazione del tunnel Torino-Lione;
- decremento netto degli altri debiti (+209 milioni di euro), dovuto alla cancellazione dell'obbligazione iscritta in bilancio collegata alla *Callable Share* della società partecipata Eurofima SA a seguito di approfondimenti effettuati in merito alla natura giuridica dell'obbligazione in parola nel diritto svizzero, nonché alla cessione del contratto con la società Basictel dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche avvenuta con la vendita di S.EL.F Srl;
- incremento del saldo netto dei crediti/debiti IVA (+628 milioni di euro), principalmente dovuto all'effetto dell'introduzione della nuova metodologia di gestione dell'IVA (denominata "*split payment*") sui rapporti con gli Enti Pubblici ed Amministrazioni dello Stato introdotta con la Legge di Stabilità 2015;
- decremento dei debiti per acconti legati ai contributi in conto impianti ricevuti da RFI SpA (+991 milioni di euro);
- incremento delle attività per imposte anticipate (+53 milioni di euro).

Il **Capitale immobilizzato netto** presenta un incremento di 572 milioni di euro attribuibile principalmente all'aumento degli investimenti del periodo, pari a 5.497 milioni di euro, in parte compensati dai contributi in conto impianti rilevati per competenza per 3.044 milioni di euro, dagli ammortamenti dell'esercizio 1.228 milioni di euro, dalle svalutazioni per 37 milioni di euro e dalle alienazioni e riclassifiche effettuate (-149 milioni euro). Sulla variazione infine impattano negativamente anche le operazioni straordinarie, per un ammontare complessivo netto pari a 372 milioni euro, essenzialmente legate alla cessione degli "*asset* elettrici" dal Gruppo FS a Terna SpA (-386 milioni di euro), solo marginalmente compensate dall'acquisizione del ramo di azienda dalla APS Holding SpA (circa +13 milioni di euro).

Gli **Altri fondi** registrano una variazione in aumento pari a 2 milioni di euro dovuta all'effetto contrapposto tra l'incremento dei fondi rischi e del fondo imposte differite (rispettivamente +74 e +94 milioni di euro), controbilanciato dal decremento del fondo TFR (-166 milioni di euro) principalmente per utilizzi e anticipi dell'esercizio. In dettaglio i fondi rischi rilevano un incremento del Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, previsto a fronte dell'attivazione di progetti di razionalizzazione dell'assetto produttivo del Gruppo (+37 milioni di euro), un incremento per la stima degli oneri connessi alle garanzie previste dall'accordo di vendita degli "*asset* elettrici" attraverso la cessione di S.EL.F. Srl a Terna SpA (+67 milioni di euro) e un generale decremento degli altri fondi rischi e oneri (-30 milioni di euro). Il fondo imposte differite risente delle nuove differenze temporanee generate dalle società del Gruppo nel corso dell'anno, nonché dell'adeguamento delle stesse a seguito dell'introduzione, a partire dall'esercizio 2017, della riduzione dell'aliquota IRES dal 27,5% al 24% con la legge di stabilità 2016 (L.n. 208 del 28 dicembre 2015).

La **Posizione finanziaria netta** rappresenta un indebitamento netto di 6.742 milioni di euro e registra nell'esercizio un peggioramento di 524 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2014. Tale variazione è essenzialmente correlata a:

- decremento del saldo del conto corrente di tesoreria (68 milioni di euro) che accoglie i versamenti effettuati nell'anno dal MEF relativi al Contratto di Programma e i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea connessi alle esigenze operative del Gruppo (essenzialmente di RFI SpA);
- decremento del credito finanziario verso il MEF (462 milioni di euro), per effetto della riduzione netta legata all'incasso della quota dei contributi relativi alla Legge Finanziaria 2007 e 2006;
- incremento dei debiti verso altri finanziatori e altre passività finanziarie (25 milioni di euro);

81697/49

- decremento dei prestiti obbligazionari (239 milioni di euro), essenzialmente legato al rimborso di due prestiti erogati da Eurofima SA;
- incremento dei finanziamenti da banche (208 milioni di euro), principalmente per effetto di maggiori prestiti accesi in *pool* finalizzati all'acquisto di nuovo materiale rotabile per il trasporto regionale in Lazio, Toscana, Veneto, Piemonte e Liguria.

I **Mezzi propri** passano da 37.497 milioni di euro a 37.953 milioni di euro, con una variazione positiva per 456 milioni di euro sostanzialmente per effetto:

- dell'incremento dovuto all'Utile di esercizio pari a 464 milioni di euro;
- della variazione positiva della riserva per *fair value* dei derivati e della riserva di utili (perdite) attuariali per complessivi 153 milioni di euro;
- della costituzione della riserva che accoglie i versamenti effettuati dalla Capogruppo in data 9 gennaio 2015 e 30 settembre 2015, ai sensi dell'art. 20 della Legge 23 giugno 2014, n. 89 successivamente modificato dall'art. 10, comma 12, del D.L. n. 192/2014, convertito in Legge n. 11 del 27 febbraio 2015), della prima *tranche* (40 milioni di euro) e della seconda (60 milioni di euro) a favore dell'Azionista MEF;
- della variazione negativa dei debiti per derivati pari a 61 milioni di euro.

Si segnala inoltre che il capitale sociale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, con delibera dell'assemblea del 28 maggio 2015 registrata il 1° giugno successivo, è stato allineato al corrispondente valore del Patrimonio netto alla stessa data, dopo aver utilizzato integralmente le riserve esistenti a copertura delle perdite. Pertanto il capitale sociale risulta abbattuto per 2.450 milioni di euro e la riserva legale, la riserva straordinaria e le riserve diverse risultano completamente utilizzate.

Bufetti 4210N1 (a)

158

81697/50

PROSPETTO DI RACCORDO al 31.12.2015 e al 31.12.2014 tra il bilancio di esercizio delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed il bilancio consolidato relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto

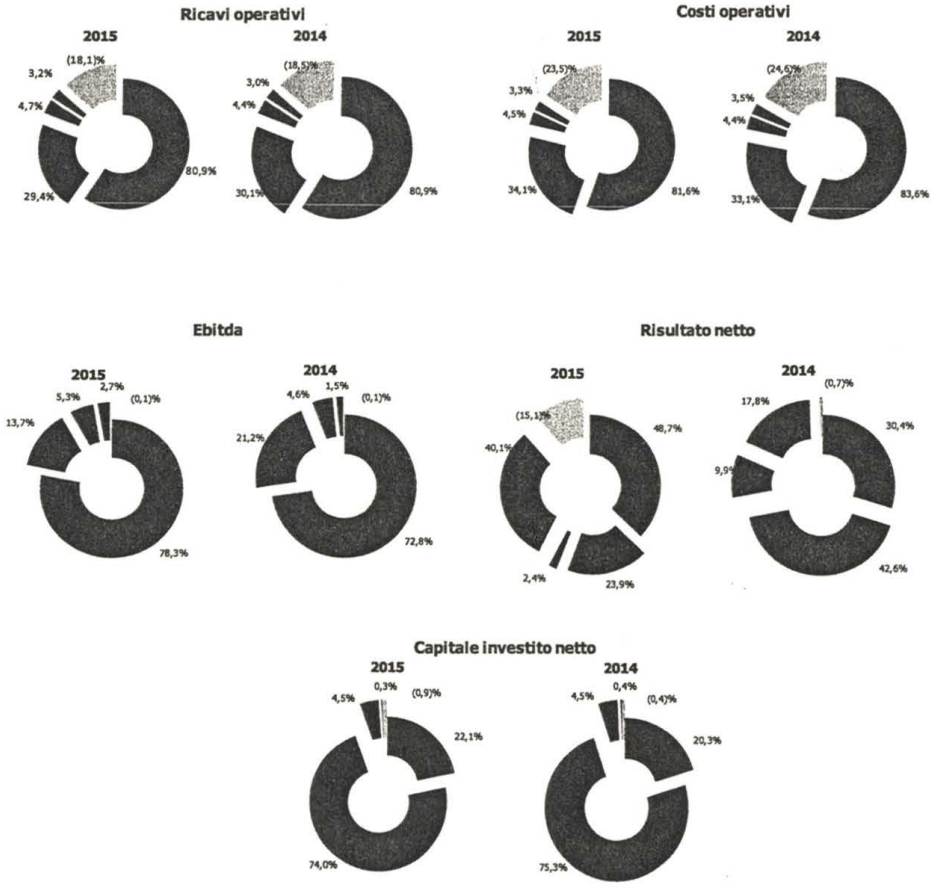
valori in milioni di euro

	31 dicembre 2015		31 dicembre 2014	
	Patrimonio Netto	**Risultato di esercizio**	**Patrimonio Netto**	**Risultato di esercizio**
Bilancio Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	36.378	137	36.340	89
Utili (perdite) di esercizio delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del Gruppo degli utili (perdite) di esercizio e di quelli precedenti	1.715	444	1.377	262
- elisione svalutazione partecipazioni	117	21	97	1
- storno dividendi	(4)	(110)	(4)	(116)
Totale	**1.828**	**355**	**1.470**	**147**
Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	32	(4)	53	23
- storno utili infragruppo	(444)	(31)	(413)	(17)
- storno imposte da consolidato fiscale	273	(9)	282	49
- altre	9	1	(4)	1
Totale	**(130)**	**(43)**	**(82)**	**56**
- Riserve da valutazione	(533)		(686)	
- Riserva per differenze di traduzione	4		3	
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	**37.547**	**448**	**37.046**	**292**
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	273		261	
- Utile di competenza dei terzi	16	16	11	11
PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	**289**	**16**	**272**	**11**
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	**37.836**	**464**	**37.318**	**303**

81697/51

159

Di seguito, l'analisi dell'andamento gestionale del Gruppo viene commentata con riferimento alle *performance* dei settori operativi che caratterizzano il *business* del Gruppo FS Italiane (Trasporto, Infrastruttura, Servizi Immobiliari e Altri Servizi) che, nella rappresentazione grafica sottostante, sono sintetizzate con riguardo alle rispettive quote percentuali, 2015 e 2014, di Ricavi e Costi operativi, Ebitda, Risultato netto e Capitale investito netto.



Bufetti 4210N1 /a)

160

81697/52

Settore Trasporto

Nel settore **Trasporto** - di primaria importanza nel Gruppo - operano le società del Gruppo FS Italiane che svolgono attività di trasporto passeggeri e/o merci su ferro, su strada o via mare, tra le quali ha un ruolo di assoluta rilevanza Trenitalia; fanno parte del settore anche il gruppo Netinera Deutschland, il gruppo TX Logistik (entrambi operanti prevalentemente in Germania), il gruppo FS Logistica, il gruppo Busitalia, e altre società minori.

Più in particolare, su rotaia opera principalmente Trenitalia SpA che si occupa dei servizi per la mobilità di viaggiatori e merci in ambito nazionale ed internazionale; contribuisce ai risultati del settore anche il gruppo tedesco Netinera Deutschland, che svolge attività di trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano tedesco attraverso circa 40 società partecipate. A parte la *Business Unit* Cargo di Trenitalia, le società che si occupano prevalentemente di trasporto merci su ferro sono FS Logistica SpA e le sue partecipate, a livello nazionale, e il gruppo TX Logistik (operante prevalentemente in Germania, Austria, Svizzera, Danimarca) a livello internazionale. Il settore Trasporto comprende anche i servizi di mobilità viaggiatori su gomma che viene effettuato prevalentemente dalle società Busitalia-Sita Nord Srl, Ataf Gestioni Srl e, a partire dall'esercizio 2015, anche dalla società Busitalia Veneto SpA. Rientrano, infine, nel settore Trasporto società quali Serfer Srl, che fornisce servizi di manovra e trazione, nonché di progettazione e costruzione di raccordi ferroviari, Cemat SpA, che si occupa del trasporto combinato non accompagnato sia nazionale che internazionale, SGT SpA, che opera nel settore del trasporto intermodale e Bluferries Srl operante nel trasporto marittimo di persone, automezzi e merci.

valori in milioni di euro

	2015	2014	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.617	6.480	137	2,1
Altri proventi	324	307	17	5,5
Ricavi operativi	**6.941**	**6.787**	**154**	**2,3**
Costi operativi	**(5.396)**	**(5.248)**	**(148)**	**(2,8)**
EBITDA	**1.546**	**1.539**	**7**	**0,5**
Risultato Operativo (EBIT)	**417**	**251**	**166**	**66,1**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**226**	**92**	**134**	**145,7**

	31.12.2015	31.12.2014	Variazione
Capitale investito netto	**9.898**	**8.869**	**1.029**

Il settore Trasporto chiude l'esercizio 2015 con un **Risultato netto dell'esercizio** positivo per 226 milioni di euro, con un incremento pari a 134 milioni di euro rispetto al 2014, registrando quindi una rilevante variazione percentuale (+145,7%). Sulla *performance* 2015, influiscono in particolare a livello operativo le discontinuità normative, già commentate in relazione all'andamento economico del Gruppo FS Italiane nel suo insieme, che hanno impattato sul costo dell'energia elettrica da trazione, sugli oneri di accesso all'infrastruttura AV, nonché sui ricavi del settore cargo, ridotti per effetto della cessazione del contratto di servizio merci con lo Stato a partire dal 2015. Si ricorda inoltre che, sempre in conseguenza della citata cessazione del contratto merci, il risultato 2014 era stato significativamente influenzato dalla svalutazione operata a seguito dell'esercizio di *impairment test* sul settore cargo di Trenitalia SpA, per un valore complessivo di 185 milioni di euro; l'esercizio corrente beneficia pertanto dell'assenza di tale svalutazione grazie ai

81697/53

provvedimenti normativi al settore merci definiti in Legge di Stabilità 2016, che hanno confermato i flussi di cassa prospettici sufficienti a sostenere l'attuale capitale investito di riferimento.

valori in milioni di euro

	2015	2014	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**6.617**	**6.480**	**137**	**2,1**
Ricavi da Servizi di Trasporto	**6.406**	**6.256**	**150**	**2,4**
Ricavi da Mercato	4.107	3.989	118	3,0
Ricavi da Contratto di Servizio	2.299	2.267	32	1,4
Altri ricavi da servizi	**211**	**224**	**(13)**	**(5,8)**
Altri proventi	**324**	**307**	**17**	**5,5**
Ricavi operativi	**6.941**	**6.787**	**154**	**2,3**

I **Ricavi operativi** del settore Trasporto ammontano a 6.941 milioni di euro e registrano un incremento di 154 milioni di euro rispetto al 2014 (+2,3%), dovuto principalmente ai ricavi delle vendite e delle prestazioni che aumentano per un importo pari a 137 milioni di euro e, all'interno di questi ultimi, ai servizi di trasporto.

I **Ricavi da Servizi di Trasporto,** che al loro interno comprendono sia **Ricavi da mercato (viaggiatori e merci)** sia **Ricavi da Contratto di Servizio (Regioni e Stato),** passano infatti da 6.256 milioni di euro a 6.406 milioni di euro. L'incremento, pari a 150 milioni di euro (+2,4%), è differentemente modulato tra le diverse aree di operatività delle società incluse nel settore.

Di seguito i principali fattori che hanno inciso sugli scostamenti relativamente ai ricavi da mercato:

- i ricavi da mercato per il trasporto viaggiatori *Long Haul* registrano un miglioramento netto pari a 77 milioni di euro, con una netta preponderanza di quelli derivanti dai prodotti "*Freccia*", che registrano una variazione positiva pari ad oltre 67 milioni di euro. Tale positivo andamento è riconducibile in particolare al potenziamento dell'offerta AV nella tratta Torino-Milano-Napoli-Salerno, nonché al contributo dato dall'evento EXPO Milano 2015 sul numero complessivo dei viaggiatori trasportati, e risulta tanto più significativo se confrontato con il contesto fortemente competitivo in cui opera Trenitalia. Si rilevano invece minori ricavi, per un importo pari a 6 milioni di euro, nei prodotti *Euronight* e *Charter*. In ambito internazionale si rileva inoltre l'incremento dei ricavi registrato dalla società Thello Sas per 16 milioni di euro;
- i ricavi da mercato per il trasporto viaggiatori *Long Haul* a "servizio universale" subiscono, rispetto al 2014, una variazione negativa pari a circa 22 milioni di euro: il prodotto Notte registra un calo pari a 3 milioni di euro (-4,0%), mentre la restante riduzione, pari a 19 milioni di euro, è prevalentemente riconducibile al calo della domanda servita (viaggiatori/Km -9%) anche in ragione del *mix* di servizi offerti nel 2015;
- i ricavi da mercato per il trasporto regionale dei viaggiatori aumentano per un importo pari a 63 milioni di euro, di cui 48 milioni di euro attribuibili al buon andamento delle società del gruppo Netinera Deutschland, principalmente per effetto di nuovi contratti stipulati con le regioni (*lander*) tedesche, e per 15 milioni di euro alla divisone passeggeri regionale di Trenitalia, per la quale si rilevano sia maggiori viaggiatori/Km (1,1%) che un aumento delle tariffe (+0,9%). Per quanto concerne la produzione, si riscontra un incremento dei treni/Km pari al 2,0%, concentrato in massima parte in Toscana, Veneto, Campania e Lazio e dovuto a ripristini di linee locali che avevano subito interruzioni nel 2014;

Bufetti 4210N1 (a)

162

81697/54

- i ricavi da mercato relativi al trasporto merci evidenziano un decremento complessivo pari a 14 milioni di euro, con una variazione percentuale negativa dell'1,5%: mentre la *Business Unit* di Trenitalia SpA registra un miglioramento pari a 12 milioni di euro, con una migliore *performance* del fatturato relativo al *business* convenzionale rispetto al *business* combinato, le altre realtà del Gruppo impiegate nel ramo della logistica (FS Logistica SpA, Cemat SpA, FS Jit Italia Srl, Trenitalia Logistic France Sas, società dei gruppi TX e Netinera) determinano insieme un calo dei ricavi pari a 26 milioni di euro;
- i ricavi derivanti dal trasporto su gomma registrano nell'esercizio un incremento pari a 14 milioni di euro e beneficiano principalmente del generale miglioramento in termini di produzione del gruppo Busitalia, anche per effetto dell'ampliamento dell'area di esercizio dei servizi su gomma nei comuni di Padova e Rovigo.

I **Ricavi da Contratto di Servizio pubblico** vedono un aumento dei ricavi da Regioni pari a 251 milioni di euro a fronte di una diminuzione dei ricavi da contratti di servizio pubblico con lo Stato per 219 milioni di euro. La variazione positiva complessiva, pari a 32 milioni di euro, è da ricondurre prevalentemente alle società dei gruppi Netinera (111 milioni di euro) e Busitalia (23 milioni di euro). Trenitalia SpA rileva una diminuzione pari a 101 milioni di euro, connessa prevalentemente con il mancato rinnovo del contratto di servizio merci, il quale ha generato, come già ampiamente commentato, una perdita di corrispettivi per il 2015, pari a 106 milioni di euro.

Gli **Altri ricavi da servizi** sono pari a 211 milioni di euro e registrano un decremento di 13 milioni di euro (-5,8%) rispetto al 2014, riconducibile principalmente a:

- minori ricavi per servizi resi alle imprese ferroviarie, in particolare per manutenzione materiale rotabile (-18 milioni di euro);
- minori ricavi per noleggio di materiale rotabile (-15 milioni di euro);
- maggiori ricavi connessi alla patrimonializzazione lavori e lavori in corso su ordinazione (+8 milioni di euro);
- maggiori ricavi da servizi di manovra (+4 milioni di euro);
- rilasci fondi per +4 milioni di euro.

Gli **Altri proventi** sono pari a 324 milioni di euro e registrano un incremento di 17 milioni di euro rispetto al 2014 (+5,5%), principalmente per effetto di minori plusvalenze (-15 milioni di euro), più che compensate dall'incremento registrato negli altri proventi e dovuto, per la maggior parte, a maggiori penali comminate ai fornitori per inadempimenti contrattuali da parte della società Trenitalia.

81697/55

valori in milioni di euro

	2015	2014	Variazione	%
Costo del personale	**2.290**	**2.248**	**42**	**1,9**
Altri costi netti	**3.106**	**3.000**	**106**	**3,5**
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	603	545	58	10,6
Costi per servizi	2.648	2.604	44	1,7
Costi per godimento beni di terzi	234	223	11	4,9
Altri costi operativi	87	88	(1)	(1,1)
Capitalizzazione costi per lavori interni	(466)	(460)	(6)	1,3
Costi operativi	**5.396**	**5.248**	**148**	**2,8**

I **Costi operativi** del settore Trasporto nel 2015 ammontano a 5.396 milioni di euro e registrano un incremento di 148 milioni di euro rispetto al 2014 (+2,8%), dovuto all'effetto congiunto di maggiori costi del personale e di maggiori altri costi netti.

Il **Costo del personale,** pari a 2.290 milioni di euro, registra un incremento pari a 42 milioni di euro (+1,9%) dovuto sostanzialmente ai maggiori costi rilevati dal gruppo Netinera Deutschland (+20 milioni di euro) e dal gruppo Busitalia (+20 milioni di euro), a fronte di incrementi di perimetro di attività e societario, parzialmente compensati dalla riduzione registrata dalla società Trenitalia, pari a 6 milioni di euro.

Gli **Altri costi netti** pari a 3.106 milioni di euro registrano un incremento pari a 106 milioni di euro (+3,5%); di seguito l'analisi dei principali scostamenti:

- nei costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci in evidenza l'aumento del costo dell'energia elettrica per la trazione dei treni pari a 36 milioni di euro, imputabile principalmente a Trenitalia SpA come conseguenza, soprattutto, della Delibera AEEG (Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas) 641/2013 e del già citato Decreto Legge 91 (convertito in Legge 116/2014), con cui l'Autorità ha sostanzialmente operato un abbattimento delle agevolazioni tariffarie precedentemente riservate alle imprese ferroviarie, con conseguente aumento dei costi. In aumento anche i costi per combustibili e lubrificanti per la trazione per un importo pari a 15 milioni di euro;

- nell'ambito dei costi per servizi, strettamente correlati all'incremento dei ricavi delle vendite e prestazioni, le variazioni più significative interessano le voci manutenzioni e riparazioni di beni mobili e immobili (+22 milioni di euro), servizi amministrativi e informatici (+12 milioni di euro) e diversi (-13 milioni di euro). Di rilievo, la variazione relativa ai costi per pedaggio, che complessivamente aumentano di 23 milioni di euro, principalmente come conseguenza di:
  - maggiori costi per pedaggio attribuibili al gruppo Netinera per 66 milioni di euro, per effetto dell'acquisizione di nuove tratte nel mercato tedesco;
  - minori costi per pedaggio attribuibili alla società Trenitalia per 44 milioni di euro, per la diminuzione del costo unitario del pedaggio sulle tratte AV, disposto dalla Delibera ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) 70/2014.

Bufetti 4210N1 (a)

164

81697/56

- le capitalizzazioni per lavori interni concernono per lo più costi di materiali, spese di personale e di trasporto capitalizzati a fronte di interventi di manutenzione incrementativa dei rotabili, e nel periodo si incrementano di circa 6 milioni di euro.

L'EBITDA del settore Trasporto si attesta nel 2015 ad un valore positivo di 1.546 milioni di euro e registra un incremento di 7 milioni di euro (+0,5%) rispetto al 2014.

Il **Risultato operativo (EBIT)** ammonta a 417 milioni di euro e registra un incremento pari a 166 milioni di euro (+66,1%) rispetto all'anno precedente. Sulla variazione positiva incidono maggiori ammortamenti per 66 milioni di euro, minori svalutazioni e perdite di valore per 249 milioni di euro e maggiori accantonamenti per 24 milioni di euro.
In dettaglio, e con riferimento alle svalutazioni, si segnala che l'esercizio 2015 beneficia dell'assenza di significative svalutazioni che invece hanno caratterizzato il 2014, come quella già citata operata sulla *CGU* Divisione Cargo di Trenitalia spA (a seguito del risultato del *test* di *impairment*) per oltre 185 milioni di euro, e la svalutazione effettuata da FS Logistica, per 56 milioni di euro, su alcuni compendi immobiliari, in conseguenza dell'adeguamento del valore netto contabile degli stessi al valore di mercato. Si rammenta infatti, come già citato in precedenza, che la decisione assunta da parte dello Stato, con l'approvazione della Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015), di non rinnovare il Contratto di Servizio merci ha determinato per la principale società di trasporto del Gruppo una riduzione dei corrispettivi di circa 106 milioni di euro annui rendendo così necessaria una revisione del piano industriale della Divisione Cargo al fine di verificare la recuperabilità del valore del capitale investito della stessa, con la conseguente svalutazione operata a fine 2014.
Gli accantonamenti sono correlati all'attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito per i dipendenti del Gruppo FS.

Il **Saldo della gestione finanziaria** presenta oneri netti di 169 milioni di euro, con un peggioramento pari a 89 milioni di euro (-111,25%) rispetto all'esercizio precedente. La variazione è riconducibile principalmente alla diminuzione dei proventi finanziari (71 milioni di euro), che per 65 milioni di euro è attribuibile alla società FS Logistica, la quale nel 2014 aveva rilevato anche il plusvalore, di natura straordinaria, realizzato per effetto dell'aggiornamento della stima del *fair value* e delle tempistiche di attualizzazione di taluni crediti. Si registrano inoltre minori utili da partecipazioni in società valutate secondo il metodo del patrimonio netto per 19 milioni di euro.

Le **Imposte sul reddito** del settore ammontano a 22 milioni di euro, con una variazione in diminuzione pari a 57 milioni di euro (-72,2%). Particolarmente rilevante risulta la riduzione dell'imposta IRAP, per un importo pari a 58 milioni di euro, principalmente determinata dalla possibilità di deduzione ai fini IRAP, dal 2015, del complessivo costo del personale dipendente con contratto a tempo indeterminato derivante dai provvedimenti normativi in materia fiscale previsti dalla Legge di Stabilità 2015.

Finanziamenti

- **FS SpA, Trenitalia SpA ed Eurofima SA sottoscrivono l'atto "*Amendment of amendment agreement of deeds of pledge over movables*"**

In data 15 gennaio 2015, con riferimento al portafoglio di operazioni finanziarie per il materiale rotabile che vedono coinvolta la collegata Eurofima SA in qualità di *lender* del Gruppo FS Italiane, in seguito alla realizzazione di un piano di dismissione di materiale rotabile, FS SpA, Trenitalia SpA ed Eurofima SA hanno sottoscritto l'atto "*Amendment of*

81697/ST

amendment agreement of deeds of pledge over movables dated 30 october 2009" al fine di sostituire parte del materiale rotabile oggetto di pegno per un valore complessivo di circa 80 milioni di euro.

- **Coperture del rischio di tasso d'interesse**

Nel mese di luglio 2015 sono state realizzate per Trenitalia SpA coperture dal rischio di tasso di interesse attraverso 20 *Interest Rate Swap*. Le coperture, per un valore nozionale di circa 2,7 miliardi di euro, hanno efficacia a partire dal secondo semestre del 2015 e fino al secondo semestre del 2018 e consentono di predeterminare il costo di tale debito coperto, inclusivo dello *spread* di credito, mediamente al di sotto dello 0,5% nel triennio di riferimento.

- ***Loan Agreement* di 300 milioni di euro**

In data 10 novembre 2015 FS Italiane, a seguito di una procedura competitiva tra 9 istituti finanziari indetta nel mese di luglio, ha sottoscritto un *Loan Agreement* della durata di 4 anni e di ammontare pari a 300 milioni di euro, con il raggruppamento temporaneo d'imprese costituito da: BNL Gruppo BNP Paribas, con ruolo di "mandataria", UBI Banca SpA e Banca Carige SpA ("mandanti"). I proventi di tale operazione sono destinati all'acquisto di materiale rotabile per la media-lunga percorrenza e per il trasporto regionale tramite sottoscrizione di un finanziamento *intercompany* tra FS SpA e Trenitalia SpA, a valere sul suddetto *Loan Agreement*, di pari importo e con caratteristiche e condizioni sostanzialmente simili in termini di vincoli e impegni delle parti.

- **Cessione dei crediti della regione Calabria**

Nel mese di novembre, a seguito di una procedura competitiva, il Gruppo FS ha effettuato la prima operazione di cessione pro-soluto di crediti certificati per mezzo della piattaforma elettronica per la gestione telematica del rilascio delle certificazioni di cui al comma 1 dell'articolo 7 del Decreto-Legge 8 aprile 2013, n. 35, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2013. L'operazione di smobilizzo ha avuto ad oggetto crediti vantati da Trenitalia SpA verso la regione Calabria per un valore nominale di 64 milioni di euro.

Bufetti 4210N1 (a)

166

81697/58

Settore Infrastruttura

Nel settore **Infrastruttura** opera principalmente Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) la cui *mission* prevede, da un lato, il ruolo di Gestore nazionale della infrastruttura ferroviaria della quale cura la manutenzione, l'utilizzo e lo sviluppo anche dei relativi sistemi di sicurezza, oltre a gestire le attività di ricerca e sviluppo in ambito ferroviario nonché a garantire i servizi di collegamento via mare con le isole maggiori; dall'altro RFI SpA opera, essendone proprietaria, nella gestione del patrimonio immobiliare non funzionale all'esercizio ferroviario.
In minore quota, contribuisce ai risultati del settore Italferr SpA, la società di ingegneria del Gruppo, e le altre società che si occupano di infrastruttura all'interno del Gruppo, quali Brenner Basis Tunnel (BBT), Tunnel Ferroviario del Brennero (TFB) e Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT), tutte impegnate come attività principale nella costruzione dei tunnel di raccordo Italia-Austria e Italia-Francia.

valori in milioni di euro

	2015	2014	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.222	2.218	4	0,2
Altri proventi	305	309	(4)	(1,3)
Ricavi operativi	**2.527**	**2.527**		
Costi operativi	**(2.256)**	**(2.079)**	**(177)**	**(8,5)**
EBITDA	**271**	**448**	**(177)**	**(39,5)**
Risultato Operativo (EBIT)	**151**	**346**	**(195)**	**(56,4)**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**111**	**129**	**(18)**	**(14,0)**

	31.12.2015	31.12.2014	Variazione
Capitale investito netto	**32.880**	**32.898**	**(18)**

Al 31 dicembre 2015 il settore **Infrastruttura** realizza un **Risultato netto d'esercizio** di 111 milioni di euro, in diminuzione rispetto all'anno precedente di 18 milioni di euro (-14,0%).

valori in milioni di euro

	2015	2014	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**2.222**	**2.218**	**4**	**0,2**
Ricavi da servizi di infrastruttura	2.159	2.138	21	1,0
Altri ricavi da servizi	63	80	(17)	(21,3)
Altri proventi	**305**	**309**	**(4)**	**(1,3)**
Ricavi operativi	**2.527**	**2.527**		

I **Ricavi delle vendite e delle prestazioni** sono formati da ricavi da servizi di infrastruttura e servizi accessori alla circolazione attribuibili alla società RFI SpA per 2.178 milioni di euro e da ricavi per servizi di ingegneria attribuibili alla società Italferr SpA per 44 milioni di euro. In particolare i **Ricavi da servizi infrastruttura**, che variano dai 2.138 milioni di euro del 2014 ai 2.159 milioni di euro del 2015, registrano un incremento di 21 milioni di euro. La natura di

81697/59



167

Gestore della Rete ferroviaria rende l'andamento dei ricavi fortemente legato e influenzato dai provvedimenti legislativi che regolano il settore. In particolare nell'esercizio in esame si evidenziano:

- i contributi da Stato di 975 milioni di euro, invariati rispetto all'esercizio precedente;
- il decremento dei ricavi da pedaggio di 45 milioni di euro da attribuire, complessivamente, a maggiori ricavi riferibili all'incremento dei treni/Km circolati sull'infrastruttura nazionale, compensati dalla già citata riduzione del canone di pedaggio sulla rete AV/AC a seguito dell'emissione della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n.70 del 31 ottobre 2014, che ha imposto la riduzione del canone unitario da pedaggio sulla rete AV/AC e il ricalcolo del canone relativo alle tracce afferenti invii a vuoto di materiale rotabile relativo ai soli servizi AV. In particolare l'ART ha introdotto misure di regolazione, finalizzate al consolidamento del mercato ferroviario AV, immediatamente esecutive in materia di pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, che hanno portato ad una rimodulazione del canone ed alla ridefinizione dell'importo del pedaggio unitario per l'accesso alla rete AV/AC al valore di 8,2 euro/km rispetto al precedente valore di 12,81 euro/km;
- l'incremento dei ricavi per vendita trazione elettrica di 66 milioni di euro come conseguenza dell'incremento dei relativi costi di acquisto nel rispetto della Legge n. 116/2014 che ha previsto la rimodulazione del sistema tariffario elettrico applicato al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Sulla materia va comunque segnalato che tale normativa, oltre alla modifica del sistema tariffario, ha determinato il mancato completo ribaltamento alle Imprese Ferroviarie dei costi sostenuti dal Gestore dell'infrastruttura per l'approvvigionamento di energia elettrica per trazione.

Gli **Altri ricavi da servizi,** pari a 63 milioni di euro, registrano una riduzione (-17 milioni di euro) per l'effetto combinato della riduzione dei ricavi per servizi accessori alla circolazione attribuibile a RFI SpA (-21 milioni di euro), a fronte dell'incremento dei ricavi per servizi di ingegneria attribuibile a Italferr SpA (+4 milioni di euro). La riduzione dei ricavi accessori alla circolazione è sostanzialmente ascrivibile al decremento dei ricavi da servizi di assistenza PRM-Persone a ridotta mobilità (-11 milioni di euro), ulteriore conseguenza dalla sopra citata Delibera ART n.70, e dei ricavi da servizi di manovra (-7 milioni di euro).

Gli **Altri proventi,** registrati quasi esclusivamente dalla società RFI SpA, variano da 309 milioni di euro a 305 milioni (-4 milioni di euro), per effetto della normale attività accessoria al *business* infrastruttura.

valori in milioni di euro

	2015	2014	Variazione	%
Costo del personale	**1.502**	**1.517**	**(15)**	**(1,0)**
Altri costi netti	**754**	**562**	**192**	**34,2**
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	640	419	221	52,7
Costi per servizi	656	552	104	18,8
Costi per godimento beni di terzi	48	44	4	9,1
Altri costi operativi	120	118	2	1,7
Capitalizzazione costi per lavori interni	(710)	(571)	(139)	24,3
Costi operativi	**2.256**	**2.079**	**177**	**8,5**

Il **Costo del personale** registra complessivamente un decremento di 15 milioni di euro rispetto al 2014 attribuibile principalmente a RFI SpA, per la riduzione dell'organico della società conseguente alla razionalizzazione dell'articolazione organizzativa della stessa e all'utilizzo di incentivi all'esodo.

Bufetti 4210N1 (a)

168

81697/60

Gli **Altri costi netti** nel corso dell'esercizio aumentano di 192 milioni di euro, variando da 562 milioni di euro nel 2014 a 754 milioni di euro nel 2015. La variazione è da imputare ad un generale aumento dei costi, tra i quali quelli per acquisti di materie prime, sussidiarie, di consumo per 221 milioni di euro (maggiori costi per investimenti d'esercizio per 100 milioni di euro e maggiori costi di energia elettrica – principalmente imputabili agli effetti della citata Legge 116/2014 - e combustibili per trazione dei treni per 107 milioni di euro entrambe imputabili a RFI SpA) e dei costi per servizi di 104 milioni di euro. La variazione di tali ultimi costi è influenzata dal fatto che il saldo comparativo del 2014 beneficiava del rilascio, da parte di RFI SpA, del fondo rischi su manutenzioni per 111 milioni di euro. Le capitalizzazioni aumentano di 139 milioni di euro come conseguenza dell'incremento della manutenzione straordinaria imputabile principalmente a RFI.

L'**EBIT** si attesta a 151 milioni di euro (-195 milioni di euro rispetto al 2014) e risulta influenzato, oltre che dalla variazione del risultato della gestione caratteristica (-177 milioni di euro), anche da un incremento degli ammortamenti per 8 milioni di euro, collegato alla variazione dell'aliquota della Rete AV/AC in funzione dell'incremento dei volumi di treni/km, e degli accantonamenti di 15 milioni di euro effettuati al fondo di sostegno al reddito, finalizzato all'accompagnamento del personale in uscita in possesso di determinati requisiti nel corso dei prossimi anni.

Il **Saldo della gestione finanziaria** migliora per 6 milioni di euro, passando da oneri netti per 43 a 37 milioni di euro. La variazione, attribuibile a RFI SpA, è riconducibile principalmente a minori oneri finanziari per 7 milioni di euro principalmente collegati all'*interest cost* sul TFR.

Le **Imposte sul reddito** registrano una variazione in diminuzione di 171 milioni di euro. Sulle imposte del 2014 incideva il rilascio delle imposte anticipate, negativo per 146 milioni di euro, da parte di RFI SpA legato alle novità normative introdotte dall'articolo 1, comma 20, della Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015 – deducibilità, ai fini IRAP, dell'intero ammontare del costo del personale dipendente con contratto a tempo indeterminato) che ha di fatto azzerato per la società il costo dell'IRAP, determinando la conseguente mancata sussistenza del requisito di iscrizione dell'imposta anticipata.

Finanziamenti

- **Accordo MEF-BEI per il finanziamento della rete convenzionale**

Il 30 gennaio 2015 è stato firmato, presso il MEF, alla presenza del Ministro, un accordo tra la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ed il MEF, finalizzato al finanziamento del piano di interventi di RFI SpA. L'accordo per la concessione di un prestito di 950 milioni di euro da destinare all'ammodernamento delle linee ferroviarie convenzionali e delle tratte regionali e locali dal Nord al Sud d'Italia è stato siglato dal Vicepresidente della BEI e dal Direttore Generale del Tesoro. All'Accordo erano presenti anche l'AD di FS Italiane, l'AD di RFI nonché rappresentanti del MIT.



81697/61

Settore Servizi Immobiliari

Nel settore **Servizi Immobiliari** operano principalmente le società che gestiscono i principali scali ferroviari (gruppo Grandi Stazioni e Centostazioni). Inoltre, rientrano in tale settore le società del Gruppo FS Italiane che si occupano della valorizzazione del patrimonio non funzionale all'esercizio dell'impresa ferroviaria e della vendita degli immobili e dei terreni di *trading*.

In particolare, il gruppo Grandi Stazioni gestisce e riqualifica i 13 principali scali ferroviari italiani (Roma Termini, Milano Centrale, Torino Porta Nuova, Firenze Santa Maria Novella, Bologna Centrale, Napoli Centrale, Venezia Mestre e Santa Lucia, Verona Porta Nuova, Genova Piazza Principe e Brignole, Palermo Centrale e Bari Centrale) oltre a gestire la stazione di Roma Tiburtina e, tramite la controllata Grandi Stazioni Republica Ceskà Sro, le stazioni di Praga Centrale e Mariànské Làzne nella Repubblica Ceca.

Centostazioni SpA invece, riqualifica e, nel contempo, garantisce la gestione ottimale dei 103 complessi di stazione distribuite su tutto il territorio nazionale, favorendone la valorizzazione commerciale attraverso lo sviluppo delle svariate opportunità di *business* realizzabili all'interno degli scali ferroviari.

Il settore immobiliare comprende anche la società FS Sistemi Urbani Srl che si occupa della valorizzazione del patrimonio non funzionale all'esercizio dell'impresa ferroviaria attraverso la gestione integrata, lo sviluppo dei servizi immobiliari, la riqualificazione delle aree limitrofe e di connessione con le città adiacenti a complessi di stazione e a infrastrutture nodali di trasporto.

Contribuisce ai risultati del settore, solo per la sua attività di gestione immobiliare, anche la capogruppo FS SpA che, oltre alla fornitura di servizi di supporto-consulenza alle società del Gruppo, si occupa della vendita degli immobili e dei terreni di *trading* del Gruppo FS.

Rientrano, infine, in tale settore Metropark SpA, che si occupa dello studio, della progettazione e della realizzazione di parcheggi, nonché della gestione degli stessi e di aree attrezzate da adibire alla sosta di mezzi di trasporto di qualunque tipo, e fino al 23 dicembre 2015 la società S.EL.F Srl, che ha come oggetto sociale l'attività di trasporto e trasmissione di energia elettrica. In tale data, come sarà più volte menzionato nel seguito, l'intero capitale sociale della società S.EL.F Srl è stato ceduto da Ferrovie dello Stato Italiane SpA a Terna SpA, previa operazione di scissione parziale degli "*asset* elettrici" da parte di RFI SpA alla stessa S.EL.F Srl.

valori in milioni di euro

	2015	2014	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	16	15	1	6,7
Altri proventi	384	357	27	7,6
Ricavi operativi	**400**	**372**	**28**	**7,5**
Costi operativi	**(295)**	**(274)**	**(21)**	**(7,7)**
EBITDA	**105**	**98**	**7**	**7,1**
Risultato Operativo (EBIT)	**49**	**58**	**(9)**	**(15,5)**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**11**	**30**	**(19)**	**(63,3)**

	31.12.2015	31.12.2014	Variazione
Capitale investito netto	**2.000**	**1.978**	**22**

Buffetti 4210N1 (a)

170

81697/62

Il Settore Servizi Immobiliari chiude l'esercizio 2015 con un **Risultato netto d'esercizio** positivo per 11 milioni di euro, con una diminuzione di 19 milioni di euro rispetto al 2014.

valori in milioni di euro

	2015	2014	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**16**	**15**	**1**	**6,7**
Ricavi da vendita trazione elettrica	8	7	1	14,3
Altri ricavi da servizi	8	8		
Altri proventi	**384**	**357**	**27**	**7,6**
Ricavi operativi	**400**	**372**	**28**	**7,5**

I **Ricavi operativi** ammontano a 400 milioni di euro e registrano un incremento di 28 milioni di euro rispetto al 2014 (+7,5%). La variazione è dovuta per 1 milione di euro ai **Ricavi da vendita di trazione elettrica** da parte della società S.EL.F. Srl e all'aumento degli **Altri proventi,** che passano da 357 milioni di euro del 2014 a 384 milioni di euro (+7,6%) al 31 dicembre 2015.

Tale ultima variazione positiva (+27 milioni di euro) è riconducibile essenzialmente a un incremento dei ricavi da gestione immobiliare di FS Sistemi Urbani Srl per 8 milioni di euro, di Grandi Stazioni SpA per 12 milioni di euro, di Centostazioni SpA per 1 milione di euro e da ricavi derivanti da penali riconosciute a Grandi Stazioni SpA a fronte di ritardi registrati nella chiusura di alcuni cantieri, nonché al risarcimento danni per le problematiche riscontrate nella gestione operativa della stazione di Roma Tiburtina per 6 milioni di euro.

Da segnalare che l'incremento dei ricavi da gestione immobiliare di FS Sistemi Urbani Srl deriva esclusivamente dai ricavi da vendita di immobili e terreni di *trading* per circa 8 milioni di euro. La società difatti, nel corso del 2015, ha realizzato la vendita di *asset* per un totale complessivo di oltre 10 milioni di euro, rilevando plusvalenze per più di 5 milioni di euro.

valori in milioni di euro

	2015	2014	Variazione	%
Costo del personale	**33**	**33**		
Altri costi netti	**262**	**241**	**21**	**8,7**
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	37	8	29	>200
Costi per servizi	136	146	(10)	(6,8)
Costi per godimento beni di terzi	64	62	2	3,2
Altri costi operativi	33	28	5	17,9
Capitalizzazione costi per lavori interni	(8)	(3)	(5)	166,7
Costi operativi	**295**	**274**	**21**	**7,7**

I **Costi operativi** ammontano a 295 milioni di euro e registrano un incremento di 21 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente (+7,7%) dovuto esclusivamente all'incremento degli altri costi netti.

81697/63

L'incremento degli **Altri Costi netti,** pari a 21 milioni di euro, è ascrivibile prevalentemente ad un incremento dei costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (+29 milioni di euro), dei costi per godimento beni di terzi (+2 milioni di euro), compensati in parte da una diminuzione dei costi per servizi (-10 milioni di euro).

I **Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci,** pari a 37 milioni di euro, aumentano di 29 milioni di euro; 17 milioni di euro si riferiscono alla variazione delle giacenze di immobili e terreni di *trading* della società FS Sistemi Urbani Srl, per effetto della svalutazione dei compendi di Cremona, Palermo Sanpolo, Torino Spina 2 – Porta Susa, Bologna Cave di Reno, Padova Via Crimea e Pistoia, e per 8 milioni di euro alle svalutazioni operate dalla Capogruppo FS Italiane SpA al fine di allineare il valore contabile degli *asset* al relativo valore di mercato, mentre altri 4 milioni di euro a causa del maggior costo del venduto 2015 rispetto all'esercizio 2014.

I **Costi per servizi,** pari a 136 milioni di euro, si riducono di 10 milioni di euro rispetto al 2014 per l'effetto combinato dovuto essenzialmente al rilascio di un fondo precedentemente costituito dalla società FS Sistemi Urbani Srl per oneri su immobili di *trading*, risultato eccedente a seguito della transazione definitiva intervenuta nel 2015 (-28 milioni di euro) e all'incremento di 15 milioni di euro delle spese pubblicitarie e promozionali, dei costi di conduzione dei complessi immobiliari e dei servizi di ingegneria del gruppo Grandi Stazioni.

I **Costi per godimento beni di terzi** si incrementano di 2 milioni rispetto al 2014 per l'aumento dei canoni di retrocessione connessi ai maggiori ricavi per locazioni ed attività sui media da parte di Grandi Stazioni SpA.

L'EBITDA del settore Servizi Immobiliari si attesta nel 2015 ad un valore positivo di 105 milioni di euro e registra un incremento di 7 milioni di euro rispetto al 2014 (+7,1%) per effetto dell'incremento dei ricavi operativi più che proporzionale rispetto all'aumento dei costi operativi.

Nell'esercizio 2015 gli **Ammortamenti** del settore in questione diminuiscono di 1 milione di euro rispetto all'esercizio 2014 mentre le **Svalutazioni e perdite (riprese) di valore** si incrementano di 17 milioni di euro, prevalentemente per effetto delle maggiori svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio 2015 sugli investimenti immobiliari da parte delle società FS Sistemi Urbani Srl e della capogruppo FS Italiane SpA.

L'**EBIT** del settore si attesta nel 2015 ad un valore positivo di 49 milioni di euro e registra un peggioramento per 9 milioni di euro, rispetto al 2014.

La voce **Proventi e oneri finanziari,** pari a -5 milioni di euro, resta sostanzialmente in linea con l'esercizio 2014.

Le **Imposte sul reddito** si incrementano di 11 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. La variazione è attribuibile principalmente all'effetto negativo netto sulle imposte differite di FS SpA derivante dalla modifica prospettica dell'aliquota IRES dal 27,5% al 24% a partire dal 2017 (+9 milioni di euro).

Bugetti 4210N1 (a)

172

81697/64

Settore Altri Servizi

Nel settore **Altri Servizi** opera Ferrovie dello stato Italiane SpA, nel suo ruolo di *holding* del Gruppo, che indirizza e coordina le politiche e le strategie industriali delle società operative. Le altre società facenti parte del settore sono: Ferservizi SpA, che gestisce in *outsourcing*, per le principali società del Gruppo, le attività non direttamente connesse all'esercizio ferroviario, Fercredit SpA la cui attività è rivolta essenzialmente allo sviluppo del "*credit factoring*" e del *leasing* sul mercato *captive*, nonché all'espansione delle operazioni di "*consumer credit*" per i dipendenti delle Ferrovie dello Stato Italiane, e Italcertifer SpA che si occupa della conduzione di attività di certificazione, valutazione e prove riferite a sistemi di trasporto ed infrastrutturali.

valori in milioni di euro

	2015	2014	Variazione	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	(1)	1	(2)	>200
Altri proventi	275	252	23	9,1
Ricavi operativi	**274**	**253**	**21**	**8,3**
Costi operativi	**(220)**	**(222)**	**2**	**(0,9)**
EBITDA	**54**	**31**	**23**	**74,2**
Risultato Operativo (EBIT)	**28**	**5**	**23**	**>200**
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	**186**	**54**	**132**	**>200**

	31.12.2015	31.12.2014	Variazione
Capitale investito netto	**160**	**155**	**5**

Al 31 dicembre 2015 il settore Altri Servizi ha realizzato un **Risultato netto d'esercizio** di 186 milioni di euro, con un incremento rispetto all'anno precedente di 132 milioni di euro (>200%).

valori in milioni di euro

	2015	2014	Delta	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**(1)**	**1**	**(2)**	**>200**
Altri proventi	**275**	**252**	**23**	**9,1**
Ricavi operativi	**274**	**253**	**21**	**8,3**

I **Ricavi operativi,** pari a 274 milioni di euro, registrano una variazione in aumento di 21 milioni di euro (+8,3%) e sono formati quasi esclusivamente dalla voce **Altri proventi,** pari a 275 milioni di euro, che accoglie il valore dei ricavi e proventi della gestione accessoria.

La variazione più rilevante intervenuta nell'esercizio è attribuibile all'iscrizione della plusvalenza derivante dalla cessione degli *asset* netti afferenti la rete elettrica di RFI a Terna SpA (+18 milioni di euro), computata tenendo conto sia della stima degli oneri connessi alle garanzie previste dall'accordo di vendita, che dell'imposta di registro dovuta sull'operazione.

In data 9 dicembre infatti Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Terna SpA hanno firmato il contratto per la cessione della partecipazione in S.EL.F. Srl, che ha ricevuto per scissione da RFI SpA la rete elettrica ad alta tensione, divenuto efficace in data 23 dicembre 2015.

Gli altri proventi sono poi formati:

81697/65

- dai ricavi da gestione immobiliare, attribuibili alla società Ferservizi SpA, per la gestione di spazi e uffici per il Gruppo, che sono pari a 32 milioni di euro e non subiscono variazioni di rilievo nel corso dell'esercizio;
- dai ricavi attribuibili ancora alla società Ferservizi SpA per l'attività di *facility management* e *service* amministrativo alle società del Gruppo, che sono pari a circa 138 milioni di euro e subiscono una variazione in aumento di 3 milioni di euro;
- dai ricavi, attribuibili alla Capogruppo, conseguiti per i riaddebiti alle società del Gruppo per le prestazioni di servizi e consulenza a seguito del Contratto per la fornitura di servizi e consulenza e per i canoni attivi di utilizzo dei marchi, pari a 67 milioni di euro e che subiscono una variazione in diminuzione di circa 1 milione di euro;
- dai ricavi, attribuibili a Italcertifer, pari a 14 milioni di euro e che subiscono una variazione in aumento di 3 milioni di euro grazie alla consistente crescita dell'ammontare degli ordini in portafoglio e al completamento di un rilevante numero di commesse, soprattutto verso clienti terzi;
- dai ricavi, attribuibili a Fercredit, per la vendita dei suoi prodotti – *leasing*, *factoring* e *consumer credit* –pari a 4 milioni di euro e che non subiscono variazioni di rilievo nel corso dell'esercizio.

I **Ricavi dalle vendite e prestazioni,** pari a -1 milioni di euro, accolgono invece la sola variazione delle rimanenze per lavori in corso attribuibile ad Italcertifer SpA. La società ha completato nel corso del 2015 le commesse iniziate gli anni precedenti, da cui deriva la variazione negativa delle rimanenze per lavori in corso (-2 milioni di euro).

valori in milioni di euro

	2015	2014	Delta	%
Costo del personale	**135**	**144**	**(9)**	**(6,3)**
Altri costi netti	**85**	**78**	**7**	**9,0**
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci				0,0
Costi per servizi	64	59	5	8,5
Costi per godimento beni di terzi	6	6		
Altri costi operativi	15	13	2	15,4
Capitalizzazione costi per lavori interni				0,0
Costi operativi	**220**	**222**	**(2)**	**(0,9)**

Il **Costo del personale,** pari a 135 milioni di euro, registra complessivamente un decremento di 9 milioni di euro (-6,3%) rispetto al precedente esercizio. La variazione è riconducibile alla riduzione dell'organico medio, attribuibile al continuo e graduale processo di riorganizzazione produttiva e del lavoro da parte delle società che fanno parte del settore in esame e al decremento dei costi per incentivi all'esodo per il completarsi del processo di riorganizzazione da parte di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

Gli **Altri costi,** pari a 85 milioni di euro, nel corso dell'esercizio si sono incrementati di 7 milioni di euro (+9,0%). La variazione è da imputare un aumento dei costi dei pernottamenti del personale viaggiante delle società del Gruppo appartenenti al settore negli alberghi sostitutivi ai ferrotel e ai maggiori costi per quote associative dovute come contributo alla Fondazione FS Italiane.

L'**EBITDA** si attesta a 54 milioni di euro (+23 milioni di euro rispetto al precedente esercizio), mentre l'**EBIT,** pari a 28 milioni di euro, anch'esso in crescita di 23 milioni di euro rispetto alla 2014, risulta influenzato da un lieve incremento degli ammortamenti (+1 milione di euro), dal decremento di svalutazioni e perdite di valore (-4 milioni di euro), e da

Bufetti 4210N1 (a)

174

8169766

maggiori accantonamenti per oneri relativi al Fondo di sostegno al reddito previsti per l'attivazione di progetti di razionalizzazione dell'assetto produttivo attribuibili in maggior parte alla stessa Capogruppo (+3 milioni di euro).

Il **Saldo della gestione finanziaria** migliora nel corso dell'esercizio passando da un saldo positivo di 17 milioni di euro ad uno altrettanto positivo di 92 milioni di euro. La variazione è riconducibile principalmente a:

- maggiori proventi finanziari diversi, per complessivi 75 milioni di euro, su cui incide significativamente la componente positiva ascrivibile alla rideterminazione del valore della partecipazione in Eurofima SA, con sede a Basilea, con riferimento alla natura delle obbligazioni collegate alla *Callable Share* ("Decimi da versare");
- del decremento degli interessi attivi sui finanziamenti concessi a Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA per 16 milioni di euro;
- del decremento delle perdite su cambi effettuato nel 2014 (4 milioni di euro);
- dal decremento degli oneri finanziari su debiti (12 milioni di euro).

Il risultato d'esercizio riflette positivamente il valore delle **imposte,** pari a 66 milioni di euro, che accoglie, nell'ambito delle attività tipiche della Capogruppo, gli effetti positivi derivanti dalla gestione del consolidato fiscale e gli effetti relativi alla legge di stabilità 2016 (L. n° 208 del 28 dicembre 2015) che ha introdotto, a partire dall'esercizio 2017, la riduzione dell'aliquota IRES dal 27,5% al 24% comportando effetti sulle imposte anticipate e differite.

Finanziamenti

- **Il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane delibera l'emissione obbligazionaria**

In data 25 febbraio 2015 è stata approvata dal CdA di FS Italiane SpA l'emissione di nuove obbligazioni a valere sul Programma *EMTN* quotato alla Borsa d'Irlanda per un complessivo ammontare fino 1,5 miliardi di euro e durate comprese tra 4 e 12 anni. Le risorse derivanti dalle suddette emissioni finanzieranno i fabbisogni del Gruppo FS Italiane, in continuità con le previsioni del Piano Industriale 2014-2017, con particolare riguardo agli investimenti di RFI SpA per il progetto infrastrutturale Alta Velocità/Alta Capacità e di Trenitalia SpA per l'acquisto di materiale rotabile da utilizzare nei settori dell'Alta Velocità e del trasporto regionale.

- ***Backup facility***

In data 22 maggio 2015, FS Italiane SpA ha sottoscritto con un *pool* di 10 primari istituti finanziari nazionali ed internazionali un *Backup Facility Agreement*, per un ammontare complessivo di 1,5 miliardi di euro e di durata pari a 3 anni. L'operazione è stata finalizzata a seguito di una procedura competitiva tra 16 istituti finanziari indetta nel mese di febbraio dalla Capogruppo. La *Backup Facility* è una linea di credito rotativa (cd. *Revolving*) con impegno irrevocabile delle banche all'erogazione delle somme richieste (cd. *Committed*) e costituisce un'importante riserva di liquidità a copertura delle esigenze di tesoreria delle società del Gruppo FS. Tale linea di credito è stata posta in essere con finalità "*general purpose*", pertanto i proventi potranno essere utilizzati per le molteplici necessità operative del Gruppo FS, ivi inclusi investimenti infrastrutturali e in materiale rotabile.

A valere sulla linea in questione e rispecchiandone sostanzialmente le condizioni contrattuali in termini di vincoli e impegni delle parti, FS ha concesso due linee di credito *intercompany* di durata pari a 3 anni, su base *revolving* e *committed* alle società controllate Trenitalia (Euro 800 milioni) ed RFI (Euro 400 milioni).

81697/6

- **Conferma *rating* Fitch**

In data 5 novembre 2015 l'agenzia Fitch Ratings ha confermato il *Long-Term Issuer Default Rating* di FS Italiane a livello "BBB+" ed il relativo *Outlook* a "Stabile", coerentemente con il profilo della Repubblica Italiana. Sono stati parimenti confermati i rating "BBB+" del Programma EMTN e dei titoli emessi a valere sullo stesso EMTN.

- **Conferma del *rating* da parte di Standard & Poor's**

In data 2 Dicembre 2015 l'agenzia di *rating* Standard & Poor's ha pubblicato la valutazione annuale del profilo di credito di Ferrovie dello Stato Italiane, confermandone sia il *Long-Term Corporate Credit Rating* a "BBB-" sia lo *Stand Alone Credit Profile* a "bbb".

L'*outlook* è rimasto "Stabile", riflettendo quello della Repubblica Italiana.

- **Aggiornamento *base prospectus* 2015**

In data 21 dicembre 2015, la Banca Centrale d'Irlanda ha approvato l'aggiornamento del Prospetto Base del Programma EMTN di FS Italiane, ammesso a quotazione presso la Borsa Valori di Dublino nel luglio 2013. Le attività di aggiornamento hanno interessato principalmente le sezioni "*Description of the Issuer*", "*Information incorporated by reference*" e "*Taxation*" al fine di recepire nel Prospetto i dati di bilancio 2014 e semestrale 2015 nonché informazioni rilevanti in tema di evoluzioni normative ed eventi societari aventi un impatto materiale sul *business* del Gruppo FS. Nessuna variazione è stata apportata alla sezione "*Terms and Conditions of the Notes*". Nella stessa occasione sono stati, inoltre, sottoscritti un nuovo *Programme Manual* ed un nuovo *Dealer Agreement*.

L'aggiornamento della suddetta documentazione è stato reso necessario dalla previsione di nuove emissioni obbligazionarie da parte di FS Italiane a valere sul Programma.

- **Emissione obbligazionaria BEI**

In data 23 dicembre 2015 la Banca Europea degli Investimenti ha interamente sottoscritto un titolo obbligazionario emesso da FS Italiane a valere sul Programma EMTN, dell'ammontare di 300 milioni di euro, tasso variabile e durata pari a 10 anni ed il cui *settlement* è avvenuto in data 12 gennaio 2016.

Le agenzie di *rating* hanno attribuito a tale emissione giudizi allineati a quelli già assegnati a FS e al Programma EMTN (S&P: BBB-; Fitch: BBB+ con *outlook* stabili).

Il *bond* in questione finanzierà l'acquisto di nuovo materiale rotabile per il trasporto regionale in Lazio, Toscana, Veneto, Piemonte e Liguria mediante la sottoscrizione di un prestito *intercompany* tra FS e Trenitalia a valere sui fondi dell'emissione, rispecchiandone nella sostanza caratteristiche e condizioni contrattuali in termini di vincoli e impegni delle parti.

Bugelli 4210N1 (a)

176

81697/68

Andamento economico e situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Conto economico

valori in milioni di euro

	2015	2014	Variazione	%
Ricavi operativi	**147**	**148**	**(1)**	**(0,7)**
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	140	142	(2)	(1,4)
- Altri ricavi	7	6	1	16,7
Costi operativi	**(145)**	**(142)**	**(3)**	**(2,1)**
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**2**	**6**	**(4)**	**(66,7)**
Ammortamenti	(24)	(22)	(2)	
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(13)	(6)	(7)	116,7
Accantonamenti	(3)		(3)	N/A
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**(38)**	**(22)**	**(16)**	**72,7**
Proventi e oneri finanziari	177	115	62	53,9
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**139**	**93**	**46**	**49,5**
Imposte sul reddito	(2)	(4)	2	(50,0)
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	**137**	**89**	**48**	**53,9**

Il **Risultato netto** dell'esercizio 2015 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%).

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 l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- decremento dei **Ricavi operativi** di 1 milione di euro (147 milioni di euro nel 2015 contro i 148 milioni di euro nel 2014) principalmente per i minori ricavi relativi alla gestione immobiliare;
- incremento dei **Costi operativi** di 3 milioni di euro (145 milioni di euro nel 2015 contro i 142 milioni di euro nel 2014) per l'effetto delle maggiori svalutazioni di immobili e terreni di *trading* (+8 milioni di euro), conseguenti alla prosecuzione, anche nel 2015, delle attività di analisi e verifica tramite perizie del valore degli asset patrimoniali della Società rispetto all'andamento del mercato immobiliare, dei maggiori oneri per quote associative versati alla Fondazione FS (+ 1 milione di euro) nonché della maggiore quota di IVA non deducibile maturata nell'esercizio (+2 milioni di euro) cui si contrappone il decremento del costo del personale (-6 milioni di euro) principalmente per minori oneri di incentivazione all'esodo e dei costi per godimento dei beni di terzi dovuti alla riduzione dei canoni di locazione degli immobili (-2 milioni di euro).

L'**EBIT** si attesta ad un valore negativo di 38 milioni di euro, in peggioramento rispetto al valore, sempre negativo, del 2014 pari a 22 milioni di euro (+72,7%), determinato prevalentemente dalle maggiori svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio sugli investimenti immobiliari (-7 milioni di euro), dagli 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** migliora di 62 milioni di euro, principalmente per l'effetto combinato

81697/69

177

- del decremento dei dividendi distribuiti dalle società del Gruppo per complessivi 27 milioni di euro, principalmente per l'effetto netto dei minori dividendi percepiti da RFI (-40 milioni di euro) e dei maggiori dividendi percepiti da Trenitalia (+11 milioni di euro);
- dei maggiori proventi finanziari diversi, per complessivi 99 milioni di euro, su cui incidono significativamente la componente positiva ascrivibile alla rideterminazione del valore della partecipazione in Eurofima SA, a seguito degli approfondimenti effettuati in materia di diritto societario svizzero, applicato dalla società con sede a Basilea, con riferimento alla natura delle obbligazioni collegate alla Callable Share ("Decimi da versare) e la plusvalenza derivante dalla cessione della società S.EL.F Srl a Terna SpA (18 milioni di euro) computata tenendo conto, in ossequio a quanto contenuto nell'art.1, comma 193, lettera c) della Legge di Stabilità 2015, dell'iscrizione del debito per contributi conto impianti verso RFI per 272 milioni di euro, della stima degli oneri connessi alle garanzie previste dall'accordo di vendita, pari a 67 milioni di euro, e dell'imposta di registro dovuta sull'operazione, pari a 13 milioni di euro.

Le **Imposte sul reddito** presentano un decremento complessivo di 2 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente 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, 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 dal 27,5% al 24%, introdotta dalla legge stabilità 2016 (L. n° 208 del 28 dicembre 2015) a partire dall'esercizio 2017, nonché alle maggiori rettifiche di imposte relative al precedente esercizio per 1 milione di euro.

Stato patrimoniale riclassificato

valori in milioni di euro

	31.12.2015	31.12.2014	Variazione
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	537	543	(6)
Altre attività nette	(232)	(173)	(59)
Capitale circolante	**305**	**370**	**(65)**
Immobilizzazioni tecniche	583	602	(19)
Partecipazioni	35.062	35.563	(501)
Capitale immobilizzato netto	**35.645**	**36.165**	**(520)**
TFR	(12)	(14)	2
Altri fondi	(644)	(515)	(129)
TFR e Altri fondi	**(656)**	**(529)**	**(127)**
CAPITALE INVESTITO NETTO	**35.294**	**36.006**	**(712)**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(1.084)	(334)	(750)
Posizione finanziaria netta	**(1.084)**	**(334)**	**(750)**
Mezzi propri	**36.378**	**36.340**	**38**
COPERTURE	**35.294**	**36.006**	**(712)**

178

81697/40

Il **Capitale investito netto,** pari a 35.294 milioni di euro, si è decrementato nel corso dell'esercizio 2015 di 712 milioni di euro per effetto della riduzione del **Capitale circolante** (65 milioni di euro) e del **Capitale immobilizzato netto** (520 milioni di euro), nonché dell'incremento del **TFR e altri fondi** (127 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale,** pari a 537 milioni di euro, subisce un decremento nel corso dell'esercizio di 6 milioni di euro attribuibile essenzialmente:

- al decremento netto dei crediti e debiti di natura commerciale (5 milioni di euro);
- alla riduzione degli immobili e terreni di *trading* (1 milione di euro) attribuibile principalmente all'acquisto del complesso immobiliare di Treviso da parte della controllata FS Logistica (+10 milioni di euro), ai lavori di manutenzione straordinaria sugli immobili (+3 milioni di euro), compensati delle dismissioni effettuate nell'esercizio (-6 milioni di euro) nonché delle svalutazioni operate (- 8 milioni di euro) al fine di allineare il valore contabile degli *asset* al relativo valore di mercato, a seguito della già accennata prosecuzione delle attività di valutazione ed analisi in via ricorrente del patrimonio immobiliare della Società.

Le **Altre attività nette** subiscono un decremento di 59 milioni di euro, derivante dall'incremento netto dei crediti e debiti per IVA per 103 milioni di euro e del saldo tra gli altri crediti e debiti correnti e non correnti che hanno subito un decremento netto di 162 milioni di euro dovuto principalmente:

- alla cancellazione dell'obbligazione iscritta in bilancio collegata alla *Callable Share* della società partecipata Eurofima SA, pari a 194 milioni di euro, con contestuale riduzione del valore della partecipazione, effettuata a seguito dei già citati approfondimenti in materia di diritto societario svizzero;
- all'iscrizione del debito per contributi in conto impianti verso RFI per 272 milioni di euro, a seguito della cessione della società S.EL.F Srl a Terna SpA, in ossequio a quanto contenuto nell'art.1, comma 193, lettera c) della Legge di Stabilità 2015;
- al decremento dei crediti non commerciali verso le società del Gruppo a seguito dell'incasso dei dividendi 2013 versati dalla controllata RFI SpA (73 milioni di euro).

Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 35.645 milioni di euro e registra un decremento di 520 milioni di euro rispetto all'esercizio 2014 riconducibile essenzialmente alla riduzione del valore della partecipazione in Eurofima SA per quanto sopra detto (-118 milioni di euro) nonché all'operazione di cessione alla società Terna SpA della partecipazione detenuta in S.EL.F Srl (-387 milioni di euro), come più ampiamente descritto nei commenti al conto economico.

L'incremento del **TFR e altri fondi** (127 milioni di euro) riflette essenzialmente l'incremento netto del Fondo imposte da consolidato fiscale (74 milioni di euro) e degli Altri rischi minori (69 milioni di euro), cui si contrappone il decremento del Fondo imposte differite (14 milioni di euro) e del fondo TFR e altri benefici ai dipendenti (2 milioni di euro).

La **Posizione finanziaria netta** vede una variazione di 750 milioni di euro, con un incremento della liquidità netta che passa da un valore di 334 milioni di euro al 31 dicembre 2014 a 1.084 milioni di euro al 31 dicembre 2015; tale variazione deriva essenzialmente dall'incasso ricevuto in data 23 dicembre 2015 da Terna SpA , pari a 757 milioni di euro, per la già citata operazione di cessione della partecipazione detenuta in S.EL.F Srl.

I **Mezzi propri,** infine, evidenziano un incremento di 38 milioni di euro dovuto essenzialmente all'utile complessivo registrato nell'esercizio, al netto del versamento effettuato in due *tranche* a favore del MEF di 100 milioni di euro in ottemperanza all'art. 10, comma 12, del D.L. n. 192/2014 (cd. Milleproroghe 2015, convertito in Legge n. 11 del 7 febbraio 2015).

81697/11

179

Quadro macroeconomico

Il rallentamento della crescita delle grandi economie emergenti che negli ultimi anni hanno trainato l'economia mondiale, il crollo dei prezzi delle materie prime e una crescente volatilità del mercato finanziario hanno indebolito nel corso del 2015 le prospettive di crescita dell'attività economica mondiale.

Secondo le ultime stime di Prometeia, la crescita del PIL mondiale si è attestata al 2,9% (-0,4 punti percentuali in meno rispetto all'anno precedente), dove il rallentamento dei paesi emergenti (+3,7% rispetto al +4,6% del 2014) è stato parzialmente compensato dalla modesta espansione dei paesi industrializzati (+2,0% rispetto al +1,7% del 2014). La previsione di crescita per il 2016 risulta essere del +3,0%, ad indicare che non si prospetta ancora una crescita globale vigorosa e armonizzata.

L'economia degli Stati Uniti ha proseguito anche nel 2015 il suo percorso di miglioramento, anche se con ritmi contenuti. Dopo un avvio modesto nel primo trimestre (PIL al +0,2%), ha accelerato nel secondo trimestre (PIL al +1,0%) grazie ai consumi, per poi frenare nel terzo e quarto trimestre (PIL rispettivamente al +0,4 e +0,6%) a causa della debolezza dell'economia mondiale e al rafforzamento del dollaro che non ha facilitato le esportazioni, ed attestarsi infine al +2,5% in media annua. Nel complesso, il ciclo economico è stato sostenuto dal buon andamento della domanda interna, dai positivi risultati del mercato del lavoro - con un tasso di disoccupazione sceso al 5,0% - e dal migliorato clima di fiducia dei consumatori. Elementi, questi, che hanno indotto la Banca Centrale (FED) ad avviare, dopo sette anni di stimolo monetario, una fase di normalizzazione della politica monetaria.

Il Giappone, pur essendo fra i paesi industrializzati maggiormente esposti al rallentamento dell'economia cinese per via della sua posizione geografica e dei suoi legami commerciali, ha mostrato una crescita economica positiva anche se contenuta. Il PIL è cresciuto dello 0,8% (rispetto alla crescita nulla del 2014) grazie alla domanda interna, sostenuta da un programma di stimolo monetario e fiscale che ha compensato la debolezza delle esportazioni.

Nelle principali economie emergenti il quadro congiunturale si è notevolmente indebolito, con andamenti assai differenziati tra paesi. Alla profonda crisi politica ed economica del Brasile - manifestatasi con una flessione del PIL annuo del 3,4% e un tasso di inflazione che ha superato il 10% - e della Russia - con una contrazione del PIL del 3,7% - si è contrapposta la positiva evoluzione della situazione economica in India (PIL al +7,3%), sospinta dal settore manifatturiero e dai servizi. Per quanto riguarda la Cina, la decelerazione della sua economia - che è comunque cresciuta del 6,9% in linea con le aspettative governative - riflette il processo di avvicinamento ad un modello di sviluppo focalizzato più sui consumi e sui servizi che sull'*export* e sugli investimenti infrastrutturali.

Bufetti 4210N1 (a)

Dati economici mondiali	2015	2014
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Mondo	**2,9**	**3,3**
Paesi avanzati		
USA	2,5	2,4
Giappone	0,8	
Area Euro	1,5	0,9
Paesi emergenti		
Cina	6,9	7,4
India	7,3	7,0
America Latina	(0,4)	1,1
Commercio mondiale	**1,4**	**2,5**
Petrolio ($ per barile)		
Brent	53,2	99,4

Fonte dati : Prometeia dicembre 2015

La dinamica del commercio mondiale ha proseguito nel 2015, peggiorandolo, il percorso di modesta crescita (+1,4%) già in essere nel 2014 (+2,5%), riconducibile essenzialmente alla contrazione degli scambi commerciali delle economie emergenti.

Il prezzo del petrolio è ulteriormente diminuito nel corso dell'anno, attestandosi ad una quotazione media in base d'anno di 53,2 dollari USA per barile e chiudendo l'anno a 37,28 dollari al barile (quotazione del *Brent* al 31 dicembre 2015). La produzione mondiale di greggio è rimasta infatti elevata, principalmente a causa delle politiche messe in atto dall'Opec e dagli Stati Uniti, oltre che del graduale aumento dell'offerta da parte dell'Iran dopo la revoca delle sanzioni internazionali. In diminuzione è risultata invece la domanda, anche in ragione del rallentamento dei paesi emergenti.

81697/73

181

Dati economici Area Euro	2015	2014
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	1,5	0,9
Germania	1,5	1,6
Francia	1,1	0,2
Italia	0,7	(0,4)
Spagna	3,1	1,4
Inflazione (HICP) (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	0,1	0,4
Germania	0,3	0,8
Francia	0,1	0,6
Italia	0,1	0,2
Spagna	(0,6)	(0,2)
Domanda interna (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	1,5	0,9
Germania	1,0	1,3
Francia	0,7	0,7
Italia	1,0	(0,5)
Spagna	1,0	(0,5)

Fonte dati : Prometeia dicembre 2015

Come nel resto dei paesi industrializzati, anche nell'Area dell'Euro l'economia è cresciuta nel 2015 ad un ritmo moderato, in un quadro soggetto ad incertezza sia per la debolezza del contesto internazionale che per l'acuirsi delle tensioni geopolitiche, soprattutto in Medio Oriente. Il PIL è aumentato dell'1,5%, sospinto dal contributo positivo della domanda interna favorita dal miglioramento del mercato del lavoro, piuttosto che da quella estera. L'inflazione è rimasta molto bassa (+0,1%) anche per effetto del già menzionato calo del prezzo del petrolio. La BCE ha adottato nel corso dell'anno una politica di espansione monetaria (*Quantitative Easing*) con l'obiettivo di contrastare il rischio che le pressioni al ribasso sui prezzi - innescate anche dal calo dei costi delle materie prime - avessero effetti sulle aspettative di inflazione nel medio termine accentuando i rischi deflazionistici.

Tra le maggiori economie dell'area, è spiccata la crescita della Spagna e la ripresa dell'Italia con variazioni del PIL e della domanda interna, rispetto al medesimo risultato conseguito nell'anno precedente, molto significative e ben al di sopra delle previsioni. Per quanto riguarda l'economia della Germania, dopo un rallentamento nei mesi estivi a causa dei problemi legati alla vicenda Volkswagen e all'ondata dei flussi migratori chiedenti asilo (fenomeno che ha peraltro investito anche gli altri paesi europei), essa è tornata a crescere (PIL al +1,5%), sostenuta dalla domanda interna. In accelerazione anche l'economia della Francia (PIL al +1,1%), nonostante l'impatto negativo degli attentati terroristici di inizio e fine anno.

Buffetti 4210N1 (a)

182

81697/74

Dati economici Italia	2015 I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
PIL (variazioni % su anno precedente)	**0,4**	**0,3**	**0,2**	**0,3**
Domanda interna	0,8	0,5	0,2	0,2
Spesa delle famiglie e ISP	(0,1)	0,4	0,5	0,3
Spesa delle AP		(0,4)	(0,6)	(0,3)
Investimenti fissi lordi	1,2	(0,4)	0,1	0,3
Costruzioni	1,9	(0,2)	0,6	0,7
Altri beni di investimento	0,4	(0,7)	(0,4)	(0,1)
Importazioni di beni e servizi	**2,1**	**1,8**	**1,3**	**0,7**
Esportazioni di beni e servizi	**0,7**	**1,0**	**1,7**	**0,6**

Fonte dati : Prometeia dicembre 2015

L'economia italiana è tornata dunque a crescere. Nel corso del 2015 l'attività economica, spinta da eventi favorevoli quali il calo del prezzo del petrolio, un tasso di cambio favorevole nonché gli effetti del programma di stimolo monetario della BCE e gli interventi di politica industriale e fiscale adottati dal Governo, è stata sostenuta dalla domanda interna e dalla moderata crescita degli investimenti.

Più in dettaglio, dopo essersi stabilizzato alla fine dello scorso anno, il PIL è aumentato dello 0,4% e dello 0,3% nel primo e secondo trimestre rispettivamente. Il quadro congiunturale si è leggermente deteriorato nei mesi estivi (PIL al +0,2% nel terzo trimestre) a causa del calo della domanda estera. Quest'ultima ha infatti risentito, al pari di quanto è avvenuto negli altri paesi europei, del rallentamento delle principali economie emergenti. Sulla base delle ultime informazioni disponibili, nel quarto trimestre dell'anno il prodotto interno lordo ha registrato un incremento congiunturale dello 0,3%. Su base annua il PIL è dunque cresciuto dello 0,7%, sostenuto dalla crescita dei consumi delle famiglie (+1,0%) e dalla ripresa degli investimenti (+0,5%).

Anche la produzione industriale ha mostrato segni di ripresa, essendo cresciuta dell'1,2% su base annua. I comparti che hanno registrato la maggiore crescita sono quelli della produzione di mezzi di trasporto, di *coke*, di prodotti petroliferi raffinati e di prodotti chimici. Viceversa, le diminuzioni maggiori si sono avute nei settori delle industrie tessili, di abbigliamento, pelli e accessori, della produzione di computer, prodotti di elettronica e ottica, ed infine delle industrie alimentari. Il livello dei prezzi ha mostrato ritmi di crescita molto bassi, condizionato principalmente dagli effetti diretti ed indiretti della riduzione del costo dei prodotti energetici. Nel 2015 l'inflazione ha infatti rallentato per il terzo anno consecutivo, portandosi a +0,1% rispetto al +0,2% del 2014.

Segnali positivi sono poi emersi dal mercato del lavoro, che ha proseguito la tendenza favorevole già registrata sul finire del 2014, legata al pieno dispiegamento della riforma del *Jobs Act* ed al miglioramento dell'attività economica. Il tasso di disoccupazione è sceso al 12,1% rispetto al 12,8% del 2014. Pur rimanendo su un livello molto elevato, si è notevolmente ridotto il tasso di disoccupazione giovanile nella classe di età tra i 15 e i 24 anni, che è sceso al +38,1% (fonte: Istat, novembre 2015). Lo scenario dell'economia italiana che si profila nel biennio 2016-2017 prevede una crescita maggiormente sostenuta ad un ritmo costante (PIL al +1,4%). La recente decisione della BCE di estendere fino al 2017 il programma di acquisto dei titoli dell'Eurosistema e l'intonazione non restrittiva sulle politiche di bilancio dovrebbero confermare le ipotesi di crescita dell'attività economica. Al minor impulso degli scambi con l'estero, che potrà essere determinato dal rallentamento dell'economia globale, dovrebbe sostituirsi un maggiore contributo della domanda interna, dalla fiducia dei consumatori e di quella proveniente dall'Area dell'Euro. Nei prossimi mesi, molto dipenderà dal completamento del processo di riforme avviato dal Governo, dai conseguenti effetti espansivi, dall'andamento del prezzo del petrolio, dallo scenario geopolitico e dall'impatto della nuova variabile data dal fenomeno del terrorismo.

Se queste previsioni di crescita dell'economia italiana verranno rispettate ne conseguiranno benefici anche per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, i cui risultati sono in gran parte legati al mercato domestico e pertanto dovrebbero continuare a crescere in linea con il Paese.

81697/75

Clienti

Passeggeri Mercato

L'esercizio 2015 è stato caratterizzato, per il segmento Mercato, da un consolidamento dell'offerta Passeggeri in un contesto fortemente competitivo, quello dell'Alta Velocità, caratterizzato da azioni significative condotte dal *competitor* sul *pricing*, *competitor* che ha anche incrementato l'offerta nelle stazioni di Milano Centrale e Roma Termini. Inoltre EXPO Milano 2015 ha avuto effetti positivi sulla dinamica dei passeggeri trasportati, pur se, al netto di tali effetti, la domanda, anche in seguito agli attacchi terroristici di Parigi, ha invece subito un rallentamento marcato.

La politica di *pricing* per tutti i prodotti di questo segmento è proseguita in linea con lo scorso anno, proponendo alla clientela la consolidata struttura di gamma: Base, *Economy* e *Super Economy*, *mix* di flessibilità e convenienza. Accanto alla gamma di riferimento sono state confermate tutte le tipologie di offerte: "Speciale 2x1" per viaggiare, tutti i sabato e in occasione di particolari ricorrenze, in 2 al prezzo di 1, l'offerta "Bimbi Gratis" dedicata alle famiglie che consente ai minori di 15 anni di viaggiare gratuitamente, le offerte dedicate ai clienti fidelizzati quale l'offerta CartaFreccia *Special* con sconto del 50% il martedì, il mercoledì ed il giovedì dalle ore 11.00 alle ore 14.00 e le offerte CartaFreccia *Young* e *Senior* con sconto del 20%, dedicate a viaggiatori *under* 26 anni e *over* 60 rispettivamente. Per i viaggi a bordo delle Frecce sono state inoltre confermate, le offerte Andata e Ritorno in giornata e Andata e Ritorno *Weekend*.

A partire dal secondo semestre, sono state introdotte due nuove offerte commerciali per specifiche località turistiche con sconti fino al 50% sulla tariffa Base: "Speciale AV" da/per Napoli, Salerno, Verona e Bolzano e "Speciale FB" da/per Genova, e la nuova offerta "*Carnet* AV 3x2" che offriva ai clienti fidelizzati CartaFreccia la possibilità di acquistare, per la medesima relazione, 3 viaggi Frecciarossa e Frecciargento al prezzo di 2.

Nel corso del 2015 sono state organizzate campagne di incentivo all'acquisto mediante l'utilizzo dei Buoni sconto elettronici: Buono sconto in occasione di particolari eventi, ricorrenze e per determinati periodi di viaggio, e le campagne "CartaFreccia Buon compleanno", "Rinnova i consensi", "Passaparola" e "CartaFreccia prepagata".

Nel 2015, a fronte dei risultati positivi riscontrati nell'anno precedente, sono state confermate le iniziative nel campo del *marketing* sportivo con l'aggiunta del Sassuolo alle squadre di calcio, già in partnership, che si trovano sul *network* Frecciarossa: Juventus, Torino, Milan, Inter, Bologna, Fiorentina, Roma, Lazio, Napoli.

Meritano attenzione, i risultati qualitativi dell'anno che possono essere così sintetizzati: la percentuale dei treni a media/lunga percorrenza del segmento Mercato giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata a fine anno del 96,8% quando nel 2014 era stata del 97,4%. Ugualmente, i dati di soddisfazione della clientela, rilevati da soggetti esterni alla società, evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 93,4% (contro il 94,1% nel 2014).

Le principali novità dell'offerta introdotte nel corso del 2015 sono state:

- **Frecciarossa**

Si sono concluse le operazioni di *restyling* per la realizzazione delle nuove vetture *Bistrò* che hanno sostituito la carrozza ristorante tradizionale sull'intera flotta Frecciarossa (ETR 500). Caratterizzata da un *design* innovativo, la nuova vettura *Bistrò* consente il miglioramento del servizio grazie a moderne attrezzature e maggiori spazi espositivi. L'area Bar è stata completamente rinnovata e l'area ristorante è stata allestita con posti a sedere di livello *Business* che consentono di effettuare il servizio ristorante per i treni che circolano durante la fascia pranzo o cena. E' proseguita l'attività di consolidamento dei servizi internet *wifi* e 3G. Si è concluso il progetto di sviluppo del nuovo portale *wifi* di bordo lanciato il 17 Dicembre 2015. Il nuovo portale unico per tutti i treni AV, denominato Portale FRECCE, si caratterizza per l'offerta

184

81697/16

completamente *free* per il cliente. Sono stati inoltre realizzati: un miglioramento grafico con caratterizzazione cromatica dei servizi offerti e con la semplificazione dei percorsi di accesso agli stessi, un arricchimento dei contenuti con offerta di film, programmi TV, musica, *news* sui principali fatti del giorno, oltre all'offerta di servizio di navigazione *internet wifi free* e di informazioni di viaggio.

Si è conclusa l'attività di evoluzione e sviluppo del palinsesto dei *monitor* di carrozza attraverso il continuo arricchimento dei contenuti su tutta la flotta ETR500 (Dove6/News/Info, Viaggio/Intrattenimento e offerte /accordi commerciali) e l'avvio di un nuovo progetto per l'affinamento delle logiche di erogazione dei contenuti sui *monitor* (georeferenziazione delle schermate, erogazioni ad intervalli temporali certi, palinsesto personalizzato per corsa commerciale).

Il 14 giugno 2015 è partito il servizio commerciale realizzato con i nuovi convogli Frecciarossa 1000, con 8 treni al giorno sulla rotta Milano-Roma, con prosecuzioni anche verso Napoli e Torino; a fine anno gli ETR 1000 sono via via aumentati diventando 18 i treni in circolazione e raggiungeranno i 28 treni a fine 2016. Il Frecciarossa 1000 è il nuovo treno ad alta velocità di Trenitalia, comodo, sicuro ed ecologico, concepito in modo che ogni sua caratteristica raggiunga il top consentito dalla tecnica oggi più avanzata. In grado di viaggiare su tutte le reti AV d'Europa, alla velocità massima di esercizio di 360Km/h grazie ai 16 potenti motori distribuiti sulle carrozze. Il Frecciarossa 1000 offre, in continuità con il Frecciarossa ETR 500, quattro livelli di servizio (*Executive, Business, Premium, Standard*), un'area del silenzio in *Business* per chi desidera viaggiare in tranquillità, una sala *meeting* in *Executive*, fasciatoio in ogni carrozza.

La percentuale dei treni Frecciarossa giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata a fine anno del 97,55%, confermando sostanzialmente il dato 2014 (97,6%). I dati di soddisfazione della clientela, rilevati da soggetti esterni alla società, evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 95%, in lieve calo rispetto al precedente esercizio (96,1%).

- **Frecciargento**

E' proseguita l'attività di sviluppo delle tecnologie di bordo con il consolidamento dei servizi internet *wifi* e 3G ed è stata conclusa l'installazione di modem 4G per la gestione degli aggiornamenti dei *monitor* di bordo, come per il Frecciarossa, è stato concluso il progetto di sviluppo del nuovo portale *wifi* di bordo entrato in esercizio il 17 Dicembre 2015. È continuata l'attività di evoluzione e sviluppo del palinsesto dei *monitor* di carrozza e l'avvio delle nuove funzionalità (georeferenziazione delle schermate, erogazioni ad intervalli temporali certi, palinsesto personalizzato per corsa commerciale). Allo scopo di aumentarne l'efficacia comunicativa, si è proceduto all'*upgrading* dei *monitor touch screen* presenti nei vestiboli per consentire l'erogazione degli stessi contenuti informativi dei *monitor* di carrozza.

La percentuale dei treni Frecciargento giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata a fine anno pari al 98,6%, nel 2014 era il 98,5%. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 92,8%, quando nel 2014 era pari al 93,2%.

- **Frecciabianca**

Come già avvenuto nel 2014 sul prodotto Frecciabianca si è concentrata l'attenzione sulla riduzione dei tempi di percorrenza. In particolare nel 2015 si è velocizzata la tratta Roma-Reggio Calabria di 15 minuti.

E' proseguito il processo di omogeneizzazione della nuova livrea Frecciabianca e sono state implementate le migliorie al palinsesto degli annunci a bordo treno, in totale analogia con i prodotti Frecciarossa e Frecciargento. E' stato avviato il processo di allineamento degli arredi e della livrea della flotta ETR470 (ex Eurocity) a Frecciabianca.

81697/77

185

Particolare attenzione, anche in questo caso, merito la percentuale dei treni Frecciabianca giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti che è risultata, a fine anno, superiore al 94,8%, quando nel 2014 era il 96%. Parimenti i dati di soddisfazione della clientela evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 91,5%, nel 2014 era pari al 93,2%.

- **Internazionale**

L'offerta Italia - Svizzera è sta confermata con la stessa frequenza dell'anno prima; è stato, invece, potenziato con un'ulteriore coppia di treni il servizio EuroCity Thello da Milano a Marsiglia via Nizza.

Per tutti i convogli internazionali provenienti dalla Svizzera è stata introdotta la fermata di Rho Fiera EXPO e dal 1° maggio sono stati attivati nuovi Eurocity Expo senza fermate intermedie in Italia (offerta dedicata ai clienti provenienti dalla Svizzera).

Sull'offerta verso la Francia realizzata in collaborazione con la controllata Thello è proseguita la promozione che prevede agevolazioni per viaggi Frecciarossa, Frecciargento e Frecciabianca. La combinazione Frecce-Thello permette di collegare in maniera efficace e ora ancora più conveniente, la Francia con gran parte dei capoluoghi italiani e con i principali centri a più alto interesse turistico e commerciale.

Tra le iniziative commerciali sono infine da segnalare la conferma dell'offerta dedicata a soci CartaFreccia sui treni notte Italia-Austria, la tariffa "*smart price*" in 1° classe, la nuova offerta "Mini" e "*Family child*" e il *Ticketless* sulle tratte internazionali.

Passeggeri Servizio Universale

In linea con quanto previsto dal Contratto di servizio per la lunga percorrenza 2009-2014, l'atto aggiuntivo/ricognitivo 2015 ha confermato il modello di offerta definito dal committente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).

Anche per il 2015, ai viaggiatori dei treni Notte è stata proposta l'offerta commerciale Notte + AV che prevede un prezzo agevolato per il viaggio a bordo dei treni AV FrecciaRossa e FrecciArgento con origine o destinazione Napoli e Roma in combinazione con un collegamento Notte da o per la Sicilia e la Calabria.

Attive ancora per il 2015 la tariffa *Economy* e la *Super Economy* per i treni Notte con *price point* dedicati. E' stata avviata una campagna di comunicazione "Notte a partire da 39 euro" per i viaggi in cuccetta (49 euro per i il Vagone letto). In concomitanza con il periodo estivo è stata rilanciata la comunicazione delle tariffe *Economy* e *Super Economy* per i treni Giorno con *price point* dedicati "IC Giorno a partire da 9 euro".

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza del Servizio Universale ed Altro, giunti a destinazione puntuali o con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è risultata superiore al 95,8%, evidenziando un miglioramento rispetto all'anno precedente (94,6%).

Trasporto Regionale

Il 31 dicembre 2014 era scaduta la maggior parte dei contratti con le Regioni che nel corso del 2015 sono stati in parte rinnovati: Umbria, Sicilia e Provincia Autonoma di Bolzano. Il contratto del Friuli Venezia Giulia è in proroga fino al 31 dicembre 2016. Per le altre Regioni sono stati avviati i contatti per definire il nuovo quadro per gli anni a venire.
Per quanto concerne la regione Emilia Romagna, Trenitalia SpA è stata aggiudicataria della gara per l'erogazione dei servizi ferroviari (15 anni), in qualità di mandataria di un raggruppamento temporaneo di imprese insieme alla società pubblica locale Trasporto Passeggeri Emilia Romagna - TPER.

Buffetti 4210N1 (0)

186

81697/18

E' necessario rilevare in generale che la maggior parte delle Regioni, seppure in diversa misura, svolgono in modo positivo il proprio ruolo di committente senza più richiedere riduzioni consistenti dei servizi, come invece avvenuto in anni precedenti. Alcune Regioni intervengono poi con fondi propri per l'acquisto di nuovi convogli e svolgono un ruolo attivo per il miglioramento continuo del reticolo di offerta.

In alcuni casi limitati si devono invece evidenziare alcuni tagli nei servizi richiesti in relazione alle criticità dei bilanci locali, in altri casi i ritardi nei pagamenti hanno necessariamente comportato lo slittamento o il congelamento degli investimenti per i nuovi convogli. Con riferimento al Contratto di Servizio con il MIT per le Regioni a Statuto Speciale, il processo di devoluzione si è quasi completato e, oggetto del contratto, restano solo i servizi indivisi dell'area nord-est (Verona-Brennero e Trieste-Venezia).

La percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione nella fascia 0 – 5 minuti è risultata pari al 95,4%, in netto miglioramento rispetto allo scorso anno (93%). Anche i dati di *customer satisfaction* fanno registrare sostanziali miglioramenti, in particolare il gradimento della clientela del viaggio nel complesso ha raggiunto il 76,1% nel 2015 rispetto al 74,1% del 2014; inoltre, per quanto riguarda la qualità percepita delle pulizie a bordo dei treni regionali, si evidenzia un rilevante miglioramento rispetto al 2014 passando dal 58,8% del 2014 al 62,6% del 2015.

Al fine di migliorare la qualità del servizio sono state intraprese una serie di iniziative ed investimenti per facilitare la fruibilità dei servizi, in particolare:

- sono stati eliminati i biglietti a fascia cartacei e sono in vendita i titoli di viaggio elettronici con l'indicazione di origine e destinazione del viaggio. La durata della validità del titolo è pari a 60 giorni ed è in corso di valutazione la riduzione della validità al fine di aggredire la possibilità di elusione. Oltre che presso le biglietterie e gli altri rivenditori, i biglietti del servizio regionale possono essere acquistati anche sui canali digitali, Trenitalia.com e l'App Trenitalia, quattro mesi prima del viaggio e fino a 20 minuti prima della partenza del treno; inoltre il biglietto non deve essere necessariamente stampato. Il punto d'arrivo è la completa digitalizzazione e smaterializzazione del biglietto con l'adozione di strumenti, come le *smart card*, che agevolano i percorsi di integrazione, anche tariffaria, tra trasporto le diverse modalità di trasporto;
- è stato completato il progetto di sostituzione delle vecchie *self service* con l'istallazione di 1.280 nuovi apparati dislocati nei principali punti di traffico compresi alcuni punti interessati da flussi rilevanti di traffico quali università e centri fieristici. Le nuove *self service* garantiscono una notevole facilità di utilizzo da parte della clientela e permettono di acquistare, oltre che in contanti, anche con carte di credito e di debito tutta l'offerta commerciale nazionale di Trenitalia SpA;
- è stata completata l'istallazione delle nuove validatrici che permettono, tra l'altro, la possibilità di utilizzare anche nuove modalità di riconoscimento biglietti, per esempio attraverso lettura del codice a barre e card con *microchip*.

Cargo

Il trasporto delle merci continua ad essere influenzato dalle incertezze e dalle difficoltà di tutti i settori industriali diversi da quello automobilistico. In particolare, come già accaduto lo scorso anno, il traffico ferroviario ha risentito della situazione pressoché stagnante del mercato domestico con un'unica eccezione: i netti segnali di ripresa del traffico convenzionale, trainato dal settore *automotive*, mentre, il combinato domestico continua a risentire dei minori traffici da e verso i porti.

In questo scenario economico la Divisione Cargo di Trenitalia SpA è riuscita a realizzare leggeri incrementi, rispetto al 2014, sia dei ricavi che dei volumi di traffico. Tali risultati sono stati raggiunti grazie alla fidelizzazione della clientela, al prolungamento temporale degli accordi in essere in Italia e alle azioni mirate ad incrementare i traffici internazionali

81697/09

187

all'Estero. L'andamento discontinuo, invece, dei traffici nazionali del combinato marittimo e terrestre non ha favorito una azione incisiva di recupero di traffici dalla concorrenza *inter/intra* modale.

188

81697/80

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

La ripresa dell'economia italiana ha avuto nel 2015 effetti positivi sul mercato dei trasporti. Beneficiando del buon andamento del PIL (+0,7%), della produzione industriale (+1,0% dopo quattro anni di tassi negativi) e del commercio estero (+1,9% l'*export* e +7,1% l'*import* in volume), la mobilità complessiva di viaggiatori e merci è aumentata in tutti i principali comparti.

Nell'ambito del trasporto merci è cresciuto il settore aereo, con un aumento dei volumi di merce trasportata del 4,2%. Lo scalo di Milano Malpensa si è confermato al primo posto nella movimentazione delle merci con 500 mila tonnellate, pari a circa il 54% del traffico aereo complessivo. Anche l'andamento del traffico autostradale di veicoli pesanti ha confermato nel 2015 la ripresa messa in evidenza nel 2014, con circa 13 miliardi di veicoli km pari ad un incremento del 3,3% rispetto all'analogo periodo dello scorso anno (dati riferiti a settembre 2015). Segnali concreti di miglioramento sono venuti anche dalle immatricolazioni di autoveicoli per il trasporto delle merci (+12,8%), grazie all'introduzione delle agevolazioni fiscali contenute nella Legge di Stabilità 2016 finalizzate a migliorare la propensione all'investimento delle imprese.

Per quanto riguarda la modalità marittima, il trasporto di *container* nei principali porti italiani ha mostrato un andamento stabile, con circa 5 milioni di TEU (*twenty-foot equivalent unit*) trasportati nel primo semestre dell'anno. E' inoltre proseguito anche nel 2015 il processo di consolidamento del settore della logistica, con un incremento dell'1,4% in termini di fatturato rispetto all'anno precedente.

Dinamiche positive sono state registrate anche nell'ambito del trasporto passeggeri. Il traffico aereo passeggeri ha infatti registrato un *trend* crescente, con circa 157 milioni di viaggiatori transitati nei 35 aeroporti italiani monitorati da Assaeroporti, pari ad un incremento del 4,5% rispetto all'anno precedente. Tale incremento è la sintesi di un modesto incremento della componente del traffico nazionale (+1,2%) e di una forte crescita del traffico internazionale (+6,8%), sostenuta, quest'ultima, dal traffico UE che ha registrato un +8,3% su base annua. In questo contesto, l'aeroporto di Roma Fiumicino si conferma primo scalo nazionale passeggeri con i suoi circa 40 milioni di passeggeri transitati, nonostante la ridotta operatività a seguito dell'incendio occorso lo scorso maggio al Terminal 3. Segue Milano Malpensa con 18,6 milioni di passeggeri transitati.

Nel settore autostradale, la componente veicolare leggera ha mostrato un incremento del 3,2% nei primi tre trimestri dell'anno rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, pari a circa 47 miliardi di veicoli-km. Si è confermato in ripresa anche il mercato delle auto con circa 1,6 milioni di immatricolazioni (+16% circa rispetto al 2014). Positivo infine anche il trasporto marittimo crocieristico, con una previsione annua di circa 11 milioni di passeggeri trasportati ed un incremento di circa il 6,0% rispetto al 2014.

Focus sulla gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale

Al 31 dicembre 2015, la consistenza della rete gestita da Rete Ferroviaria Italiana SpA era pari a 16.724 km distribuiti su tutto il territorio nazionale e suddivisi nelle seguenti tipologie di linee:

- linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico, per un'estensione di 6.442 km;
- linee complementari, che costituiscono una fitta rete di collegamento nell'ambito di bacini regionali e di interconnessioni con le direttrici principali, per una lunghezza totale di 9.339 km;
- linee di nodo, situate all'interno di grandi aree metropolitane per un'estensione totale di 943 km.

Il 71,4% della rete, pari a 11.941km, risultava elettrificata, mentre l'incidenza del doppio binario era pari al 45,2% del totale, corrispondente a 7.559 km.



81697/81

Tutte le linee della rete sono attrezzate con uno o più sistemi di protezione marcia treno, il che rende l'infrastruttura ferroviaria gestita da Rete Ferroviaria Italiana SpA tra le più sicure d'Europa. In particolare, le linee della nuova rete ad Alta Velocità/Alta Capacità sono dotate del sistema ERTMS/ETCS (*European Rail Traffic Management System/European Train Control System*), sistema di segnalamento *standard* europeo.

Le imprese ferroviarie legittimate ad effettuare attività di trasporto sulla rete di Rete Ferroviaria Italiana SpA poiché in possesso della relativa licenza rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo le modalità previste dal Decreto Ministeriale 36/2011 e dal Decreto Legislativo 112/2015, erano 32 al 24 luglio 2015. Esse erano inoltre tutte dotate di certificato di sicurezza rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) come regolamentato dal Decreto Legislativo 162/2007 di recepimento delle Direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Produzione in treni km		**2015**	**2014**	**Variaz %**
- viaggiatori	migliaia	286.590	279.532	2,5
lunga percorrenza	migliaia	93.405	91.324	2,3
regionale	migliaia	193.185	188.208	2,6
- cargo	migliaia	42.673	41.271	3,4

Non comprende la categoria "altro" non imputabile ad uno specifico tipo di servizio.

La produzione complessiva realizzata nel 2015 sulla rete gestita da Rete Ferroviaria Italiana SpA, comprensiva della categoria "altro" non riportata nella tabella, è stata di circa 340 milioni di treni-km con un incremento del 3,0% rispetto all'anno precedente. In aumento, di circa l'8% rispetto al 2014, la quota di traffico complessivamente realizzata dalle imprese ferroviarie non appartenenti al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Focus sul traffico passeggeri e merci del Gruppo

Dopo la lunga fase recessiva registrata negli anni precedenti, nel 2015 l'economia italiana è tornata a crescere. Il livello complessivo della domanda di mobilità è conseguentemente aumentato, grazie anche al crescente clima di fiducia dei consumatori, alla diminuzione della disoccupazione e all'incremento del potere d'acquisto delle famiglie, generando uno scenario prospettico di ripresa del settore dei trasporti.

In questo contesto, il Gruppo FS Italiane si è confermato come il più grande fornitore di servizi di mobilità del Paese rafforzando le buone *performance* degli ultimi due anni. Nel 2015 si è infatti registrata una ulteriore crescita dei volumi di traffico passeggeri e merci trasportati dalle società del Gruppo, trainata da una politica commerciale dinamica e da un incremento qualitativo dell'offerta. Considerando anche le attività internazionali, il settore ferroviario del Gruppo ha mostrato un incremento del 2,6% nel comparto viaggiatori e dello 0,8% in quello merci.

I volumi viaggiatori complessivi realizzati dalle società del Gruppo FS Italiane hanno raggiunto nel 2015 i 43,6 miliardi di viaggiatori-km (+2,6% rispetto all'anno precedente) - di cui 22,8 miliardi relativi al trasporto regionale (+2,8% rispetto al 2014) - e i 20,8 miliardi relativi al complesso dei servizi *long haul* (+2,4% rispetto all'anno precedente).

Bugelli 4210N1 (a)

190

81697/82

Dati traffico *long haul* (*)		2015	2014	Variaz %
VIAGGIATORI KM - MERCATO	milioni	16.267	15.460	5,2
VIAGGIATORI KM - UNIVERSALE CONTRIBUITO	milioni	4.518	4.839	(6,6)
TOTALE	**milioni**	**20.785**	**20.299**	**2,4**
TRENI KM - MERCATO	migliaia	54.963	52.907	3,9
TRENI KM - UNIVERSALE CONTRIBUITO	migliaia	25.832	25.875	(0,2)
TOTALE	**migliaia**	**80.795**	**78.782**	**2,6**
Dati traffico trasporto regionale (*)				
VIAGGIATORI – KM	milioni	22.785	22.172	2,8
TRENI – KM	migliaia	202.103	189.574	6,6
TOTALE TRAFFICO PASSEGGERI				
TOTALE VIAGGIATORI – KM	**milioni**	**43.570**	**42.471**	**2,6**
TOTALE TRENI – KM	**migliaia**	**282.898**	**268.356**	**5,4**
Dati traffico su gomma				
VIAGGIATORI KM GOMMA	milioni	2.200	2.117	3,9
BUS KM	migliaia	117.263	115.567	1,5

(*) Comprende anche il traffico effettuato sul territorio estero delle società controllate dal Gruppo

Nell'ambito dei servizi *long haul* è proseguita la positiva dinamica del segmento mercato con un incremento della domanda soddisfatta del 5,2 % che ha, anche, beneficiato del successo dell'Esposizione Universale Expo 2015 con una vasta gamma di offerte commerciali del Gruppo FS con collegamenti nazionali e internazionali. All'interno del segmento mercato il prodotto *Frecce* di Trenitalia, corrispondente in larga parte all'Alta Velocità, grazie ad una crescente copertura del territorio nazionale, ad un continuo miglioramento della qualità del servizio in termini di frequenza, velocità, *comfort* e servizi a bordo treno sempre più apprezzati, rappresenta l'elemento caratterizzante del Gruppo FS Italiane in questi ultimi anni. Nel corso dell'anno i viaggiatori trasportati dalle *Frecce* sono stati circa 48 milioni con un incremento del 6% rispetto al 2014. In aumento sono risultati anche i volumi di traffico dei servizi Thello tra Italia e Francia, grazie anche all'ampliamento dell'offerta con collegamenti diurni tra Milano e Marsiglia via Genova-Montecarlo.

L'altra componente del servizio passeggeri *long haul*, universale contribuito – il cui modello di offerta è stato definito dalla committenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ha mostrato una forte contrazione del traffico (-6,6%) da attribuire in parte ai servizi sulla tratta Milano-Ventimiglia mutuati dalla società Thello.

La produzione dei servizi *long haul* è risultata di circa 80,8 milioni di treni-km, pari ad un incremento del 2,6% rispetto all'anno precedente. Di questi 55 milioni hanno riguardato i servizi a mercato e 25,8 milioni i servizi universali contribuiti. Tra i servizi a mercato, l'offerta del prodotto *Frecce*, che costituisce circa il 95% del totale mercato, è aumentata del 3,0% per assicurare all'EXPO Milano 2015 un'offerta ferroviaria efficace e di qualità: nei sei mesi dell'evento l'intero sistema AV del Gruppo FS Italiane è stato potenziato con nuovi collegamenti con fermata nella stazione di Rho-Fiera. Da segnalare l'entrata in esercizio del *Frecciarossa 1000*, di ultima generazione, con l'orario estivo 2015 con otto collegamenti giornalieri tra Roma e Milano con proseguimento per Rho Fiera e nelle città di Torino per il nord e Napoli per il sud. Questo potenziamento dell'offerta è proseguito anche nell'orario invernale 2015-2016 con quattro nuove corse *Frecciarossa* tra Roma e Milano, che hanno portato a 86 i collegamenti quotidiani tra le due città, e le due corse *Frecciargento* tra Roma e Bolzano.

Si è confermato, anche per il 2015, un buon livello di puntualità, con il 93% dei treni passeggeri *long haul* giunti a destino nella fascia 0-15 minuti. Tale percentuale è salita al 94,5% per il solo servizio Alta Velocità.

Nel segmento del trasporto regionale sono proseguiti gli sforzi del Gruppo per una maggiore sinergia tra i servizi su ferro e su gomma, al fine di offrire un servizio più efficiente, efficace ed economico in grado di soddisfare le esigenze di

81697/83

191

mobilità dei viaggiatori. I volumi del trasporto ferroviario regionale sono risultati circa 22,8 miliardi di viaggiatori km, con un incremento del 2,8% rispetto al 2014, dei quali circa il 16%, realizzati dal gruppo Netinera in Germania. La puntualità dei servizi è migliorata rispetto all'anno precedente, raggiungendo il 92,7% dei treni giunti a destino entro 5 minuti. In aumento è risultata anche l'offerta, con un volume di 202 milioni di treni-km, pari ad un incremento del 6,6 per cento, di cui circa il 23% effettuati dallo stesso gruppo Netinera. Nell'area di Roma, con l'orario invernale 2015-2016, in occasione dell'anno straordinario del Giubileo, è stato realizzato un forte potenziamento dei servizi, soprattutto metropolitani, con i collegamenti nella stazione di Roma San Pietro. Grande attenzione è stata posta anche sul collegamento della stazione di Roma Termini con l'aeroporto di Fiumicino, con un incremento di 20 corse giornaliere. In crescita è risultata anche la soddisfazione dei viaggiatori riguardo al *comfort*, alla pulizia, alla puntualità, all'informazione a bordo treno ed alla *security*, con una valutazione del viaggio nel complesso pari al 76,4%. Nel settore del Trasporto Pubblico Locale su gomma, i servizi urbani ed extraurbani con autobus per il trasporto di persone offerti dalle società del Gruppo FS Italiane hanno coperto nel 2015 circa 100 milioni di bus-km.

Per quanto riguarda il comparto merci, il Gruppo FS Italiane, per fronteggiare le sfide del mercato e per misurarsi con la crescente concorrenza delle imprese ferroviarie private che detenevano a fine 2015 una quota di mercato di oltre il 30%, è impegnato in una fase di riorganizzazione del settore delle attività attraverso un processo di razionalizzazione dei costi e di incremento della produttività. Grazie anche al nuovo modello organizzativo, orientato alla specializzazione per corridoi *long haul* Nord/Sud Est/Ovest e per *short haul*, è proseguito anche nel 2015 il *trend* di crescita in termini di traffico. Considerando sia i volumi nazionali che internazionali, si è infatti registrato un incremento dello 0,8% rispetto all'esercizio precedente, con un traffico complessivo che ha superato i 23 miliardi di tonnellate-km. Per la sola componente nazionale, il tasso di crescita è stato di circa il 4,0%, principalmente legato al traffico convenzionale.

Dati traffico merci Gruppo Cargo (*)		**2015**	**2014**	**Variaz %**
Tonnellate KM	milioni	23.370	23.188	0,8
di cui su territorio estero	*milioni*	*10.686*	*10.999*	*(2,8)*
Treni KM	migliaia	46.685	47.470	(1,7)
di cui su territorio estero	*migliaia*	*18.134*	*19.025*	*(4,7)*

(*) Comprende anche il traffico estero

La produzione complessiva si è attestata ad un livello pari a circa 46,7 milioni di treni-km, in leggera flessione (-1,7%) rispetto all'anno precedente, principalmente a causa della diminuzione delle percorrenze in territorio estero (-4,7%). Di poco superiore alle 500 tonnellate per treno è risultato infine il carico medio in media annua.

Buffetti 4210N1 (a)

192

81697/84

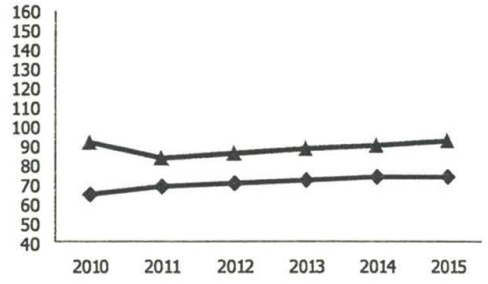
I risultati del traffico delle principali Imprese Ferroviarie europee

In concomitanza con una ripresa economica lenta e graduale, caratterizzata da una crescita del PIL dell'1,5%, con un incremento della produzione industriale del'1,4% e con una diminuzione del tasso di disoccupazione che si è attestato all'11,0%, la domanda di mobilità ferroviaria in Europa ha presentato andamenti contrapposti per il comparto passeggeri e quello merci.

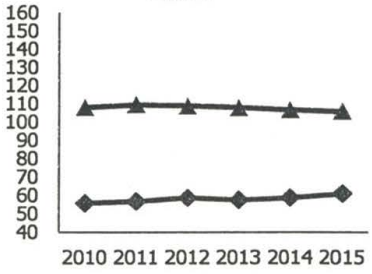
In base agli ultimi dati di traffico provvisori delle più importanti imprese ferroviarie europee raccolti dall'*Union Internationale des Chemins de fer* (UIC), il traffico merci è risultato complessivamente in contrazione del 4,0% in termini di tonnellate-km. Fatta eccezione per la francese SNCF, che ha registrato un incremento di traffico del 3,0%, le altre imprese maggiori ferroviarie hanno subito riduzioni di volumi: in particolare, del 4,0% la spagnola Renfe, del 5,0% la tedesca DB AG e del 3,0% la polacca PkP tra le imprese dell'est europeo.

Al contrario, il 2015 ha portato una moderata crescita del traffico ferroviario passeggeri. Rispetto all'anno precedente, i passeggeri-km sono infatti aumentati dell'1,2% nell'ambito degli operatori monitorati dall'UIC. In linea con la media europea è tuttavia rimasta la sola impresa spagnola Renfe (+1,5%), mentre per la francese SNCF si è registrato un incremento molto debole e pari al +0,2%. In contrazione invece è risultato il traffico della tedesca DB AG (-1,4%).

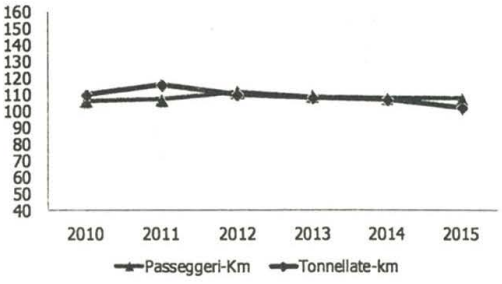
GRUPPO FS ITALIANE



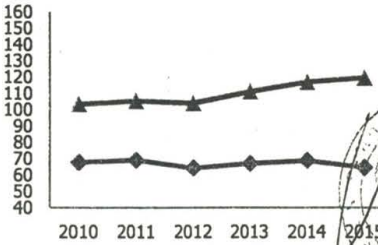
SNCF



DBAG



Renfe



81697/85

193

Sicurezza Esercizio Ferroviario

Le attività di monitoraggio dell'incidentalità ferroviaria in Europa sono sovraintese dall'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA, *European Railway Agency*), organismo istituito con la Direttiva 2004/881 CE finalizzata a realizzare uno spazio ferroviario europeo senza frontiere, potenziando il livello di interoperabilità dei sistemi ferroviari, e a sviluppare una cultura comune in materia di sicurezza. Per il monitoraggio dell'incidentalità, l'ERA fa riferimento alla norme della Direttiva 2004/49 CE e della Direttiva 2014/88 UE, che ne modifica gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti di cui al relativo Allegato I. In Italia, l'organismo che svolge i compiti previsti dalla Direttiva 2004/49 CE per l'intero sistema ferroviario nazionale è l'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie), istituita con D. Lgs. 162/2007 di recepimento della Direttiva stessa.

Secondo i principi sanciti dalle citate Direttive comunitarie, un incidente è considerato significativo quando viene coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento e se ha causato almeno un decesso, o un ferito grave, o danni pari o superiori a 150.000 euro ai binari, agli impianti o all'ambiente, oppure se ha prodotto un'interruzione prolungata del traffico di 6 o più ore. Sono esclusi gli incidenti che si verificano nell'ambito dei binari interrotti, o momentaneamente interrotti, alla circolazione (depositi, officine) e comunque quelli causati da atti volontari (suicidi o atti vandalici).

Gli incidenti significativi occorsi sulle linee ferroviarie gestite dal Gestore dell'Infrastruttura del Gruppo FS Italiane sono risultati, nel corso del 2015, pari a 116 (+7 rispetto al 2014), di cui soltanto 2 riconducibili a cause endogene (deragliamento di mezzo di trazione o rotabile in composizione al treno). Sinteticamente, secondo i criteri stabiliti dalle normative comunitarie di riferimento, si sono avuti:

- 4 collisioni di treni, contro le 9 del 2014, tutte causate da dissesto idrogeologico (frane, massi e alberi ingombranti sulla sede ferroviaria);
- 3 deragliamenti, contro i 4 del 2014, di cui 1 dovuto a dissesto idrogeologico;
- 19 investimenti ai passaggi a livello totali, ovvero considerando anche gli investimenti di pedoni a passaggio a livello chiuso, contro i 16 dello scorso anno;
- 86 incidenti gravi alle persone causati dal materiale rotabile in movimento, contro i 74 dell'esercizio precedente. In questa tipologia di incidenti rientrano le cadute di persone da veicoli ferroviari in movimento (sia passeggeri che personale ferroviario) e gli investimenti di persone (sia estranei che personale ferroviario);
- 2 incidenti che, non rientrando in nessuna delle altre categorie, vengono classificati come "altri", contro i 6 del 2014;
- 2 incidenti dovuto a incendi al materiale rotabile con conseguenze gravi, rispetto a nessun incidente nel 2014.

Per quanto riguarda le conseguenze alle persone, il numero dei morti e dei feriti gravi è salito a 104 (59 morti e 45 feriti) rispetto ai 94 del 2014. Le cause più diffuse di vittime negli incidenti (86%) sono state l'indebita presenza e l'attraversamento dei binari in ambito ferroviario, che hanno determinato 34 morti e 21 feriti gravi concentrati nei nodi principali di Milano, Roma, Bologna e Genova. Tra le altre cause di decesso si segnalano quelle collegate ai passaggi a livello (8 morti e 8 feriti), nonostante l'impegno di RFI SpA che ha realizzato la soppressione di oltre il 20% dei passaggi a livello negli ultimi dieci anni.

Bugetti 4210N1 (a)

194

81697/86

Sostenibilità

Il 20 ottobre 2015 si è tenuta a Milano la terza edizione dello *stakeholder engagement* del Gruppo FS Italiane. Al meeting hanno partecipato circa 50 *stakeholder* rappresentativi di aziende, pubbliche amministrazioni, enti di ricerca, imprenditori, università, forze dell'ordine, associazioni di consumatori e di categoria, cittadini utenti. Gli invitati sono stati selezionati dalla *community*, costituita da soggetti che hanno preso parte alle precedenti edizioni del *Panel*, e da nuovi soggetti con competenze rilevanti rispetto ai temi proposti. Il *Panel* ha lavorato su 10 ambiti, selezionati a valle di una consultazione della *community*, afferenti a 5 aree di *business*,

Mobilità passeggeri trasporto pubblico locale	- trasporto regionale integrato - continuità percettiva nei nodi di interscambio
Mobilità passeggeri lunga percorrenza	- standard a bordo: relazione del personale - qualità dei servizi: servizi di ristorazione
Ambiente	- impatto ambientale delle infrastrutture - coinvolgimento del territorio
Stazioni	- accessibilità e qualità di servizi e strutture: maggiore utilizzo dei canali informativi esistenti - illuminazione nelle stazioni e nelle zone limitrofe
Comunità	- inclusione e accoglienza: consolidare la strategia del Gruppo nel campo della CSV (*Creating Shared Value*) - nuove proposte per il riuso del patrimonio,

giungendo alla formulazione di 18 proposte di miglioramento alle quali il Gruppo ha fornito puntuale riscontro.
Sono state completate le attività di sviluppo della soluzione informatica SuPM (*Sustainability Performance Management*) finalizzate a garantire la conformità del Rapporto di Sostenibilità (RdS) 2015 allo standard internazionale GRI (*Global Reporting Initiative*) G4.
Il RdS del Gruppo FS, anche nell'edizione 2014, ha ottenuto il più alto livello di conformità rispetto allo standard internazionale G3.1 del GRI.

81697

195

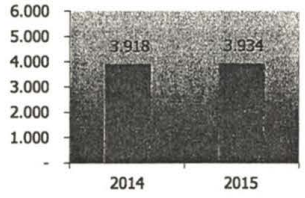
Risorse umane

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 69.115 unità al 31.12.2014 alle 69.002 unità al 31.12.2015 scontando una diminuzione netta pari a 113 unità. Una diminuzione si registra anche sulle consistenze medie (-211 unità).

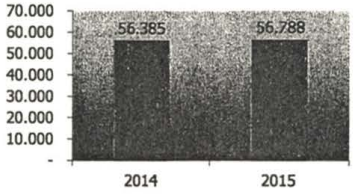
DIPENDENTI AL 31.12.2014	**69.115**
Entrate (*) (**)	3.204
Uscite (**)	3.317
DIPENDENTI AL 31.12.2015(*)	**69.002**
CONSISTENZA MEDIA 2014	**69.487**
CONSISTENZA MEDIA 2015(*)	**69.276**

(*) 497 ingressi scaturiscono dall'acquisizione del ramo d'azienda della società APS a partire dal mese di maggio 2015.
(**) le entrate e le uscite includono quelle realizzate con contratti a tempo determinato del settore delle navi traghetto.

Costo del personale
(in milioni di euro)



Costo medio del personale per addetto
(unità di euro/n° medio dipendenti)



LE RELAZIONI INDUSTRIALI E NORMATIVA DEL LAVORO

Fondo bilaterale di sostegno al reddito per le società del Gruppo FS

Con riferimento al Fondo bilaterale, ulteriori 115 dipendenti hanno avuto accesso alle prestazioni straordinarie nei mesi di gennaio e febbraio 2015, in forza degli accordi territoriali sottoscritti nel corso del 2014.

Con il Decreto Interministeriale del 9 gennaio 2015, n. 86984, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 55 del 7 marzo 2015, è stato recepito, con modificazioni, l'accordo sindacale del 30 luglio 2013 tra il Gruppo FS e le OO.SS. firmatarie del CCNL, per l'adeguamento del Fondo di sostegno al reddito e all'occupazione per il personale delle società del Gruppo FS alle disposizioni dell'art. 3 della L. n. 92/2012 (c.d. *Legge Fornero*). L'emanazione del citato Decreto non è tuttavia di per sé sufficiente a rendere operativo il Fondo, essendo a tal fine necessari ulteriori adempimenti, nonché l'attivazione di specifiche procedure da parte dei soggetti competenti, in via di definizione.

A seguito del suddetto adeguamento, il Fondo FS (in precedenza costituito come Fondazione) ha perso la propria personalità giuridica, andando a costituire una gestione dell'INPS, con conseguente trasferimento delle risorse disponibili al citato istituto.

In ragione del suddetto trasferimento, in data 22 dicembre 2015, sulla base della deliberazione n. 1 del 13 novembre 2015 del Comitato Amministratore del Fondo, la Prefettura di Roma ha emanato il decreto di estinzione *ex lege* della

196

81697/88

Fondazione, individuando la data del 7 marzo 2015 (data di entrata in vigore del D.I. n. 86984) per il subentro dell'INPS nel bilancio del Fondo. Ai fini del trasferimento delle risorse all'Istituto, tale atto è stato trasmesso all'INPS, dal quale si è tuttora in attesa di indicazioni sulle modalità operative di tale trasferimento.

Successivamente, con Decreto del Ministro del Lavoro del 30 novembre 2015, è stato nominato il nuovo Comitato Amministratore del Fondo, che si è formalmente insediato il 14 gennaio 2016. L'INPS, da parte sua, con circolare n. 208 del 29 dicembre 2015 ha emanato le disposizioni necessarie per l'operatività del nuovo Fondo prevedendo, tra l'altro, la riattivazione del contributo ordinario al medesimo, pari allo 0,20% delle retribuzioni mensili imponibili ai fini previdenziali, di cui 2/3 a carico delle aziende (per il Gruppo circa 3 milioni di euro/anno) e 1/3 a carico del lavoratore. Tale contributo decorre per competenza dal mese di marzo 2015 con inizio della regolazione finanziaria a partire dal mese di febbraio 2016.

Da ultimo, il D.Lgs. del 14 settembre 2015, n. 148, di riordino della normativa in materia di ammortizzatori sociali in costanza di rapporto di lavoro, ivi comprese le disposizioni in materia di Fondi di Solidarietà bilaterali, ha previsto la possibilità di adeguare i regolamenti dei Fondi già esistenti alle norme più flessibili introdotte in materia. Per poter fruire di tali opportunità, è necessario:

- modificare il regolamento del Fondo di cui al D.M. n. 86984/2015, che dovrà poi essere recepito da un nuovo D.I. che sostituirà quello vigente;
- sottoscrivere un nuovo "accordo di procedura" con le OO.SS., che regoli le modalità relazionali con cui individuare le eccedenze di personale e stabilire i criteri per l'accesso dei lavoratori alle prestazioni del Fondo.

Per quanto sopra, è già stato avviato uno specifico tavolo sindacale con l'obiettivo sia di ridefinire l'accordo di procedura sindacale sulla base del quale attivare le prestazioni del Fondo, sia di definire un nuovo accordo che, sfruttando le opportunità offerte dal D.Lgs. 148/2015, ampli la gamma delle prestazioni coperte dal Fondo.

Per quanto riguarda il primo accordo, questo consentirà alle società del Gruppo FS, che hanno sostanzialmente definito progetti di ristrutturazione/riorganizzazione aziendale tra i quali:

- l'efficientamento produttivo e la riorganizzazione complessiva del settore del trasporto ferroviario merci (progetto facente parte del percorso di strutturazione del "Polo Logistica e Trasporto Merci", i cui lineamenti sono già stati presentanti al CdA di FS Italiane SpA, sempre il 28 gennaio u.s.),
- la chiusura di impianti conseguente all'introduzione di innovazioni tecnologiche,
- la riorganizzazione dei processi amministrativi, di gestione e contabili conseguenti all'evoluzione della tecnologie informatiche,
- la razionalizzazione delle attività industriali per migliorare la produttività complessiva del sistema,

la possibilità del ricorso, già entro la fine del 2016, alle prestazioni straordinarie (accompagnamento a pensione) del Fondo di sostegno al reddito, per gestire con tale strumento, che com'è noto è l'unico ammortizzatore sociale a disposizione delle società del Gruppo, le ricadute occupazionali derivanti dai progetti sopra descritti.

CCNL della Mobilità

La trattativa per il rinnovo del CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie del 2012, avviata formalmente a luglio 2014 da AGENS con le Organizzazioni sindacali stipulanti, e con un unico successivo incontro tenutosi il 29 gennaio 2015, non è proseguita anche in relazione al dibattito tuttora in corso tra Confindustria e le Confederazioni Cgil, Cisl e Uil sul tema della rappresentanza e sul nuovo modello di contrattazione. In previsione della ripresa del confronto, prevista infatti a partire dal mese di marzo 2016, sono state fornite ad AGENS le proposte delle società del Gruppo relative alla revisione delle normative contrattuali.

81697/89

197

In data 31 luglio 2015 è stato sottoscritto con le Organizzazioni stipulanti il CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie e il Contratto aziendale di Gruppo FS del 20 luglio 2012, l'Accordo per il rinnovo e il funzionamento delle Rappresentanze Sindacali Unitarie (RSU) e per l'elezione dei Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (RLS) nelle società del Gruppo, adeguando le rappresentanze (RSU e RLS) ai cambiamenti organizzativi e societari intervenuti dopo il precedente accordo del 20 luglio 2004, dando attuazione alle previsioni contenute nel Testo Unico sulla rappresentanza sindacale del 10 gennaio 2014. L'adeguamento ha permesso di realizzare la riduzione del numero dei componenti le RSU (pari al 37%, con 757 unità in meno) e degli RLS (pari al 12%, con 65 unità in meno), rispetto al precedente accordo.

Il Piano di Assistenza sanitaria integrativa per i dipendenti del Gruppo FS, affidato a seguito di gara alla Società Nazionale di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo, è stato esteso nel corso del 2015 al personale di Busitalia Sita-Nord Srl, Busitalia Veneto SpA e ATAF Gestioni Srl, alle medesime condizioni economiche e normative.

È stata assicurata la rappresentanza degli interessi del Gruppo FS nel sistema confindustriale delle Associazioni Imprenditoriali, coordinando a livello di capogruppo i rapporti con la Confindustria Centrale e con le Associazioni Territoriali.

Con l'entrata in vigore dei provvedimenti sul *Jobs Act* sono state fornite alle società le prime indicazioni operative per l'applicazione delle novità legislative introdotte.

A livello internazionale, è proseguita l'attività nell'ambito del Dialogo Sociale Europeo e nell'ambito del Gruppo di lavoro FIP-"*Groupement pour les facilités de circulation internationales du personnel des chemins de fer.*"

Politiche di gestione e sviluppo del personale

Nel corso del 2015 la gestione del *turn-over* è stata possibile utilizzando per le uscite la leva delle incentivazioni all'esodo (non essendo disponibile, per quanto sopra detto, il Fondo bilaterale di sostegno al reddito per l'accompagnamento a pensione) e per gli ingressi attingendo dal *job posting* interno e dal mercato del lavoro, secondo le procedure aziendali in vigore.

Si è proseguito nel promuovere politiche di selezione e sviluppo del personale mirate a valorizzare professionalità, competenze e motivazione quali fattori fondamentali per cogliere e vincere le sfide di un mercato estremamente competitivo e in continua evoluzione.

Tra le iniziative di sviluppo è stato avviato il Bilancio delle competenze, che ha come obiettivo quello di consentire alle risorse del Gruppo di analizzare le proprie competenze personali e professionali, in un'ottica di arricchimento ed accrescimento della consapevolezza personale, che costituisce un forte valore aggiunto per l'azienda.

Sono state curate la formazione e le attività dei *coach* interni al Gruppo (24 *coach* su 47 percorsi attivati nel 2° semestre 2015 e 12 *coach* in formazione) e l'implementazione di Piani di Sviluppo per le risorse del Gruppo, per supportarne il percorso professionale attraverso leve di sviluppo quali la formazione, l'affiancamento di *coach* e/o di *mentor*, la partecipazione a progetti *ad hoc*.

Le società del Gruppo hanno sviluppato politiche attive di *job posting* interno e di mobilità infragruppo, con l'obiettivo di potenziare e sviluppare le professionalità presenti all'interno del mondo FS e accrescerne il senso di appartenenza. Hanno inoltre puntato alla progettazione di un sistema informativo integrato utilizzabile da ciascuna società per le ricerche interne di personale, in grado di velocizzare ed efficientare i processi di valorizzazione del personale e del *know-how* interno al Gruppo.

La ricerca sul mercato esterno si è focalizzata soprattutto su figure specialistiche esperte e su neolaureati di qualità, soprattutto in ingegneria, ma anche in giurisprudenza ed in economia. Al riguardo sono stati valutati oltre 12.000 CV, effettuate circa 600 *phone interviews* arrivando ad assumere 190 neolaureati, di cui 100 ingegneri, sugli oltre 300 candidati selezionati con *assessment center*. I neolaureati sono stati intercettati grazie a una intensa e continua

Bugetti 4210N1 (a)

198

81697/90

collaborazione con le università, oltre 8.000 i giovani incontrati nell'anno, e alla realizzazione di attività diversificate come *master* di secondo livello, *business game*, seminari di orientamento, presentazioni aziendali presso i più importanti atenei, *workshop* specialistici all'interno dei corsi di laurea, *stage*, tesi di laurea e sviluppo dei canali di *web recruitment*. Oltre 200.000 i CV pervenuti attraverso la sezione *web* "Lavora con noi", 122.000 visitatori medi al mese e un aumento del 160% dei *followers* su LinkedIn. Iniziative che, attraverso il contatto continuo e proficuo con i giovani, hanno portato al Gruppo FS Italiane un elevato ritorno di immagine in termini di *employer branding* e il riconoscimento di "*Best Employer of Choice*" tra le aziende nazionali e internazionali preferite dai giovani laureati come luogo di lavoro.

Grande attenzione è stata inoltre dedicata agli studenti delle scuole secondarie, attraverso varie iniziative di orientamento, formazione e progetti in ambito di alternanza scuola-lavoro, che hanno visto coinvolti oltre 2.000 studenti del 3°, 4° e 5° anno, con l'obiettivo di "coltivare" i ragazzi, formare competenze e creare un bacino di eccellenza dedicato in vista di future esigenze di operativi.

La Formazione

La formazione nel Gruppo FS contribuisce a diffondere le informazioni sulle strategie aziendali e a declinarle in obiettivi e azioni misurabili; fornisce a tutti i dipendenti le competenze e le abilità necessarie al raggiungimento degli obiettivi d'Impresa, sostenendone la *performance* e il ruolo specialistico.

Nel 2015 sono state erogate più di 351 mila giornate di formazione a livello di Gruppo, con la finalità di accrescere nelle persone tutte una cultura aziendale orientata al cliente, alla sicurezza, alla ricerca continua dell'efficienza e della qualità operativa, alla valorizzazione del merito.

Il costo complessivo sostenuto dal Gruppo per le attività formative è stato di circa 9 milioni di euro e il ricorso ai finanziamenti alla formazione attraverso i Fondi interprofessionali (Fondimpresa e Fondirigenti) ha generato un ricavo di circa 8 milioni di euro.

Le attività formative erogate a livello di Gruppo si distinguono, in base ai contenuti sviluppati nei singoli corsi, nelle aree di seguito descritte:

- istituzionale: interventi formativi/informativi dedicati alla presentazione del Gruppo e delle Linee Strategiche aziendali in particolari momenti della vita d'Azienda (inserimento, crescita professionale, cambiamento organizzativo);
- comportamentale/manageriale: corsi e seminari orientati all'acquisizione e/o allo sviluppo di competenze tipicamente gestionali, comportamentali, relazionali;
- tecnico/professionale: interventi formativi finalizzati a far acquisire e aggiornare competenze tecnico-professionali, sia pratiche che teoriche, essenziali per svolgere la propria attività lavorativa;
- comune/trasversale: formazione dedicata all'acquisizione e/o aggiornamento di competenze comuni sia rispetto al livello organizzativo che alla famiglia professionale di appartenenza *(lingue, informatica, ecc.)*.

La Sicurezza e la Salute sul lavoro

Anche nel 2015 il Gruppo FS ha proseguito con rigore il percorso intrapreso per diffondere, consolidare e aggiornare le misure di prevenzione e promuovere comportamenti responsabili da parte di tutto il personale, introducendo nuovi strumenti di formazione e di diffusione delle migliori pratiche di tutela.

Nell'ambito delle attività di *benchmarking* del "Tavolo interaziendale salute e sicurezza imprese a rete", a cui aderiscono le principali imprese italiane (ENI, Enel, Telecom, Poste Italiane, Terna, Anas, Autostrade per l'Italia, Vodafone, ecc.), si è tenuto a Roma nel mese di marzo il *workshop* "Italferr: *Health & Safety* nell'evoluzione aziendale dal mercato *captive*",

81697 91

01

incentrato sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro dei lavoratori quando svolgono attività all'estero, sia in Europa che in paesi extracomunitari.

Al fine di garantire la sistematica diffusione di efficaci soluzioni organizzative già presenti nelle società del Gruppo, si è svolto a Roma a fine marzo il primo seminario su "Gli assetti delle responsabilità nelle imprese a rete: organizzazione, ruoli e responsabilità delle unità produttive", che ha affrontato la tematica degli assetti organizzativi della sicurezza nelle società di capitali articolate su più unità produttive, mettendo a confronto le peculiarità delle principali società del Gruppo.

Le modifiche intervenute in materia di salute e sicurezza sul lavoro con l'emanazione dei decreti legislativi in attuazione della Legge n.183/2014 (c.d. *Jobs Act*), sono state oggetto di un insieme di iniziative di informazione e formazione. Le novità normative introdotte sono state l'argomento del seminario "La salute e sicurezza sul lavoro nel *jobs Act:* impatti, semplici azioni e razionalizzazione", svoltosi a Roma a novembre e rivolto ai responsabili delle funzioni personale e organizzazione, salute e sicurezza sul lavoro, *audit*, legale e legale lavoro delle società del Gruppo, al quale sono intervenuti come relatori il Responsabile del Segretariato Generale del Ministero del Lavoro e il Presidente della Commissione Interpello del Ministero del Lavoro.

Sulla materia, la Capogruppo ha emanato, in data 19 gennaio 2016, le necessarie indicazioni per l'omogenea e puntuale applicazione delle novità normative nelle singole società.

Il portale *intranet* di Gruppo "Linea Diretta" è stato arricchito con una sezione dedicata alla promozione della salute, quale strumento di informazione e formazione del personale sui temi della salute, per la diffusione di stili di vita sani in tutti gli ambienti, privati e di lavoro, attraverso *news*, approfondimenti e *dossier* tematici, in particolare per la riduzione del consumo di tabacco, di sostanze alcoliche e dei danni conseguenti all'uso di sostanze psicotrope, per la gestione dello *stress* e per la promozione di un'alimentazione corretta e di una costante pratica di attività fisica e sportiva.

È proseguito l'impegno delle società del Gruppo per conseguire la certificazione dei sistemi di gestione sicurezza sul lavoro, ambiente e qualità, e dei processi operativi adottati. Nell'anno, FS Logistica SpA e Busitalia Sita Nord Srl hanno acquisito la certificazione del sistema di gestione della sicurezza sul lavoro rispondente allo *standard* OHSAS 18001.

Nel 2015, in base ai dati sugli infortuni indennizzati forniti dall'INAIL ed, in via di definitiva certificazione, relativi alle principali società del Gruppo (Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA ed Italferr SpA), si evidenzia:

- una significativa diminuzione degli infortuni di oltre il 15%, rispetto all'analogo periodo del 2014, a fronte di un obiettivo del 3%;
- la diminuzione dell'indice di incidenza superiore al 13%, rispetto al *target* prefissato del 2%,

e si conferma il *trend* in diminuzione degli infortuni *in itinere*.

02

81697/92

Ambiente

Sistemi di gestione

Proseguono le attività di miglioramento dei Sistemi di Gestione Ambientale (SGA) da parte delle principali società del Gruppo con l'obiettivo di estendere il campo di applicazione dei SGA a tutti i processi e a tutti i siti operativi. FS Logistica SpA ha esteso la certificazione del proprio SGA alle sedi di Bologna San Donato e Catania Bicocca. Ferservizi SpA ha ampliato il perimetro della certificazione a tutti i processi produttivi. Centostazioni SpA ha avviato il processo di estensione del perimetro alle stazioni di Roma Ostiense, Padova, Milano Porta Garibaldi, Napoli Mergellina, Novara, Modena. FS Sistemi Urbani Srl ha ampliato il perimetro del proprio SGA a tutti i processi gestionali e operativi al fine di ottenere la certificazione di tale estensione entro il 31/12/2016. Infine, Grandi Stazioni SpA ha proseguito nel percorso di sviluppo del proprio SGA che prevede, entro il 2016, la certificazione delle prime 3 stazioni del *network* (Roma Termini, Milano Centrale e Venezia Santa Lucia).

Energia

Sono state svolte, in conformità a quanto previsto dal D.Lgs. 102/14, le attività necessarie alla redazione della Diagnosi Energetica dei siti produttivi del Gruppo, per i quali sono state individuate aree di miglioramento in termini di efficientamento dei consumi di energia elettrica e termica; i relativi programmi d'intervento saranno valutati nel corso dell'anno. La centrale fotovoltaica presente nello scalo San Lorenzo di Roma ha prodotto, nel 2015, 600 MWh, con un incremento di produzione di circa il 4% rispetto all'anno precedente. L'energia rinnovabile autoconsumata da FS Logistica SpA ammonta a circa 264 MWh (+3,5% rispetto al 2014), mentre l'energia immessa in rete è pari a 336 MWh (+4% rispetto al 2014). Ferservizi SpA, nell'ambito degli interventi di ristrutturazione delle nuove sedi di Genova e Trieste, ha installato sistemi di illuminazione a *Led*, impianti di climatizzazione a pompa di calore e pannelli fotovoltaici per la produzione di energia elettrica. Centostazioni SpA, nell'ambito di specifici interventi di riqualificazione, ha installato sistemi di illuminazione a *Led* presso i sottopassi delle stazioni di Milano Porta Garibaldi, Milano Lambrate, Como San Giovanni, Alessandria, Novara e Piacenza e presso la galleria commerciale delle stazioni di Padova e Milano Porta Garibaldi. Trenitalia SpA ha effettuato il passaggio a fornitore energetico unico per la totalità delle proprie utenze elettriche, circa 1.600, con il contestuale avvio della fatturazione elettronica e con l'implementazione di un portale *internet* per l'analisi di consumi e costi elettrici.

RFI SpA ha attivato la procedura negoziale per l'acquisto di oltre 100.000 corpi illuminanti a *Led* per marciapiedi, pensiline, sottopassi, uffici e torri faro.

Emissioni in atmosfera

Oltre alle attività riportate nel paragrafo precedente, che determinano anche riduzioni in termini di emissioni in atmosfera, si segnala quanto segue.

Il servizio di *Car Sharing "Enjoy"*, gestito da Eni SpA in *partnership* con Trenitalia SpA e Fiat SpA, è stato esteso alla città di Torino con 400 auto, portando a oltre 1.800 il numero complessivo di Fiat 500 in condivisione nelle città in cui è attivo il servizio. Nella città di Milano, inoltre, è stato lanciato il primo *Scooter Sharing* nato grazie alla *partnership* fra Eni SpA, Trenitalia SpA e il gruppo Piaggio. E' stato rinnovato l'accordo per promuovere il *Bike Sharing* tra Trenitalia SpA e Clear Channel Communications Inc. nelle città di Verona e Milano; in quest'ultima città il servizio ha visto aggiungersi 1.000 bici elettriche alle 3.600 di tipo tradizionale già presenti.

Nel parco veicolare di Busitalia - Sita Nord Srl sono stati introdotti 20 nuovi autobus motorizzati Euro 6, in sostituzione di veicoli di vecchia generazione (Euro 0/Euro 2). E' stato inoltre concordato un piano che prevede la progressiva installazione, a partire dal 2016, di sistemi di monitoraggio telematico della flotta attraverso i quali sarà possibile registrare le *performance* di guida degli autisti e individuare aree di miglioramento.

81697/93

03

Italferr SpA ha introdotto prescrizioni contrattuali per la riduzione delle emissioni di gas serra negli appalti di lavori con importo superiore a 40 milioni di euro al fine di promuovere azioni, da parte dell'appaltatore, volte a migliorare il profilo ambientale dell'opera in fase di realizzazione e, più in particolare, alla riduzione delle emissioni di gas serra relative alla produzione e al trasporto dei materiali da costruzione (cemento e acciaio).

Come ogni anno si è svolta, in collaborazione con Legambiente, la campagna Treno Verde che sensibilizza i cittadini sull'importanza del rispetto dell'ambiente e della mobilità sostenibile in particolare.

In ambito *Mobility Management*, si è provveduto ad aggiornare il *database* relativo agli spostamenti casa-lavoro attraverso un nuovo questionario somministrato a oltre 35.000 dipendenti del Gruppo FS. La partecipazione dei dipendenti è stata del 44%. Le informazioni raccolte hanno consentito un completo aggiornamento dei piani di spostamento casa-lavoro e saranno utilizzati per la progettazione di interventi volti alla riduzione delle emissioni in atmosfera attraverso misure incentivanti le modalità di trasporto più sostenibili.

Infine, è stata firmata la convenzione con ATAC SpA per l'acquisto di abbonamenti annuali agevolati, Metrebus Roma e Lazio, per i dipendenti del Gruppo.

Rifiuti

Continua l'impegno nella raccolta differenziata presso le principali sedi operative e stazioni del Gruppo.

In particolare, presso le stazioni del *network* di Centostazioni SpA di Milano Rogoredo, Bergamo, Gallarate, Bolzano, Treviso, Castelfranco Veneto, Trieste, Belluno, Mantova, Vicenza, Rovigo, Pisa, Ancona, Salerno sono stati individuati, e opportunamente attrezzati, spazi per la raccolta differenziata dei rifiuti. E' stata, inoltre, avviata la fornitura di nuovi cestini portarifiuti per la raccolta differenziata ed è stato impostato lo studio per l'allestimento/ristrutturazione delle aree di raccolta rifiuti dei complessi di stazione con particolare riferimento all'aree rifiuti di Roma Termini, Genova Principe, Venezia S. Lucia e del nuovo asse attrezzato sottostante la stazione di Napoli Piazza Garibaldi.

Acqua

Nel corso dell'anno, Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA hanno proseguito le attività di monitoraggio continuo mirate all'ottimizzazione dei consumi di acqua attraverso la razionalizzazione delle reti fognarie e l'individuazione ed eliminazione delle perdite occulte.

Busitalia - Sita Nord Srl, ha avviato la progettazione di un sistema di recupero delle acque trattate da riutilizzare per il lavaggio degli autobus.

Rumore

RFI SpA ha proseguito l'attività di progettazione e realizzazione delle barriere antirumore previste per il primo quadriennio del Piano di risanamento acustico ex DM 29/11/2000.

Italferr SpA ha condotto 8 studi acustici e vibrazionali per diversi nodi e tratte ferroviarie.

Territorio

In ambito di valorizzazione del territorio Italferr SpA ha condotto:

- 4 studi di impatto ambientale;
- 17 progetti relativi agli aspetti ambientali nella fase di cantierizzazione delle opere;
- 11 progetti di monitoraggio ambientale;
- studi e indagini archeologiche in relazione a 32 progetti;
- studi acustici e vibrazionali in relazione a 8 progetti.

04

81697/94

Inoltre, sono stati redatti Piani di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/2012, per la gestione dei materiali di scavo in relazione a 8 progetti e sono in corso attività di monitoraggio ambientale per 26 progetti in fase di realizzazione.

Siti potenzialmente contaminati

Italferr SpA ha svolto attività specifiche per la gestione dei siti potenzialmente contaminati in 10 aree di intervento.

81697/95

Fattori di rischio

Alla data di predisposizione della presente Relazione Finanziaria Annuale non si prevedono particolari rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Capogruppo FS SpA e del Gruppo oltre quelli menzionati di seguito e nelle note al bilancio e che sono ad oggi monitorati e mitigati da politiche di gestione dei rischi e dalle apposite funzioni aziendali atte a tutelare il Gruppo, la Società, il suo patrimonio e la continuità operativa della stessa.

Qui di seguito si commenta sinteticamente la natura e l'insieme alle attività poste in essere per il monitoraggio dei fattori di rischio diversi da quelli finanziari (rischi di credito, di liquidità, di mercato, di cambio e di tasso) che sono invece riportati nelle note al bilancio di esercizio e consolidato cui si fa diretto rinvio.

Rischi di *business*

I rischi operativi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sul settore dell'Alta Velocità sono stati valutati a suo tempo e aggiornati nel Piano industriale del Gruppo e, allo stato, non presentano profili particolari di rischio aggiuntivo. I rischi che sono stati inclusi nella valutazione complessiva sono funzione dell'andamento del mercato della mobilità e dei livelli dei prezzi dove gli stessi, se utilizzati al fine di consentire acquisizione di quote di mercato addizionali, potrebbero essere riflessi sul livello di redditività del settore. L'andamento del mercato della mobilità sulla media e lunga distanza è condizionato dall'andamento dei consumi interni, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori economici. La competizione modale e la sua corretta regolazione sono inoltre un altro elemento determinante per il successo.

L'Alta Velocità e i relativi servizi accessori hanno permesso al settore ferroviario di avviare la competizione con le altre modalità di trasporto (aereo e auto) soprattutto attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza, il *comfort* del viaggio e l'arrivo nei centri urbani delle grandi città. Su alcune tratte dove il mezzo aereo si confronta con il treno, quest'ultimo ha sottratto importanti quote di mercato. Il fattore critico di successo, in questo segmento di mercato, sarà sempre più il mantenimento ed il miglioramento della qualità del servizio offerto e il rapido adattamento all'evoluzione della domanda del mercato. Il progressivo rinnovo della flotta a partire dal 2015 con i nuovi treni AV costituirà, senza dubbio, un forte elemento di innovazione e di attrazione accompagnate da una velocizzazione progressiva delle tratte, tutto questo supportato dal processo di innovazione tecnologica sui canali di vendita.

Per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale (TPL), la contrazione delle risorse che continua a manifestarsi con particolare gravità sugli enti locali potrebbe far perdurare situazioni di incertezza sul rispetto delle scadenze contrattuali di incasso dei corrispettivi dei contratti di servizio. Il Gruppo, attraverso Trenitalia, ha firmato contratti con le Regioni italiane che prescindono dalle modalità attraverso le quali le Regioni stesse potranno reperire le necessarie fonti di finanziamento per il servizio. L'incertezza che domina l'intero settore ha indotto le Regioni, negli ultimi anni, a riduzioni di offerta nei limiti che i contratti consentono. Tali processi, seppur compresi all'interno della capacità di adattamento del Gruppo, sono però in palese contrasto, da un lato, con le esigenze di mobilità che i territori manifestano, dall'altro, con i tempi che consentano una programmazione che il settore ferroviario impone in relazione ai tempi per la realizzazione dei piani di investimento.

Tutti gli investimenti effettuati a valle dei contratti di servizio vigenti con le Regioni hanno clausole "*put*" a favore di Trenitalia. La società sta, inoltre, valutando ipotesi alternative per la gestione del parco pregresso. I possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni, che avranno riflessi fra qualche anno, non sono al momento prevedibili e gli stessi vanno comunque considerati quali rischi attribuibili ad una società che opera sul libero mercato. Lo scenario del Trasporto Pubblico Locale potrebbe essere toccato (ad esito delle gare e, quindi, nella gestione dell'eventuale passaggio tra un operatore ed un altro) in alcune modalità che riguardano il trasferimento al subentrante di

Bugatti 4210N1 (a)

06

81697/96

quelle che possono essere definire come "*essential facilities*". E' in fase di studio un provvedimento su molteplici aspetti del TPL i cui effetti sull'*incumbent* che potrebbero essere significativi nella salvaguardia del valore implicito del settore.

La decisione dello Stato, nella Legge di Stabilità 2015, di cessare il Contratto di Servizio Merci ha comportato, per la Divisione Cargo di Trenitalia SpA, una riduzione dei corrispettivi di circa 106 milioni di euro, solo parzialmente compensata dall'azzeramento dei costi di accesso alle infrastrutture del sud Italia e dei costi di traghettamento. Tale evento ha reso necessaria una rivisitazione completa del piano della Divisione Cargo e una contestuale verifica del valore recuperabile dei relativi *asset*. Le variazioni occorse hanno prodotto importanti ripercussioni sulla gestione della Divisione Cargo proprio nel momento in cui la stessa aveva avviato e un processo di razionalizzazione verso un equilibrio complessivo dei suoi conti.

E' da segnalare d'altra parte l'importante fattore mitigante attuato attraverso l'intervento normativo del 22 gennaio 2016 (cd "Eco bonus") che ha definito un ulteriore misura di sostegno al trasporto merci mediante una riduzione del pedaggio di 2,5 euro per treno/km, ristabilendo un quadro di sostenibilità del capitale investito della Divisione stessa.

Con riferimento invece ai rischi di natura regolatoria e di *compliance* si segnala che il Gruppo opera in settori fortemente regolamentati in cui il cambiamento delle regole di funzionamento del quadro regolatorio, delle prescrizioni e degli obblighi possono influire sull'andamento della gestione e incidere sui risultati attesi.

A fronte dei rischi che possono derivare da tali fattori, la gestione dei rapporti e dei flussi informativi con gli organismi di governo e regolazione (Autorità di settore indipendenti), anche in caso di eventuali controversie, è aperta a momenti di confronto ed interlocuzione ed è improntata alla trasparenza, collaborazione e proattività; responsabilità, trasparenza, integrità e rispetto delle regole sono quindi i principi che guidano i processi, le procedure, i sistemi e i comportamenti aziendali.

Per presidiare tali aspetti, al monitoraggio dell'evoluzione normativa che il Gruppo esegue anche attraverso l'azione di gruppi di lavoro permanenti, si aggiungono le verifiche da parte dalle strutture preposte e i percorsi formativi rivolti al personale, in particolare sui temi di compliance di maggiore rilevanza.

Rischi operativi

Il Gruppo FS Italiane si avvale di fornitori esterni per la realizzazione di interventi di manutenzione e di costruzione del nuovo materiale rotabile e per la costruzione e manunenzione della Rete ferroviaria, allo stesso tempo si avvale di produttori esterni per la fornitura dei ricambi ai fini della manutenzione. Il Gruppo ha, nel corso degli ultimi anni, posto in essere una sostanziale modifica dei criteri di approvvigionamento dei materiali attraverso la riscrittura delle sue procedure interne e, nel rispetto delle norme sui contratti pubblici, ha ancora più fortemente spinto verso forme di acquisto orientate all'approvvigionamento di tutte le componenti afferenti la sicurezza dai soli produttori originali, mentre per tutti gli altri componenti è ricorso, sempre, all'indizione di gare pubbliche.

La capacità di tenuta di alcuni fornitori operanti nel campo della manutenzione ed anche della costruzione dei rotabili, è stata messa a dura prova dalla perdurante situazione di crisi finanziaria a cui ha fatto seguito la pesante restrizione del credito in conseguenza della loro intrinseca debolezza nella struttura delle loro fonti di finanziamento. Il Gruppo mitiga tale rischio avvalendosi di procedure strutturate di qualifica dei fornitori che, oltre quelle tecniche, includono anche valutazioni di tipo economico-finanziario in modo da consentire una selezione accurata e attenta dei soggetti che entrano a far parte dell'albo fornitori di Gruppo.

Per quanto riguarda, invece, la sicurezza si segnala che nel corso del 2015 nei confronti dei Vertici di alcune Imprese Ferroviarie, tra cui Trenitalia SpA, sono stati avviati procedimenti penali per presunte violazioni delle norme sulla sicurezza del lavoro in merito all'adozione del modulo di condotta del treno ad agente unico/solo. Gli *standard* di sicurezza adottati da Trenitalia SpA sono coerenti con quelli delle principali Imprese ferroviarie Europee e sono il risultato di un ampio confronto preventivo con le organizzazioni sindacali che, dopo aver valutato anche gli aspetti relativi alla sicurezza, hanno

81697/97

tutte sottoscritto, nel 2009, un accordo integrativo del contratto di lavoro e successivamente, nel 2012, il Contratto Collettivo di Lavoro.

Il rischio operativo sopra descritto è attentamente monitorato dai Vertici aziendali e dalle Direzioni e strutture preposte e pertanto si considera mitigato anche alla luce del fatto che Trenitalia SpA ha valutato, e valuta costantemente, tutti gli aspetti che riguardano tale rischio. Di seguito si riportano le principali considerazioni di Trenitalia e del Gruppo:

- la sicurezza dei propri dipendenti e la tutela delle condizioni di lavoro costituiscono da sempre valori ineludibili previsti dal Codice Etico adottato dalla Gruppo FS e da Trenitalia SpA;
- il ricorso a un solo macchinista è la modalità ordinaria di condotta dei treni utilizzata in tutta Europa. È così ad esempio nel regno Unito, in Francia, in Germania, in Belgio, Olanda Repubblica Ceca, Svizzera, Austria, Slovacchia, Ungheria e Polonia;
- tale modalità di condotta è ritenuta sicura dall'Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie Europee, ivi inclusa l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF), nonché dall'Associazione delle Ferrovie Europee (CER);
- in Italia sono garantiti i più elevati *standard* di sicurezza, poiché la rete ferroviaria da tempo è interamente coperta da sistemi di protezione delle marcia del treno;
- Trenitalia è dotata di un sistema di gestione della sicurezza sul lavoro, OHSAS 18001, rispondente agli *standard* internazionali e rilasciato da un organismo terzo (SGS) che ne ha attestato la piena rispondenza alle procedure, oltre che alla disciplina vigente, anche all'obiettivo di garantire in concreto adeguati livelli di sicurezza per i lavoratori.

Il ricorso al macchinista unico costituisce un passaggio definitivo e irreversibile nel processo di efficientamento e modernizzazione del trasporto ferroviario.

Rischi legali e contrattuali

Non si segnalano ulteriori rischi legali e contrattuali rispetto a quelli evidenziati più avanti nella presente relazione e che derivano prevalentemente dai contenziosi che le società del Gruppo hanno in essere con diverse parti, quali fornitori, clienti e personale. In relazione a tali rischi, che sono ad oggi monitorati e mitigati da apposite strutture aziendali, vengono eventualmente disposti accantonamenti di natura contabile dopo aver valutato, nel rispetto dei principi contabili di riferimento, la rispettiva probabilità di verifica; il rischio residuale, a valle del monitoraggio e degli stanziamenti eventualmente operati, rientra nei limiti dell'operatività aziendale di un gruppo strutturato come quello di FS.

Rischi legati all'approvvigionamento

I prezzi per la fornitura di servizi, di materie prime, dell'energia e dei trasporti possono variare in relazione all'andamento del mercato. Potrebbe pertanto non essere possibile - o essere possibile solo in misura limitata – riflettere i maggiori costi di fornitura sul prezzo di vendita ai clienti con conseguenti effetti sulla marginalità dei prodotti e servizi del Gruppo.

Rischi di progetto

Gli investimenti sul sistema ferroviario coinvolgono progetti complessi e richiedono elevati investimenti finanziari. Eventuali variazioni del quadro giuridico, ritardi sulle consegne del progetto, o variazioni tecniche dei programmi pluriennali spesso possono portare a un aumento dei costi. Di conseguenza, ogni eventuale variazione di progetto potrebbe comportare un aumento dei costi con gli effetti negativi conseguenti sulle attività e sui risultati del Gruppo.

80

81697/98

Rischi *IT*

Il Gruppo è fondato sull'utilizzo della rete di telecomunicazioni e dei sistemi informatici per il coordinamento e la pianificazione, per gli aspetti riguardanti le operazioni ferroviarie, per la vendita dei biglietti ai passeggeri dei treni, per il monitoraggio delle consegne delle merci e per numerose altre funzioni, inclusa la gestione dei processi contabili. *Hardware* e *software*, utilizzati dal Gruppo, possono essere danneggiati da un errore umano, da disastri naturali, dalla perdita di potenza e da altri eventi. Al fine di assicurare continuità nella disponibilità dei dati informatici, il Gruppo si è dotato di molteplici metodi per le operazioni di *backup* nonché di una rete di abbinamento *fail-safe*. Queste misure di protezione delle operazioni fondamentali e dei processi *IT*, aiutano a prevenire gravi guasti. Tuttavia, permane un rischio residuale che tali misure non siano sufficienti e/o siano del tutto in grado di prevenire eventuali errori del sistema *IT*, che possono generare un effetto negativo non significativo sul *business* del Gruppo e sul risultato economico, come ad esempio l'aumento dei costi e/o una diminuzione dei ricavi. Proprio al fine di continuare comunque a minimizzare tale rischio il Gruppo FS, per assicurare la continuità o il ripristino dei servizi nel più breve tempo possibile a seguito di potenziali eventi disastrosi nelle sue infrastrutture IT, sta avviando l'implementazione di soluzioni di *Business Continuity* per i soli sistemi ritenuti *business critical*. Per tali sistemi l'intervallo di tolleranza massima per il ripristino dei servizi e il relativo aggiornamento dei dati avrà un tempo non superiore a 30 minuti, superando così gli attuali limiti del *Disaster Recovery*.

Rischi ambientali

Le attività del Gruppo FS Italiane sono soggette ad una normativa molto ampia di leggi e regolamenti ambientali, in particolare operando come ente appaltante per la costruzione di opere infrastrutturali e offrendo servizi di trasporto per prodotti che sono pericolosi per l'ambiente. Pertanto il Gruppo, per adempiere gli obblighi di legge sulla normativa ambientale, deve effettuare continui aggiornamenti ad adeguarsi alle nuove leggi e ai regolamenti. L'imposizione di requisiti sempre più severi e più rigorosi e le nuove interpretazioni di leggi ambientali esistenti possono di conseguenza richiedere al Gruppo modifiche alle proprie attività dalle quali potrebbero scaturire costi non previsti, fondamentali per conformarsi costantemente alle normative vigenti e non incorrere in multe o sanzioni per violazioni ambientali, con i conseguenti effetti negativi sulla redditività e sui risultati del Gruppo. A presidio del rischio ambientale esiste un'apposita struttura che si avvale, ove del caso, anche di professionalità esterne e di complesse procedure por il monitoraggio e la mitigazione dei fattori che connotano tale rischio.

Monitoraggio del rischio

Come sinteticamente accennato nei precedenti paragrafi attinenti, nel corso dell'anno sono in generale proseguite le attività finalizzate al monitoraggio del rischio, anche attraverso gli interventi delle strutture di *Internal Audit* della Capogruppo e societarie, che hanno interessato i principali macroprocessi operativi e di supporto delle società del Gruppo, consentendo la costante e attenta valutazione dei controlli interni atti a mitigare i rischi.

Dalle verifiche svolte, il sistema di controllo interno (SCI) delle società del Gruppo FS Italiane si connota per la sua sostanziale adeguatezza nel supportare le rispettive linee di *governance*.

Date la dimensione e la complessità aziendale delle società del Gruppo, la valutazione del SCI non può prescindere dal considerare un quadro più ampio, composto oltre che dagli elementi emersi a seguito delle verifiche di *audit*, anche dell'attività di *risk assessment* e da tutte le attività di controllo considerate nella più ampia accezione.

Tra le leve principali del SCI va citata la profonda cultura organizzativa del *management*, la formazione e la valorizzazione delle risorse umane, la sensibilità verso i temi della sicurezza e dell'ambiente, la diffusione dei sistemi informatici a supporto dei processi gestionali, la comunicazione.

81697/99

60

In particolare, in quest'ambito è stato ulteriormente portato avanti il progetto di *risk management* di Gruppo, che costituisce un efficace strumento per le società del Gruppo stesso, e per i relativi *process owner*, di perseguimento dei relativi obiettivi gestionali.

Nello specifico, ciascun *process owner*, in maniera strutturata, è messo nelle condizioni di:

- individuare i processi di competenza e gli obiettivi connessi a ciascun processo;
- individuare i rischi gravanti sui processi tramite la descrizione delle loro possibili modalità di manifestazione (eventi indesiderati), nonché – anche – possibili opportunità;
- valutare i rischi di processo in termini di probabilità di accadimento degli eventi indesiderati e del relativo impatto;
- individuare e valutare il sistema di controllo esistente a contenimento dei rischi (norme, linee guida, procedure, deleghe e procure, sistemi informativi, ecc).

I risultati ottenuti vengono organicamente raccolti nell'applicativo informatico dedicato, appositamente "*customizzato*", in grado di produrre adeguata reportistica che consentirà di individuare e monitorare costantemente, a cura dei *process owner*, le aree e i processi aziendali a maggior rischio.

Bugelli 4210N1 (a)

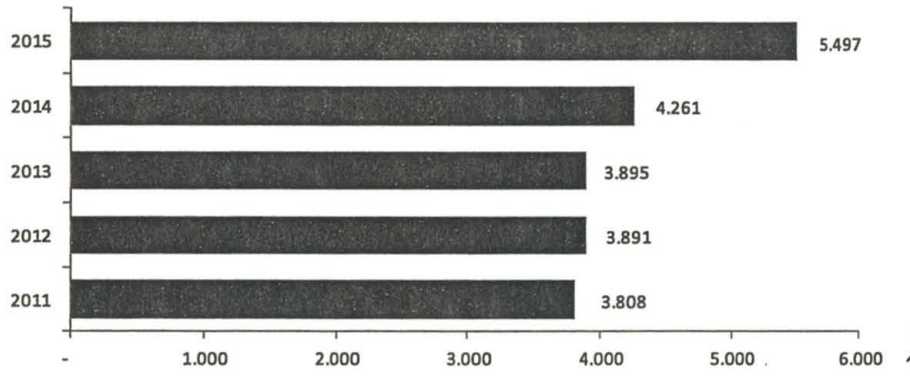
10

81697/100

Investimenti

Il Gruppo FS Italiane è riuscito a dare continuità alle azioni programmate nel proprio Piano Investimenti e ha mantenuto, dal 2012 ad oggi, un livello dell'indice Investimenti/Ammortamenti mediamente superiore a 1. Inoltre ha mostrato, anche per il 2015, un *trend* della spesa per investimenti in crescita, confermandosi il principale investitore in Italia a sostegno dello sviluppo del settore trasporti e logistica.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2015 (5.497 milioni di euro, di cui 2.453 milioni di euro in autofinanziamento e 3.044 milioni di euro contribuiti da fonti pubbliche) prosegue il *trend* "mirato" degli ultimi anni, mostrando una significativa crescita (+29,0%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nell'anno precedente.



Ciò premesso, gli investimenti tecnici realizzati dal Gruppo FS Italiane nel corso del 2015, pari a 5.236 milioni di euro, mostrano un significativo incremento (+32%) rispetto ai volumi realizzati nel corrispondente periodo 2014, per effetto sia di nuovi interventi sulla rete infrastrutturale, sia di progetti di acquisto/rinnovo dei mezzi di trasporto su ferro e gomma.

Circa il 69% degli investimenti riguarda il settore operativo Infrastruttura, nel cui ambito gli interventi realizzati a cura di RFI SpA sono stati complessivamente pari a 3.553 milioni di euro, di cui 3.408 milioni di euro per la Rete Convenzionale e 145 milioni di euro per la rete AV/AC Torino-Milano-Napoli. Circa il 29% degli investimenti è relativo al settore operativo Trasporto, per interventi dedicati al trasporto passeggeri su ferro e su gomma, sia in Italia che all'estero, e al trasporto merci. In particolare Trenitalia SpA registra investimenti per 1.432 milioni di euro, Netinera Deutschland per circa 44 milioni di euro e le società del gruppo Busitalia, operative nel trasporto su gomma in Italia, per 38 milioni di euro. Nel settore Immobiliare si concentra circa il 2% degli investimenti del Gruppo, realizzati principalmente da Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA per il rilancio e la valorizzazione delle principali stazioni ferroviarie, ripensate come grandi poli di servizio per le città.

81697/101

11

RFI SpA, in coerenza con le linee strategiche concordate a livello comunitario, agisce con interventi, da avviare nel breve-medio periodo, che rispondono alle esigenze della domanda di mobilità e che - a seguito di valutazioni costi-benefici - dimostrano di essere maggiormente capaci di altri di stimolare la produttività e la competitività della modalità ferroviaria.

La società ha investito in maniera rilevante, oltre che in attività di mantenimento in efficienza della rete ferroviaria, nell'introduzione di tecnologie innovative per la sicurezza e la gestione della circolazione (SCMT, SCC, ERTMS, GSMR, ecc.), raggiungendo significative *performance* in termini di sicurezza, qualità ed efficienza gestionale. Unitamente all'evoluzione tecnologica, le azioni poste in essere hanno perseguito una strategia tesa ad aumentare e riconfigurare la capacità di offerta del sistema ferroviario attraverso lo sviluppo di nuove linee, l'ammodernamento ed il potenziamento delle principali direttrici e dei nodi.

Gli investimenti sulla Rete Convenzionale sono pari sono pari a 3.408 milioni di euro e hanno riguardato:

- per il 56% il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e le tecnologie;
- per il 44% la realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Da sottolineare che circa il 9% del totale della spesa relativa alla Rete Convenzionale è stato dedicato a interventi in tecnologie d'avanguardia.

Per quanto riguarda la Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli il volume di investimenti di 145 milioni di euro ha portato, a fine 2015, al raggiungimento di un avanzamento complessivo del progetto pari a circa il 94%.

Nel corso del 2015 le attività progettuali hanno riguardato i seguenti interventi:

<u>Progettazioni Definitive</u>

- fermate di Erzelli/Aeroporto, Cornigliano Est e del Nuovo Piano Regolatore Generale (PRG) di Sestri Ponente;
- *upgrading* tecnologico tratta Bologna – Poiesella;
- Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) del Nodo di Firenze compreso Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Firenze S. Maria Novella;
- estensione del Sistema Comando Controllo (SCC) AV Milano-Bologna-Firenze alla tratta Firenze-Roma;
- potenziamento tecnologico tratte Cesano-Monterario e Ostiense-Roma Tiburtina;
- sottostazione elettrica di Spoleto;
- raddoppio Ripalta-Lesina;
- raddoppio tratte Bicocca - Catenanuova e Catenanuova – Raddusa nell'ambito del nuovo collegamento Palermo-Catania;
- *upgrading Mobile Switching Center* (MSC) della rete *Global System for Mobile communications – Railways* (GSM-R).

Nella tabella seguente vengono evidenziati i volumi delle attivazioni 2015, distinti per tipologia di opera e sono riportati, per confronto, anche gli analoghi dati riferiti ai due esercizi precedenti.

Buffetti 4210N1 (a)

12

81697/102

		2015	2014	2013
RETE AV/AC				
Nuove linee	**km**	**-**	**-**	**3**
RETE CONVENZIONALE				
Nuove infrastrutture	**km**	**11**	**20**	**17**
Nuove linee	km	11	20	17
Raddoppi	km	-	-	-
Varianti	km	-	-	-
Ammodernamento linee		**78**	**103**	**70**
Elettrificazioni	km	-	-	28
Blocchi	km	78	103	42
Tecnologie di sicurezza	**km**	**426**	**552**	**343**
SCMT	km	23	35	42
SSC	km	-	-	-
SCC/CTC	km	403	322	45
ERTMS	km	-	-	3
GSM-R	km	-	195	253
Apparati di stazione	**n.**	**13**	**15**	**19**
ACEI	n.	10	11	7
ACC/ACC-M	n.	3	4	12
Soppressione passaggi a livello	**n.**	**56**	**52**	**20**
Automazione passaggi a livello	**n.**	**-**	**-**	**3**

RFI SpA realizza inoltre interventi di potenziamento, riqualifica e ristrutturazione del patrimonio immobiliare relativo alle circa 2.300 stazioni di cui è proprietaria; tra queste, alcune – per quanto riguarda lo sfruttamento delle relative aree commerciali - sono affidate a soggetti diversi (Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA), i quali ne devono anche assicurare, entro certi limiti, la manutenzione.

Nell'ambito delle stazioni gestite da Grandi Stazioni SpA, RFI SpA sviluppa un Piano Investimenti dedicato a garantire gli interventi di manutenzione straordinaria (escludendo le aree commerciali) e quelli rispondenti ad obblighi di legge, entro i limiti di spesa previsti dal contratto stipulato nel 2000. L'avanzamento cumulato al 2015 della spesa per investimenti relativa ai suddetti interventi è di circa il 93% dell'importo complessivo di competenza RFI SpA.

Per quanto riguarda, invece, il *network* di Centostazioni SpA, l'attuale avanzamento degli investimenti è di circa il 77% dell'importo complessivo di competenza di RFI SpA.

Sulle altre stazioni, gestite esclusivamente da RFI SpA, nel 2015 sono stati investiti circa 62 milioni di euro per interventi finalizzati alla manutenzione e sicurezza, al miglioramento dell'informazione al pubblico, all'adeguamento agli obblighi di legge delle aree con maggiore impatto sulla clientela (atrii, marciapiedi, pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso) e di quelle di interscambio e di accesso ai fabbricati viaggiatori.

81697/003

13

In ottica di sviluppo del Trasporto Pubblico Locale e in coerenza con gli obiettivi del Piano di Impresa, sono stati individuati tre progetti orientati al miglioramento dei servizi erogati al cliente per un importo complessivo di 132 milioni di euro. In particolare sono previsti i seguenti interventi:

- innalzamento dei marciapiedi (a *standard* di 55 cm di altezza);
- implementazione del sistema di informazione al pubblico a messaggeria variabile;
- miglioramento dell'accessibilità in stazione (illuminazione, ascensori, rampe, percorsi e mappe tattili, segnaletica fissa, realizzazione pensiline, ecc.).

In merito alle nuove stazioni per l'Alta Velocità, si ricorda che ad oggi sono state aperte al servizio viaggiatori Torino Porta Susa, Reggio Emilia, Bologna Centrale e Roma Tiburtina. Di seguito si riporta lo stato di avanzamento lavori relativo alle opere complementari (es. parcheggi di interscambio modale e viabilità di accesso):

- Torino Porta Susa: la stazione è stata aperta al pubblico nel 2013. Il completamento delle opere è previsto entro il 2016.
- Reggio Emilia: la stazione AV/AC, nonché la fermata di Mancasale, che consentirà il collegamento via ferro tra la nuova stazione e la città di Reggio Emilia, sono state attivate nel 2013. È stata sottoscritta la convenzione con il Comune di Reggio Emilia per definire le modalità esecutive per la realizzazione del parcheggio e della viabilità di accesso alla stazione (parte di quest'ultima è stata già eseguita);
- Bologna Centrale: i lavori nella stazione Alta Velocità sono sostanzialmente ultimati. Da febbraio 2015 è aperto al traffico veicolare (taxi, NCC e privati) il piano *kiss & ride* che consente l'accesso alla stazione da via Fioravanti. Rimangono da completare i parcheggi sotterranei posti nelle due testate della stazione interrata;
- Roma Tiburtina: la nuova stazione AV è stata inaugurata in data 28 novembre 2011. Nel corso del 2015 sono state consegnate tutte le opere di viabilità locale e di arredo urbano.

Le nuove stazioni per l'Alta Velocità in fase di progettazione e/o realizzazione sono: Firenze Belfiore, Napoli Afragola e Vesuvio Est. Di seguito si riporta lo stato di avanzamento lavori:

- Firenze Belfiore: nell'ambito dell'appalto a Contraente Generale (CG) è stato realizzato ed attivato all'esercizio nel 2011 lo Scavalco ferroviario tra Firenze Castello e Firenze Rifredi (Lotto 1). Resta invece fermo il cantiere del Passante AV, in attesa del parere del MATTM che classifichi definitivamente il materiale di scavo del passante (terra o rifiuto). Altra criticità è la mancanza dell'autorizzazione paesaggistica per il passante (tratto sud), richiesta da RFI SpA agli enti competenti a dicembre 2013, nuovamente sollecitata a fine 2015 e tuttavia non ancora concessa;
- Napoli Afragola: nel 2014 è avvenuta l'aggiudicazione definitiva dei lavori di completamento della Stazione (appalto di sola costruzione) all'ATI Astaldi-NBI. Il 20 marzo 2015 sono stati consegnati i lavori. Se ne prevede il completamento a dicembre 2016 e l'apertura della stazione al servizio commerciale AV a marzo 2017. La quota parte della stazione a servizio del traffico regionale sarà invece resa disponibile coerentemente con l'attivazione della tratta "Variante Napoli – Cancello" prevista al 2021;
- Fabbricato Viaggiatori Stazione Vesuvio Est: la pianificazione temporale prevede l'avvio della progettazione definitiva a luglio 2019 con previsione di apertura al pubblico della stazione nel primo trimestre del 2024.

Progetto "500 stazioni"

In coerenza con la centralità attribuita dalle strategie del Gruppo FS Italiane al trasporto pubblico locale, RFI SpA ha pianificato e in parte già realizzato una serie di interventi sulle oltre 500 stazioni che, nelle aree urbane, accolgono ogni giorno i passeggeri dei servizi locali.

L'obiettivo è di migliorarne - secondo criteri omogenei e standardizzati, graduati in base ai flussi di traffico e alle potenzialità di sviluppo - l'accessibilità, il *comfort*, la sicurezza, l'informazione al pubblico e gli altri servizi ai viaggiatori.

14

81697/104

Sono già state impegnate risorse per interventi su 37 stazioni che riguardano l'innalzamento dei marciapiedi a *standard* di 55 cm di altezza, l'illuminazione e l'informazione al pubblico (IaP), oltre alle normali attività di manutenzione straordinaria.
Sono inoltre state avviate le seguenti iniziative di:

- valorizzazione commerciale per la caratterizzazione delle stazioni del progetto e la loro associazione a *business*, anche innovativi;
- miglioramento del *comfort* con il rinnovo degli arredi (panche esterne e interne, cestini portarifiuti, posacenere etc.) che al momento ha interessato 130 stazioni del progetto;
- innalzamento dei livelli di pulizia e decoro con l'introduzione di un piano di lavoro minimo (di livello medio-alto) a partire dai prossimi contratti di pulizie in scadenza nella seconda metà del 2016;
- agevolazione dello scambio modale (parcheggi): nelle stazioni del progetto già sono presenti 23 parcheggi in esercizio nel perimetro di gestione della società Metropark SpA ed altri 8 sono nelle previsioni di sviluppo della medesima società. È stato avviato un tavolo di approfondimento congiunto (su aspetti tecnici e commerciali) per valutare l'opportunità ed il potenziale di ritorno per ulteriori 25 nuove realizzazioni.

Nel 2015 **Trenitalia SpA** ha investito 1.432 milioni di euro, di cui l'85% destinato all'acquisto di materiale rotabile, circa il 6% alla riqualificazione del materiale già in esercizio e il restante 9% all'adeguamento tecnologico dei mezzi, ai sistemi informativi e al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione.
L'incremento dei volumi di investimento rispetto al 2014, pari a 738 milioni di euro (+106%), si concentra sulla tipologia Acquisto Rotabili, per effetto dei rilevanti progetti in corso nell'ambito del Trasporto Passeggeri *Long Haul* e Regionale.
Di seguito si segnalano i principali progetti di investimento, distinti per area di *business*:

- Trasporto Passeggeri *Long Haul*: entrati in esercizio gradualmente a partire da giugno 2015 i primi 18 convogli Alta Velocità "Frecciarossa 1000" (623 milioni di euro). Sostanzialmente completati il progetto di ristrutturazione delle carrozze *Bistrot* per i convogli Frecciarossa ETR 500 (circa 5 milioni di euro), con la consegna all'esercizio di ulteriori 11 carrozze, e il progetto di miglioramento dei convogli ETR 485 per aumentarne l'affidabilità in esercizio (3 milioni di euro), con la consegna di ulteriori 14 convogli. L'ampliamento della flotta dovuto all'entrata in esercizio dei nuovi convogli "Frecciarossa 1000", a partire dal 2015, ha reso necessario l'avvio di interventi di riorganizzazione e potenziamento degli impianti di manutenzione con l'obiettivo di realizzare poli manutentivi integrati per la manutenzione e il ricovero della flotta dedicata ai prodotti "Frecce". In particolare proseguono gli interventi sugli impianti di Napoli (circa 2 milioni di euro), Milano Martesana (1,5 milioni di euro) e Roma San Lorenzo (circa 1 milione di euro). Avviati gli interventi per la costruzione del nuovo impianto di manutenzione corrente "IMC Torino Smistamento" che accoglierà le attività manutentive delle Divisioni Passeggeri *Long Haul* e Regionale (circa 3 milioni di euro);
- Trasporto Passeggeri Servizio Universale (SUP): gli interventi hanno principalmente riguardato la ristrutturazione delle carrozze *Intercity* (circa 6 milioni di euro), e il *revamping* delle locomotive E402A (circa 3 milioni di euro). Anche i siti manutentivi sono oggetto di interventi di potenziamento e razionalizzazione (circa 4 milioni di euro);
- Trasporto Passeggeri Regionale: proseguono le consegne dei nuovi complessi elettrici *Jazz* con 41 treni (circa 250 milioni di euro) e delle carrozze Doppio Piano Vivalto con 144 carrozze (circa 205 milioni di euro). Completato il progetto di acquisto di 29 locomotive elettriche E464 (circa 55 milioni di euro) e avviata quella dei nuovi complessi diesel *Swing* con 21 treni (circa 65 milioni di euro). Assegnata la commessa relativa a 7 nuovi complessi elettrici *Flirt* per la provincia autonoma di Bolzano (circa 15 milioni di euro).
  Relativamente ai progetti di *revamping* sono in corso il *face-lift* delle carrozze Media Distanza, finalizzato all'incremento del *comfort* e all'implementazione di adeguamenti normativi di sicurezza (circa 47 milioni di euro), e i progetti di

81697/05

15

modifica dell'impianto porte delle carrozze Media Distanza, Piano Ribassato e dei veicoli ALN 668/663 (circa 10 milioni di euro).

Infine sono state effettuate attività di adeguamento e razionalizzazione degli impianti di divisione (circa 12 milioni di euro) ed è stato implementato il Sistema Tecnologico di Bordo su 68 carrozze semipilota (circa 6 milioni di euro);

- Trasporto Merci: sono stati effettuati interventi di rinnovo attrezzature e adeguamento/manutenzione di alcuni impianti, tra cui Marcianise, Livorno e Milano (circa 2 milioni di euro).

  In ambito informatica si segnalano le attività inerenti la piattaforma integrata a supporto del ciclo attivo e del traffico della divisione (circa 1 milione di euro) e il progetto "*Railway Vehicle Management System*" (circa 2 milioni di euro) che si inserisce nell'ambito di una delle linee di intervento dei progetti PON Reti e Mobilità.
- nell'ambito degli investimenti informatici sono in corso le attività relative all'implementazione della piattaforma commerciale integrata attraverso l'integrazione dei diversi canali di vendita e lo sviluppo Infomobilità (circa 3 milioni di euro). È in fase di realizzazione la Piattaforma di Produzione che dovrebbe garantire l'integrazione tra le seguenti attività: modifica e aggiornamento dell'orario ferroviario, impiego del personale, programmazione della manutenzione negli Impianti di Manutenzione Corrente e gestione del traffico ferroviario nell'ambito delle sale operative (circa 7 milioni di euro). Si segnalano infine gli investimenti relativi al progetto "*Dinamic Maintenance Management System*" per l'efficientamento del processo manutentivo (circa 2 milioni di euro).

Di seguito si riporta una tabella con le consegne dei principali progetti di acquisto e i rilasci in esercizio del materiale rotabile sottoposto ad interventi di ristrutturazione.

NUOVO MATERIALE	n. mezzi
Locomotive	**27**
Passeggeri *Long Haul*	-
Regionale	27
Carrozze/carri	**144**
Passeggeri *Long Haul*	-
Regionale: Doppio Piano	144
Convogli	**80**
Passeggeri *Long Haul*	
Frecciarossa 1000	18
Regionale	
Treni *Jazz*	41
Treni *Flirt*	21

MATERIALE RISTRUTTURATO	n. mezzi
Locomotive	**78**
Passeggeri *Long Haul*	-
Regionale	78
Carrozze/Carri	**565**
Passeggeri *Long Haul*	-
ES *City*	-
InterCity (Servizio Universale)	20
Carrozza Bistrot Frecciarossa	11
Regionale	
Doppio Piano	241
Media Distanza	281
UIC-X Semipilota	1
Cargo: Carri	11

16

81697/106

Finanziamento degli investimenti

I Contratti di Programma per la gestione delle attività manutentive (CdP-S) e per la gestione degli investimenti infrastrutturali (CdP-I)

In coerenza con quanto stabilito dal CIPE nella Delibera n.4 del 2012, il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria sottoscrive con il MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) due distinti atti contrattuali, così articolati:

- Contratto di Programma – parte Servizi (CdP-S), finalizzato a disciplinare in maniera unitaria il finanziamento delle attività di manutenzione, ordinaria e straordinaria, della rete e delle attività di *safety*, *security* e navigazione ferroviaria;
- Contratto di Programma – parte Investimenti (CdP-I), finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale, nonché di quelli legati a sicurezza, obblighi di legge e tecnologie, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.

Il Contratto di Programma – Parte Servizi (CdP-S)

Ai sensi dell'art. 7 del Decreto-Legge 30 dicembre 2015 n. 210, recante la "Proroga di termini previsti da disposizioni legislative", il vigente CdP-S 2012-2014 è stato prorogato, ai medesimi patti e condizioni, sino alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma e comunque non oltre il 31 dicembre 2016.

Sono in corso i tavoli tecnici con i competenti uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per giungere alla sottoscrizione del nuovo Atto e concludere l'*iter* autorizzativo entro il corrente anno.

Il Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I)

Il CdP-I 2012-2016, sottoscritto in data 8 agosto 2014, ha seguito l'*iter* approvativo previsto dall'art. 1 comma 10 del Decreto Legge n. 133/2014 ("Sblocca Italia"), convertito con la Legge n. 164 dell'11 novembre 2014 e ha ricevuto i previsti pareri della IX Commissione Permanente (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e dell'VIII Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, rispettivamente nelle sedute del 25 febbraio e del 18 marzo 2015.

In data 18 maggio 2015 è stato emesso il Decreto Interministeriale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/Ministero dell'Economia e delle Finanze (MIT/MEF) di approvazione del CdP-I 2012-2016.

Il suddetto Decreto Interministeriale è stato registrato alla Corte dei Conti in data 16 giugno 2015.

La IX Commissione Permanente della Camera dei Deputati, in sede di esame del CdP-I 2012-2016, ha espresso parere favorevole con la condizione che: *"(...) RFI e il MIT procedano in tempi rapidi e comunque entro il 30 giugno 2015, alla stipula dell'Atto di aggiornamento necessario per recepire le variazioni delle risorse finanziarie intervenute successivamente alla sottoscrizione del Contratto di Programma 2012-2016 Parte Investimenti (...)"*.

Pertanto, acquisita la registrazione della Corte dei Conti del suddetto Decreto si è provveduto, ai sensi dell'art.3 comma 1 del CdP-I 2012-2016, alla stesura dell'aggiornamento 2015 del medesimo contratto, recependo anche le osservazioni e le prescrizioni espresse dalle Commissioni permanenti in occasione dei suddetti pareri. Le prescrizioni fanno riferimento principalmente alla priorità degli investimenti inerenti la sicurezza, agli interventi sulla rete ferroviaria della Sardegna, della Calabria e delle regioni del Sud in generale, nonché agli investimenti relativi al nodo di Roma ed alle interconnessioni tra la rete AV e la rete regionale e locale.

Lo schema contrattuale di aggiornamento 2015 è stato trasmesso da RFI SpA a Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed al MIT rispettivamente in data 23 e 24 giugno 2015. Successivamente, al fine di recepire alcune esigenze di investimento rappresentate dalle Regioni, si è reso necessario elaborare una seconda versione dello schema di aggiornamento (trasmessa con nota RFI SpA n.2766 del 15 ottobre 2015).

81697/107

Nella seduta del 23 dicembre 2015 il CIPE con delibera n.112, ha espresso parere favorevole sull'aggiornamento 2015 del CdP-I, che prevede la contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per 9.976 milioni di euro ed il recepimento di definanziamenti per circa 1.005 milioni di euro.

Nel presente aggiornamento si è anche proceduto allo stralcio dal CdP di RFI SpA del progetto "Nuova linea Torino-Lione" in coerenza con la creazione del nuovo Promotore Pubblico Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas (TELT), responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della futura infrastruttura e partecipato al 50% dai nuovi azionisti Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Stato Francese.

Il 28 dicembre 2015, è stata emanata la Legge n. 208 "Legge di Stabilità 2016" e la relativa Legge n. 209 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2016 e bilancio pluriennale per il triennio 2016-2018" che hanno determinato modifiche al quadro finanziario rilevanti per l'aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-16.

In particolare la Tabella E ha recato, sotto la voce "rifinanziamento" degli importi già stanziati a legislazione vigente, finanziamenti aggiuntivi per un importo complessivo di 8.600 milioni di euro. Di contro la Tabella E, sotto la voce "riduzione", ha recato "definanziamenti" delle risorse precedentemente assegnate a legislazione vigente sul capitolo 7122 per un importo complessivo di 400 milioni di euro.

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS)

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS), istituito dall'art. 6 del D. Lgs. 88/2011, disciplina le risorse aggiuntive e gli interventi speciali per la rimozione di squilibri socio-economici ed è finalizzato ad accelerare la realizzazione degli interventi sulle principali Direttrici del Sud in Contratto di Programma – Parte Investimenti.

Per memoria si ricorda che nel corso del 2012 sono stati sottoscritti il CIS per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto (inclusa la linea Potenza-Foggia) e il CIS per il completamento della direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria.

In data 28 febbraio 2013 è stato sottoscritto il terzo CIS, relativo alla realizzazione della direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo.

Nel corso del 2015 si è regolarmente provveduto all'aggiornamento dello specifico monitoraggio "Sistema Gestione Progetti" (SGP).

Nei mesi di febbraio e luglio 2015 si sono tenute le riunioni del Comitato di Attuazione e Sorveglianza (CAS) dei tre CIS, nell'ambito delle quali è stato relazionato sullo stato di attuazione dei progetti inclusi nei contratti. In particolare nell'incontro di luglio è stata esaminata e discussa la relazione annuale sullo di attuazione dei CIS predisposta, come previsto contrattualmente, dal Responsabile Unico del Contratto (RUC).

La Legge Obiettivo

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001) si evidenziano di seguito i principali eventi del 2015:

- in data 3 luglio, è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 152 la Delibera n. 2/2015 con cui il CIPE ha approvato (solo in linea tecnica) il progetto preliminare dell'opera "Linea Pescara-Bari: raddoppio della tratta Termoli-Lesina"; con riferimento al lotto 2 "Termoli-Campomarino" ed al lotto 3 "Campomarino-Ripalta";
- in data 30 luglio, è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 175 la delibera n. 44/2015 con cui il CIPE ha autorizzato la realizzazione del 3° lotto costruttivo della Galleria di base del Brennero con un costo di 920 milioni di euro a carico dell'Italia ed ha altresì individuato una nuova articolazione dell'opera in 6 lotti;
- in data 6 agosto, in sede di seduta il CIPE ha:

18

81697/108

- autorizzato la realizzazione del 3° lotto costruttivo del Terzo valico dei Giovi del valore di 607 milioni di euro ed ha assegnato a RFI SpA risorse per la completa copertura finanziaria del lotto stesso, ha altresì individuato una nuova articolazione dei lotti costruttivi dell'opera ferroviaria;
- approvato *ex novo* il progetto definitivo dell'opera Nuovo Collegamento ferroviario Arcisate-Stabio e autorizzato il costo di 261 milioni di euro come il nuovo limite di spesa del progetto;
- assegnato a RFI SpA 36 milioni di euro per i porti di Genova e Trieste, per il completamento della copertura finanziaria dei progetti definitivi dell' "Impianto ferroviario di Genova Campasso" (14 milioni di euro) e degli "Interventi ferroviari per lo sviluppo del porto di Trieste e potenziamento della stazione Campo Marzio" (22 milioni di euro);

• in data 10 agosto, è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 184 la Delibera n. 1/2015 con cui il CIPE ha approvato il progetto definitivo dell'opera Nodo di Bari: Bari Sud, variante tratta Bari Centrale-Bari Torre a Mare.

Si ricorda inoltre che l'art.1 del D.L. 133/2014 cosiddetto "Sblocca Italia", convertito con modifiche dalla Legge 144/2014, prevede, per la durata di due anni, la nomina dell'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane SpA quale Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli – Bari e Palermo-Catania-Messina, allo scopo di poter celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione delle relative opere. Successivamente, tra le modifiche approvate nel corso dell'*iter* di conversione del D.L. 210/2015, pubblicato in G.U. il 26 febbraio 2016, si ricorda in particolare la sostituzione dell'incarico di Commissario con l'assegnazione dei relativi compiti all'Amministratore Delegato di RFI SpA con durata prorogata fino al 30 settembre 2017.

Pertanto con le Ordinanze n. 3 del 13 febbraio 2015 e n. 5 del 11 marzo 2015 del Commissario è stato rispettivamente definito il perimetro degli interventi di competenza del Commissario ed approvato il Programma generale delle attività da porre in essere per ciascun intervento.

Successivamente il Commissario ha approvato le progettazioni preliminari delle seguenti opere:

• "Itinerario Napoli – Bari: tratta Cancello - Frasso Telesino e variante alla linea storica Roma – Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni" con l'ordinanza n. 7 del 31 marzo 2015;
• "Nuovo collegamento Palermo-Catania: raddoppio della tratta Bicocca - Catenanuova" con l'ordinanza n. 9 del 14 aprile 2015;
• "Nuovo collegamento Palermo-Catania: raddoppio della tratta Catenanuova - Raddusa" con l'ordinanza n. 13 del 5 agosto 2015.

INTERVENTI/TRASFERIMENTI PER IL GRUPPO DI RISORSE PUBBLICHE DI COMPETENZA DEL 2015

valori in milioni di euro

	RFI	Trenitalia	Grandi Stazioni	FS Logistica	Cemat	Busitalia Ataf	Totale
Conto esercizio							
Contratto di Programma	975,6						975,6
Altri dallo Stato		4,6		0,3	0,1		5,0
Contributi Unione Europea		0,2					0,2
Da Enti pubblici territoriali						15,9	15,9
Conto investimento							
Da Stato	2.371,2		14,0				2.385,2
Da Enti pubblici territoriali		35,8				3,9	39,7
Da Unione Europea	(26,2)**	0,1					(26,1)
Totale	**3.320,6**	**40,7**	**14,0**	**0,3**	**0,1**	**19,8**	**3.395,5**

** Tale decremento riguarda prevalentemente la restituzione di prefinanziamenti precedentemente incassati su decisioni finanziarie terminate

81697/109

19

Attività di ricerca e sviluppo

Il volume investimenti del Gruppo in ricerca e sviluppo nel 2015 è stato pari a 64,4 milioni di euro, quasi interamente sostenuti da RFI SpA.

Qui di seguito si riporta l'ammontare dei volumi del 2015 ripartito tra le principali aree di investimento ed evidenzia che circa il 70% è destinato a tecnologie per la sicurezza della circolazione, l'1% alla diagnostica innovativa, mentre il restante 29% è riservato agli studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi.

Si indicano di seguito le principali attività svolte nel corso del 2015, legate sia a progetti avviati nel corso dell'anno sia in periodi precedenti:

- è stata completata con l'Università di Napoli Federico II l'analisi della resistenza trasversale del binario armato con traverse in cemento armato precompresso, equipaggiate di tappetini sotto-traversa per il miglioramento della qualità geometrica del binario;
- sistemi di monitoraggio: sono stati affidati i lavori per il sistema di monitoraggio Integrato (MISTRAL), quale supporto oggettivo all'analisi delle accudienze dei sistemi di terra e di bordo ERTMS/ETCS;
- gallerie: è stato selezionato il sistema di rilievo meccanizzato dello stato di conservazione dei rivestimenti delle gallerie e sono state avviate le attività propedeutiche per la realizzazione del sistema prototipale che permetterà di rilevare i difetti presenti sui rivestimenti di oltre 490 gallerie (per complessivi circa 420 km);
- Apparati Centrali Computerizzati (ACC): sono proseguite le attività di affinamento per l'ACC Alstom SML400, con la riconfigurazione dell'ACC di Bari Parco Nord e la progettazione dell'ACC di Livorno;
- *Visual Man-Machine Interface* (VMMI): è proseguita l'analisi dei requisiti per il nuovo VMMI per applicazioni vitali, ossia della postazione operatore per gli apparati di sicurezza della circolazione che sostituisce il quadro luminoso degli apparati ACEI (Apparato Centrale Elettrico ad Itinerari) per i Dirigenti Movimento;
- sistemi di sicurezza: è stata completata la progettazione preliminare di nuovi sistemi di allarme per fenomeni di frana veloci (caduta massi, crolli, colate rapide, *sinkhole*), con tecnologie innovative a "telecamere intelligenti";
- sistemi di sicurezza sui passaggi a livello (PL): qualificazione di prototipo per 6 tipologie di PAIL-PL, a seguito della quale sono stati avviati i lavori per l'installazione dei nuovi sistemi su n. 300 PL; si è conclusa l'attività di verifica in laboratorio dei grembiali in materiale plastico per contrastare l'aggiramento della barriera da parte dei pedoni; infine è stato emesso il certificato di qualificazione di prototipo per un sistema tecnologico di "apertura a richiesta", per i PL privati per i quali non sarà possibile procedere con la chiusura;
- sistema di Misura dei Carichi Trasversali (SMCT): si è conclusa - in collaborazione con l'Università degli Studi di Roma La Sapienza - l'attività relativa all'analisi per lo studio di fattibilità SMCT da integrare in Sistema di Misura dei Carichi Verticali (SMCV);
- conduttori delle linee di contatto: nell'ambito dello sviluppo delle tecniche di sghiacciamento sui conduttori di contatto delle linee di trazione elettrica, oltre a monitorare le applicazioni rese operative sulle linee dell'alta velocità, è stata completata la sperimentazione sulla linea a semplice binario;
- laboratorio elettrico: sono state avviate le attività per l'implementazione del laboratorio elettrico presso i nuovi laboratori di Firenze Osmannoro, con il primo obiettivo di sperimentarvi un prototipo di regolatore della tensione dei gruppi raddrizzatori delle SSE a 3 kV; a Roma Portonaccio sono stati adeguati i locali dei laboratori per le "nuove tecnologie" allo scopo di ospitare i banchi che consentiranno di eseguire verifiche e misure di funzionalità in sicurezza dei nuovi sistemi di segnalamento da realizzare/implementare sulle linee di RFI SpA. Ciò consentirà di verificare in laboratorio tutte le prestazioni, in situazioni d'esercizio normali e degradate, dei sistemi di segnalamento ERTMS nuovi o implementati, senza necessità di operare in linea, con evidenti risparmi in termini di costi e tempi di realizzazione e messa in opera;

20

81697/110

- sistemi antirumore: sono state progettate ed avviate specifiche attività per la riduzione del rumore emesso dai treni, in particolare la sperimentazione dell'attenuatore acustico per rotaie denominato "*Transrail*" nel sito di Francavilla al Mare e lo studio acustico della linea Adriatica tratta Bologna – Lecce, per verificare l'impatto dell'incremento di velocità e revisionare il Piano di risanamento acustico in ottemperanza al DM del 29 novembre 2000.

Infine, si segnala che è proseguita, in collaborazione col Politecnico di Milano, la sperimentazione del sistema di "diagnostica *light*", per la verifica della qualità dell'interazione treno - binario, in grado di collegarsi ad un posto centrale per comunicare in tempo reale i rilievi e gli allarmi per il superamento di determinate soglie, che possono manifestare problemi a bordo del treno stesso o a terra (infrastruttura o linea di contatto).

81697/III

21

Principali eventi dell'esercizio

Interventi normativi

Quarto Pacchetto Ferroviario

Nel corso dell'anno è proseguita l'attività legislativa relativa al Quarto Pacchetto Ferroviario adottato dalla Commissione Europea il 30 gennaio 2013.

Il pacchetto è composto di sei proposte legislative che mirano ad: (i) emendare la Direttiva 2012/34/UE (*Recast*) adottata a fine 2012, per aprire alla concorrenza il trasporto ferroviario passeggeri domestico e introdurre una serie di misure volte ad aumentare la separazione dei gruppi integrati; (ii) emendare il Regolamento 1370/2007 sugli obblighi di servizio pubblico dando priorità all'affidamento dei contratti di servizio tramite gara; (iii) modificare le Direttive Sicurezza e Interoperabilità e il Regolamento istitutivo dell'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA).

Nel corso del primo semestre del 2015 il Consiglio ha confermato l'accordo raggiunto con il Parlamento europeo sul Pilastro Tecnico, in particolare sulle procedure più rapide e meno onerose per l'autorizzazione dei veicoli e di certificazione di sicurezza per le ferrovie europee e sul rafforzamento del ruolo dell'Agenzia ferroviaria europea (ERA).

Per quanto riguarda invece il Pilastro Politico che contiene temi delicati come quelli della separazione tra proprietà della rete e gestione, la posizione comune del Consiglio Europeo è stata votata dai Ministri l'8 ottobre 2015.

I triloghi tra Parlamento, Consiglio e Commissione per giungere ad un testo condiviso sono iniziati a fine ottobre 2015.

***Recast* del Primo Pacchetto ferroviario**

Il Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 "Attuazione della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)". Il decreto dà attuazione alla Direttiva 2012/34/UE e sostituisce integralmente il Decreto Legislativo n. 188 del 2003, di recepimento del c.d. "Primo pacchetto ferroviario". Restano fermi i previgenti principi generali di autonomia e indipendenza gestionale, amministrativa e contabile delle imprese ferroviarie, di indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura nella determinazione e riscossione dei canoni e nell'assegnazione di capacità dell'infrastruttura, di libertà di accesso al mercato del trasporto ferroviario a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti. Il decreto prevede, tra l'altro, quanto segue:

- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, previa consultazione delle parti interessate, adotta la strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, diretta a definire, per un periodo almeno quinquennale, le future esigenze di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura, sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario. Nell'ambito della politica generale di governo, tenendo conto della predetta strategia e del finanziamento dello Stato, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria elabora ed aggiorna un piano commerciale comprendente i programmi di finanziamento e di investimento;
- fermo restando il generale potere di indirizzo ministeriale, definisce, fatta salva l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura e tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dello stesso, i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura e dei corrispettivi dei servizi. Il gestore dell'infrastruttura, sulla base dei criteri dell'ART, determina il canone;
- ai fini del pieno recupero, da parte del gestore dell'infrastruttura, dei costi connessi all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e al collegamento con gli impianti di servizio, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, può prevedere, con decreto, coefficienti di maggiorazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria,;
- viene introdotta la figura dell'operatore dell'impianto di servizio nonché la distinzione tra diritto di accesso agli impianti di servizio e ai servizi prestati in tale ambito. Per gli impianti di servizio l'operatore dell'impianto deve tenere una

Bugetti 4210N1 (a)

22

81697 MZ

contabilità separata, anche mediante l'aggregazione per categorie di impianti gestiti dall'operatore medesimo, con evidenza nel conto economico e nella situazione patrimoniale;

- il gestore dell'infrastruttura (entro un anno dall'entrata in vigore del decreto) mette a punto e aggiorna annualmente un registro dei propri beni e dei beni della cui gestione è responsabile;
- l'Autorità di Regolazione dei Trasporti può effettuare audit presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e le imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni sulla separazione contabile.

Nel seguito sono riportati i provvedimenti in attuazione del *Recast* del Primo Pacchetto nel corso dell'esercizio:

- Il 4 febbraio è stato adottato formalmente il testo del Regolamento di esecuzione sugli Accordi Quadro previsto dall'art. 42(8) della Direttiva 2012/34 c.d. "*Recast*". Il testo disciplina le modalità con cui i richiedenti possono siglare Accordi Quadro con i gestori dell'infrastruttura al fine di assicurarsi la capacità necessaria, definendo procedure e criteri per coordinare le varie richieste.
- Il 13 marzo 2015 sulla Gazzetta Ufficiale dell'UE è stato pubblicato il Regolamento di Esecuzione dell'Art. 31.5 della Direttiva 2012/34 "*Recast*" recante le modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici dei treni merci.
- In data 12 giugno 2015, con il "Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario", la Commissione Europea ha stabilito le modalità applicabili al calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, ai fini della fissazione dei canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio.
- L'Autorità di Regolazione dei Trasporti - con delibera del 13 novembre 2015, n. 96 - ha adottato le misure di regolazione sui criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. In particolare, vengono definiti nuovi criteri di tariffazione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria, con il superamento della distinzione tra infrastruttura convenzionale e AV, frutto delle caratteristiche specifiche delle linee, in favore di una classificazione sulla base del livello di servizio offerto; inoltre, vengono individuati principi ed criteri di regolazione economica degli impianti e servizi ferroviari ed i relativi obblighi dei soggetti individuati quali "operatore di impianto".

Regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014

In data 6 gennaio 2015, con il "Regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria che abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014", la Commissione Europea ha stabilito i requisiti delle garanzie finanziarie che i gestori delle infrastrutture, per tutelare le loro legittime aspettative circa le future entrate e l'utilizzo dell'infrastruttura, possono richiedere ai c.d. richiedenti.

Regolamento che istituisce il Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici

In data 1 luglio 2015 è stato pubblicato sulla gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea una proposta il Regolamento che istituisce lo "*European Fund for Strategic Investiments*" (EFSI), nuovo strumento finanziario gestito dalla Banca Europea degli Investimenti e Commissione europea per dare attuazione al cosiddetto "Piano Juncker". Il fondo, già operativo, mira a generare fino a 315 miliardi di euro di nuovi investimenti in tutta l'UE, inclusi i trasporti, su un periodo di tre anni.

81697/13

Regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015 relativo al "Regolamento di esecuzione della Commissione su taluni aspetti della procedura per il rilascio di licenze alle imprese ferroviarie"

Con il Regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015 ("Regolamento di esecuzione della Commissione su taluni aspetti della procedura per il rilascio di licenze alle imprese ferroviarie"), la Commissione Europea ha definito un modello comune di licenza ed alcuni aspetti relativi alla procedura per il rilascio della licenza stessa.

Legge 27 febbraio 2015, n. 11 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto-Legge 31 dicembre 2014, n. 192, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative"

Il provvedimento di conversione del Decreto Legge prevede, tra l'altro, l'introduzione del comma 7 ter dell'art. 20 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, che prevede che le società controllate da Ferrovie dello Stato Italiane concorrano per l'importo di 40 milioni di euro per l'anno 2014 e 60 milioni di euro per l'anno 2015, da versare all'entrata del bilancio dello Stato rispettivamente entro il 10 gennaio 2015 ed il 30 settembre 2015.

Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 17 giugno 2015, n. 49

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con delibera del 17 giugno 2015, n. 49, ha adottato - a valle della consultazione avviata a marzo 2015 (Delibera del 12 marzo 2015, n. 26) - un atto di regolazione, recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici. Con la medesima delibera 49/2015 l'Autorità ha, inoltre, dato avvio ad un nuovo procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti del loro finanziamento.

Legge 6 agosto 2015, n. 125 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto-Legge 19 giugno 2015, n. 78, recante Disposizioni urgenti in materia di enti territoriali"

La Legge 125 del 6 agosto 2015, conversione con modificazioni del Decreto-Legge n. 78 del 19 giugno 2015, n. 78, contiene disposizioni per garantire la continuità dei dispositivi di sicurezza e di controllo del territorio, razionalizzazione delle spese del Servizio sanitario nazionale nonché norme in materia di rifiuti e di emissioni industriali.

Tale legge prevede, tra l'altro, quanto segue:

- Art. 8-bis (Disposizioni concernenti la regione Valle d'Aosta). Si dispone il subentro della Regione Valle d'Aosta nei rapporti attivi e passivi per l'erogazione da parte di Trenitalia SpA del servizio di trasporto ferroviario regionale, stabilendo l'assunzione integrale degli oneri a decorrere dal 1° gennaio 2011 a carico della Regione. A tale proposito si prevede, inoltre, il trasferimento aggiuntivo di 120 milioni di euro, per l'anno 2015;
- Art. 13-quater (Proroga di termine di cantierabilità). Si stabilisce la proroga al 31 ottobre 2015 del termine di cantierabilità di opere quali AV/AC Verona-Padova, messa in sicurezza asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia, Terzo Valico dei Giovi, linea 1 metropolitana di Napoli, interventi tunnel del Brennero, quadruplicamento della linea Lucca-Pistoia (comprese nelle lettere b) e c) dell'art. 3 del D.L. 133/14, c.d. "Sblocca Italia").

Cessione del 40% delle quote di Ferrovie dello Stato. Comunicato stampa del Consiglio dei Ministri n.94, 23 Novembre 2015

In data 23 novembre il Consiglio dei Ministri ha approvato, in esame preliminare, un Decreto del Presidente del Consiglio, predisposto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico, relativo alla cessione di non oltre il 40% di quote della società Ferrovie dello Stato Italiane SpA ai sensi della normativa sulle privatizzazioni (Legge 474/1994 e Legge 481/1995). Il decreto verrà inviato alle Commissioni parlamentari competenti al

Bugetti 4210N1 (a)

24

81697/114

fine di acquisire i pareri previsti. Con il DPCM viene regolamentata l'alienazione di una quota della partecipazione nella società non superiore al 40%, disponendo che tale cessione – che potrà essere effettuata anche in più fasi – si realizzi attraverso un'offerta pubblica di vendita rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia, inclusi i dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, e a investitori istituzionali italiani e internazionali, e quotazione sul mercato azionario. Lo schema di decreto, inoltre, prevede che, al fine di favorirne la partecipazione all'offerta, potranno essere previste per i dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato forme di incentivazione, tenuto conto anche della prassi di mercato e di precedenti operazioni di privatizzazione, in termini di quote dell'offerta riservate (*tranche* dell'offerta riservata e lotti minimi garantiti) e di prezzo (ad esempio, come in precedenti operazioni di privatizzazione, *bonus share* maggiorata rispetto al pubblico indistinto) o di modalità di finanziamento.

La legge 28 dicembre 2015, n. 208 ("Legge di stabilità 2016")

La legge 28 dicembre 2015, n. 208 ("Legge di stabilità 2016"), ha - tra l'altro - disposto quanto segue:

- per la copertura degli oneri connessi al funzionamento dell'Autostrada ferroviaria alpina attraverso il tunnel del Fréjus, è autorizzata la spesa complessiva di euro 29.026.383 per il periodo dal 1° gennaio 2013 al 30 giugno 2018. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti provvede a stipulare l'accordo di programma con Trenitalia SpA, beneficiaria del contributo per l'Autostrada ferroviaria alpina, nonché a modificare la convenzione stipulata con la società Cassa Depositi e Prestiti SpA al fine di provvedere, a condizioni più vantaggiose, all'erogazione da parte di quest'ultima dei relativi finanziamenti all'impresa ferroviaria Trenitalia SpA, secondo le modalità indicate da detto Ministero in un apposito *addendum* alla convenzione già stipulata. Per ciascuno degli anni dal 2018 al 2022 è, altresì, autorizzato un contributo di 10 milioni di euro finalizzato alla compensazione totale o parziale degli oneri derivanti dallo svolgimento dei servizi ferroviari di Autostrada ferroviaria alpina, effettuati attraverso il valico fra Italia e Francia, in particolare attraverso il Fréjus. I predetti contributi sono concessi alle imprese aggiudicatarie dei servizi di Autostrada ferroviaria alpina mediante gara ad evidenza pubblica;
- per lo sviluppo del sistema di trasporto intermodale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è autorizzato a concedere contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia ed a tal fine è autorizzata la spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018. Agli stessi fini può essere utilizzata quota parte delle risorse di cui all'art. 1, comma 150, della Legge 23 dicembre 2014, n. 190 (pari a 250 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2015 per interventi in favore del settore dell'autotrasporto);
- autorizzazione alla spesa di 45,4 milioni di euro per il 2016, 44,1 nel 2017 e 48,9 nel 2018, per progetti di miglioramento della catena intermodale e viaria collegati alla realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci;
- privatizzazione di Ferrovie dello Stato Italiane: in caso di alienazione di quote entro il 2016, il Ministero dell'Economia e delle Finanze dovrà presentare una relazione al Parlamento che ne illustri l'impatto economico, industriale e occupazionale;
- individuazione del soggetto promotore per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione nella società TELT, partecipata da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, e previsione del trasferimento delle relative risorse direttamente a Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nelle more della stipula con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del Contratto di Programma che dovrà tra l'altro regolare le modalità di attribuzione dei finanziamenti.

81697/115

25

Altri eventi

Accordo RFI-FFS (Ferrovie Federali Svizzere)

Il 12 febbraio 2015, a Zurigo, è stato sottoscritto dall'Amministratore Delegato di RFI SpA e dal responsabile della Divisione Infrastruttura di FFS, un accordo di cooperazione fra RFI SpA e le Ferrovie Federali Svizzere finalizzato a garantire la piena interoperabilità sulle linee ferroviarie di confine fra Italia e Svizzera con l'ERTMS/ETCS (*European Rail Traffic Management System/European Train Control System*), il sistema tecnologico di ultima generazione per la supervisione ed il controllo del distanziamento in sicurezza dei treni. L'obiettivo è di rendere operativo, entro fine 2016, il sistema ERTMS/ETCS sulle linee Iselle - Domodossola e Ranzo-Sant'Abbondio (Svizzera) - Luino, relazioni ferroviarie inserite nel Corridoio merci europeo "Reno-Alpino".

Affidato ad Italferr SpA il coordinamento delle fasi di *design*, *construction* e *test* di una linea metropolitana della città di Lima, in Perù.

Nel mese di febbraio il Consorzio Metro Lima 2 ha aggiudicato ad Italferr SpA l'incarico di coordinamento per le fasi di *design*, *construction* e *test* di una linea metropolitana della città di Lima, in Perù. A seguito dell'aggiudicazione, il 1° aprile 2015, Italferr SpA ha sottoscritto il contratto con il cliente.

Trenitalia SpA riconosce *bonus* per ritardi compresi tra i 30 e i 59 minuti

A partire dal 1 marzo 2015 sulle Frecce di Trenitalia SpA è riconosciuto un *bonus* per ritardi compresi tra i 30 e i 59 minuti. Il *bonus* rientra tra le attività rivolte ai clienti e amplia i diritti previsti dalle attuali normative comunitarie che prevedono la concessione di un'indennità solo in caso di ritardi superiori ai 60 minuti. Il *bonus* è nominativo e valido per l'acquisto di un nuovo viaggio entro 12 mesi dal giorno in cui si è verificato il ritardo.

Messe in circolazione le nuove carte multifunzioni realizzate da CartaSi e Trenitalia SpA

Nel corso del mese di aprile sono state immesse in circolazione le nuove carte multifunzioni realizzate da CartaSi e Trenitalia SpA, frutto dell'accordo che punta anche a perseguire, nel tempo, una completa e interoperabile digitalizzazione dei pagamenti nel settore trasporti. Il progetto integra la funzionalità di pagamento gestita da CartaSi sia nelle cartaFreccia, le carte fedeltà dei clienti Trenitalia SpA, sia nelle carte regionali dei trasporti. Nel corso del 2015 si provvederà ad emettere le nuove carte e a sostituire progressivamente quelle già emesse. Per quel che riguarda la componente trasporto pubblico locale, nella Regione Piemonte sarà, fina da subito, possibile acquistare anche abbonamenti e biglietti emessi da operatori del trasporto Pubblico Locale diversi da Trenitalia.

Siglato nuovo contratto fra Trenitalia SpA e le agenzie di viaggio

In data 9 giugno è stato siglato il nuovo contratto fra Trenitalia SpA e le agenzie di viaggio. L'operazione riguarda circa 6.700 agenzie e oltre 16 milioni di clienti. Le trattative con le Associazioni di Categoria, Astoi Confindustria Viaggi, Assoviaggi Confesercenti e Fiavet Confocommercio Imprese per l'Italia, hanno condotto ad un rinnovo contrattuale che recherà vantaggi sia alle agenzie di viaggio, sia ai clienti. Le agenzie potranno contare su procedure semplificate e tempi di attivazione ancor più rapidi, i clienti, invece, hanno a disposizione una gamma di prodotti ampliata e servizi accessori.

Esordio del treno "Frecciarossa 1000"

Il 14 giugno ha fatto il suo esordio commerciale il nuovo treno alta velocità "Frecciarossa 1000". I sei convogli della nuova serie dei supertreni di Trenitalia SpA effettuano otto collegamenti giornalieri no-stop tra Roma e Milano, sette di questi hanno come partenza o destinazione Torino, quattro invece Napoli.

26

81697/116

Nuove funzionalità *App* Trenitalia

Il 17 luglio l'*App* Prontotreno, che ha cambiato nome in *App* Trenitalia, è disponibile per *iPhone* ed ha introdotto nuove funzionalità realizzate anche su indicazione dei clienti, già attiva anche in inglese.

Accordo Trenitalia SpA e Air France per soluzioni di viaggio treno più aereo

Il 24 luglio è stato firmato un Accordo tra Trenitalia SpA e Air France-KLM che prevede agevolazioni per chi sceglie soluzioni di viaggio congiunte treno+aereo. L'Accordo aveva valenza fino al 31 dicembre 2015.

Operazione di scissione di Grandi Stazioni

Il consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA, in data 4 agosto 2015, ha approvato definitivamente l'operazione di scissione di Grandi Stazioni SpA. La struttura dell'operazione prevede la suddivisione delle attività attualmente collocate in Grandi Stazioni SpA, con la creazione di due nuove società e il cambio di denominazione della società preesistente:

- Grandi Stazioni Retail, focalizzata sulle attività tipicamente commerciali delle stazioni del *network* - incluse le due stazioni nella Repubblica Ceca - in particolare sulle locazioni commerciali, sui *Media&Advertising* e sui servizi ai viaggiatori, identificata come la società da privatizzare;
- Grandi Stazioni Immobiliare, focalizzata sulla valorizzazione degli immobili di proprietà attualmente detenuti da Grandi Stazioni SpA;
- Grandi Stazioni Rail (oggi Grandi Stazioni SpA), focalizzata su attività infrastrutturali e sul completamento del piano di investimenti, per garantire il presidio dei *business* chiave di stazione nei confronti dei viaggiatori e di tutti coloro che vi operano: sicurezza, pulizia e manutenzione, biglietterie di operatori ferroviari, gestione parcheggi, attività di locazione direzionale e attività di ingegneria.

Nella seduta del 22 dicembre 2015, l'Assemblea degli Azionisti ha approvato il progetto di scissione predisposto dal Consiglio di Amministrazione al fine di efficientare e valorizzare le predette tipologie di attività, formalizzandone la divisione in veri e propri rami di azienda della società scissa da assegnare alle due costituende società beneficiarie il cui patrimonio netto, a seguito della stipula dell'atto di scissione, risulterebbe il seguente, con riferimento alla situazione patrimoniale al 31 dicembre 2014:

- GS Retail: 73,3 milioni di euro;
- GS Immobiliare: 30,8 milioni di euro;
- GS Rail: 34,4 milioni di euro.

Parallelamente, i soci di Grandi Stazioni SpA hanno avviato una procedura competitiva di vendita avente ad oggetto l'intera partecipazione di GS Retail ed hanno conferito incarico a Rothschild SpA, in qualità di *advisor* finanziario, per l'assistenza necessaria all'impostazione e allo svolgimento della procedura di vendita.

A fine 2015 sono stati 17 i raggruppamenti che hanno presentato manifestazioni di interesse; inoltre sono state inviate ai potenziali investitori le lettere di invito a formulare le offerte non vincolanti.

Incontro bilaterale Italia-Francia fra la direzione della società Tunnel Euralpin Lyon Turin e i ministri dei trasporti francese e italiano

Il 27 agosto, il Presidente ed il Direttore Generale di TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas - società responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della futura infrastruttura della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario tra Torino e Lione), hanno accolto le delegazioni dei governi francese e italiano nella sede di Torino della società. Al termine del vertice il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Segretario di Stato ai Trasporti della Repubblica

81697/11f

francesce, hanno incontrato il personale del promotore pubblico, incaricato di realizzare e gestire la sezione transfrontaliera della linea ferroviaria Torino-Lione.

Estensione della progettazione del "Saudi Blue Landbridge", la linea ferroviaria che si estende dal Mar Rosso al Mare Arabico

Nel mese di agosto il *Public Investment Fund* Saudita (PIF) ha firmato l'*Amendment* al contratto con Italferr SpA per l'estensione della progettazione preliminare e di dettaglio al "Saudi Blue Landbridge", la linea ferroviaria, lunga circa 1.300 km, che si estende dal Porto di Jeddah, sul Mar Rosso, a Jubailsul Mare Arabico. La variante formalizzata ha quasi raddoppiato il valore dell'incarico iniziale acquisito da Italferr SpA nel 2013, portandolo a 57 milioni di euro.

Italferr SpA progetterà la ferrovia di 1000 km che unirà la costa d'Avorio al Mali

In data 15 ottobre Italferr SpA ha siglato il Protocollo d'Intesa con lo Stato della Costa d'Avorio. Italferr SpA, la società d'ingegneria del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, progetterà la ferrovia di 1000 chilometri che collegherà, in Africa, la Costa d'Avorio al Mali. Il protocollo d'intesa prevede lo sviluppo del corridoio ferroviario che collegherà il Porto di San Pedro, sull'Atlantico, alla popolosa capitale del Mali, Bamako, sul fiume Niger. La linea ferroviaria è un progetto di primaria importanza per lo sviluppo dei traffici merci e passeggeri della Costa d'Avorio, uno dei paesi più dinamici dell'Africa occidentale. La linea connessa al porto della Costa d'Avorio attraverserà, infatti, una ricca zona mineraria il cui sfruttamento è pianificato per i prossimi anni e numerose aree d'interesse agricolo. Porto San Pedro è candidato a diventare l'*hub* regionale dei territori che si estendono fino al Mali, Bourkina Faso e Guinea.

Trasportate a Milano, per l'EXPO 2015, 14 milioni di persone

Il semestre dell'Esposizione Universale di Milano si è chiuso per Trenitalia SpA con numeri da *record*. Quattordici milioni di viaggiatori su Milano, di cui sei milioni soltanto sulle Frecce di Trenitalia SpA. Un milione i passeggeri che, sempre con le Frecce, ma anche con *Intercity* e treni internazionali, hanno raggiunto direttamente la stazione di Rho Fiera Expo Milano 2015. Nelle ultime settimane di ottobre i convogli da e per Milano, soprattutto i Frecciarossa, hanno segnato il tutto esaurito. Così come i treni regionali sull'asse Torino - Milano, con un potenziamento dell'offerta, chiesto dalla Regione Piemonte, per soddisfare la crescente domanda degli ultimi giorni.

Il contributo di Trenitalia SpA alla buona riuscita di Expo 2015, sul fronte della mobilità internazionale e nazionale, non va disgiunto da quello delle altre società del Gruppo FS Italiane, a iniziare da Italferr SpA che, avendo assunto nell'estate del 2014 la direzione dei lavori, portati a termine con successo, ha ottenuto importanti riconoscimenti da parte di tutti gli *stakeholder*; per passare poi a RFI SpA, che ha gestito un flusso intenso e ininterrotto di convogli di Trenitalia SpA, Trenord Srl e di altre compagnie europee, ed ha garantito l'informazione nelle stazioni oltre all'assistenza ai passeggeri diversamente abili e a mobilità ridotta nella stazione di Rho Fiera Expo Milano 2015, come nelle altre stazioni del nodo meneghino.

In dettaglio, in occasione di EXPO, Trenitalia SpA ha assunto il ruolo di "*Official Global Rail Carrier*" della manifestazione ed è stata predisposta una offerta commerciale tra Milano e i principali bacini di traffico, italiani ed esteri, con 69 collegamenti diretti giornalieri da/per la stazione di Rho Fiera EXPO. Per tutta la durata dell'EXPO 2015 ogni giorno sono arrivati 242 treni a Milano da tutta Italia, di cui 154 Frecce, con un'offerta complessiva giornaliera di 130 mila posti.

Sono state inoltre lanciate una serie di iniziative commerciali dedicate ai viaggiatori con destinazione Milano o Rho Fiera, tra cui l'offerta A/R Speciale EXPO, con uno sconto differenziato al momento dell'acquisto del 20% o del 30% sulla tariffa Base e l'offerta dedicata alle scuole, *School group Italy* per EXPO con prezzi fissi differenziati per relazione e servizio. Sempre in occasione dell'Esposizione Universale, sulla base di uno specifico accordo con l'ente organizzatore, sono stati

28

81697/118

commercializzati i biglietti di ingresso di EXPO in vendita presso i principali canali di vendita di Trenitalia SpA: biglietterie, agenzie di viaggio, ufficio gruppi e sul sito Trenitalia.com.

La società è stata coinvolta nel trasferimento di 45 delegazioni dei vari paesi partecipanti ad EXPO e dell'ONU, alcune delle quali accompagnate, tra l'altro, dal Presidente della Repubblica, dal Presidente del Consiglio e da molti Ministri del Governo. Anche il Segretario Generale dell'ONU, Ban Ki-Moon, ha scelto Trenitalia SpA per i trasferimenti nazionali.

Scali ferroviari: firmato l'Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane

Nel corso dell'esercizio 2015 è continuata la trattativa tra le società del Gruppo FS e le rappresentanze della Pubblica Amministrazione con riferimento alla valorizzazione dell'area denominata "ex scali milanesi". Si riportano di seguito gli eventi rilevanti dell'anno.

Il 14 maggio 2015 è stata convocata la Conferenza dei Rappresentanti dell' "Accordo di Programma degli ex scali milanesi" (nel seguito anche sinteticamente "Accordo") per definire le attività e il cronoprogramma a finire del procedimento in corso, con l'indicazione alla Segreteria Tecnica del termine di luglio per il completamento della documentazione da sottoporre all'approvazione delle Giunte Comunale e Regionale e dei CdA delle società del Gruppo FS Italiane interessate (FS SpA, RFI SpA e FS Sistemi Urbani Srl).

L' 8 luglio 2015, la Conferenza dei Rappresentanti dell'Accordo ha licenziato il testo finale dell'Accordo e dei suoi allegati per le successive approvazioni da parte delle Giunte Comunale e Regionale e dei già citati CdA delle società del Gruppo FS Italiane. A seguire sia la Giunta del Comune di Milano che la Giunta Regionale della Lombardia, rispettivamente il 22 settembre 2015 ed il ottobre 2015, hanno approvato l'Accordo.

Il 29 ottobre 2015 il CdA di FS Sistemi Urbani ha approvato l' Accordo ed il 18 novembre 2015, in nome e per conto anche di RFI SpA, l'Amministratore Delegato di FS ha sottoscritto l'Accodo con il Comune di Milano e la Regione Lombardia.

Il 3 dicembre 2015, la seduta del Consiglio Comunale di Milano, che aveva il compito di ratificare l'Accordo, si è chiusa senza deliberare per mancanza del numero legale; mentre la seduta del 9 dicembre 2015 si è chiusa con votazione negativa. La successiva seduta del 17 e 18 dicembre 2015, riconvocata per la ratifica dell'Accordo, si è chiusa senza deliberare, essendo decorso il termine dei 30 giorni di legge dalla sottoscrizione senza il completamento della discussione dei circa 560 emendamenti presentati dai Consiglieri di opposizione.

Nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione del Gruppo FS Italiane

In data 27 novembre, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze si è tenuta un'Assemblea di Ferrovie dello Stato Italiane che, a seguito della decadenza del precedente Consiglio di Amministrazione della Società, ha deliberato la nomina del nuovo organo amministrativo nelle persone di Gioia Maria Ghezzi (Presidente), Daniela Carosio, Giuliano Frosini, Simonetta Giordani, Federico Lovadina, Renato Mazzoncini e Vanda Ternau. Successivamente, in data 1 dicembre, nella prima riunione, il nuovo CdA di Ferrovie dello Stato Italiane ha nominato Renato Mazzoncini Amministratore Delegato e Direttore Generale della Società. Il CdA di FS Italiane ha quindi assegnato al nuovo AD tutte le deleghe operative. Ha poi affidato al Presidente Gioia Maria Ghezzi la responsabilità delle attività di *audit* e il compito di curare, in coordinamento con l'AD, le relazioni esterne e i rapporti istituzionali.

Nuovo *record* per il TRENO "Frecciarossa 1000": 390,7 km/h

In data 30 novembre durante i *test* il treno " Frecciarossa 1000" ha raggiunto un nuovo *record* di velocità: 390,7 Km/h. Consolidata e quindi superata la velocità di 389,5 km/h raggiunta nelle settimane precedenti. Ad eseguire i *test* di certificazione c'era Italcertifer SpA, sul treno presenti anche i tecnici di RFI SpA, Trenitalia SpA e del costruttore (Bombardier-AnsaldoBreda).

81697/119

29

Il Gruppo FS ha elaborato uno piano specifico per garantire un efficiente sistema di mobilità verso Roma in vista del Giubileo

Il Gruppo FS, attraverso le sue società operative, ha elaborato uno specifico piano per garantire un efficiente sistema di mobilità verso Roma e nelle relazioni con il suo *hinterland* e le città d'arte in vista del Giubileo della Misericordia. Il trasporto integrato ferro-gomma avrà nell'anno Giubilare un ruolo fondamentale, le principali stazioni di interscambio sono state dotate di parcheggi e servizi che permetteranno facili soluzioni di viaggio. La stazione di Roma Tiburtina sarà l'*hub* principale della città. La stazione infatti sarà servita giornalmente da 96 treni dell'offerta nazionale, di cui 64 Frecciarossa, 22 Frecciargento e 10 *intercity*, completano l'offerta 307 collegamenti regionali giornalieri.

Renato Mazzoncini eletto vicepresidente Unione Internazionale Ferrovie (UIC)

In data 1° dicembre Renato Mazzoncini, nuovo Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, è stato eletto vicepresidente dell'*International Union of Railways* (UIC). L'elezione è avvenuta a Parigi, nel corso dell'Assemblea generale UIC. L'incarico ha una durata di un anno. Mazzoncini è stato anche nominato membro dell'*European Management Committee* di UIC Europa. La vicepresidenza UIC, assegnata per la quinta volta consecutiva a un Amministratore Delegato di FS Italiane SpA, è il riconoscimento per l'impegno profuso dal Gruppo in ambito sia europeo sia internazionale e per la capacità di rappresentare al meglio gli interessi del settore ferroviario.

Trenitalia si qualifica per le gare ferroviarie in Gran Bretagna

In data 15 dicembre il Dipartimento dei Trasporti del governo inglese con una nota sul suo sito annuncia che Trenitalia SpA è l'unica società senza una base operativa in Gran Bretagna a essersi prequalificata per le prossime gare ferroviarie. Trenitalia SpA è anche l'unica *new entry* della lista. La nota specifica, inoltre, che la scelta delle società è stata operata secondo alti requisiti di professionalità, esperienza sui mercati nazionali e internazionali, abilità tecnica e *standard* di sicurezza. Avendo superato, insieme a pochi altri operatori, tale selezione iniziale, Trenitalia SpA ha guadagnato il PQQ (*pre-qualification questionnaire*) *passport* e potrà quindi partecipare a tutte le gare che verranno bandite in Gran Bretagna nei prossimi quattro anni senza la necessità di presentare ogni volta tutti i documenti necessari, con maggiori vantaggi per entrambe le parti.

Acquisizione dei Rami d'azienda Bari Fonderie Meridionali (BFM)

In data 29 dicembre RFI SpA ha acquistato il ramo d'azienda della Bari Fonderie Meridionali SpA (BFM) con effetto dal 1° gennaio 2016. Il complesso produttivo di BFM SpA è situato nell'area industriale di Bari. Il sito occupa su una superficie di circa 130 mila metri quadrati, di cui circa 45 mila coperti. All'interno ci sono due stabilimenti: la fonderia e il reparto meccanica. Attualmente Bari Fonderie Meridionali SpA garantisce una produzione annua di oltre 1.800 "cuori" in acciaio fuso al manganese per scambi ferroviari. Internalizzare la produzione di componenti ferroviari, ampliare la filiera produttiva interna sfruttando le sinergie con le altre officine societarie, garantire continuità occupazionale a circa 100 lavoratori di un'importante realtà industriale del Sud Italia. L'investimento complessivo è di circa 6,5 milioni di euro. L'azienda BFM SpA (Gruppo ceco DT - Výhybkárna a strojírna, a.s.), fondata nel 1961, è per Rete Ferroviaria Italiana SpA uno storico fornitore di "cuori" in acciaio fuso al manganese, un componente fondamentale per gli scambi ferroviari. Con l'acquisizione di BFM, RFI SpA amplia la filiera produttiva interna, ottimizzando i costi di approvvigionamento e accrescendo il proprio *know-how*.

Bufetti 4210N1 (a)

30

81697/120

Altre informazioni

PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali di maggior rilievo avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti della Società e/o di società del Gruppo. A tutt'oggi, e salvo ove diversamente specificato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società stessa o il Gruppo siano esposti a significative passività o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio. Inoltre, ricorrendone le circostanze, le Società interessate si sono costituite parte civile.

In tale ultimo ambito si evidenzia che nel corso del 2015 non vi sono state condanne in via definitiva a carico di vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) del Gruppo per:

- delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per la società del Gruppo coinvolta ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive;
- delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nel D.Lgs. 231/2001;
- per gli ulteriori delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nella Legge 190/2012.

Oltre ai procedimenti penali, nel prosieguo si riportano anche le attività e passività potenziali riferite a contenziosi civili, amministrativi, arbitrati, procedimenti dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie ritenute di maggior rilievo ai fini dell'informativa da rendere nella presente Relazione.

Il dettaglio dei contenziosi e procedimenti in essere nei confronti del personale dipendente, di terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, etc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri è invece riportato nelle Note al bilancio.

PROCEDIMENTI EX D.LGS N. 231/01

- Il procedimento penale n. 6305/09, pendente innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, è attualmente ancora in fase dibattimentale.

- Con riferimento al procedimento penale n. 18772/2008 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Firenze per l'infortunio sul lavoro verificatosi in data 2 ottobre 2008 presso il cantiere di Firenze Castello, la sentenza di proscioglimento nei confronti di RFI SpA e del dirigente della società stessa, emessa dal GUP del Tribunale di Firenze il 3 giugno 2015, è passata in giudicato in data 31 luglio 2015.

- Il procedimento penale n. 9592/2008 RGNR è pendente presso la Corte di Appello di Milano con RFI SpA imputata ai sensi del D. Lgs. 231/2001 per l'investimento di un dipendente dell'ATI CLF avvenuto sul cantiere di Milano Rho Certosa in data 6 marzo 2008. In data 24 novembre 2015 la Corte di Appello di Milano ha confermato la sentenza di assoluzione dei soli imputati emessa dal Giudice di Prime Cure, divenuta irrevocabile.

81697/121

- Il procedimento penale n. 2554/13 RGNR è pendente presso la Procura di Foggia e riguarda l'ipotesi di responsabilità amministrativa a carico di RFI SpA in relazione all'infortunio mortale sul lavoro del 5 marzo 2010 occorso in agro di Cerignola in cui ha perso la vita un dipendente della ditta Fersalento Srl. Il dibattimento è in corso di svolgimento. Per gli stessi fatti è pendente in fase dibattimentale, nei confronti di un dipendete di RFI SpA e di due dipendenti della ditta Fersalento Srl, il procedimento penale n. 3253/2010 RGNR per omicidio colposo nel quale RFI SpA è stata citata come responsabile civile.

- Il procedimento penale n. 8374/2014 RGNR – n. 1677/2015 R.G. G.I.P. è iscritto presso la Procura di Ancona per ipotesi di responsabilità amministrativa ex 231/01 a carico di RFI SpA e Trenitalia SpA. La Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ancona ha aperto il procedimento a seguito dell'infortunio mortale occorso, in data 19 ottobre 2013, nella Stazione di Ancona, in cui ha perso la vita un operaio della ditta esterna ICFP Srl.
  Con riferimento a RFI SpA, il Gip ha emesso in data 7 luglio 2015 ed in data 16 luglio 2015 due decreti di archiviazione rispettivamente della posizione del dirigente della società coinvolto e della persona giuridica RFI SpA.
  Per quanto riguarda Trenitalia SpA si precisa che l'ex responsabile della Direzione Regionale Marche è imputato per omicidio colposo, unitamente al responsabile della predetta cooperativa ICFP, mentre alle società Trenitalia ed ICFP viene contestato l'illecito di cui all'art. 25 *septies* del D.Lgs. n. 231/2001, in quanto il reato di cui all'art. 589 c.p. sarebbe stato commesso, in violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza del lavoro, anche a seguito del comportamento delle società, che avrebbero ottenuto un proprio vantaggio consistente nella maggiore rapidità del lavoro e nelle mancate spese per l'adozione delle misure di prevenzione. Il Tribunale in data 9 febbraio 2016 ha pronunciato sentenza di non luogo a procedere, avendo rilevato l'adeguatezza dell'organizzazione di Trenitalia SpA ai fini del D.Lgs. 231/2001. La posizione dell'ex responsabile della Direzione Regionale Marche si è, invece, definita con patteggiamento.

- Il procedimento penale n. 25816/10 RGNR ha ad oggetto il contratto di appalto a Contraente Generale per la progettazione ed esecuzione della Stazione e del Passante AV nel nodo di Firenze. In relazione a tale appalto, risultavano indagati dalla Procura della Repubblica di Firenze un dipendente di RFI SpA, e alcuni dipendenti di Italferr SpA, il Presidente *pro-tempore* e l'Amministratore Delegato *pro-tempore* di Italferr SpA, oltre ad esponenti di altre amministrazioni ed Imprese esecutrici.
  In esito alla richiesta di rinvio a giudizio della Procura di Firenze nei confronti di tutte le persone e le società indagate, tra le quali Italferr SpA ai sensi del D.Lgs 231/2001, in data 10 marzo 2016, a conclusione della fase dell'udienza preliminare, il GUP del Tribunale penale di Firenze ha emesso sentenza di non luogo a procedere nei confronti di Italferr SpA, dell'ex Amministratore Delegato, dell'ex Direttore operativo e del *Project manager* di Italferr SpA, e del dirigente di RFI SpA, mentre ha rinviato a giudizio l'ex Presidente e due funzionari di Italferr SpA, alleggerendone, tuttavia, significativamente le posizioni, avendo nei loro confronti circoscritto e limitato le imputazioni che erano state prospettate dalla Procura.

- Procedimento penale 1525/08 si tratta di un processo per omicidio colposo plurimo (c.d. "*Truck Center*") concluso in primo grado con la condanna degli imputati, tra cui alcuni appartenenti a FS Logistica SpA, e della società stessa, tanto quale responsabile civile, quanto ai sensi del D.Lgs. 231/2001. La società assicuratrice ha provveduto a risarcire integralmente tutte le parti civili, mentre è ancora in essere - ma non è esecutiva – la sanzione amministrativa pecuniaria pari ad euro 1.400.000 irrogata a FS Logistica SpA. Avverso la sentenza di

32

81697/122

primo grado è stato proposto appello sia dal difensore degli imputati che dal legale di FS Logistica SpA ed il processo è in corso.

Non si registrano evoluzioni processuali nel corso del 2015 rispetto a quelle esposte nel Bilancio 2014 relativamente ai seguenti procedimenti penali:

- Il procedimento penale n. 5643/10 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Sassari a seguito dell'infortunio mortale occorso al macchinista del treno 8921 per impatto con un masso caduto in linea per un di evento franoso di eccezionale ed imprevedibile entità. Il procedimento è a carico di tre dipendenti di RFI SpA e della società stessa, nella qualità di responsabile civile ed amministrativo.

- Il procedimento penale n. 7906/2009 RGNR pendente presso il Tribunale di Latina, in fase dibattimentale, concernente ipotesi di lesioni colpose, connesse a presunte violazioni di normativa antinfortunistica (evento del 10 agosto 2009) verificatesi nel corso di operazioni manutentive nei pressi di Fondi, per il quale sono stati iscritti nel registro degli indagati tre funzionari di RFI SpA nonché la società stessa ex D. Lgs 231/01;

- Il procedimento penale n. 1933/2011 RGNR pendente presso il GUP di Latina per infortunio mortale occorso in data 25 febbraio 2011 ad un dipendente di una ditta esterna mentre stava svolgendo operazioni di abbattimento di arbusti sulla tratta Campoleone - Cisterna di Latina. E' in corso di svolgimento la fase dell'udienza preliminare nei confronti di un dirigente e di tre dipendenti della società, nonché della società stessa ex D. Lgs. 231/01.

- Il procedimento penale n. 10095/2010 RGNR pendente innanzi il Tribunale di Catania per ipotesi di responsabilità amministrativa contestata a RFI SpA in relazione all'infortunio sul lavoro occorso il 1 settembre 2008 a Motta Sant'Anastasia in cui hanno perso la vita due dipendenti di RFI SpA. Il dibattimento è in corso di svolgimento.
- Il procedimento penale n. 1758/2014 RGNR pendente innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Milano è stato aperto, a carico dell'AD e di un dirigente di Trenitalia SpA a seguito degli accertamenti analitici effettuati da Amiacque Srl, per conto del Comune di Milano, sugli scarichi in fognatura di reflui industriali presso l'OML di Milano Greco, scarichi risultati non conformi ed eccedenti i limiti normativi. È stata indagata ai sensi del D.Lgs. 231/2001 anche Trenitalia SpA e agli indagati, viene contestata la violazione dell' art. 137 co. 5 D. Lvogs 152/2006. Il PM ha successivamente stralciato la posizione dell'AD di Trenitalia SpA, posizione poi archiviata dal GIP. In data 6 ottobre 2014, il PM ha, pertanto, depositato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari ex art 415 bis nei confronti del dirigente di Trenitalia SpA e della società stessa in qualità di responsabile ai sensi del D.Lgs 231/01.

ALTRI PROCEDIMENTI PENALI RILEVANTI

- Il procedimento penale n. 1430/2014 RGNR è iscritto presso la Procura di Gela nei confronti di un dipendente di RFI SpA in qualità di responsabile di linea della tratta Canicattì – Gela, in ordine al reato di cui all'art. 589, 1, 2 e u. comma (omicidio colposo in violazione della normativa a tutela della sicurezza del lavoro) per

81697/123

investimento mortale di tre agenti della manutenzione di RFI SpA. Il procedimento si trova nella fase delle indagini preliminari.

- Il procedimento penale n. 20765/2014 RGNR (già n. 356/2014 RGNR contro ignoti) è pendente innanzi alla Procura di Firenze a carico di un dirigente di RFI SpA e dell'ex Amministratore Delegato di Trenitalia SpA, nonché di altri cinque dirigenti/dipendenti di quest'ultima società, per omicidio colposo in violazione di normativa a tutela della sicurezza del lavoro riferito ad un manovratore di Trenitalia SpA in data 12 gennaio 2014 nella Stazione di Santa Maria Novella. Il procedimento si trova nella fase delle indagini preliminari.

- Il procedimento penale n. 3034/2012 RGNR è iscritto presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari ed è relativo all'investimento da parte di un treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a Livello Privato sulla tratta Rossano C. – Mirto Crosia. Il procedimento è in fase di indagini preliminari.

- Il procedimento penale n. 6765/2012 RGNR è pendente innanzi alla Corte di Appello di Lecce in relazione al sinistro che ha coinvolto il Treno Freccia Argento 9351 e un autoarticolato in data 24 settembre 2012 presso il passaggio a livello sulla tratta Bari – Lecce nei pressi della stazione di Cisternino (BR). In tale procedimento RFI SpA si è costituita parte civile unitamente a Trenitalia SpA; l'imputato ha impugnato la sentenza di condanna emessa dal Tribunale di Brindisi il 21 ottobre 2014.

- Per quanto riguarda il procedimento penale 35874/13 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma, lo stesso trae origini da presunte violazioni del D.Lgs 81/2008 connesse alle misure adottate dal 3 agosto 2010 al 24 gennaio 2011 a seguito dell'introduzione del modulo di condotta ad "agente unico/agente solo", per prevenire i rischi connessi ai casi di emergenza e/o primo soccorso che possono insorgere a seguito dell'utilizzazione di un solo macchinista. La Direzione Territoriale del lavoro, avendo constatato il mancato adempimento alle prescrizioni impartite, ha informato la Procura della Repubblica ai fini del ripristino del procedimento penale. I difensori dell'Amministratore Delegato di Trenitalia SpA hanno presentato una memoria difensiva con richiesta di ammissione all'oblazione. Il Pubblico Ministero, a seguito del mancato accoglimento da parte del Gip della predetta istanza, ha inviato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari. Il GIP (procedimento n. 27413/2014 R.G. GIP), con provvedimento del 18 giugno 2015, ha rigettato l'ulteriore richiesta di definizione del procedimento mediante pagamento dell'oblazione in considerazione della genericità ed indeterminatezza del capo di imputazione che, di fatto, impedisce agli imputati di esercitare in maniera completa il proprio diritto di difesa e, correlativamente, all'Autorità Giudiziaria di esaminare la richiesta.

ARBITRATI

Arbitrati con *General Contractor*

- A tal proposito si segnala che in merito al 1° arbitrato attivato nel 2008 dal *General Contractor* FIAT – Tratta AV/AC Torino – Milano Subtratta Novara – Milano, avente ad oggetto la richiesta di riconoscimento di maggiori oneri nonché di maggiori tempi di esecuzione della subtratta AV/AC Novara – Milano, RFI SpA diede seguito negli scorsi esercizi al pagamento dell'importo precettato (pari a 178,5 milioni di euro) e ad impugnare il Lodo depositando, in data 1 ottobre 2013 ed in data 11 ottobre 2013, ulteriori istanze cautelari non accolte con ordinanza della Corte di Appello di Roma del 4 novembre 2013. In data 31 dicembre 2013 FIAT ha depositato comparsa di costituzione con

34

81697/124

impugnazione incidentale nel giudizio di appello. La prima udienza nel giudizio di impugnazione si tenne in data 24 gennaio 2014 e la causa è stata rinviata per la precisazione delle conclusioni all'11 luglio 2014, al cui esito la Corte ha trattenuto "la causa in decisione con termini di rito". Dopo il deposito delle memorie conclusionali e delle relative repliche, con sentenza n. 5276 depositata in data 23 settembre 2015, la Corte di Appello di Roma ha accolto l'impugnativa proposta da RFI, disponendo la restituzione da FIAT (ora FCA) a RFI SpA di gran parte dell'importo pagato da quest'ultima a FIAT, pari a circa 166 milioni di euro. Relativamente a tale sentenza RFI SpA ha notificato atto di precetto in data 7 ottobre 2015 ed FCA ha proposto le seguenti azioni giudiziarie:

- azione revocatoria ex art.395 n. 4 c.p.c., con istanza di sospensione cautelare, anche inaudita altera parte, della sentenza di appello;
- opposizione a precetto, con istanza di sospensione cautelare, anche inaudita altera parte, del precetto;
- ricorso per cassazione avverso la sentenza di appello e connessa istanza di sospensione, anche inaudita altera parte, della sentenza medesima ex art. 373 c.p.c..

In data 21 ottobre 2015 RFI e FCA hanno sottoscritto un accordo in ordine all'esecuzione della predetta sentenza della Corte d'appello di Roma fino al passaggio in giudicato della sentenza che definirà, anche a seguito di eventuale rinvio, il giudizio in cassazione instaurato da FCA e con cui, inoltre, RFI ha rinunciato al precetto ed FCA ha rinunciato a tutte le sopra indicate istanze di sospensiva e all'opposizione al precetto. In data 10 febbraio 2016 si è tenuta la prima udienza del giudizio di revocazione, al cui esito la Corte ha rinviato all'udienza del 7 giugno 2017 per precisazione delle conclusioni.

- In merito alle richieste avanzate al Collegio Arbitrale dal Consorzio COCIV relativamente alle attività progettuali pregresse espletate dal Consorzio, si segnala che, nelle date 20 e 21 giugno 2013 il Collegio Arbitrale emise il Lodo - non notificato a RFI SpA da COCIV - con cui accertò e dichiarò che per le attività progettuali oggetto di causa spetta al Consorzio COCIV l'importo complessivo di 91,1 milioni di euro, da maggiorarsi applicando alle singole componenti di tale importo l'indice ISTAT FOI dalle date precisate in motivazione fino alla pronuncia del Lodo. Conseguentemente condannò RFI SpA al pagamento in favore del Consorzio stesso del predetto importo - al netto 80,0 milioni di euro (importo a suo tempo erogato a COCIV a titolo di anticipazione contrattuale in forza della Convenzione del 1991), da maggiorarsi applicando l'indice ISTAT FOI dal 6 dicembre 2000 alla data di pronuncia del Lodo.

  Ai sensi di quanto previsto dall'Atto Integrativo RFI-COCIV dell'11 novembre 2011, nel mese di luglio 2013 RFI SpA ha dato esecuzione al Lodo con il pagamento in favore del Consorzio COCIV dell'importo di 4,6 milioni di euro. In data 17 settembre 2014 RFI SpA ha notificato l'Atto di Impugnazione del Lodo arbitrale. Con l'Atto di impugnazione del Lodo arbitrale RFI SpA ha chiesto in sintesi: i) di dichiarare la nullità del lodo; ii) una nuova pronuncia sul merito della controversia, con l'accoglimento delle domande di RFI SpA in arbitrato e conseguentemente iii) la condanna di COCIV a restituire a RFI SpA l'importo di € 91,1 milioni di euro e dunque € 108,4 milioni di euro riconosciuto da quest'ultima in esecuzione del Lodo impugnato o, in subordine, la condanna di COCIV a restituire a RFI SpA la differenza fra il predetto importo (108,4 milioni di euro) e l'importo eventualmente liquidato dalla Corte di Appello a favore di COCIV per le progettazioni redatte dal Consorzio medesimo, oltre rivalutazione monetaria e interessi; iv) di porre a carico di COCIV tutte le spese del procedimento arbitrale.

  In data 29 gennaio 2015 COCIV ha depositato comparsa di costituzione e risposta con impugnazione incidentale condizionata. All'esito dell'udienza del 3 aprile 2015, la Corte d'Appello di Roma ha ulteriormente rinviato la causa all'udienza del 23 ottobre 2015, per acquisire, nel frattempo, il fascicolo d'ufficio del procedimento arbitrale. In data 23 ottobre 2015 si è tenuta la prima udienza al cui esito la Corte ha rinviato al 17 marzo 2017 per udienza per precisazione delle conclusioni.

81697/125

Altri arbitrati

- Con riferimento all'evoluzione dell'arbitrato con la società Strabag (già ADANTI SpA, Capogruppo raggruppamento imprese composto da Consorzio Nazionale Cooperative di Produzione e Lavoro CIRO MENOTTI e Impresa di Costruzioni Ing. R. Pellegrini Srl) si evidenzia che l'udienza, fissata l'8 ottobre 2013 per la precisazione delle conclusioni e rinviata al 27 maggio 2014, fu ulteriormente rinviata d'ufficio al 20 gennaio 2015, con decisione motivata in ragione dell'eccessivo carico del ruolo generale. A tale udienza il Collegio trattenne la causa in decisione assegnando i termini per il deposito della comparsa conclusionale (21 marzo 2015) e delle repliche (10 aprile 2015).
  In parallelo, RFI SpA ritenne comunque opportuno opporre Reclamo, ai sensi dell'art. 825 c.p.c., avverso il provvedimento di esecutorietà del Lodo reso dal Tribunale di Roma.
  L'udienza su tale Reclamo si tenne, avanti la I Sez. Civ. della Corte di Appello, il 24 ottobre 2013, ma la Corte non assunse provvedimenti rinviando la discussione dapprima al 26 giugno 2014, quindi al 28 maggio 2015 ed, infine, al 28 gennaio 2016 in attesa della sentenza sull'impugnazione del Lodo.
  Con sentenza n. 5316 pubblicata il 25 settembre 2015 (notificata a STRABAG e già passata in giudicato), la Corte d'Appello ha accolto l'impugnazione di RFI SpA dichiarando la nullità del Lodo in integrale accoglimento delle censure spiegate da quest'ultima di irregolare costituzione del Collegio e carenza degli arbitri del potere di conoscere e decidere la controversia.
  In esito alla dichiarazione di nullità del lodo arbitrale e del passaggio in giudicato della relativa sentenza, la Corte d'Appello, all'udienza del 28 gennaio 2016 relativa al Reclamo avverso il provvedimento di esecutorietà del Lodo reso dal Tribunale di Roma, si è riservata al fine di dichiarare con apposita ordinanza la cessata materia del contendere con spese compensate tra le parti.

PROCEDIMENTI CIVILI ED AMMINISTRATIVI

Sconto K2 ex DM 44T/2000. Rispetto a quanto indicato nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2014 a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si rammenta che, con riguardo ai due giudizi attualmente pendenti dinnanzi al TAR Lazio avverso le Decisioni URSF, era stata fissata udienza il 9 dicembre 2014 successivamente rinviata a seguito di una richiesta del MIT, inviata a RFI SpA, alle Imprese Ferroviarie (IF) resistenti (SBB Cargo Italia, Rail Traction Company, NordCargo, DB Schenker Rail Italia) e, per conoscenza, anche all'Avvocatura dello Stato e al Capo di Gabinetto del Ministero medesimo, di convocazione di un'apposita riunione per trattative. Pertanto, l'Avvocatura di Stato, in rappresentanza del MIT, e di RFI SpA, all'udienza del 9 dicembre 2014, ha chiesto al giudice amministrativo un rinvio dell'udienza. La richiesta è stata accolta e la nuova udienza deve essere fissata. Relativamente al ricorso per l'ottemperanza presentato dalle IF, il delegato del Commissario *ad Acta* ha quindi depositato presso il Consiglio di Stato una apposita relazione informativa, chiedendo al Consiglio di Stato medesimo di esprimersi riguardo ad alcune questioni relative all'ottemperanza. Il Consiglio di Stato ha quindi fissato l'udienza al 2 luglio 2015. Le IF hanno *medio tempore* notificato a tutte le parti del giudizio di ottemperanza il reclamo ex art. 114 c. 6 c.p.a. per chiedere la riforma e/o l'annullamento "nelle parti di interesse" della seconda relazione informativa e di altre note del delegato del Commissario *ad Acta*.
A valle di ulteriori scambi di informazioni fra RFI ed il Comminario *ad Acta*, RFI SpA, al fine di agevolare le verifiche e le conseguenti determinazioni del Delegato del Commissario *ad Acta*, ha fornito gli unici dati in suo possesso per il periodo in questione, ovvero il numero dei treni circolati ed il pedaggio corrisposto da ciascuna delle quattro IF ricorrenti. All'esito dell'udienza del 2 luglio 2015, il Consiglio di Stato ha pronunciato l'ordinanza n. 3318 con cui ha

36

81697/126

dichiarato inammissibile il reclamo delle IF, volto ad impugnare gli atti del Delegato del Commissario *ad Acta*, in quanto diretto avverso un atto non avente natura provvedimentale, e come tale non lesivo né reclamabile a norma dell'art. 114 comma 6 del c.p.a., condannando peraltro alle spese del giudizio – anche nei confronti di RFI SpA – le stesse IF.

Il 17 luglio 2015, il Commissario *ad Acta*, tenuto conto dei chiarimenti forniti dal Consiglio di Stato con la citata ordinanza n. 3318/2015, e al fine di dar corso ai compiti attribuitigli, ha ritenuto di dover procedere in ogni caso ad una prima quantificazione dello sconto K2 da corrispondere alle imprese ferroviarie ricorrenti. Pertanto, con nota del 17 luglio 2015 indirizzata a RFI SpA, alle IF ricorrenti, al MIT, al MEF ed al CIPE, ha invitato le IF ricorrenti e RFI SpA a fornirgli gli elementi di stima e di informazione utili alla predetta quantificazione. Inoltre, tutte le parti in causa e le Amministrazioni destinatarie della citata nota sono state convocate in audizione presso l'ART per il 30 luglio 2015, nel corso del quale, il Commissario *ad Acta* e gli altri convenuti hanno condiviso, che, allo stato attuale, non si dispone degli elementi necessari alla stima di quanto convenuto alle IF ricorrenti per l'attrezzaggio di bordo.

RFI SpA, per quanto di competenza, ha riscontrato la summenzionata richiesta con nota del 27 luglio 2015. In particolare, nel fornire i dati di dettaglio per il periodo 1 gennaio 2008 – giugno 2009 sui treni/km esercitati dalle IF ricorrenti, ha precisato che tale periodo è stato assunto dal Delegato del Commissario *ad Acta* fuori dal perimetro delle sue attività e che, dunque, il periodo da prendere in considerazione è quello tra il 1 dicembre 2005 e il 31 dicembre 2007, periodo entro il quale sono intervenuti il completamento del c.d. sottosistema di terra e l'emanazione delle prescrizioni tecniche. La società ha, inoltre, evidenziato che la determinazione delle somme oggetto di Sconto K2 per tale periodo dovranno tener conto degli sconti che talune IF ricorrenti si sono già autonomamente applicate.

In data 30 luglio 2015, si è tenuta l'audizione innanzi al Delegato del Commissario *ad Acta* per l'esame dei dati aggiuntivi forniti dalle parti del procedimento. Ai fini della prosecuzione dell'attività, il Delegato del Commissario *ad Acta* ha chiesto a tutte le parti di fornire entro il mese di settembre "elementi informativi in merito alla tecnologia CAB Radio". Da ultimo, il Delegato del Commissario *ad Acta*, con nota del 19 novembre 2015, ha richiesto a RFI SpA i dati relativi allo Sconto K2 effettivamente praticato per il periodo dal 1 gennaio 2005 al 30 novembre 2005. RFI SpA ha riscontrato fornendo i dati richiesti in data 27 novembre 2015.

Ad oggi, si fa presente che sono tuttora in corso di svolgimento da parte del Delegato del Commissario *ad Acta* le necessarie verifiche al fine di quantificare gli eventuali importi da rimborsare alle IF a titolo di sconto K2.

In applicazione dei principi contabili IAS/IFRS ed in conformità a quanto effettuato negli scorsi bilanci, non sono stati iscritti da parte di RFI SpA nel corso del 2015 né i costi ed oneri verso le IF, né i corrispondenti eventuali ricavi da ricevere da parte dello Stato.

Si rammenta che la stessa RFI SpA, nel Bilancio 2014, ha appostato un fondo a copertura di eventuali oneri da sostenere per vedersi riconosciuto il rimborso delle somme che dovesse, in prima istanza, anticipare in favore delle IF aventi diritto.

- Procedimento pendente innanzi TAR Lazio RG 5406/2015. RFI SpA, in data 3 marzo 2015, ha proposto Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento della delibera ART n. 70/2014 (concernente misure di regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie), della successiva delibera n.76/2014 (recante indicazioni e prescrizioni per la procedura relative al PIR 2015) e relativi allegati ed atti connessi. Il ricorso è stato altresì notificato, in qualità di controinteressati, a NTV, Trenitalia SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, Associazione FerCargo. Con tale iniziativa RFI SpA ha inteso censurare una serie di vizi procedimentali, sostanziali e di istruttoria riferiti ai provvedimenti dell'ART e segnatamente alle misure

81697/127

regolatorie riferite al pedaggio AV, sgombero dell'infrastruttura, assistenza alle persone a mobilità ridotta (PMR) ed assegnazione degli spazi in Stazione. Su atto di opposizione notificato da NTV e dall'ART, si è proceduto alla trasposizione del ricorso dinanzi al TAR Lazio. A seguito delle istanze di rinvio presentate sia da RFI SpA che da NTV, l'udienza di merito - inizialmente fissata il 18 novembre 2015 - è stata inizialmente posticipata al 4 maggio 2016. Successivamente, in considerazione dell'opportunità di svolgere una trattazione congiunta di tutti i ricorsi aventi ad oggetto l'impugnazione della medesima Delibera ART n. 70 e 76/2014 (i.e. ricorso RFI e ricorsi NTV, Grandi Stazioni e Centostazioni), con Ordinanza n. 13671 dello scorso 3 dicembre 2015 del TAR del Lazio emessa nell'ambito della trattazione del ricorso proposto da Grandi Stazioni SpA, il Tribunale Amministrativo ha fissato per l'udienza pubblica del 9 marzo 2016 tutti i ricorsi avverso le delibere ART nn. 70 e 76 del 2014, anticipando a tale data anche la trattazione del ricorso proposto da RFI SpA, originariamente prevista per il 4 maggio 2016. Ciò, anche al fine di esaminare in tale sede l'eccezione di incompetenza territoriale sollevata dallo stesso Collegio alla predetta udienza del 3 dicembre 2015. In esito all'udienza del 9 marzo 2016, il TAR Lazio ha declinato la propria competenza su tutti i ricorsi a favore della competenza del TAR Piemonte. Allo stato, RFI SpA, NTV SpA e Grandi Stazioni SpA hanno già proceduto a riassumere i relativi ricorsi avanti detto TAR Piemonte.

- Procedimento Procura Regionale Piemonte della Corte dei Conti. In data 8 luglio 2015, dalla Procura Regionale Piemonte della Corte dei Conti è stato notificato ad Italferr SpA, oltre che ad alcuni esponenti della stessa società e di RFI SpA, un invito a dedurre ai sensi dell'art. 5, comma 1, del decreto legge 15 novembre 1993, n. 453 ("Disposizioni in materia di giurisdizione e controllo della Corte dei conti"), in merito alla presunta indebita erogazione di un importo di circa 25 milioni di euro all'ATI SpA aggiudicataria del contratto di appalto per la realizzazione del passante ferroviario del Nodo di Torino. In particolare, secondo la Procura Regionale Piemonte della Corte dei Conti, la somma contestata sarebbe riconducibile alle seguenti voci di danno:
  - indebito riconoscimento di oneri per progettazioni richieste all'appaltatore dal Direttore Lavori con vari ordini di servizio;
  - indebito riconoscimento di oneri conseguenti al recesso parziale operato dalla Committenza (in particolare a titolo di mancato utile);
  - mancato addebito di penali contrattuali per un presunto superamento del termine di ultimazione.

  La vicenda trae origine dagli avvenimenti conseguenti alla richiesta dell'Amministrazione Comunale di modificare in modo sostanziale il tracciato originario, già in corso di realizzazione, prevedendo il sotto attraversamento del fiume Dora. Italferr SpA sta espletando tutte le azioni necessarie per difendere le proprie ragioni, analizzando la questione sia dal punto di vista dell'effettiva giurisdizione del giudice contabile in materia, sia dal punto di vista strettamente sostanziale. Si segnala, infine, come l'attività specifica di verifica effettuata da RFI SpA in merito alle contestazioni della Corte dei Conti sugli appalti del passante ferroviario del Nodo di Torino, una volta ricostruite le vicende degli appalti interessati e verificata l'adeguatezza delle procedure seguite da Italferr SpA per la gestione delle procedure contestate, abbia ritenuto "sostanzialmente infondate le contestazioni avanzate dalla Corte dei Conti, e conseguentemente che non sussistano danni cagionati a RFI SpA dalle procedure seguite per la gestione degli eventi". In estrema sintesi:
  - le nuove progettazioni sono state legittimamente redatte dall'appaltatore su ordine del Committente, a seguito delle modifiche al tracciato richieste in corso d'opera dal Comune di Torino: gli oneri conseguenti erano quindi dovuti;
  - il riconoscimento del mancato utile è la diretta conseguenza di un'obbligazione prevista dalle condizioni generali di contratto a carico del Committente che ha disposto il recesso parziale;

38

81697/128

– il mancato addebito delle penali è dovuto al fatto che i termini di ultimazione originariamente previsti in contratto sono stati modificati per cause non imputabili all'appaltatore.

Sebbene alle contestazioni della Procura siano già state opposte eccezioni, sul piano giuridico, che escluderebbero totalmente l'ammissibilità della domanda nei confronti di Italferr SpA, la stessa Procura, con atto notificato il 24 febbraio 2016, ha citato Italferr SpA in giudizio. L'udienza di discussione è fissata per il 19 luglio 2016.

- Procedimento per l'impugnativa della delibera ART n.96/2015 (recante i principi e i criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria). Con ricorso Straordinario al Capo dello Stato, notificato in data 17 marzo 2016, RFI SPA ha impugnato la Delibera ART n.96/2015 avente ad oggetto i criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Con tale iniziativa la società ha inteso principalmente censurare l'illegittimità complessiva del nuovo impianto regolatorio con specifico riferimento ad alcune misure foriere di un potenziale disequilibrio economico-finanziario del Gestore (GI). In particolare, sono stati contestati tre specifici motivi di illegittimità caratterizzanti alcune misure contenute nell'Allegato 1 alla Delibera n. 96:
  - la previsione di un tasso minimo di efficientamento annuo dei costi operativi unitari del GI, fissato dall'ART nella misura del 2% (al lordo del tasso d'inflazione);
  - la preclusione a RFI SpA della possibilità di recuperare parte dei costi per i nuovi investimenti infrastrutturali da realizzarsi in autofinanziamento (ad esempio con capitale sociale di RFI SpA o con indebitamento);
  - l'introduzione – per l'intero periodo tariffario (2016- 2021) - di un sistema di vincoli risiedenti nell'algoritmo di calcolo e nella la fissazione di un tetto massimo (c.d. "cap") al livello di pedaggio applicabile a taluni servizi ferroviari (nello specifico: servizio regionale, servizio merci, insieme dei servizi transitanti sulla rete classificata dalla stessa Delibera n. 96 "a livello di servizio elevato").

  Analoghi ricorsi Straordinari sono stati altresì proposti da Trenitalia SpA e Grandi Stazioni SpA.
  Contro la medesima delibera ART n. 96/2015 è stato, inoltre, proposto un ricorso da parte di NTV SpA, già pendente al TAR Piemonte e nel quale RFI SpA si è costituita con atto formale.

PROCEDIMENTI DINNANZI ALLE AUTORITA' NAZIONALI E COMUNITARIE

- Procedimento AGCM A/436. In data 25 luglio 2012, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con provvedimento n. 23770, aveva contestato a Ferrovie dello Stato Italiane SpA l'adozione di una strategia escludente, posta in essere per il tramite delle controllate RFI SpA e Trenitalia SpA, finalizzata ad ostacolare e, di fatto, ad inibire all'operatore concorrente Arenaways l'accesso all'infrastruttura ferroviaria. Nella decisione finale, l'Autorità aveva comminato a Ferrovie dello Stato Italiane SpA una sanzione, in solido con Trenitalia SpA, pari ad euro 200.000, nonché, in solido con RFI SpA, pari ad euro 100.000. Avverso tale provvedimento di condanna è stato promosso ricorso dinnanzi al TAR del Lazio da parte di tutte le imprese del Gruppo interessate. In data 27 marzo 2014, è stata pubblicata la sentenza n. 3398/2014 con cui il TAR del Lazio ha accolto integralmente i ricorsi, disponendo l'annullamento della decisione impugnata. In data 24 giugno 2014, è stato notificato a Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nonché a RFI SpA e Trenitalia SpA, il ricorso in appello promosso dall'AGCM innanzi al Consiglio di Stato per la riforma/annullamento della citata sentenza. In data 24 luglio, Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Trenitalia SpA e RFI SpA hanno depositato dinnanzi al Consiglio di Stato la memoria di costituzione nel giudizio di appello.

- Procedimento AGCM A/443. In data 28 maggio 2013 l'Autorità della Concorrenza e del Mercato (AGCM) notificò nei confronti di RFI SpA - nonché Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Trenitalia SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA e FS Sistemi Urbani Srl - un provvedimento di avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'art. 14 della legge n. 287/90, per

81697/129

accertare l'esistenza di una violazione dell'articolo 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE). Successivamente l'AGCM - con provvedimento pubblicato sul suo sito internet in data 12 marzo 2014 - accettò gli impegni presentati da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA (rigettando esclusivamente quello presentato da Trenitalia SpA) rendendoli obbligatori e chiudendo così il procedimento istruttorio senza accertare infrazioni nei confronti di tutte le società interessate. Le stesse società dovevano altresì informare l'AGCM delle azioni intraprese per dare esecuzione degli impegni assunti attraverso due relazioni da presentarsi, rispettivamente, entro il 31 agosto 2014 e il 31 gennaio 2015. In ottemperanza a quanto disposto, FS Italiane SpA - per conto di tutte le società del Gruppo FS coinvolte nel procedimento in questione - ha provveduto a depositare presso l'AGCM, rispettivamente in data 6 agosto 2014 e 30 gennaio 2015, le due relazioni sullo stato di attuazione degli impegni. Con nota dell'11 marzo 2016 l'AGCM ha comunicato a FS Italiane SpA l'esito positivo della verifica di ottemperanza affermando che "l'Autorità ha ritenuto, dalle informazioni fornite (con le relazioni di cui sopra), che le condotte assunte siano in linea con le misure indicate nel provvedimento conclusivo".

- Casi UE SA32179/SA32953/SA40887.
  Lo scorso 28 marzo 2014 la DG Concorrenza della Commissione Europea ha notificato all'Italia una Decisione di avvio di una procedura di indagine formale per due possibili aiuti di Stato relativi a:
  a) alcune operazioni di *asset allocation* infragruppo (caso SA 32179) e;
  b) alle compensazioni per obbligo di servizio merci (SA 32953).
  La prima misura sotto indagine riguarda quattro operazioni di *asset allocation*, interne al Gruppo FS, realizzate rispettivamente a favore di Trenitalia SpA e di FS Logistica SpA. In particolare si tratta di trasferimenti che riguardano attivi non costituenti infrastruttura ferroviaria (principalmente officine) e comunque non più funzionali alle attività del gestore dell'infrastruttura.
  La seconda misura sotto indagine riguarda le compensazioni riconosciute dall'Italia a Trenitalia SpA per il trasporto pubblico di merci dal 2000 al 2014 in forza dei tre contratti di servizio, succedutisi negli anni.
  Con riferimento invece al Caso UE SA 40887 riferito alla richiesta di informazioni sulle nuove misure di sostegno al settore Cargo per gli anni 2015-2017 (caso SA 40887), le Autorità italiane, nella loro risposta del 4 agosto 2015, hanno sostenuto che le misure in oggetto non costituiscono aiuto di Stato e, in ogni caso, possono comunque essere qualificate come aiuto compatibile ai sensi delle Linee guida sugli aiuti alle imprese ferroviarie.
  Sotto il profilo dell'analisi del rischio riferito ai sopra dettagliati casi UE si precisa che: ad oggi non esiste alcuna azione diretta nei confronti delle società del Gruppo FS (il procedimento da parte della Comunità Europea è nei confronti dello Stato Italiano per possibili aiuti di Stato) e, quindi, al momento non esiste un'effettiva situazione di contenzioso che riguardi il Gruppo stesso; per tutto quanto sopra ed in considerazione della fase ancora preliminare e della complessità della vicenda si è dunque nell'impossibilità comunque ad oggi di individuare una oggettiva situazione di passività potenziale oltre che di effettuare ogni attendibile stima dell'eventuale importo che dovesse mai essere riconosciuto.
  Leggendo congiuntamente le analisi appena esposte, e anche avvalendosi del supporto dei legali esterni indipendenti, si ritiene pertanto non ricorrano le condizioni che i principi contabili internazionali (IAS 37) considerano necessarie per procedere ad accantonamenti in bilancio.

- Delibere ART 24 e 25. Con le Delibere nn. 24 e 25 del 12 marzo 2015, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha avviato nei confronti di RFI due autonomi procedimenti per l'adozione di provvedimenti sanzionatori relativi, rispettivamente:

40

81697/130

a) all'inottemperanza alle misure di regolazione immediatamente esecutive, concernenti l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, di cui alla Delibera 70/2014;
b) all'inottemperanza alle indicazioni e prescrizioni di cui alla Delibera 76/2014 relative al Prospetto Informativo della Rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale RFI SpA.

All'atto dell'avvio dei due procedimenti sopra indicati, rispetto alle 16 presunte inottemperanze ivi contestate, pendeva un rischio sanzionatorio per RFI SpA della misura massima potenziale di circa 935 milioni di euro. Nel corso della fase istruttoria RFI SpA - per talune contestazioni formulate dall'ART - ha presentato un set di impegni che, con le Delibere n. 66, 67 e 80, sono stati approvati e resi obbligatori dall'Autorità senza accertamento di infrazione a carico di RFI SpA. Con riferimento invece alle contestazioni per cui RFI SpA non ha presentato impegni, l'ART –nella seduta del 23 ottobre 2015- ha adottato le Delibere 89 e 90 con le quali, accogliendo le tesi difensive di RFI SpA, ha archiviato i procedimenti sanzionatori in oggetto senza accertamento di infrazione e conseguentemente senza applicazione di alcuna sanzione.

- Delibera ART 64. In data 31 luglio 2015, con la delibera n. 64, l'ART ha avviato un procedimento nei confronti di RFI SpA, per l'eventuale adozione di provvedimenti sanzionatori riguardanti inottemperanze ad alcune misure regolatorie contenute nella Delibera n. 70/2014; nello specifico, trattasi di quelle misure di regolazione per cui la Delibera n. 70/2014 ha previsto un termine di implementazione differito rispetto alla sua data di pubblicazione. Nel corso della fase istruttoria RFI SpA per talune contestazioni formulate dall'ART (segnatamente quelle riguardanti le misure 1.6.4, 3.6.1, 11.6.1, 11.6.3), ha presentato un *set* di impegni che con Delibera ART n. 91 del 5 novembre sono stati dichiarati ammissibili e successivamente pubblicati sul sito dell'ART il 9 novembre 2015, dando così avvio alla fase di *market test* conclusasi il successivo 9 dicembre 2015 con la presentazione di osservazioni da parte della sola società Ferrovie Emilia Romagna, a fronte delle quali lo scorso mese di gennaio RFI SpA ha presentato alcune "*modifiche accessorie agli impegni*" volte ad affinare e migliorare il contenuto delle misure rimediali originariamente proposte. In data 16 marzo 2016 è stata pubblicata sul sito *internet* dell'ART la Delibera n. 24 con cui sono stai approvati e resi obbligatori i suddetti impegni senza accertamento di infrazione a carico di RFI SpA. Viceversa, per le restanti contestazioni RFI SpA non ha ritenuto di presentare impegni optando per la presentazione di memorie difensive, le cui argomentazioni sono state esplicitate nel corso delle audizioni e da, ultimo, nel corso dell'audizione finale tenutasi alla presenza del collegio dell'Autorità lo 2 marzo 2016.
  Con Delibera n. 33 notificata a RFI SpA lo scorso 24 marzo 2016 l'ART ha definitivamente chiuso tale procedimento sanzionatorio con l'accertamento di due violazioni su cinque contestazioni e con la condanna ad una sanzione complessiva di importo pari a 30.000 euro. Per completezza informativa, si segnala che - in relazione alla violazione concernente la misura 5.6.1 lett d) "*articolazione in scaglioni del sistema penali/franchigie*"- l'ART ha inoltre prescritto a RFI SpA di introdurre nei PIR 2015 e 2017 - entro 15 giorni dalla notifica del provvedimento - la previsione di uno scaglione di franchigia pari al 3% a favore delle IF titolari dei contratti di utilizzo con un importo inferiore a 6 milioni di euro, pubblicando sul proprio sito i PIR così integrati e dandone tempestiva comunicazione a tutti i soggetti interessati.

Legge 262/05

Come noto, a partire dal 2007, è stata introdotta su specifica indicazione del MEF la figura del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, di cui alla legge 262/05.
Successivamente, con l'emissione da parte della Capogruppo del prestito obbligazionario quotato sul mercato irlandese (avvenuta nel luglio 2013), la figura del Dirigente Preposto è divenuta a tutti gli effetti obbligatoria per legge, ricadendo nel pieno ambito di applicazione dell'art. 154 bis del TUF.

81697/131

41

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

Con riferimento alle attività svolte per le Attestazioni sui bilanci 2015, si evidenzia in particolare che sono proseguite nelle principali società del Gruppo, incluse nel "perimetro 262", le attività di emanazione di procedure amministrativo - contabili per processi ancora non coperti, ovvero di revisione delle procedure per il recepimento di modifiche organizzative, di processo o per il recepimento delle risultanze delle verifiche effettuate nel corso di precedenti processi di attestazioni. Sono state inoltre effettuate verifiche di operatività su parte delle procedure societarie, concentrandosi sui "controlli chiave" che hanno evidenziato un buon livello di funzionamento degli stessi.

Risultano inoltre implementati nelle principali società del Gruppo:

- il modello di *Segregation of Duties* (SoD), definito per garantire che le responsabilità sui sistemi e/o processi siano definite e debitamente distribuite evitando sovrapposizioni funzionali o concentrazione di attività critiche su un unico soggetto in termini di possibili errori e/o frodi in bilancio,
- il Modello *IT General Controls* (ITGC) che definisce l'insieme di controlli interni, sulla base di *standard* di riferimento internazionali (COBIT *for Sox*), sui processi IT finalizzati ad assicurare il continuo e corretto funzionamento dei sistemi applicativi aziendali sui quali vengono processati i dati che confluiscono nell'informativa finanziaria.

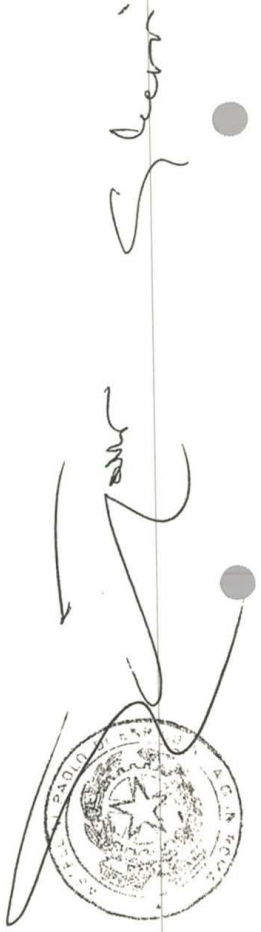
L'attività svolta fino ad oggi, a partire dalla data di nomina del Dirigente Preposto di FS SpA, ha permesso di potenziare il sistema di controllo interno relativo all'informativa finanziaria all'interno del Gruppo, creando un meccanismo di verifiche periodiche di operatività dei controlli e di continuo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

42

81697/132

Azioni proprie della Capogruppo

Al 31 dicembre 2015 Ferrovie dello Stato Italiane SpA non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona, così come, nel corso dell'esercizio 2015, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.



81697/133

43

Rapporti con parti correlate

Le interrelazioni tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA, le società del Gruppo, e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne.

Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane 2015-2018, è in atto una più razionale allocazione degli *asset* e delle risorse all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società nel proprio *core business*, di migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle stesse società del Gruppo, affidando detta attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie infragruppo.

Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti, nel rispetto delle Procedure Amministrativo Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

I rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con controllanti ed altre imprese consociate e le informazioni sui rapporti con parti correlate, sono presentate nelle note al bilancio, cui espressamente si rimanda.

44

81697/134

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

I fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura del bilancio e prima dell'approvazione dello stesso sono riportati nell'apposita sezione delle note al bilancio cui si rimanda.

81697/135

45

Evoluzione prevedibile della gestione

del Gruppo

Il Gruppo FS Italiane continua nel percorso virtuoso intrapreso ormai da quasi un decennio che mira a ottimizzare le leve gestionali per rendere i propri servizi ancora più efficaci ed efficienti.

Su tali basi e sulle aspettative dei clienti e più in generale del pubblico cui ci si rivolge, in uno scenario macroeconomico complesso, il Gruppo continuerà a garantire anche per 2016 il raggiungimento degli obiettivi di tipo industriale relativi alla sicurezza, alla puntualità, alla *customer satisfaction* ed alla disponibilità dell'infrastruttura, nonché la piena sostenibilità economico, patrimoniale e finanziaria del proprio *business*. Infatti in tal senso i *target* del 2016 sono orientati a soddisfare una forte domanda di qualità e puntualità sui servizi del Trasporto Pubblico Locale con una maggiore e più efficace integrazione ferro/gomma, una forte competitività dei servizi a lunga percorrenza anche grazie ad interventi "leggeri" di *upgrading* della rete esistente a sostegno della crescita dei volumi del segmento merci.

Le Leggi di Stabilità 2015 e 2016 hanno dotato il Gruppo, e precisamente RFI SpA, di risorse finanziarie per un totale di 17 miliardi di euro destinate ad investimenti finalizzati ad un rafforzamento della modalità di trasporto ferroviaria, cosiddetta "cura del ferro", sulla base della credibilità di cui il Gruppo gode presso le istituzioni governative e della fiducia da quest'ultime accordata in ragione della sua capacità, ampiamente dimostrata dalla sua storia passata e recente, di poter declinare gli obiettivi assegnati in azioni coerenti, come ad esempio l'esperienza dell'AV/AC che ha offerto soluzioni innovative alle esigenze di un Paese in forte evoluzione. Allo stesso modo anche Trenitalia SpA continua sul programma di investimenti che mirano al generale miglioramento del servizio in termini di qualità, puntualità e *comfort*, anche con gli acquisti di nuovi treni sia sulle tratte AV che sulle tratte a "servizio universale", mantenendo gli impegni presi negli esercizi precedenti.

In tale contesto, il Gruppo svolge un importante ruolo di promotore della ripresa dell'economia italiana in quanto gli investimenti pubblici rappresentano un volano straordinario di crescita con un effetto moltiplicatore sulle potenzialità di sviluppo economico. Inoltre il 2016, con riferimento alla c.d. "clausola della flessibilità" (pari allo 0,3% del PIL nazionale ovvero 5 miliardi di euro), vede RFI SpA intensamente impegnata a contribuire all'obiettivo nazionale che il Governo sta negoziando con la UE per un importo di circa 2 miliardi di euro (ovvero il 40% dell'impegno che il Governo ha nei confronti della Comunità Europea).

Tutto questo si inquadra in un contesto finanziario che comunque risente dell'incertezza sulla capacita della committenza pubblica nell'adempiere alle obbligazioni assunte nel richiedere prestazioni e nel provvedere al loro pagamento che costringe il Gruppo a monitorare e gestire i flussi di cassa ed i rapporti industriali che li generano utilizzando leve che hanno di fatto portato al miglioramento della situazione rispetto al passato e che si prevede miglioreranno ulteriormente nel prossimo futuro.

E' doveroso comunque sottolineare come il 2015 abbia risentito del pieno dispiegarsi degli effetti economico-finanziari legati alle discontinuità normative occorse nel 2014, già più volte menzionate nella presente Relazione Finanziaria, e che gli effetti negativi consuntivati nell'esercizio in termini di maggior costo dell'energia, minori introiti da pedaggio e da corrispettivi collegati al Contratto di Servizio merci, continueranno a manifestarsi anche nel 2016 essendo legati a fattori esogeni alla gestione industriale ed operativa. E' inoltre presumibile che a tali effetti, derivanti comunque da precedenti provvedimenti, se ne cumuleranno ulteriori conseguenti a nuovi interventi normativi intervenuti sul finire del 2015.

In dettaglio ci si riferisce al Decreto Legislativo del 15 luglio 2015 n. 112 di recepimento della Direttiva UE "*Recast*" e alla delibera dell'ART n. 96 del 13 novembre 2015 che ha definito i "Principi ed i criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'Infrastruttura" e che richiede al Gestore un rafforzato impegno nel presidio dei risultati sinora

46

81697/136

raggiunti nonché di incrementare la capacità di offrire servizi di qualità e di creare valore, facendo di fatto entrare il Gruppo FS in un mercato regolato. Il Gruppo, e segnatamente RFI SpA, sta mettendo in campo ogni azione necessaria a preservare il permanere di condizioni positive anche negli anni successivi al fine di garantire almeno l'equilibrio economico, patrimoniale e finanziario così come anche previsto dagli artt.16 e 17 del D.Lgs. 112/2015, conformemente all'art. 32 della direttiva 2012/34/UE e, a tal fine ha depositato in data 17 marzo 2016 il ricorso straordinario dinanzi al Presidente della Repubblica. Gli effetti sulle modalità di gestione del *business* del Gruppo e le conseguenti ripercussioni economico-finanziarie sono ad oggi ancora allo studio.

Infine sempre dal 2016 scatteranno ulteriori aggravi dei costi dell'energia elettrica riferita ai servizi diversi da quello universale e merci come conseguenza delle delibere AEEGSI n. 654/2015/R/EEL del 23 dicembre 2015 e n. 668/2015/R/EEL del 28 dicembre 2015.

Il nuovo Piano d'impresa, attualmente in fase di definizione anche per effetto del mutato quadro normativo, è passaggio cruciale e rifletterà gli obiettivi strategici in parte richiamati in precedenza, definendo uno sviluppo del *network* per segmenti di *business* secondo linee di azione distinte, appunto, in lunga percorrenza, trasporto pubblico Locale e merci.

di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Anche Ferrovie dello Stato Italiane SpA chiude l'esercizio 2015 con risultati positivi. Atteso il realizzarsi, nel 2016, dei suoi principali obiettivi operativi, anche per la Capogruppo, che sarà certamente impegnata a dirigere e coordinare i processi di indirizzo strategico del Gruppo precedentemente discussi, possono essere confermate le previsioni di un risultato positivo anche per il prossimo esercizio.

81697137

47.

Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Il Bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2015, evidenzia un utile netto di 137.379.614,55 euro.

Tenuto conto che la Riserva Legale non ha ancora raggiunto i limiti previsti dall'art. 2430 del codice civile, si propone di destinare l'Utile netto dell'esercizio come segue:

- per il 5%, pari a 6.868.980,73 euro, a Riserva Legale;
- per 100.000.000,00 euro a Riserva ex D.L. 192/2014;
- per la restante parte, pari a 30.510.633,82 euro, a Riserva Straordinaria, quale riserva disponibile per un suo successivo utilizzo, anche parziale, al servizio di eventuali operazioni straordinarie.

Roma, 15 aprile 2016

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

L'Amministratore Delegato

48

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

81697/138

Bilancio consolidato gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2015

81697/139

49

Prospetti contabili consolidati

50

81697/140

Situazione patrimoniale – finanziaria consolidata

valori in milioni di euro

	Note	31.12.2015	31.12.2014
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	8	44.692	44.002
Investimenti immobiliari	9	1.578	1.643
Attività immateriali	10	713	647
Attività per imposte anticipate	11	192	139
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	12	302	301
Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	13	2.788	3.385
Crediti commerciali non correnti	16	94	93
Altre attività non correnti	14	1.866	1.127
Totale attività non correnti		**52.225**	**51.337**
Contratti di costruzione	15	46	43
Rimanenze	15	1.953	1.940
Crediti commerciali correnti	16	2.650	2.389
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	13	607	597
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	17	1.305	1.308
Crediti tributari	18	122	101
Altre attività correnti	14	4.069	5.809
Totale attività correnti		**10.752**	**12.187**
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione			**3**
Totale attività		**62.977**	**63.527**
Patrimonio Netto e passività			
Capitale sociale	19	36.340	38.790
Riserve	19	(96)	311
Riserve di valutazione	19	(533)	(686)
Utili/(Perdite) portati a nuovo	19	1.388	(1.661)
Utile/(Perdita) d'esercizio	19	448	292
Patrimonio Netto del Gruppo	**19**	**37.547**	**37.046**
Utile/(Perdita) di Terzi	20	16	11
Capitale e Riserve di Terzi	20	273	261
Totale Patrimonio Netto di Terzi	**20**	**289**	**272**
Patrimonio Netto		**37.836**	**37.318**
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	21	8.571	9.591
TFR e altri benefici ai dipendenti	22	1.799	1.964
Fondi rischi e oneri	23	889	822
Passività per imposte differite	11	293	199
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	24	112	155
Debiti commerciali non correnti	26	18	20
Altre passività non correnti	25	344	553
Totale passività non correnti		**12.026**	**13.304**
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	21	2.572	1.498
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	23	30	22
Debiti commerciali correnti	26	3.826	3.628
Debiti per imposte sul reddito	27	7	5
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	24	244	272
Altre passività correnti	25	6.436	7.480
Totale passività correnti		**13.115**	**12.905**
Totale passività		**25.141**	**26.209**
Totale Patrimonio Netto e passività		**62.977**	**63.527**

81697/141

51

Conto Economico Consolidato

valori in milioni di euro

	Note	2015	2014
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	28	7.881	7.734
Altri proventi	29	704	656
Totale ricavi e proventi		**8.585**	**8.390**
Costi operativi			
Costo del personale	30	(3.934)	(3.918)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	31	(1.159)	(898)
Costi per servizi	32	(2.386)	(2.185)
Costi per godimento beni di terzi	33	(181)	(172)
Altri costi operativi	34	(165)	(161)
Costi per lavori interni capitalizzati	35	1.215	1.058
Totale costi operativi		**(6.610)**	**(6.276)**
Ammortamenti	**36**	**(1.228)**	**(1.153)**
Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	**37**	**(55)**	**(296)**
Accantonamenti	**38**	**(48)**	**(6)**
Risultato operativo		**644**	**659**
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	39	116	107
Oneri finanziari	40	(231)	(245)
Totale proventi e oneri finanziari		**(115)**	**(138)**
Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	41	8	27
Risultato prima delle imposte		**537**	**548**
Imposte sul reddito	42	(73)	(245)
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		**464**	**303**
Risultato netto di Gruppo		448	292
Risultato netto di Terzi		16	11

52

Conto Economico complessivo Consolidato

81697/142

valori in milioni di euro

	Note	2015	2014
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		**464**	**303**
Altre componenti di Conto Economico complessivo consolidato			
Componenti che non saranno riclassificati successivamente nell'utile/(perdita) del periodo, al netto dell'effetto fiscale:			
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	19	72	(164)
di cui Gruppo		72	(163)
di cui Terzi			(1)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	**19**	**24**	**27**
Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificati successivamente nell'utile/(perdita) del periodo, al netto dell'effetto fiscale:			
Quota efficace delle variazioni di *fair value* della copertura dei flussi finanziari	19	56	8
di cui Gruppo		55	8
di cui Terzi		1	
Differenze di cambio	19	1	
Totale altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		**153**	**(129)**
Utile/(perdita) complessivo dell'esercizio (Gruppo e Terzi)		**617**	**174**
Totale conto economico complessivo attribuibile a:			
Soci della controllante		600	165
Partecipazioni dei terzi		17	9

81697/143

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato

valori in milioni di euro

	Patrimonio Netto													
		Riserve					Riserve di valutazione							
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva di conversione bilanci in valuta estera	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Riserva per var. FV su attività finanziarie- AFS	Totale Riserve	Utili/(perdite) portati a nuovo	Utile/(perdita) d'esercizio	Patrimonio Netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto
Saldo al 1 gennaio 2014	**38.790**	**21**	**28**	**255**	**3**	**(326)**	**(232)**		**(251)**	**(2.106)**	**459**	**36.892**	**262**	**37.154**
Aumento di capitale (riduzione di capitale)													7	7
Distribuzione dividendi													(6)	(6)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente	4								4	455	(459)			
Variazione area di consolidamento										(12)		(12)		(12)
Altri movimenti										2		2	(2)	
Utile/(Perdita) complessivo rilevato						35	(163)		(128)		292	164	11	175
di cui:														
Utile/(Perdita) d'esercizio											292	292	11	303
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto						35	(163)		(128)			(128)		(128)
Saldo al 31 dicembre 2014	**38.790**	**25**	**28**	**255**	**3**	**(291)**	**(395)**		**(379)**	**(1.661)**	**292**	**37.046**	**272**	**37.318**
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	(2.450)	(25)	(28)	(255)			2		(306)	2.756			9	9
Distribuzione dividendi													(8)	(8)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente										292	(292)			
Variazione area di consolidamento													1	1
Altri movimenti				(100)					(100)	1		(99)	(2)	(101)
Utile/(Perdita) complessivo rilevato					1	79	72		152		448	600	17	617
di cui:														
Utile/(Perdita) d'esercizio											448	448	16	464
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto					1	79	72		152			152	1	153
Saldo al 31 dicembre 2015	**36.340**			**(100)**	**4**	**(212)**	**(321)**		**(629)**	**1.388**	**448**	**37.547**	**289**	**37.836**

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

54

81697/144

Rendiconto finanziario consolidato

valori in milioni di euro

	2015	2014
Utile/(perdita) di esercizio	**464**	**303**
Ammortamenti	1.228	1.153
Utile/perd.delle partecip. contabilizzate con il metodo del PN	(8)	(27)
Accantonamenti e svalutazioni	267	413
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(52)	(60)
Variazione delle rimanenze	18	(36)
Variazione dei crediti commerciali	(242)	86
Variazione dei debiti commerciali	191	133
Variazioni imposte correnti e differite	15	124
Variazione delle altre passività	(1.139)	385
Variazione delle altre attività	1.005	(968)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(153)	(271)
Pagamento benefici ai dipendenti	(126)	(133)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	**1.468**	**1.102**
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(5.203)	(3.953)
Investimenti immobiliari	(5)	(5)
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(167)	(205)
Investimenti in partecipazioni	(144)	(57)
Investimenti al lordo dei contributi	**(5.519)**	**(4.220)**
Contributi-Immobilizzazioni materiali	2.884	2.481
Contributi-Investimenti immobiliari		2
Contributi-Immobilizzazioni immateriali	161	1
Contributi-Partecipazioni	133	46
Contributi	**3.178**	**2.530**
Disinvestimenti in Immobilizzazioni materiali	432	108
Disinvestimenti in Investimenti immobiliari		
Disinvestimenti in Immobilizzazioni immateriali	1	
Disinvestimenti in partecipazioni e utili	30	3
Disinvestimenti	**463**	**111**
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento	**(1.878)**	**(1.579)**
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio\lungo termine	(426)	(409)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	457	55
Variazione delle attività finanziarie	468	469
Variazione delle passività finanziarie	12	48
Variazioni patrimonio netto	(104)	(1)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria	**407**	**163**
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo	**(3)**	**(315)**
Disponibilità liquide a inizio periodo	**1.308**	**1.622**
Disponibilità liquide a fine periodo	**1.305**	**1.308**



55

81697/145

Note esplicative al Bilancio consolidato

56

81697/146

1. Attività del Gruppo FS Italiane e struttura del Bilancio consolidato

Ferrovie dello Stato Italiane è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Capogruppo ha la propria sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1.
La Capogruppo e le sue controllate (insieme il "Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", il "Gruppo FS Italiane", o il "Gruppo") forniscono servizi relativi al trasporto passeggeri, trasporto merci e logistica, sia in Italia che all'estero (prevalentemente Germania), e gestiscono una estesa rete ferroviaria. La struttura del Gruppo FS Italiane è riportata nell'Allegato 5.

2. Criteri di redazione del Bilancio consolidato

Il Bilancio consolidato è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards* - IAS e *International Financial Reporting Standards* - IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'IFRS Interpretations Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.

Il Bilancio consolidato è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale del Gruppo FS Italiane ed è anche la moneta corrente dei paesi in cui il Gruppo opera principalmente; tutti gli importi inclusi nei prospetti contabili, nelle tabelle delle seguenti note e nei commenti alle stesse note sono espressi in milioni di euro.

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dal Gruppo FS Italiane, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio":

- situazione patrimoniale-finanziaria consolidata: è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- conto economico consolidato: è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- conto economico complessivo consolidato: comprende, oltre al risultato d'esercizio risultante dal conto economico consolidato, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto consolidato costituite in particolare dagli utili e perdite attuariali sui benefici ai dipendenti, dalla variazione del *fair value* degli strumenti finanziari di copertura e dagli utili e perdite derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere;
- rendiconto finanziario consolidato: è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il "metodo indiretto".

Il presente Bilancio consolidato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo FS Italiane di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali il Gruppo FS Italiane gestisce i rischi finanziari tra i quali quello di liquidità, è contenuta nella successiva nota relativa alla "Gestione dei rischi finanziari ed operativi".

Il Bilancio consolidato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

81697/147

57

Nella predisposizione del presente Bilancio consolidato sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di redazione adottati nella redazione di quello al 31 dicembre 2014.

Gli Amministratori, in data 15 aprile 2016, hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 c.c. Il presente bilancio sarà successivamente sottoposto per l'approvazione all'Assemblea nei tempi di legge e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 c.c. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del bilancio è il 15 aprile 2016, che corrisponde alla data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

La società KPMG SpA è incaricata della funzione di revisione legale dei conti, ai sensi del D.Lgs. 39/2010, per il periodo 2014-2022.

3. Area di consolidamento

Di seguito sono rappresentati i criteri adottati dal Gruppo FS Italiane per la definizione dell'area di consolidamento e in particolare delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, nonché dei relativi criteri di consolidamento.

i) Società controllate

Il Bilancio consolidato include, oltre alla Capogruppo, 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.

In caso di acquisto di partecipazioni di controllo non totalitarie l'avviamento è iscritto solo per la parte riconducibile alla Capogruppo. Il valore delle partecipazioni di minoranza è determinato in proporzione alle quote di partecipazione detenute dai terzi nelle attività nette identificabili dell'acquisita.

Qualora l'aggregazione aziendale fosse realizzata in più fasi, al momento dell'acquisizione del controllo le quote partecipative detenute precedentemente sono rimisurate al *fair value* e l'eventuale differenza (positiva o negativa) è rilevata a conto economico.

In caso di acquisto di quote di minoranza, dopo l'ottenimento del controllo, il differenziale positivo tra costo di acquisizione e valore contabile delle quote di minoranza acquisite è portato a riduzione del patrimonio netto della di spettanza del Gruppo. In caso di cessione di quote tali da non far perdere il controllo dell'entità, invece, la differenza tra prezzo incassato e valore contabile delle quote cedute viene rilevata direttamente a incremento del patrimonio netto, senza transitare per il conto economico.

I bilanci delle società controllate, di quelle sottoposte a controllo congiunto e delle collegate oggetto di consolidamento sono redatti facendo riferimento al 31 dicembre, data di riferimento del Bilancio consolidato, appositamente predisposti e

58

81697/148

approvati dagli organi amministrativi delle singole entità, opportunamente rettificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili applicati dal Gruppo FS Italiane.

Le società controllate sono consolidate secondo il metodo integrale, come di seguito indicato:

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunti linea per linea, attribuendo ai soci di minoranza, ove applicabile, la quota di patrimonio netto e del risultato netto del periodo di loro pertinenza; tali quote sono evidenziate separatamente nell'ambito del patrimonio netto consolidato e del conto economico consolidato;
- le operazioni di aggregazione di imprese tra entità non sottoposte a controllo comune, in forza delle quali viene acquisito il controllo di un'entità, sono contabilizzate applicando il metodo dell'acquisto (*Purchase method*). Il costo di acquisizione è rappresentato dal valore corrente (*fair value*) alla data di acquisto delle attività trasferite, delle passività assunte e degli strumenti di capitale emessi. Le attività e le passività identificabili, rispettivamente acquisite ed assunte, sono iscritte al relativo valore corrente alla data di acquisizione. La differenza tra il costo di acquisizione e il valore corrente delle attività e passività identificabili acquistate, se positiva, è iscritta tra le attività immateriali come avviamento, ovvero, se negativa, dopo aver riverificato la corretta misurazione dei valori correnti delle suddette attività e passività acquisite e del costo di acquisizione, è contabilizzata direttamente a conto economico, come provento. Nel caso in cui il *fair value* delle attività e delle passività identificabili acquistate possa essere determinato solo provvisoriamente, l'aggregazione di imprese è rilevata utilizzando tali valori provvisori. Le eventuali rettifiche derivanti dal completamento del processo di valutazione sono rilevate entro dodici mesi a partire dalla data di acquisizione, rideterminando i dati comparativi;
- gli utili e le perdite, inclusi i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente e non ancora realizzati nei confronti di terzi, sono eliminati, fatta eccezione per le perdite non realizzate che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari;
- per le acquisizioni di quote di minoranza relative a società per le quali esiste già il controllo, l'eventuale differenza fra il costo di acquisizione e la relativa frazione di patrimonio netto acquisita è contabilizzata a patrimonio netto.

Tutte le entità controllate sono incluse nell'area di consolidamento dalla data nella quale il controllo è acquisito da Gruppo. Le entità sono escluse dall'area di consolidamento dalla data nella quale il Gruppo perde il controllo.

ii) Società sottoposte a controllo congiunto e società collegate

Gli accordi a controllo congiunto (*joint arrangement*) possono essere classificati come *joint operation* o *joint venture*, in relazione ai diritti e alle obbligazioni contrattuali sottostanti. In particolare: (i) una *joint operation* è un *joint arrangement* nel quale i partecipanti hanno diritti sulle attività e obbligazioni per le passività relative all'accordo. In questo caso, le singole attività e passività e i relativi costi e ricavi vengono rilevati nel bilancio della partecipante sulla base dei diritti e degli obblighi di ciascuna di essi, indipendentemente dall'interessenza detenuta; (ii) una *joint venture* è un *joint arrangement* nel quale i partecipanti hanno diritti sulle attività nette dell'accordo.

Le società collegate sono quelle sulle quali il Gruppo FS Italiane esercita un'influenza notevole, intesa come potere di partecipare alla determinazione delle politiche finanziarie e gestionali della partecipata, senza averne il controllo o il controllo congiunto. Nel valutare l'esistenza dell'influenza notevole si prendono in considerazione anche i diritti di voto potenziali effettivamente esercitabili o convertibili.

Le partecipazioni in *joint venture* e in collegate sono inizialmente iscritte al costo sostenuto per il relativo acquisto e successivamente sono valutate con il metodo del patrimonio netto. Il metodo del patrimonio netto è di seguito descritto:

81697/149

- il valore contabile delle partecipazioni in *joint venture* e in società collegate è allineato al patrimonio netto delle stesse, rettificato, ove necessario, dall'applicazione dei principi adottati dal Gruppo FS Italiane e comprende l'iscrizione dei maggiori valori attribuiti alle attività e alle passività e dell'eventuale avviamento individuati al momento dell'acquisizione;
- gli utili o le perdite di pertinenza del Gruppo FS Italiane delle società collegate sono contabilizzati dalla data in cui l'influenza notevole ha avuto inizio e fino alla data in cui l'influenza notevole cessa, quelli delle *joint venture* dalla data in cui decorrono i diritti sulle attività nette dell'accordo e fino alla data in cui tali diritti cessano; nel caso in cui, per effetto delle perdite, le società evidenzino un patrimonio netto negativo, il valore di carico della partecipazione è annullato e l'eventuale eccedenza di pertinenza del Gruppo FS Italiane, laddove quest'ultimo si sia impegnato ad adempiere ad obbligazioni legali o implicite dell'impresa partecipata, o comunque a coprirne le perdite, è rilevata in un apposito fondo; le componenti di conto economico complessivo delle società valutate con il metodo del patrimonio netto sono rilevate nelle specifiche riserve di patrimonio netto;
- gli utili e le perdite non realizzati generati su operazioni poste in essere tra la Capogruppo/società controllate e la partecipata valutata con il metodo del patrimonio netto sono eliminati in funzione del valore della quota di partecipazione del Gruppo FS Italiane nella partecipata stessa; le perdite non realizzate sono eliminate, ad eccezione del caso in cui le stesse siano rappresentative di riduzione di valore.

La partecipazione in *joint operation* deve essere riflessa contabilmente mediante la rilevazione delle attività/passività e dei costi/ricavi connessi all'accordo sulla base dei diritti/obblighi spettanti, a prescindere dall'interessenza partecipativa detenuta.

Le società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, il cui consolidamento o la cui rilevazione nel Bilancio consolidato con il metodo del patrimonio netto non produce effetti significativi sulla situazione patrimoniale e finanziaria nonché sul risultato economico del Gruppo, sono escluse dall'area di consolidamento e sono rilevate al *fair value*, laddove disponibile, ovvero al costo al netto di eventuali riduzioni per perdite di valore.

60

81697/150

4. Variazione area di consolidamento

In data 20 gennaio 2015 è stata costituita la società Busitalia Veneto SpA, partecipata per il 55% da Busitalia – Sita Nord Srl e per il 45% da APS Holding SpA, e iscritta nella sezione ordinaria del Registro delle Imprese di Padova il 26 gennaio 2015. In data 1° aprile 2015 Busitalia – Sita Nord Srl ha conferito il ramo di azienda 'Veneto', mentre in data 1° maggio APS Holding SpA ha conferito il proprio ramo di azienda. La società ha per oggetto l'impianto e/o l'esercizio, nell'ambito territoriale della Regione Veneto, di attività di trasporto di qualunque genere e con qualsiasi mezzo, di rimesse ed officine meccaniche e di carrozzeria, di iniziative ed attività turistiche, nonché il commercio del materiale automobilistico ed affine e dei prodotti petroliferi. Alla data del 31 dicembre 2015 il capitale sociale deliberato e sottoscritto è pari a complessivi 5.500.000 euro. Gli effetti dell'operazione sul Bilancio consolidato al 31 dicembre 2015 sono commentati nel seguito.

In data 7 maggio 2015 sono state cedute da Ferrovie dello Stato Italiane SpA alla Regione Toscana n. 132 azioni ordinarie da 400 euro ciascuna della Italcertifer SpA per un importo complessivo di 335.362 euro. A seguito di tale operazione, Ferrovie dello Stato Italiane SpA è titolare di n. 668 azioni ordinarie da 400 euro ciascuna per un importo complessivo di 267.200 euro. La quota di possesso del Gruppo nel capitale sociale di Italcertifer SpA è quindi variata dal 66,66% al 31 dicembre 2014 al 55,66% al 31 dicembre 2015.

In data 3 luglio 2015 è stata perfezionata l'operazione di acquisizione, da parte di Busitalia – Sita Nord Srl, della partecipazione del 25% in City Boat Srl, che a sua volta detiene il 75% del capitale sociale di Venezia City Sightseeing Srl. Il prezzo di acquisto è stato fissato in euro 262 mila euro, di cui 212 mila euro sono stati corrisposti al perfezionamento dell'operazione di acquisto, e 51 mila euro verranno corrisposti come sovrapprezzo al verificarsi di condizioni contrattualmente previste riferite all'andamento della società negli esercizi 2016 e 2017.

In data 20 luglio 2015 è stato perfezionato da Grandi Stazioni SpA l'acquisto di un ulteriore 10% del capitale sociale di Grandi Stazioni Česká Republika Sro, detenuto dalla Società Italiana per le Imprese all'Estero - SIMEST SpA, per un corrispettivo pari a 936 mila euro. A seguito di tale operazione, il Gruppo FS Italiane, tramite la controllata Grandi Stazioni SpA, risulta titolare di una quota di capitale sociale pari al 61%.

Nel corso dell'anno, nell'ambito del VI aumento di capitale da 195 milioni di euro, sono state deliberate la seconda, la terza e la quarta *tranche* dell'aumento di capitale di Tunnel Ferroviario Brennero SpA. A seguito di tali operazioni, il Gruppo FS Italiane, tramite la controllata RFI SpA, che ha sottoscritto anche le azioni inoptate dai soci terzi, risulta titolare di una quota di capitale sociale pari all'88,79%, rispetto all'86,09% detenuto al 31 dicembre 2014. Gli effetti dell'operazione sul Bilancio consolidato al 31 dicembre 2015 sono commentati nel seguito.

In data 25 novembre 2015 è stato stipulato l'atto di fusione per incorporazione della Società Umbria Mobilità Esercizio Srl (già controllata al 100% da Busitalia) in Busitalia – Sita Nord Srl. La fusione ha avuto efficacia il 1° dicembre 2015, con retrodatazione degli effetti contabili e fiscali al 1° gennaio 2015.

In data 23 dicembre 2015 si è perfezionata la cessione da parte di Ferrovie dello Stato Italiane SpA a Terna SpA dell'intero capitale della società S.EL.F. Srl, previa operazione di scissione parziale degli "*asset* elettrici" da parte di RFI SpA alla stessa S.EL.F Srl avvenuta in data 17 dicembre 2015.

81697/151

L'operazione in oggetto, prevista dalla Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015) come "operazione di sistema" trova la sua principale ratio nella corretta riallocazione degli "*asset* elettrici" del Gruppo FS nel settore che è loro proprio e ha interessato circa 8.400 km di elettrodotti in alta e altissima tensione, compresi quasi 900 km che facevano già parte della Rete di Trasmissione Nazionale (RTN), 350 stazioni elettriche, nonché un contratto per la cessione dei diritti di passaggio del cavo a fibra ottica di proprietà di BasicTel SpA. Il prezzo di cessione, pari a 757 milioni di euro, è stato pattuito, per la porzione di rete non facente parte della RTN, sulla base del valore di capitale investito netto riconosciuto (CIR) comprensivo dei contributi pubblici, definito dall'Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas e il Sistema Idrico (AEEGSI) con Delibera 517/2015.

Le risorse finanziarie rivenienti dall'operazione sono state destinate a RFI SpA per la quota parte delle risorse attribuibili ai finanziamenti ricevuti tramite stanziamenti in conto impianti; ciò ai sensi dell'art.1, comma 193, lettera c) della Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015), la quale stabilisce che "le risorse finanziarie derivanti dalla cessione di cui alla lettera a), limitatamente al valore dei contributi pubblici di cui alla lettera b), sono destinate alla copertura di investimenti sulla rete ferroviaria nazionale previsti dal contratto stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Rete Ferroviaria Italiana SpA", in linea con la già richiamata ratio della norma che prevedeva la ridistribuzione delle risorse pubbliche dal settore elettrico al settore ferroviario; per la rimanente parte sono state destinate a Ferrovie dello Stato Italiane SpA. Per maggiori dettagli sugli effetti economici e patrimoniali dell'operazione si rimanda alle specifiche note esplicative di riferimento (8. Immobili, impianti e macchinari, 25. Altre passività non correnti e correnti, 29. Altri Proventi).

Inoltre, nell'ambito del gruppo Netinera sono intervenute le seguenti operazioni, che non hanno prodotto effetti sul Bilancio consolidato al 31 dicembre 2015:

- in data 1° gennaio 2015 Autobus Sippel GmbH ha incorporato, mediante fusione, la propria controllata diretta Autobus Paproth GmbH;
- in data 29 luglio 2015 la società Lausitzer Nahverkehrsgesellschaft mbH é stata ceduta dalla Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH alla Verkehrsbetriebe Bils GmbH e il 23 settembre ha cambiato nome in Sei Mobil Verkehrsgesellschaft mbH;
- in data 16 settembre 2015 la società Vogtlandbahn-GmbH ha incorporato la consociata Regental Bahnbetriebs-GmbH e il 27 novembre ha inoltre mutato la propria denominazione in Die Länderbahn GmbH DLB.

L'elenco delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, e delle altre partecipazioni non consolidate, comprensivo delle informazioni riguardanti la loro sede legale e le percentuali di possesso, è riportato negli allegati dall'1 al 4 delle presenti note esplicative.

62

81697/52

5. Traduzione dei bilanci di società estere

I Bilanci delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, sono redatti utilizzando la valuta dell'ambiente economico primario in cui le stesse operano (valuta funzionale). Le regole per la traduzione dei Bilanci delle società espressi in valuta funzionale diversa dell'euro sono le seguenti:

- le Attività e le Passività sono convertite utilizzando i tassi di cambio in essere alla data di riferimento del Bilancio;
- l'Avviamento e gli aggiustamenti derivanti dal *fair value* correlati all'acquisizione di un'entità estera sono trattati come Attività e Passività dell'entità estera e convertiti al cambio di chiusura del periodo;
- i Costi e i Ricavi sono convertiti al cambio medio dell'esercizio;
- la Riserva di traduzione, inclusa tra le voci del Patrimonio netto consolidato, accoglie sia le differenze di cambio generate dalla conversione delle grandezze economiche a un tasso differente da quello di chiusura sia quelle generate dalla traduzione dei Patrimoni netti di apertura a un tasso di cambio differente da quello di chiusura del periodo di rendicontazione. Tale riserva è riversata a Conto economico al momento della cessione della relativa partecipazione.

I tassi di cambio adottati per la traduzione dei Bilanci delle società che hanno una valuta funzionale diversa dall'euro sono riportati nella seguente tabella:

	Cambio medio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		Cambio al 31 dicembre	
Euro	**2015**	**2014**	**2015**	**2014**
Franco Svizzero	1,07	1,21	1,08	1,20
Corona Ceca	27,28	27,54	27,02	27,74
Corona Danese	7,46	7,45	7,46	7,45
Corona Svedese	9,35	9,10	9,19	9,39
Dinaro Serbo	120,72	117,23	121,52	121,12
Lira Turca	3,02		3,17	

Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale del Gruppo sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel Conto economico consolidato.

81697/153

63

6. Principi contabili

Di seguito sono riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del Bilancio consolidato.

Immobili, impianti e macchinari

Criteri generali

Gli Immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'Attivo patrimoniale.
Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a Conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del *component approach*, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.
Gli ammortamenti sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del *component approach*.

Criteri di determinazione degli ammortamenti del materiale rotabile da parte di Trenitalia SpA

In applicazione del criterio del *component approach* il materiale rotabile è stato suddiviso in classi omogenee ("*cluster*") in base al livello di tecnologia che le caratterizza.
Per ogni "*cluster*" sono state individuate quattro classi di "componenti":

1. componenti da ripristinare: oggetti serializzati di elevato valore economico che subiscono operazioni di rigenerazione ad intervalli di percorrenza/tempo predefiniti;
2. componenti usurati: per i quali si procede alla completa sostituzione con "ricambi" presenti nei magazzini;
3. componenti soggetti a *restyling* per obsolescenza/senescenza tecnica/sicurezza;
4. componenti che non subiscono interventi nell'intero arco di vita del rotabile.

Il processo di ammortamento riguardante i vari componenti è stato definito in: 5/6,5 anni per i componenti delle categorie 1 e 2; in 12,5 anni nel caso di materiale trainante e 10 anni nel caso di materiale trainato per i componenti della categoria 3; ed in 23/30 anni per i componenti della categoria 4.

64

81697/154

Le varie attività di manutenzione che il rotabile subisce nel corso della sua vita utile si possono suddividere in tre macro tipologie:

- manutenzione corrente, tesa al mantenimento in efficienza del rotabile, portata a Conto economico nell'anno di competenza;
- manutenzione di secondo livello tesa prevalentemente alla sostituzione/riparazione dei componenti all'interno dei rotabili soggetti ad usura o ripristino (appartenenti alle classi 1 e 2);
- attività di *revamping* tesa prevalentemente a incrementare le prestazioni, l'efficienza o la vita utile del bene (classe 3).

Le attività di manutenzione di secondo livello, sulla base delle attuali articolazioni dell'intero processo manutentivo, sono mediamente effettuate ogni 5/6,5 anni. Tali attività afferiscono prevalentemente ai componenti soggetti ad usura o a ripristino.

Per quanto concerne invece gli investimenti di *revamping*, che comprendono tutte quelle attività che sono tese a incrementare le prestazioni, la vita utile o l'efficienza del bene oggetto di investimento, si è ritenuto utile distinguere tre principali tipologie di interventi:

- interventi che modificano radicalmente le caratteristiche del rotabile e comportano la richiesta di attività di riomologazione da parte del CESIFER, con conseguente cambio matricola. In questo caso, la vita utile del rotabile può considerarsi intorno ai 18 anni e l'aliquota di ammortamento applicabile è pertanto del 5,5%;
- interventi di natura tecnologica finalizzati a garantire la sicurezza su disposizione dell'Autorità Vigilante per adeguamento del Parco, o parte di esso, già circolante. Anche in questo caso, si può ravvisare una durata utile dell'intervento intorno ai 18 anni, con conseguente trattamento contabile per ciò che concerne l'aliquota di ammortamento pari al 5,5%;
- tutti gli altri interventi di *revamping*, che non rientrano nelle fattispecie su indicate sono riconducibili alla terza "classe di componenti" che prevede un'aliquota dell'8% o del 10% a seconda se trattasi di materiale rispettivamente trainante o trainato.

Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di RFI SpA

Gli ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni-km. Il treno-km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressa in milioni/anno. In particolare gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e la quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione applicato al costo ammortizzabile dell'infrastruttura alla data di bilancio. Nel merito, in relazione all'infrastruttura, si tiene conto della circostanza in base alla quale gli investimenti futuri, limitatamente a quelli idonei e necessari a garantire un livello di efficienza e di sicurezza dell'infrastruttura stessa pari a quello dell'esercizio corrente (segnatamente le manutenzioni straordinarie ed i rinnovi), in quanto integralmente coperti da contributi e quindi economicamente a carico dello Stato, concorrono alla determinazione della complessiva capacità produttiva dell'infrastruttura. In tal senso contribuiscono a confermare la capacità produttiva attuale dell'infrastruttura lungo il periodo di durata della Concessione, quindi della vita utile della stessa, e per tale profilo determinano impatto sul computo del coefficiente di ammortamento. Nell'ipotesi in cui tali contributi a carico dello Stato non fossero previsti, gli ammortamenti della Rete sarebbero calcolati assumendo come coefficiente quello derivante dal rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale previste durante il periodo di concessione ma senza tener conto di quelle correlate alle spese future necessarie per mantenere in efficienza l'infrastruttura nel medesimo periodo (segnatamente le manutenzioni straordinarie ed i rinnovi), applicato al costo ammortizzabile della rete ferroviaria alla data di bilancio.

81697/165

65

Il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti non ancora ammortizzati, compresi eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle attività al netto dei contributi in conto impianti, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore netto contabile residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

Gli Immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria sono articolati in 7 direttrici secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva.

Per ogni direttrice RFI SpA utilizza, quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, il numero dei treni-km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della società.

Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio 2015 e nell'esercizio 2014 sono riportate nella tabella che segue:

	Indicatore di produzione	
Direttrice	**2015**	**2014**
Rete AV/AC	**1,94%**	**1,80%**
Rete Convenzionale		
Trasversale padana e transiti internazionali	2,17%	2,06%
Tirrenica Nord e affluenze	2,12%	1,97%
Dorsale e affluenze	1,98%	1,86%
Tirrenica Sud	1,98%	1,84%
Adriatica e trasversali appenniniche	2,17%	2,11%
Rete complementare	2,16%	2,37%

La vita utile delle attività materiali e il loro valore residuo sono aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati. Gli Immobili, impianti e macchinari non sono più esposti in Bilancio a seguito della loro cessione o quando non sussistano benefici economici futuri attesi dall'uso; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevata a Conto economico nell'esercizio in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Le aliquote di ammortamento utilizzate dal Gruppo FS Italiane per le altre categorie di Immobilizzazioni materiali sono le seguenti:

Categoria	**Aliquota di ammortamento**
Fabbricati	2%-5%
Impianti e macchinari	5%-10%
Materiale rotabile	3,3%-20%
Attrezzature industriali e commerciali	7,5%-25%
Altri beni	8%-25%

66

81697/156

Beni in locazione finanziaria

Le Immobilizzazioni materiali possedute in virtù di contratti di locazione finanziaria, attraverso i quali sono sostanzialmente trasferiti al Gruppo FS Italiane i rischi e i benefici legati alla proprietà, sono riconosciute come attività del Gruppo FS Italiane al loro valore corrente alla data di stipula del contratto o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing*, inclusa l'eventuale somma da pagare per l'esercizio dell'opzione di acquisto. La corrispondente passività verso il locatore è rappresentata in Bilancio tra i debiti finanziari. I beni sono ammortizzati applicando il criterio e le aliquote precedentemente indicate, salvo che la durata del contratto di *leasing* sia inferiore alla vita utile rappresentata da dette aliquote e non vi sia la ragionevole certezza del trasferimento della proprietà del bene locato alla naturale scadenza del contratto; in tal caso il periodo di ammortamento è rappresentato dalla durata del contratto di locazione. Le locazioni nelle quali il locatore mantiene sostanzialmente i rischi e benefici legati alla proprietà dei beni sono classificati come *leasing* operativi. I costi riferiti a *leasing* operativi sono rilevati linearmente a Conto economico lungo la durata del contratto di *leasing*.

Investimenti immobiliari

Gli Investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli Investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari".
Nel caso in cui viene avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce Rimanenze a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le Rimanenze e ne viene sospeso l'ammortamento.

Attività immateriali

Le Attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati (ad eccezione delle attività immateriali a vita utile indefinita) e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle Immobilizzazioni immateriali, sono considerati parte del costo di acquisto. L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa. In particolare, nell'ambito del Gruppo FS Italiane, sono identificabili le seguenti principali Attività immateriali:

a) Concessioni, licenze e marchi

Le concessioni, le licenze e marchi sono ammortizzati in quote costanti in base alla relativa durata.
I costi delle licenze *software*, inclusivi delle spese sostenute per rendere il *software* pronto per l'utilizzo, sono ammortizzati a quote costanti in base alla relativa durata.
I costi relativi alla manutenzione dei programmi *software* sono spesati nel momento in cui sono sostenuti.

81697/157

67

b) Diritti di brevetto ed utilizzo delle opere dell'ingegno

I brevetti ed i diritti di utilizzo delle opere dell'ingegno sono ammortizzati a quote costanti in base alla loro vita utile.

c) Avviamento

L'avviamento rappresenta la differenza fra il costo sostenuto per l'acquisizione di un'attività aziendale e il valore corrente delle relative attività e passività identificabili acquisite al momento dell'acquisizione. L'avviamento è classificato come Attività immateriale a vita indefinita e, pertanto, non viene assoggettato ad ammortamento sistematico bensì a valutazione almeno annuale volta a individuare eventuali perdite di valore (*Impairment test*). Non è consentito il ripristino di valore dell'avviamento nel caso di una precedente svalutazione per perdite di valore.
Ai fini della conduzione dell'*impairment test* l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale è allocato sulle singole *Cash Generating Unit* (*CGU*) o a gruppi di CGU che si prevede beneficino delle sinergie della aggregazione, coerentemente con il livello minimo al quale tale avviamento viene monitorato all'interno del Gruppo. L'avviamento relativo ad aziende collegate o controllate non consolidate è incluso nel valore delle Partecipazioni.

d) Costi di ricerca e sviluppo

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al Conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le Attività immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell' attività immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

L'ammortamento di eventuali costi di sviluppo iscritti tra le Attività immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è utilizzabile e viene effettuato in un periodo pari a 5 anni.
Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'Attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a Conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.
Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'Attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene e sono rilevati a Conto economico al momento dell'alienazione.

Riduzione di valore delle Attività immateriali e materiali

i) Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita

A ciascuna data di riferimento del Bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che le immobilizzazioni materiali e immateriali possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico

Bugelli 4210N1 (a)

68

81697/158

dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività (*Impairment test*), imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a Conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* (CGU) cui tale attività appartiene.

Una perdita di valore è riconosciuta a conto economico qualora il valore di iscrizione dell'attività, o della relativa CGU a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di valore di CGU sono imputate in primo luogo a riduzione del valore contabile dell'eventuale avviamento attribuito alla stessa e, quindi, a riduzione delle altre attività, in proporzione al loro valore contabile e nei limiti del relativo valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione al Conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

ii) Avviamento e attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

Il valore recuperabile dell'avviamento e quello delle Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore (*Impairment test*) annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore. Il valore originario dell'avviamento non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Strumenti Finanziari

Attività finanziarie e Crediti commerciali

La Società classifica le Attività finanziarie nelle seguenti categorie:

- attività al *fair value* con contropartita al Conto economico;
- crediti e finanziamenti;
- attività finanziarie detenute fino a scadenza;
- attività finanziarie disponibili per la vendita.

Il *management* determina la classificazione delle stesse al momento della loro prima iscrizione.

81697/459

69

Attività finanziarie al *fair value* con contropartita al Conto economico

Tale categoria include le Attività finanziarie acquisite a scopo di negoziazione a breve termine, gli strumenti derivati, per i quali si rimanda al paragrafo successivo, e le attività designate come tali al momento della loro iscrizione. Il *fair value* di tali strumenti viene determinato facendo riferimento al valore di mercato (*bid price*) alla data di chiusura del periodo oggetto di rilevazione: nel caso di strumenti non quotati lo stesso viene determinato attraverso tecniche finanziarie di valutazione comunemente utilizzate. Le variazioni di *fair value* degli strumenti appartenenti a tale categoria vengono immediatamente rilevate a Conto economico.

La classificazione tra corrente e non corrente riflette le attese del *management* circa la loro negoziazione: sono incluse nelle attività correnti quelle il cui realizzo è atteso entro i 12 mesi o quelle identificate come detenute a scopo di negoziazione.

Crediti e finanziamenti

In tale categoria sono incluse le attività non rappresentate da strumenti derivati e non quotate in un mercato attivo, dalle quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. Tali attività sono inizialmente rilevate al *fair value* e, successivamente, valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso di interesse effettivo. Qualora vi sia una obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle attività viene ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro: le perdite di valore determinate attraverso *impairment test* sono rilevate a Conto economico. Qualora nei periodi successivi vengano meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato qualora non fosse stato effettuato l'*impairment*. Tali attività sono classificate come attività correnti, salvo che per le quote con scadenza superiore ai 12 mesi, che vengono incluse nelle attività non correnti.

Attività finanziarie detenute fino a scadenza

Tali attività, valutate al costo ammortizzato, sono quelle, diverse dagli strumenti derivati, a scadenza prefissata e per le quali si ha l'intenzione e la capacità di mantenerle in portafoglio sino alla scadenza stessa. Sono classificate tra le attività correnti quelle la cui scadenza contrattuale è prevista entro i 12 mesi successivi. Qualora vi sia una obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle attività viene ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro: le perdite di valore determinate attraverso *impairment test* sono rilevate a conto economico. Qualora nei periodi successivi vengano meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato se non fosse stato effettuato *l'impairment*.

Attività finanziarie disponibili per la vendita

In tale categoria sono incluse le attività finanziarie, non rappresentate da strumenti derivati, designate appositamente come rientranti in tale voce o non classificate in nessuna delle precedenti voci. Tali attività sono valutate al *fair value*, quest'ultimo determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato alla data di bilancio o delle situazioni infrannuali o attraverso tecniche e modelli di valutazione finanziaria, rilevandone le variazioni di valore con contropartita in una specifica riserva di Patrimonio netto ("Riserva per attività disponibili per la vendita"). Tale riserva viene riversata a Conto economico solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta, o, nel caso di variazioni negative, quando si evidenzia che la riduzione di valore significativa e prolungata già rilevata a Patrimonio netto non potrà essere recuperata. La classificazione quale Attività corrente o non corrente dipende dalle intenzioni del *management* e dalla reale negoziabilità del titolo stesso: sono rilevate nelle attività correnti quelle il cui realizzo è atteso nei successivi 12 mesi.

70

81697/160

Qualora vi sia una obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle attività viene ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro: le variazioni di valore negative precedentemente rilevate nella riserva di Patrimonio netto vengono riversate a Conto economico. La perdita di valore precedentemente contabilizzata è ripristinata nel caso in cui vengano meno le circostanze che ne avevano comportato la rilevazione applicabile solo a strumenti finanziari non rappresentativi di *equity*.

Derivati

Gli strumenti derivati sono sempre considerati come attività detenute a scopo di negoziazione e valutati a *fair value* con contropartita a Conto economico, salvo il caso in cui gli stessi si configurino come efficaci strumenti di copertura di un determinato rischio relativo a sottostanti attività o passività o impegni assunti dal Gruppo.

In particolare il Gruppo utilizza strumenti derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate a neutralizzare il rischio di variazioni di *fair value* di Attività o Passività finanziarie riconosciute in Bilancio o di impegni contrattualmente definiti (*fair value hedge*) o di variazioni nei flussi di cassa attesi relativamente a operazioni contrattualmente definite o altamente probabili (*cash flow hedge*). Per le modalità seguite nella rilevazione delle coperture dal rischio di cambio su contratti a lungo termine si rimanda alla nota 24.

L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio della operazione che periodicamente (almeno a ogni data di pubblicazione del bilancio o delle situazioni infrannuali) ed è misurata comparando le variazioni di *fair value* dello strumento di copertura con quelle dell'elemento coperto (*dollar offset ratio*) o, nel caso di strumenti più complessi, attraverso analisi di tipo statistico fondate sulla variazione del rischio.

Fair value hedge

Le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *fair value hedge* e che si qualificano come tali sono rilevate a Conto economico, corrispondentemente a quanto fatto con riferimento alle variazioni di *fair value* delle attività o passività coperte attribuibili al rischio coperto attraverso l'operazione di copertura.

Cash flow hedge

Le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *cash flow hedge* e che si qualificano come tali vengono rilevate, limitatamente alla sola quota "efficace", nel Conto economico complessivo attraverso una specifica riserva di Patrimonio netto ("Riserva per variazione FV su derivati - *Cash Flow Hedge*"), che viene successivamente riversata a Conto economico al momento della manifestazione economica del sottostante oggetto di copertura. La variazione di *fair value* riferibile alla porzione inefficace viene immediatamente rilevata al Conto economico di periodo. Qualora il verificarsi della operazione sottostante non sia più considerata altamente probabile, la quota della "Riserva per variazione FV su derivati - *Cash Flow Hedge*" a essa relativa viene immediatamente riversata a Conto economico separato. Qualora, invece, lo strumento derivato sia ceduto, giunga a scadenza o non si qualifichi più come efficace copertura del rischio a fronte del quale l'operazione era stata accesa, la quota di "Riserva per variazione FV su derivati - *Cash Flow Hedge*" a esso relativa viene mantenuta sino a quando non si manifesta il contratto sottostante. La contabilizzazione della copertura come *cash flow hedge* è cessata prospetticamente.

81697/161

71

Determinazione del *fair value*

Il *fair value* degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (*bid price*) alla data di chiusura del periodo. Il *fair value* di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria: in particolare, il *fair value* degli *interest rate swap* è misurato attualizzando i flussi di cassa attesi, mentre il *fair value* dei *forward* su cambi è determinato sulla base dei tassi di cambio di mercato alla data di riferimento e ai differenziali di tasso attesi tra le valute interessate.

Le Attività e Passività finanziarie valutate al *fair value* sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni (*input*) utilizzate nella determinazione del *fair value* stesso. In particolare:

- Livello 1: Attività e Passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base dei prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui (il Gruppo) può accedere alla data di valutazione;
- Livello 2: Attività e Passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di *input* diversi da prezzi quotati di cui al Livello 1 ma osservabili direttamente o indirettamente;
- Livello 3: Attività e Passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di dati di *input* non osservabili.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le Disponibilità liquide comprendono la cassa, i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi. Alla data del Bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i Debiti finanziari nelle Passività correnti nella Situazione patrimoniale – finanziaria consolidata. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value* e le relative variazioni sono rilevate a Conto economico.

Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie

I Finanziamenti, i Debiti commerciali e le Altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I Finanziamenti, i Debiti commerciali e le Altre passività finanziarie sono classificati fra le Passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di Bilancio e quelli per i quali il Gruppo FS Italiane abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I Finanziamenti, i Debiti commerciali e le Altre passività finanziarie sono rimossi dal Bilancio al momento della loro estinzione e quando il Gruppo FS Italiane abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Rimanenze

Le Rimanenze di magazzino sono iscritte al minore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.
Il valore netto di realizzo corrisponde, per i Prodotti finiti e gli Immobili, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati di vendita. Per le Materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

72

81697/162

Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori; il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.

Le Rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

In questa voce sono iscritti anche gli Immobili di *trading* che sono iscritti al minore fra il costo di acquisizione e il valore di mercato, determinato con perizia di un terzo indipendente. Essi sono iscritti al netto del fondo svalutazione e i costi incrementativi sono capitalizzati. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Contratti di Costruzione

I Contratti di costruzione (di seguito anche "commesse") sono iscritti al valore dei corrispettivi contrattuali pattuiti, ragionevolmente maturati, secondo il metodo della percentuale di completamento, tenuto conto dello stato di avanzamento raggiunto e dei rischi contrattuali attesi. Lo stato di avanzamento dei lavori è misurato con riferimento ai costi di commessa sostenuti alla data di Bilancio in rapporto al totale dei costi stimati per ogni singola commessa.

Quando il risultato di una commessa non può essere stimato correttamente, il ricavo di commessa è riconosciuto solo nella misura in cui i costi sostenuti siano verosimilmente recuperabili. Quando il risultato di una commessa può essere stimato correttamente ed è probabile che il contratto genererà un profitto, il ricavo di commessa è riconosciuto lungo la durata del contratto. Quando è probabile che il totale dei costi di commessa superi il totale dei ricavi di commessa, la perdita potenziale è rilevata a Conto economico immediatamente e indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa.

Le commesse sono esposte al netto degli eventuali fondi svalutazione, delle perdite a finire, nonché degli acconti e degli anticipi relativi al contratto in corso di esecuzione. L'eventuale differenziale positivo viene rilevato tra le attività nella voce in esame, mentre l'eventuale differenziale negativo viene rilevato tra le passività alla voce "Debiti commerciali".

Benefici ai dipendenti

I Benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di *bonus* pagabile nei dodici mesi dalla data del Bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del Costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

TFR e altri benefici ai dipendenti

Le società del Gruppo FS Italiane hanno in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, il Gruppo FS Italiane versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici

81697/163

definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al Patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.

In particolare, si segnala che il Gruppo FS Italiane gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto (TFR). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n. 296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti", la natura di piani a contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

Alcune società del Gruppo FS Italiane hanno in essere, inoltre, un piano pensionistico a benefici definiti riferito alla Carta di Libera Circolazione (CLC) che garantisce ai dipendenti, dipendenti in pensione ed ai loro familiari, il diritto di viaggiare - gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione - sui treni gestiti da Trenitalia.

Pertanto viene rilevato in Bilancio, sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro.

Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

Fondi rischi e oneri

I Fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.

Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo e il rischio specifico legato all'obbligazione. L'incremento del valore del fondo determinato da variazioni del costo del denaro nel tempo è contabilizzato come interesse passivo.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

74

81697/164

Ricavi

I Ricavi sono rilevati nella misura in cui è probabile che al Gruppo FS Italiane affluiranno dei benefici economici e il loro ammontare può essere determinato in modo attendibile, tenendo conto del valore di eventuali resi, abbuoni, sconti commerciali e premi attinenti la quantità.

I Ricavi per prestazioni di servizi sono rilevati a Conto economico con riferimento allo stadio di completamento del servizio e solo quando il risultato della prestazione può essere attendibilmente stimato.

I Ricavi da lavori in corso su ordinazione sono rilevati, coerentemente a quanto descritto in precedenza per i Contratti di costruzione, con riferimento allo stato di avanzamento (metodo della percentuale di completamento).

I Ricavi delle vendite di beni sono valutati al *fair value* del corrispettivo ricevuto o spettante. I Ricavi delle vendite di beni sono rilevati quando i rischi significativi e i benefici connessi alla proprietà dei beni sono trasferiti all'acquirente e i relativi costi possono essere stimati attendibilmente.

Gli Interessi attivi sono registrati nel Conto economico sulla base del tasso effettivo di rendimento.

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che il Gruppo FS Italiane rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

i) Contributi in conto impianti

I contributi pubblici in conto impianti si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici al Gruppo FS Italiane per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione e all'ampliamento di immobili, impianti e macchinari. I contributi in conto capitale vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

ii) Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici al Gruppo FS Italiane a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alle voci "Ricavi delle vendite e prestazioni" e "Altri proventi", come componente positiva del Conto economico.

Dividendi

Sono rilevati a Conto economico quando sorge il diritto degli Azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla Delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. viene rappresentata come movimento del Patrimonio netto e registrata come Passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli Azionisti.

81697/165

75

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile e in conformità alla vigente normativa fiscale delle imprese del Gruppo FS Italiane.
Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.
Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel Conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del Conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a Patrimonio netto. In questi ultimi casi le imposte differite sono rilevate, rispettivamente alla voce "Effetto fiscale" relativo alle altre componenti del Conto economico complessivo e direttamente al Patrimonio netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.
Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di Conto economico "Altri costi operativi".

Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

Le Attività e Passività non correnti (o gruppi in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle Altre attività e passività del Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata (*Discontinued Operations*) rappresenta una parte dell'entità che è stata dismessa o classificata come posseduta per la vendita, e:

- rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è parte di un piano coordinato di dismissione di un importante ramo di attività o area geografica di attività; o
- è una controllata acquisita esclusivamente allo scopo di essere rivenduta.

I risultati delle attività operative cessate – siano esse dismesse oppure classificate come possedute per la vendita e in corso di dismissione – sono esposti separatamente nel Conto economico, al netto degli effetti fiscali. I corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, ove presenti, sono riclassificati ed esposti separatamente nel Conto economico separato, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi. Le Attività e le Passività non correnti (o gruppi in dismissione), classificate come possedute per la vendita, sono dapprima rilevate in conformità allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e, successivamente, sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo *fair value*, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita con contropartita a Conto economico.
Viene invece rilevato un ripristino di valore per ogni incremento successivo del *fair value* di un'attività al netto dei costi di vendita, ma solo fino a concorrenza della perdita per riduzione di valore complessiva precedentemente rilevata.

76

81697/166

Principi contabili di recente emissione

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni di prima adozione

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2015.

IFRIC 21 – Tributi

In data 20 maggio 2013 lo IASB ha emesso l'interpretazione IFRIC 21 – "Tributi", la quale costituisce un'interpretazione dello IAS 37 – "Accantonamenti, passività ed attività potenziali". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.634 del 13 giugno 2014. L'IFRIC 21 chiarisce quando un'entità deve rilevare una passività per il pagamento di tributi imposti dal governo, ad eccezione di quelli già disciplinati da altri principi (es. IAS 12 – Imposte sul reddito). Uno dei requisiti richiesti dallo IAS 37 per l'iscrizione di una passività è rappresentato dall'esistenza di un'obbligazione attuale in capo alla società quale risultato di un evento passato (fatto vincolante). L'interpretazione chiarisce che il fatto vincolante, che dà origine ad una passività per il pagamento del tributo, risiede nella normativa di riferimento dalla quale scaturisce il pagamento dello stesso.

L'IFRIC 21 è applicabile dagli esercizi che hanno inizio dal 17 giugno 2014 o successivamente.

L'applicazione dell'interpretazione non ha comportato, per la natura della stessa, effetti significativi nel presente Bilancio.

Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle*", adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.1361 del 18 dicembre 2014, apportando le seguenti modifiche ai principi:

- la modifica all'IFRS 3 ha chiarito che tale principio non si applica nel Bilancio di un accordo a controllo congiunto (*joint venture o joint operation*), al momento della sua costituzione. Tale esclusione, prima della modifica, era limitata alla sola costituzione delle *joint venture*;
- la modifica all'IFRS 13 ha chiarito che la "*portfolio exception*" è applicabile alle Attività e Passività finanziarie gestite sulla base dell'esposizione netta al rischio di mercato e al rischio di credito, se tali strumenti finanziari, pur non rispettando la definizione dello IAS 32, rientrano nell'ambito di applicazione dello IAS 39;
- le modifiche allo IAS 40 hanno chiarito che un'entità deve valutare se l'immobile acquistato è un investimento immobiliare o un immobile a uso del proprietario in base allo IAS 40 e poi deve valutare separatamente se l'acquisizione di un investimento immobiliare rappresenta l'acquisizione di un business o di un gruppo di attività.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2015 o successivamente.

L'applicazione dei miglioramenti agli IFRSs, ove applicabili, non ha comportato effetti significativi nel presente Bilancio.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni di recente omologazione da parte dell'Unione Europea ma non ancora applicati

IFRS 11 - Accordi a controllo congiunto - Emendamenti

Il 6 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato "*Accounting for Acquisitions of Interests in Joint Operations (Amendments to IFRS 11)*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2173 del 24 novembre 2015. Le modifiche prevedono nuovi orientamenti sulla contabilizzazione delle acquisizioni di interessenze in attività a controllo congiunto che costituiscono una attività aziendale.

81697/67

Le modifiche si applicano a partire dagli esercizi finanziari che iniziano il 1° gennaio 2016. E' in corso di analisi, da parte del Gruppo FS Italiane, la valutazione degli impatti futuri che potranno eventualmente riflettersi sul Bilancio.

IAS 16 - Immobili impianti e macchinari - IAS 38 - Attività immateriali - Emendamenti

Il 12 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato "*Clarification of Acceptable Methods of Depreciation and Amortisation* (*Amendments to* IAS 16 *and* IAS 38)". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2231 del 2 dicembre 2015. Le modifiche chiariscono che un metodo di ammortamento basato sui ricavi generati dall'*asset* (c.d. *revenue-based method*) non è ritenuto appropriato in quanto riflette esclusivamente il flusso di ricavi generati da tale *asset* e non, invece, la modalità di consumo dei benefici economici incorporati nell'*asset*.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2016 o successivamente. E' in corso di analisi, da parte del Gruppo FS Italiane, la valutazione degli impatti futuri che potranno eventualmente riflettersi sul Bilancio, tuttavia, non si prevede che tali emendamenti avranno effetti significativi.

IAS 27 – Bilancio separato - Emendamenti

In data 12 agosto 2014 lo IASB ha pubblicato "*Equity Method in Separate Financial Statements* (*Amendments to* IAS 27)". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2441 del 18 dicembre 2015. Le modifiche permettono alle entità di applicare il metodo del patrimonio netto, descritto nello IAS 28 *Partecipazioni in società collegate e joint venture*, per contabilizzare nei rispettivi bilanci separati le partecipazioni in controllate, in *joint venture* e in società collegate.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2016 o successivamente. E' in corso di analisi, da parte del Gruppo FS Italiane, la valutazione degli impatti futuri che potranno eventualmente riflettersi sul Bilancio.

IAS 19 – Benefici ai dipendenti - Emendamento

In data 21 novembre 2013 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 19 – "Benefici ai dipendenti", intitolati "Piani a benefici definiti: i contributi dei dipendenti". Tali documenti sono stati adottati dall'Unione Europea con il Regolamento n.2015/29 del 17 dicembre 2014, con l'obiettivo di semplificare la contabilizzazione dei contributi dei dipendenti o terzi collegati ai piani a benefici definiti.

Tali emendamenti sono applicabili dal 1° febbraio 2015 o successivamente.

L'applicazione degli emendamenti non ha comportato effetti significativi nel presente Bilancio.

Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle*", adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2015/28 del 17 dicembre 2014, apportando le seguenti modifiche ai principi:

- la modifica all'IFRS 2 ha chiarito la definizione di "condizione di maturazione" ("*vesting condition*") definendo separatamente i concetti di "condizione di conseguimento di risultati" ("*performance condition*") e di "condizione di permanenza" ("*service condition*");
- le modifiche all'IFRS 3 chiariscono che la classificazione come Passività Finanziaria o come Patrimonio netto di un'obbligazione a pagare un corrispettivo potenziale, che rispetta la definizione di strumento finanziario, deve avvenire in accordo alle definizioni di Passività Finanziaria e strumento rappresentativo di capitale dello IAS 32 Strumenti finanziari: esposizione nel Bilancio; e che i cambiamenti di *fair value* di un corrispettivo potenziale, che non rappresenti un "*measurement period adjustment*" e non sia stato classificato come Patrimonio netto, devono essere rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio;

78

81697/168

- le modifiche all'IFRS 8 richiedono all'entità di fornire una breve descrizione dei settori operativi che sono stati aggregati, secondo quali criteri e gli indicatori economici che sono stati oggetto di valutazione nello stabilire che i settori operativi aggregati hanno caratteristiche economiche similari;
- la modifica allo IAS 24 varia la definizione di "parte correlata" per includere le "entità dirigenti" ("*management entities*") cioè quelle entità (o un qualsiasi membro di un gruppo a cui appartiene) che forniscono servizi di direzione con responsabilità strategiche all'entità che redige il Bilancio o alla sua controllante e, per le quali, l'entità che redige il Bilancio deve indicare l'ammontare delle spese sostenute per la prestazione di servizi di direzione con responsabilità strategiche e non ha, invece, l'obbligo di indicare i corrispettivi pagati o dovuti dalla "*management entity*" ai propri amministratori o dipendenti, come sarebbe richiesto dallo IAS 24.17;
- le modifiche agli IAS 16 e 38 chiariscono che in caso di applicazione del modello della rideterminazione del valore, le rettifiche sull'ammortamento accumulato non sono sempre proporzionali alla rettifica del valore contabile lordo. In particolare, alla data di rideterminazione del valore, l'adeguamento del valore contabile dell'attività al valore rivalutato può avvenire in uno dei seguenti modi: a) il valore contabile lordo dell'attività è rettificato in modo che sia coerente con la rivalutazione e l'ammortamento accumulato è rettificato in modo da risultare pari alla differenza tra il valore contabile lordo e il valore contabile dell'attività dopo aver considerato le perdite per riduzione di valore accumulate; b) l'ammortamento accumulato è eliminato a fronte del valore contabile lordo dell'attività.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° febbraio 2015 o successivamente.

L'applicazione dei miglioramenti agli IFRSs, ove applicabili, non ha comportato effetti significativi nel presente Bilancio.

Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014 Cycle

Il 25 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014 Cycle*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2343 del 15 dicembre 2015. Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti IAS/IFRS: IFRS 5 *Non-current Assets Held for Sale and Discontinued Operations*, IFRS 7 *Financial Instruments: Disclosure*, IAS 19 *Employee Benefits* e IAS 34 *Interim Financial Reporting*.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2016 o successivamente. E' in corso di analisi, da parte del Gruppo FS Italiane, la valutazione degli impatti futuri che potranno eventualmente riflettersi sul Bilancio.

IAS 1 – Presentazione del bilancio - Emendamenti

Il 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Disclosure Initiative" (Amendments to* Ias *1)*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2406 del 18 dicembre 2015. Le modifiche chiariscono alcuni aspetti inerenti la *disclosure*. L'iniziativa rientra nell'ambito del progetto *Disclosure Initiative* che ha lo scopo di migliorare la presentazione e la divulgazione delle informazioni finanziarie nelle relazioni finanziarie e a risolvere alcune delle criticità segnalate dagli operatori.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2016 o successivamente. E' in corso di analisi, da parte del Gruppo FS Italiane, la valutazione degli impatti futuri che potranno eventualmente riflettersi sul Bilancio.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora omologati da parte dell'Unione Europea

Alla data della presente relazione gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti. La valutazione degli eventuali impatti che tali principi, emendamenti ed interpretazioni avranno sul Bilancio del Gruppo FS Italiane, è in corso di analisi.

81697/2169

79

IFRS 14 - *Regulatory Deferral Accounts*

Il 30 gennaio 2014 lo IASB ha pubblicato l'IFRS 14 "*Regulatory Deferral Accounts*", l'*interim standard* relativo al progetto *Rate-regulated activities*. L'IFRS 14 consente solo a coloro che adottano gli IFRS per la prima volta di continuare a rilevare gli importi relativi alla *rate regulation* secondo i precedenti principi contabili adottati. Al fine di migliorare la comparabilità con le entità che già applicano gli IFRS e che non rilevano tali importi, lo *standard* richiede che l'effetto della *rate regulation* debba essere presentato separatamente dalle altre voci. Si precisa che ad oggi la Commissione Europea ha deciso di sospendere l'*Endorsement Process* in attesa della emissione del principio contabile definitivo da parte dello IASB.

IFRS 9 – *Financial instruments*

Il 24 luglio 2014 lo IASB ha pubblicato la versione finale dell'IFRS 9 "Strumenti finanziari". Il documento accoglie i risultati delle fasi relative a classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment*, e *hedge accounting*, del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39. Il nuovo principio sostituisce le precedenti versioni dell'IFRS 9. Com'è noto, lo IASB ha iniziato nel 2008 il progetto volto alla sostituzione dell'IFRS 9 ed ha proceduto per fasi. Nel 2009 ha pubblicato la prima versione dell'IFRS 9 che trattava la valutazione e la classificazione delle attività finanziarie; successivamente, nel 2010, sono state pubblicate le regole relative alle passività finanziarie e alla *derecognition*. Nel 2013 l'IFRS 9 è stato modificato per includere il modello generale di *hedge accounting*. A settembre 2015 l'EFRAG ha completato il suo *due process* per l'emissione dell'*endorsement advice* che è poi stato presentato alla Commissione Europea.

L'*endorsement advice* raccomanda che tutte le società applichino l'IFRS 9 a partire dal 2018, consentendo l'applicazione facoltativa per il settore assicurativo.

IFRS 10 – *Consolidated financial statements* - IAS 28 – *Investments in associates and joint venture* - Emendamenti

L'11 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Sales or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture* (*Amendments* to IFRS 10 *and* IAS 28)", con lo scopo di risolvere un conflitto tra lo IAS 28 e l'IFRS 10. Secondo lo IAS 28, l'utile o la perdita risultante dalla cessione o conferimento di un *non-monetary asset* ad una *joint venture* o collegata in cambio di una quota nel capitale di quest'ultima è limitata alla quota detenuta dagli altri investitori estranei alla transazione. Al contrario, il principio IFRS 10 prevede la rilevazione dell'intero utile o perdita nel caso di perdita del controllo, anche se l'entità continui a detenere una quota non di controllo nella società, includendo in tale fattispecie anche la cessione o conferimento di una società controllata ad una *joint venture* o collegata. Le modifiche introdotte prevedono che in una cessione/conferimento di *asset* o società controllata ad una *joint venture* o collegata, la misura dell'utile o della perdita da rilevare nel bilancio della cedente/conferente dipenda dal fatto che gli *asset* o la società controllata ceduti/conferiti costituiscano o meno un *business*, come definito dal principio IFRS 3. Nel caso in cui gli *asset* o la società controllata ceduti/conferiti rappresentino un *business*, l'entità deve rilevare l'utile o la perdita sull'intera quota in precedenza detenuta; mentre, in caso contrario, deve rilevare la quota di utile o perdita relativa alla quota ancora detenuta dall'entità che deve essere eliminata.

Si precisa che a dicembre 2015 lo IASB ha pubblicato l'*Amendment* che differisce a tempo indeterminato l'entrata in vigore delle modifiche all'IFRS 10 e IAS 28.

IFRS 10 – *Consolidated financial statements* - IFRS 12 – *Disclosure of interests in other entities* - IAS 28 – *Investments in associates and joint venture* - Emendamenti

Il 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Investment Entities: Applying the Consolidation Exception*" (*Amendments to* IFRS 10, IFRS 12 *and* IAS 28). L'emendamento ha l'obiettivo di chiarire tre questioni legate al consolidamento di una *investment entity*. A luglio 2015 l'EFRAG ha completato il suo *due process* per l'emissione dell'*endorsement advice*.

80

81697/110

IFRS 15 - *Revenue from Contracts with Customers* ed Emendamenti

Il 28 maggio 2014 lo IASB e il FASB hanno pubblicato, nell'ambito del programma di convergenza IFRS-US GAAP, lo *standard* "*Revenue from Contracts with Customers*". Il principio rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei ricavi e stabilisce le disposizioni da applicare a tutti i contratti con la clientela (ad eccezione dei contratti che rientrano nell'ambito degli *standards* sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). L'IFRS 15 sostituisce i precedenti *standards* sui ricavi: lo IAS 18 *Revenue* e lo IAS 11 *Construction Contracts*, oltre che le interpretazioni IFRIC 13 *Customer Loyalty Programmes*, IFRIC 15 *Agreements for the Construction of Real Estate*, IFRIC 18 *Transfers of Assets from Customers* e SIC-31 *Revenue—Barter Transactions Involving Advertising Services*. L'11 settembre 2015 lo IASB ha pubblicato l'*Amendment* all'IFRS 15 con cui ha posticipato l'entrata in vigore dello *standard* di un anno, fissandola al 1° gennaio 2018. E' comunque consentita l'applicazione anticipata. L'omologazione da parte della UE è prevista nel secondo trimestre del 2016.

IFRS 16 – *Lease*

Il 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il nuovo *standard* IFRS 16 *Leases*, che sostituisce lo IAS 17. L'IFRS 16 si applica a partire dal 1 gennaio 2019. IL nuovo principio elimina di fatto la differenza nella contabilizzazione del *leasing* operativo e finanziario pur in presenza di elementi che consentono di semplificarne l'applicazione.
E' consentita un'applicazione anticipata per le entità che applicano anche l'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*. La conclusione del *due process* da parte dell'EFRAG è prevista nella seconda metà del 2016.

IAS 12 – *Income tax* - Emendamenti

Il 19 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 12 *Income Tax*. Il documento *"Recognition of Deferred Tax Assets for Unrealised Losses (Amendments to IAS 12)"* mira a chiarire come contabilizzare le attività fiscali differite relative a strumenti di debito misurati al *fair value*. Le modifiche si applicano a partire dal 1 gennaio 2017. E' consentita un'applicazione anticipata. L'omologazione da parte della UE è prevista a fine 2016.

IAS 7 – *Statement of Cash Flows* - Emendamenti

Il 29 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 7 *Statement of cash flows*. Il documento *Disclosure initiative (Amendments to* IAS 7) ha lo scopo di migliorare la presentazione e la divulgazione delle informazioni finanziarie nelle relazioni finanziarie e a risolvere alcune delle criticità segnalate dagli operatori. Le modifiche si applicano a partire dal 1 gennaio 2017. L'omologazione da parte della UE è prevista a fine 2016.

Uso di stime e valutazioni

La redazione del Bilancio Consolidato richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

81697/171

81

Pertanto i risultati che si consuntiveranno in futuro potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime, a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione di tali stime.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari consolidati:

i) Riduzione di valore delle attività

In accordo con i principi contabili applicati dal Gruppo FS Italiane, le Attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno del Gruppo FS Italiane e sul mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli amministratori.

ii) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo delle immobilizzazioni materiali, immateriali a vita utile definita e degli investimenti immobiliari è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti ad eccezione di RFI SpA che adotta il metodo dell'unità di prodotto. La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo stesso è determinata dagli amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo FS Italiane valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

iii) Fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in Bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del Bilancio Consolidato del Gruppo FS Italiane.

iv) Imposte

La contabilizzazione delle imposte differite attive è effettuata sulla base delle aspettative di reddito attese negli esercizi futuri. La valutazione dei redditi attesi ai fini della contabilizzazione delle imposte differite dipende da fattori che possono variare nel tempo e determinare effetti significativi sulla valutazione delle imposte differite attive.

v) *Fair value* di strumenti finanziari derivati

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati che non sono quotati in mercati attivi è determinato usando tecniche di valutazione. Il Gruppo FS Italiane usa tecniche di valutazione che utilizzano *inputs* direttamente o indirettamente

82

81697/172

osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività o alle passività oggetto di valutazione. Pur ritenendo le stime dei suddetti *fair value* ragionevoli, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo dei predetti valori potrebbero produrre valutazioni diverse.

vi) Valore Residuo dell'infrastruttura ferroviaria

Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il costo ammortizzabile dell'infrastruttura ferroviaria (che include gli Immobili, impianti e macchinari, le Attività immateriali e gli Investimenti immobiliari) è determinato detraendo il loro valore residuo. Il valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere in quel momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati della stessa dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione. La società controllata RFI SpA, gestore dell'infrastruttura ferroviaria, rivede periodicamente il valore residuo e ne valuta la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

7. Gestione dei rischi finanziari ed operativi

Il Gruppo FS Italiane è esposto ai seguenti rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso di interesse e di cambio.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione del Gruppo a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente Bilancio consolidato include inoltre ulteriori informazioni quantitative.
La gestione dei rischi del Gruppo FS Italiane si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla *performance* finanziaria ed economica del Gruppo stesso.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo a un'obbligazione contrattuale e deriva principalmente dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari del Gruppo FS Italiane.

Per il rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una *policy* per l'impiego della liquidità gestita a livello accentrato dalla Capogruppo che definisce:

- i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito ed i relativi limiti di concentrazione;
- le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione di credito nei confronti delle controparti, le società che li utilizzano hanno in vigore una specifica *policy* che definisce limiti di concentrazione per controparte e per classe di *rating*.

Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, ogni società del Gruppo FS Italiane è responsabile per la gestione e l'analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti della pubblica amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti.

83

81697/173

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito del Gruppo FS Italiane al 31 dicembre 2015, confrontata con il saldo al 31 dicembre 2014.

valori in milioni di euro

	31.12.2015	31.12.2014
Crediti commerciali correnti	3.160	2.853
Fondo svalutazione	(510)	(464)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	**2.650**	**2.389**
Altre attività correnti	3.518	5.522
Fondo svalutazione	(17)	(17)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	**3.501**	**5.505**
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	2.716	3.194
Fondo svalutazione		
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	**2.716**	**3.194**
Altre attività non correnti	1.126	686
Fondo svalutazione	(2)	(2)
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	**1.123**	**684**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	**1.305**	**1.308**
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	608	598
Fondo svalutazione	(1)	(1)
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	**607**	**597**
Crediti commerciali non correnti	112	111
Fondo svalutazione	(18)	(18)
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	**94**	**93**
Contratti di costruzione	47	44
Fondo svalutazione	(1)	(1)
Contratti di costruzione al netto del fondo svalutazione	**46**	**43**
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione (*)	**12.042**	**13.813**

(*) Non sono inclusi i crediti tributari e le partecipazioni

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione al rischio di credito per controparte, in valore assoluto e in valore percentuale, esposte escludendo le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

Bufetti 4210N1 (a)

84

81697/174

valori in milioni di euro

	31.12.2015	31.12.2014
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	9.291	10.918
Clienti ordinari	722	872
Istituti finanziari	34	27
Altri debitori	690	688
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	**10.737**	**12.505**

	31.12.2015	31.12.2014
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	86,5%	87,3%
Clienti ordinari	6,7%	7,0%
Istituti finanziari	0,3%	0,2%
Altri debitori	6,4%	5,5%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	**100%**	**100%**

Si evidenzia che una parte significativa dei crediti commerciali e finanziari è riconducibile a enti governativi e pubblici, tra cui le Regioni italiane e il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF).

L'ammontare delle attività finanziarie ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo è coperto da opportuni stanziamenti al fondo svalutazione crediti.

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività finanziarie e dei crediti commerciali al 31 dicembre 2015 raggruppate per scaduto ed esposte escludendo le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

valori in milioni di euro

	31.12.2015					
		Scaduti da				
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	7.950	515	274	384	225	9.348
Fondo Svalutazione	(13)		(2)	(9)	(33)	(57)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	**7.937**	**515**	**272**	**375**	**192**	**9.291**
Clienti ordinari (lordo)	404	259	61	198	260	1.182
Fondo Svalutazione	(49)	(19)	(22)	(132)	(238)	(460)
Clienti ordinari (netto)	**355**	**240**	**39**	**66**	**22**	**722**
Istituti finanziari	**32**	**2**				**34**
Altri debitori (lordo)	539	66	29	33	55	722
Fondo Svalutazione	1	(1)		(13)	(19)	(32)
Altri debitori (netto)	**540**	**65**	**29**	**20**	**36**	**690**
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	**8.864**	**822**	**340**	**461**	**250**	**10.737**

81697/175

85

valori in milioni di euro

	31.12.2014					
		Scaduti da				
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	10.130	223	236	269	114	10.972
Fondo Svalutazione	(14)			(18)	(22)	(54)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	**10.116**	**223**	**236**	**251**	**92**	**10.918**
Clienti ordinari (lordo)	527	276	228	171	84	1.286
Fondo Svalutazione	(50)	(14)	(193)	(85)	(72)	(414)
Clienti ordinari (netto)	**477**	**262**	**35**	**86**	**12**	**872**
Istituti finanziari	**27**					**27**
Altri debitori (lordo)	596	32	15	30	45	718
Fondo Svalutazione	(3)	(1)	(1)	(20)	(5)	(30)
Altri debitori (netto)	**593**	**31**	**14**	**10**	**40**	**688**
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	**11.213**	**516**	**285**	**347**	**144**	**12.505**

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Capogruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.

La Capogruppo adotta tecniche di *asset liability management* nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società del Gruppo.

Il Gruppo ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività.

Inoltre il Gruppo ha linee di credito su base *committed* ed *uncommitted* messe a disposizione dalla Capogruppo per far fronte a temporanee esigenze di liquidità e attraverso il sistema di *cash pooling* del Gruppo Ferrovie ottimizza la liquidità.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie e dei debiti commerciali al 31 dicembre 2015 e al 31 dicembre 2014, indicate al lordo degli interessi da versare, sono esposte nelle tabelle seguenti:

86

81697/176

valori in milioni di euro

31 dicembre 2015	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari	3.917	4.289	549	52	74	2.033	1.580
Finanziamenti da banche	5.419	5.958	1.129	498	738	1.858	1.736
Debiti verso altri finanziatori	1.807	2.096	395	132	262	788	519
Passività finanziarie	227	227	224		1	2	
Totale Passività finanziarie non derivate	**11.370**	**12.570**	**2.297**	**682**	**1.075**	**4.681**	**3.835**
Debiti commerciali	**3.844**	**3.844**	**3.743**	**96**	**1**	**3**	**1**
Passività finanziarie derivate	**129**	**131**	**40**	**23**	**34**	**31**	**3**

valori in milioni di euro

31 dicembre 2014	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari	4.157	4.816	252	61	625	1.245	2.634
Finanziamenti da banche	5.211	5.852	682	440	748	1.767	2.215
Debiti verso altri finanziatori	1.721	2.067	132	131	261	783	760
Passività finanziarie	228	228	225	1		1	
Totale Passività finanziarie non derivate	**11.317**	**13.447**	**1.304**	**645**	**1.658**	**3.868**	**5.972**
Debiti commerciali	**3.648**	**3.459**	**1.259**	**2.196**	**1**	**2**	**1**
Passività finanziarie derivate	**200**	**201**	**59**	**39**	**49**	**43**	**11**

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura di bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi.

Nella tabella seguente sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie non derivate e dei debiti commerciali in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i cinque anni.

81697/177

87

valori in milioni di euro

31 dicembre 2015	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	3.917	563	1.872	1.482
Finanziamenti da banche	5.419	1.553	2.321	1.545
Debiti verso altri finanziatori	1.807	470	903	434
Passività finanziarie	227	225	1	1
Totale Passività finanziarie non derivate	**11.370**	**2.811**	**5.097**	**3.462**
Debiti commerciali	**3.844**	**3.839**	**4**	**1**

valori in milioni di euro

31 dicembre 2014	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	4.157	264	1.521	2.372
Finanziamenti da banche	5.211	1.035	2.212	1.964
Debiti verso altri finanziatori	1.721	199	865	657
Passività finanziarie	228	226	1	1
Totale Passività finanziarie non derivate	**11.317**	**1.736**	**4.645**	**5.270**
Debiti commerciali	**3.648**	**3.591**	**56**	**1**

Si evidenzia che, le passività in scadenza entro 6 mesi o meno, sono rappresentate principalmente dai debiti commerciali per appalti e lavori AV/AC il cui rimborso avviene principalmente tramite i contributi dello Stato ed in parte residua tramite i flussi di cassa della gestione.

Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni di tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale.

Il Gruppo FS Italiane, nello svolgimento della sua attività operativa, è esposto a diversi rischi di mercato e, principalmente, al rischio dell'oscillazione dei tassi di interesse e in modo minore a quella dei tassi di cambio. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è il controllo dell'esposizione delle società del Gruppo a tali rischi, entro livelli accettabili, ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti. Il Gruppo FS Italiane utilizza operazioni di copertura al fine di gestire la volatilità dei risultati.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo è esposto principalmente al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi di medio e lungo termine indicizzati al tasso variabile. Le società del Gruppo maggiormente esposte a tale rischio (tra le principali Trenitalia, RFI e Grandi Stazioni) hanno scelto di effettuare operazioni di copertura sulla base di specifiche *policy* di gestione del rischio approvate dai rispettivi CdA ed implementate con il supporto tecnico e operativo della Capogruppo.

Pur nelle diverse personalizzazioni riconducibili alle peculiarità finanziarie e di *business* proprie delle diverse società, l'obiettivo comune delle *policy* adottate si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere ed ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile.

In attuazione delle suddette *policy*, il Gruppo utilizza esclusivamente strumenti finanziari derivati di copertura cd. "*plain vanilla*" quali *interest rate swap*, *interest rate collar* ed *interest rate cap*.

La seguente tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in milioni di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	6.163	6.928	2.232	544	2.286	1.866
Tasso fisso	5.207	5.642	747	531	2.395	1.969
Saldo al 31 dicembre 2015	**11.370**	**12.570**	**2.979**	**1.075**	**4.681**	**3.835**
Tasso variabile	6.432	6.862	1.212	1.096	2.202	2.352
Tasso fisso	4.885	6.101	712	538	1.594	3.257
Saldo al 31 dicembre 2014	**11.317**	**12.963**	**1.924**	**1.634**	**3.796**	**5.609**

La seguente tabella riporta l'incidenza dei finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso prima e dopo la considerazione degli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi ovvero che forniscono protezione verso rialzi del tasso variabile oltre livelli massimi predefiniti.

	31.12.2015	31.12.2014
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	54%	57%
Tasso fisso	46%	43%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	16%	7%
Tasso variabile protetto	10%	35%
Tasso fisso	74%	58%

L'incidenza sopra analizzata risulta nei limiti di quanto previsto dalla *policy* di gestione del rischio di tasso di interesse sopra richiamata.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis points* dei tassi di interesse *Euribor* applicati alle passività finanziarie nel corso del 2015.

valori in milioni di euro

	Shift + 50 *bps*	*Shift* - 50 *bps*
Maggiori/(Minori) interessi passivi per debiti a tasso variabile	39	(31)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(22)	23
Totale	**3**	**(6)**

Quest'ultima tabella riporta gli effetti patrimoniali che si registrerebbero sul valore dei derivati, rappresentato da una passività netta al 31 dicembre 2015, se si verificasse una variazione +/- 50 *basis points* dei tassi di interesse *Euribor*.

81697/179

valori in milioni di euro

	Shift + 50 *bps*	*Shift* - 50 *bps*
Fair value derivati di copertura	54	(55)
Totale	**54**	**(55)**

Rischio di cambio

Il Gruppo FS Italiane è principalmente attivo nel mercato italiano, e comunque in paesi dell'area euro ed è pertanto esposto solo molto limitatamente al rischio di cambio derivante dalle diverse valute in cui opera.

Tuttavia, a fronte di nuovi contratti stipulati da Italferr SpA in Arabia Saudita, Oman e Qatar, la società ha stipulato degli specifici derivati di copertura del rischio cambio tra il rial omanita (OMR) e l'euro, con l'obiettivo del *cash flow hedge*: con queste coperture la Società si è perfettamente immunizzata dal rischio avendo optato per contratti *forward* che fanno riferimento direttamente al cambio EUR/OMR anziché USD/EUR quale *proxy* del rischio coperto. Per altri contratti in valuta, acquisiti nel 2015, Italferr SpA non ha ancora perfezionato dei contratti in derivati di copertura, avendo potuto definire solo di recente un *cash flow* netto atteso temporalmente attendibile.

Inoltre, il Gruppo ha in essere finanziamenti denominati in franchi svizzeri per un importo complessivo di CHF 81 milioni.

Gestione del capitale proprio

L'obiettivo del Gruppo FS Italiane nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. Il Gruppo FS Italiane si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

Attività e passività finanziarie per categoria

A complemento dell'informativa sui rischi finanziari, la tabella che segue riporta una riconciliazione tra attività e passività finanziarie, come riportate nella situazione patrimoniale - finanziaria consolidata, e categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7.

60

81697/180

valori in milioni di euro

31 dicembre 2015	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	2.716		
Crediti commerciali non correnti	94		
Altre attività non correnti	1.123		
Contratti di costruzione	46		
Crediti commerciali correnti	2.651		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	607		
Disponibilità liquide	1.305		
Crediti tributari	122		
Altre attività correnti	3.501		
Finanziamenti a medio/lungo termine		8.571	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		112	109
Debiti commerciali non correnti		18	
Altre passività non correnti		344	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		2.572	
Debiti commerciali correnti		3.826	
Debiti tributari		7	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		244	20
Altre passività correnti		6.436	

(*) Non sono inclusi i crediti per IVA e le partecipazioni

valori in milioni di euro

31 dicembre 2014	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	3.194		
Crediti commerciali non correnti	93		
Altre attività non correnti	684		
Contratti di costruzione	43		
Crediti commerciali correnti	2.389		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	597		
Disponibilità liquide	1.308		
Crediti tributari	102		
Altre attività correnti	5.505		
Finanziamenti a medio/lungo termine		9.591	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		155	153
Debiti commerciali non correnti		20	
Altre passività non correnti		553	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		1.498	
Debiti commerciali correnti		3.628	
Debiti tributari		6	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		272	47
Altre passività correnti		7.480	

(*) Non sono inclusi i crediti per IVA e le partecipazioni

81697/181

91

8. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2015 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in milioni di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	84.402	15.917	819	836	22.780	124.754
Ammortamenti e perdite di valore	(24.767)	(8.284)	(502)	(588)	(1.555)	(35.696)
Contributi	(28.187)	(519)	(129)	(49)	(16.399)	(45.283)
Consistenza al 1.1.2014	**31.448**	**7.114**	**188**	**199**	**4.826**	**43.775**
Investimenti	20	312	4	7	3.610	3.953
Passaggi in esercizio	1.380	1.033	12	16	(2.441)	
Ammortamenti	(107)	(916)	(17)	(33)		(1.073)
Perdite di valore		(206)			(2)	(208)
Operazioni straordinarie		39	1			40
Variazione area di consolidamento						
Differenze di Cambio						
Alienazioni e dismissioni	(19)	(7)	(1)	(1)	(21)	(50)
Altri movimenti						
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	1					1
Incrementi dei contributi nel periodo	(1.164)	(109)	(7)	(7)	(1.195)	(2.481)
Altre riclassifiche	52	8	2		(18)	44
Totale variazioni	**163**	**154**	**(5)**	**(18)**	**(66)**	**227**
Costo storico	85.943	17.301	835	857	23.912	128.848
Ammortamenti e perdite di valore	(24.968)	(9.397)	(517)	(622)	(1.556)	(37.060)
Contributi	(29.363)	(638)	(135)	(55)	(17.595)	(47.786)
Consistenza al 31.12.2014	**31.612**	**7.266**	**183**	**180**	**4.761**	**44.002**
Investimenti	9	59	5	5	5.130	5.208
Passaggi in esercizio	2.842	1.866	14	23	(4.745)	
Ammortamenti	(114)	(974)	(16)	(31)		(1.135)
Perdite di valore		(3)			(2)	(5)
Operazioni straordinarie (1)	(386)	13		1		(372)
Alienazioni e dismissioni (2)	(13)	13		(2)	(2)	(4)
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita" (3)						
Incrementi dei contributi nel periodo	(2.493)	(19)	(11)	(14)	(334)	(2.871)
Altre riclassifiche (3)	(85)	(54)	3	70	(65)	(131)
Totale variazioni	**(239)**	**901**	**(5)**	**53**	**(19)**	**690**
Costo storico	87.449	19.082	858	1.075	24.165	132.629
Ammortamenti e perdite di valore	(24.646)	(10.242)	(535)	(748)	(1.558)	(37.729)
Contributi	(31.432)	(672)	(146)	(94)	(17.864)	(50.208)
Consistenza al 31.12.2015	**31.371**	**8.168**	**177**	**233**	**4.743**	**44.692**

I dettagli delle note (1), (2) e (3) sono riportati nella tabella che segue.

92

81697/182

valori in milioni di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
1) Operazioni Straordinarie						
Costo storico	(1.145)	17		7	(5)	(1.126)
Ammortamenti	283	(8)		(6)		269
Svalutazioni	63					63
Contributi	414	4			5	423
	(386)	**13**		**1**		**(372)**
2) Alienazioni e dismissioni						
Costo storico	(19)	(25)	(2)	(10)	(2)	(58)
Ammortamenti	4	12	1	6		24
Svalutazioni	1	3				4
Contributi	1	23		1		25
	(13)	**13**		**(2)**	**(2)**	**(4)**
3) Altre riclassifiche e Ricl. da/ad "Attività possedute per la vendita"						
Costo storico	(180)	(136)	6	193	(124)	(241)
Ammortamenti	75	59	(3)	(83)		47
Svalutazioni	11	65		(13)		63
Contributi	10	(42)		(27)	59	
	(85)	**(54)**	**3**	**70**	**(65)**	**(131)**

L'incremento degli investimenti iscritti alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 5.130 milioni di euro, è riconducibile principalmente:

- agli oneri sostenuti per il completamento delle infrastrutture della rete ad Alta Velocità e per la progettazione e realizzazione di opere in corso sia per la rete ad Alta Velocità/Alta Capacità che per la Rete Tradizionale (3.152 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisizione, la ristrutturazione e la riqualificazione del materiale rotabile per 1.745 milioni di euro in particolare il proseguimento del rinnovo della flotta del Trasporto Regionale e l'acquisto dei nuovi elettrotreni AV "Frecciarossa 1000", per l'ampliamento del servizio Alta Velocità;
- alla capitalizzazione di costi esterni e interni riguardanti le spese di progettazione e i lavori relativi agli interventi di riqualificazione in corso nelle principali stazioni (73 milioni di euro);
- agli oneri sostenuti per la riqualificazione, ristrutturazione e costruzione di officine e materiale rotabile nel trasporto regionale tedesco (7 milioni di euro) e per investimenti su impianti e fabbricati d'officina e dotazioni tecniche per 55 milioni di euro;
- ai costi sostenuti dalle società del gruppo Busitalia per attività di investimento di nuovi autobus e per la progettazione e implementazione dei sistemi di bigliettazione per circa 14 milioni di euro.

I passaggi in esercizio dei "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" sono principalmente legati all'infrastruttura ferroviaria di RFI SpA (per 2.803 milioni di euro), alle principali stazioni sul territorio (27 milioni di euro) e ai fabbricati industriali dedicati ai rotabili (10 milioni di euro), mentre quelli degli "Impianti e macchinari" si riferiscono principalmente all'entrata in esercizio di nuove locomotive e nuovi bus (1.797 milioni di euro) e ad interventi per opere complementari ai complessi di stazione (58 milioni di euro) e sugli impianti legati alla rete ferroviaria (11 milioni di euro).

L'operazione straordinaria che emerge nei "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" è legata alla cessione degli "*asset* elettrici" dal Gruppo FS a Terna SpA, già descritta nell'apposito paragrafo "Variazione area di

81697/183

93

consolidamento", per un importo, al netto dei contributi ricevuti, pari a 386 milioni di euro; l'incremento pari a 13 milioni di euro relativo alle operazioni straordinarie nella categoria Impianti e macchinari è invece dovuto alla costituzione della società Busitalia Veneto SpA ed in particolare al conferimento del ramo d'azienda di APS Holding SpA, operazione anch'essa descritta nell'apposito paragrafo "Variazione area di consolidamento".

Si fa presente che, a seguito di un accordo sottoscritto nel dicembre 2014 con la regione Emilia Romagna, sono stati restituiti 22 milioni di contributi, relativi ad una quota a suo tempo concessa per l'acquisto del materiale rotabile utilizzato nel territorio.

Al 31 dicembre 2015 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia SpA dato in pegno ad Eurofima SA a fronte dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite della Capogruppo, per un valore di 3.410 milioni di euro.

Contributi governativi

Nel corso del 2015, in linea con lo stato di avanzamento dei lavori delle attività materiali, degli investimenti immobiliari e delle attività immateriali, sono stati allocati contributi in conto impianti per un totale di 3.044 milioni di euro, sostanzialmente così dettagliati:

- 33 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi da Ministero dell'Economia e delle Finanze destinati agli investimenti infrastrutturali relativi al sistema AV/AC;
- 2.190 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da Ministero dell'Economia e delle Finanze destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale;
- 450 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e altri Enti destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale;
- 14 milioni di euro relativi ai lavori in corso di realizzazione per le "opere complementari ai complessi di stazione", approvati nell'ambito del programma per le infrastrutture strategiche (Legge 443/2001 – cd. Legge Obiettivo) e
- 38 milioni di euro relativi alla manutenzione/rinnovo del parco rotabile per il trasporto su rotaia e gomma;
- altri contributi allocati (pari a 299 milioni di euro) che derivano principalmente dall'Unione Europea e da Enti Locali.

Esistono infine dei vincoli contrattuali, della durata media di quindici anni, sui contributi ricevuti a fronte degli investimenti attuati per il parco autobus, nello svolgimento del servizio TPL. L'impegno alla restituzione, in caso di dismissione anticipata del cespite contribuito, viene superato dalla possibilità di beneficiare del contributo residuo sull'acquisto di un nuovo cespite, di pari genere e destinazione d'utilizzo, in sostituzione del precedente.

94

81697/184

9. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio, sia al 31 dicembre 2015 che al 31 dicembre 2014, degli investimenti immobiliari.

valori in milioni di euro

	2015		2014	
	Terreni	**Fabbricati**	**Terreni**	**Fabbricati**
Saldo al 1 Gennaio				
Costo	2.508	700	2.529	845
di cui:				
Costo storico	2.509	742	2.530	885
Contributi	(1)	(42)	(1)	(40)
Fondo Ammortamento		(351)		(416)
Fondo Svalutazione	(1.128)	(86)	(1.083)	(119)
Valore a bilancio	**1.380**	**263**	**1.446**	**310**
Variazioni del periodo				
Acquisizioni/Incrementi	1	4		5
Passaggi in esercizio				
Riclassifiche (1)	(49)	25	(8)	(37)
Contributi		(9)		(2)
Ammortamenti e svalutazioni	(22)	(14)	(58)	(12)
Alienazioni e dismissioni				
Altri movimenti				
Totale Variazioni	**(70)**	**5**	**(66)**	**(47)**
Saldo al 31 Dicembre				
Costo	2.446	717	2.508	700
di cui:				
Costo storico	2.448	767	2.509	742
Contributi	(1)	(51)	(1)	(42)
Fondo Ammortamento		(357)		(351)
Fondo Svalutazione	(1.136)	(92)	(1.128)	(86)
Valore a bilancio	**1.310**	**268**	**1.380**	**263**
Riclassifiche (1)				
Costo	(62)	20	(21)	(148)
Fondo Ammortamento		(6)		76
Fondo Svalutazione	(14)	4	13	35
Contributi	1	(4)		
Totale	**(49)**	**25**	**(8)**	**(37)**

La voce "Investimenti immobiliari" accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e comprende aree destinate alla valorizzazione ed alcuni fabbricati, officine e diverse proprietà immobiliari date in locazione a terzi.

Le riclassifiche avvenute nell'anno sia sui terreni, sia sui fabbricati sono legate principalmente ad una modifica di destinazione dell'uso delle aree interessate e ad una migliore rappresentazione delle partite stesse tra gli Immobili, impianti e macchinari e le Rimanenze.

Le svalutazioni, pari in totale a circa 14 milioni di euro, sono dovute all'allineamento dei valori contabili di terreni e fabbricati al loro *fair value* di riferimento risultato inferiore a seguito di puntuali perizie.

81697/185

95

10. Attività immateriali

valori in milioni di euro

	Costi di sviluppo	Dir.di brev.ind. e dir.ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Avviamento	Totale
Costo storico	116	10	958	86	75	94	1.339
Ammortamenti e perdite di valore	(89)	(10)	(630)	(2)	(40)		(771)
Contributi	(5)		(37)	(19)			(61)
Consistenza al 1.1.2014	**22**		**291**	**65**	**35**	**94**	**507**
Investimenti		1	4	198	2		205
Passaggi in esercizio	2		67	(69)			
Ammortamenti	(1)		(56)		(10)		(67)
Alienazioni e dismissioni							
Operazioni straordinarie			1			18	19
Perdite di valore				(1)			(1)
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"							
Incrementi dei contributi di periodo			(1)				(1)
Altre riclassifiche			1	(16)			(15)
Totale variazioni	**1**	**1**	**16**	**112**	**(8)**	**18**	**140**
Costo storico	118	11	1.034	199	77	112	1.550
Ammortamenti e perdite di valore	(90)	(10)	(686)	(3)	(50)		(838)
Contributi	(5)		(41)	(19)			(65)
Consistenza al 31.12.2014	**23**	**1**	**307**	**177**	**27**	**112**	**647**
Investimenti		1	5	159	2		167
Passaggi in esercizio			105	(105)			
Ammortamenti	(1)	(1)	(67)		(10)		(79)
Alienazioni e dismissioni				(1)			(1)
Operazioni straordinarie			1				1
Perdite di valore							
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"							
Incrementi dei contributi di periodo			(159)	(1)			(160)
Altre riclassifiche			137	1	1		139
Totale variazioni	**(1)**		**20**	**54**	**(7)**		**66**
Costo storico	118	12	1.282	254	80	112	1.857
Ammortamenti e perdite di valore	(91)	(11)	(755)	(3)	(60)		(919)
Contributi	(5)		(200)	(20)			(226)
Consistenza al 31.12.2015	**22**	**1**	**327**	**231**	**20**	**112**	**712**

Gli investimenti nelle "Immobilizzazioni in corso ed acconti" e i passaggi in esercizio sono relativi ai costi sostenuti per lo sviluppo e la realizzazione dei *software*, per interventi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi, all'aumento dell'efficienza e razionalizzazione dei canali di vendita e per il sistema informativo di Gruppo.
Le altre riclassifiche trovano corrispondenza con le attività materiali e gli investimenti immobiliari.

Test* di *Impairment

In applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 – "*Impairment of assets*", le società del Gruppo, in presenza di avviamenti e attività non correnti a vita utile indefinita o di indicatori di possibili riduzioni di valori sulle altre attività non correnti (c.d. *trigger events*) hanno effettuato il *test* di *impairment*.

96

81697/186

Nel dettaglio per il 2015 il *test* di *impairment* ha riguardato esclusivamente l'avviamento di Netinera Deutschland GmbH, di FS Logistica SpA, di Ataf Gestioni Srl e di Busitalia - Sita Nord Srl (quest'ultima avendo "ereditato" l'avviamento di Umbria Mobilità Esercizio Srl, fusa per incorporazione in Busitalia Sita Nord Srl con efficacia dal 1° dicembre 2015).

In merito a tali società (con l'esclusione di ATAF Gestioni Srl), il *test* è stato effettuato basandosi sui dati previsionali di *budget* 2016 e sui valori dell'ultimo Piano Industriale ufficiale redatto dal *management*.

Ataf Gestioni Srl ha invece utilizzato le proiezioni economiche e le variazioni di alcune poste patrimoniali contenute nell'aggiornamento del piano economico-finanziario posto a base della procedura di gara per l'acquisizione di Ataf Gestioni stessa, per il periodo 2016-2028 (rapportato cioè al periodo atteso di durata dell'affidamento da gara); il periodo di piano alla base dell'*impairment* si basa sulle previsioni e sugli investimenti previsti dal piano pluriennale predisposto, in sede di acquisizione della società, ai fini della partecipazione alla gara di durata novennale. Inoltre la società ha effettuato ulteriori analisi e valutazioni in ordine alla possibilità che il prezzo di cessione all'eventuale subentrante – calcolato secondo quanto previsto dalla procedura di gara appena conclusa – risulti comunque tale da remunerare interamente il capitale investito.

Per le diverse società cui si è fatto cenno sopra, il *test* è stato effettuato confrontando il Capitale Investito Netto con il valore recuperabile di ogni CGU. Il valore recuperabile di ogni CGU è stato determinato con riferimento al maggiore tra il *fair value* ed il valore d'uso. Il *terminal value* è stato stimato applicando il metodo della capitalizzazione illimitata del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione esplicita, facendo riferimento a tassi di crescita uguali ai tassi riscontrabili nelle previsioni a lungo termine del tasso di inflazione pari al 1.0-1.5%. Il tasso di attualizzazione utilizzato è il "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*) differenziato per ciascuna CGU.

Nella tabella seguente sono riportati i principali valori relativi al *test*:

CGU	Avviamento (milioni di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	*Growth Rate*
Netinera Deutschland	78	4,72%	1,00%
FS Logistica	7	7,68%	1,50%
ATAF Gestioni	9	5,70%	n.a.
Busitalia- CGU Umbria	18	5,70%	1,50%

Non sono emerse perdite di valore per le CGUs del Gruppo FS Italiane sottoposte al *test*.

Inoltre l'analisi di *sensitivity* rispetto al tasso di attualizzazione e al *growth rate* non ha evidenziato effetti sul risultato delle valutazioni effettuate.

81697/187

97

11. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nel prospetto seguente è illustrata la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per le imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2015 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in milioni di euro

	31.12.2014	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Inc.(Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2015
Attività per imposte anticipate	139	53			192
Passività per imposte differite	199	94			293

Le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite si riferiscono al disallineamento tra valore contabile e valore fiscale, rispettivamente, degli "Immobili, impianti e macchinari", degli "Investimenti immobiliari" e delle "Rimanenze" (in particolare, degli immobili di *trading*, rispetto alle rivalutazioni fiscalmente irrilevanti).
La movimentazione dell'anno relativa alle imposte anticipate e differite accoglie le nuove differenze temporanee generate dalle società del Gruppo nel corso dell'anno, nonché l'adeguamento delle stesse a seguito dell'introduzione, a partire dall'esercizio 2017, della riduzione dell'aliquota IRES dal 27,5% al 24% con la legge di stabilità 2016 (L. n° 208 del 28 dicembre 2015); a tal fine si è provveduto alla rideterminazione delle suddette attività e passività relativamente alle poste per le quali è prevedibile ipotizzare un *reversal* a partire dall'esercizio 2017.

12. Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto)

Le partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto includono il valore delle partecipazioni a controllo congiunto e in imprese collegate.
Si riporta di seguito la tabella di dettaglio del valore netto delle partecipazioni al 31 dicembre 2015, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico, al netto degli eventuali decimi da versare, comparata con il valore al 31 dicembre 2014.

98

81697/188

valori in milioni di euro

	Valore netto al 31.12.2015	Quota %	Valore netto al 31.12.2014	Quota %
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto				
Cisalpino SA	4,10	50,00	19,33	50,00
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	3,20	50,00	3,14	50,00
Trenord Srl	34,08	50,00	30,93	50,00
TELT Sas (già LTF Sas)	95,05	50,00		
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH*	2,05	57,45	2,05	57,45
Altre**	7,83		7,44	
Partecipazioni in imprese collegate				
B.B.T. SE SpA	87,19	50,00	77,96	50,00
Ferrovie Nord Milano SpA	51,66	14,74	49,15	14,74
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	7,51	50,00	7,67	50,00
TELT Sas (già LTF Sas)			95,05	50,00
Altre**	8,98		8,54	
Totale	**302**		**301**	

* Benchè il Gruppo, attraverso la controllata Netinera Deutschland GmbH, detenga più della metà di Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH e più della metà dei relativi diritti di voto, non controlla tale entità, in virtù di un accordo siglato con gli altri soci.
** Tra le "Altre" partecipazioni in imprese collegate e in imprese a controllo congiunto sono presenti analoghe casistiche che non sono state dettagliate in quanto non significative.

La tabella delle consistenze delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'esercizio 2015 è sotto rappresentata:

valori in milioni di euro

	Valore finale al 31.12.2014	Diminuzione per Dividendi	Aumenti (diminuzioni) di capitale	Impatto a Conto economico	Altro	Valore finale al 31.12.2015
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	63	(17)		4	96	146
Partecipazioni in imprese collegate	238	(2)	9	(6)	(83)	156
Totale	**301**	**(19)**	**9**	**(2)**	**13**	**302**

Nel corso dell'esercizio 2015 la società Cisalpino SA ha distribuito al Gruppo dividendi per 15 milioni di euro.

Gli aumenti di capitale nelle partecipazioni in imprese collegate si riferiscono alla sottoscrizione da parte di TFB SpA del capitale sociale della società BBT SE per un valore pari 142 milioni di euro, compensato parzialmente dai contributi in conto impianti riconosciuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a RFI SpA e relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari (per un importo pari a 133 milioni di euro), che sono stati contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa.

L'impatto a conto economico si riferisce principalmente ai risultati conseguiti nel corso del 2015 .

Nella voce "Altro" è inclusa principalmente la riclassifica della società TELT Sas, dalle "Partecipazioni in imprese collegate" alle "Partecipazioni in imprese a controllo congiunto", effettuata a seguito delle modifiche organizzative e di *mission* della società che hanno comportato la riformulazione dei patti parasociali tra lo Stato francese e Ferrovie dello Stato Italiane SpA. La stessa voce include, inoltre, le variazioni della "Riserva per variazioni FV su derivati – *Cash Flow Hedge*", della "Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti" e le differenze di cambio per le società che operano in valuta diversa dall'euro.

81697 189

99

Partecipazioni in imprese a controllo congiunto

Di seguito le informazioni finanziarie relative alle partecipazioni in imprese a controllo congiunto ritenute più significative. Le tabelle includono anche una riconciliazione tra le informazioni finanziarie sintetiche e il valore contabile consolidato della partecipazione.

La società Cisalpino SA, che ha per oggetto sociale l'approntamento e la gestione di un'offerta di treni di elevata qualità tra l'Italia e la Svizzera nonché su linee che interessano altre reti, non è più operativa.

La società Trenord Srl ha per oggetto sociale l'esercizio del trasporto pubblico locale ferroviario all'interno del territorio della Regione Lombardia, ovvero nei diversi ambiti stabiliti dai relativi contratti di servizio.

valori in milioni di euro

Trenord Srl	**31.12.2015**	**31.12.2014**
Percentuale di possesso	**50%**	**50%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	45	27
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	329	365
Attività Finanziarie Non Correnti		
Altre Attività Non Correnti	244	235
Passività Finanziarie Correnti	(95)	(110)
Altre Passività Correnti	(330)	(327)
Passività Finanziarie Non Correnti	(17)	(18)
Altre Passività Non Correnti	(98)	(100)
Patrimonio Netto	**78**	**72**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**39**	**36**
Eliminazione plusvalenza da conferimento ramo d'azienda	(9)	(9)
Altre rettifiche	4	4
Valore contabile della partecipazione	**34**	**31**
Ricavi Operativi	782	747
Costi Operativi	(719)	(689)
Ammortamenti e Svalutazioni	(51)	(43)
Accantonamenti		
Risultato Operativo	**12**	**15**
Proventi Finanziari		1
Oneri Finanziari	(3)	(4)
Risultato Ante Imposte	**10**	**12**
Imposte sul Reddito o Proventi Fiscali	(6)	(10)
Risultato Netto	**4**	**2**
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
Totale Conto Economico Complessivo	**4**	**2**
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	**2**	**1**
Dividendi Percepiti dalla società		

100

81697 190

La società ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH ha per oggetto sociale il trasporto viaggiatori su rotaia sul territorio tedesco e, più specificatamente, nell'ambito del trasporto regionale dell'area Nord della Germania.

valori in milioni di euro

ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	31.12.2015	31.12.2014
Percentuale di possesso	**50%**	**50%**
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	7	5
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	33	35
Attività Finanziarie Non Correnti	5	
Altre Attività Non Correnti	6	6
Passività Finanziarie Correnti	(2)	
Altre Passività Correnti	(17)	(31)
Passività Finanziarie Non Correnti	(20)	(6)
Altre Passività Non Correnti	(5)	(2)
Patrimonio Netto	**7**	**7**
Quota di patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**3**	**3**
Valore contabile della partecipazione	**3**	**3**
Ricavi Operativi	146	176
Costi Operativi	(139)	(167)
Ammortamenti e Svalutazioni	(1)	(1)
Accantonamenti		
Risultato Operativo	**6**	**8**
Proventi Finanziari	1	
Oneri Finanziari	(2)	(1)
Risultato Ante Imposte	**5**	**7**
Imposte sul Reddito o Proventi Fiscali		(2)
Risultato Netto	**5**	**5**
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
Totale Conto Economico Complessivo	**5**	**5**
Quota del conto economico complessivo di pertinenza del Gruppo	**2**	**2**
Dividendi Percepiti dalla società		

La società Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas – TELT (già LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas) ha per oggetto sociale la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione e la conduzione degli studi, delle indagini nonchè dei lavori preliminari nella parte comune italo-francese della sezione internazionale.

"FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SpA" - SEDE IN ROMA - PIAZZA DELLA CROCE ROSSA 1 - C.F. 06359501001 - LIBRO DELLE ADUNANZE E DELLE DELIBERAZIONI DELLE ASSEMBLEE 81697/289

22. Debiti commerciali correnti

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2015	31.12.2014	Variazioni
Debiti verso fornitori	34.355	21.499	12.856
Acconti commerciali	8.666	8.555	111
Debiti commerciali verso società del Gruppo	46.014	45.969	45
Totale	**89.035**	**76.023**	**13.012**

I debiti commerciali riguardano essenzialmente debiti verso fornitori (34.355 mila euro) e debiti verso imprese controllate, principalmente RFI SpA (9.024 mila euro), Ferservizi SpA (19.917 mila euro), Grandi Stazioni SpA (2.156 mila euro), Fercredit SpA (6.539 mila euro), Trenitalia SpA (6.967 mila euro) e FS Sistemi Urbani (693 mila euro).
La natura dei debiti verso parti correlate è indicata alla successiva nota n. 42 - Rapporti con parti correlate.
Gli acconti e anticipi di 8.666 mila euro riguardano essenzialmente incassi ricevuti a fronte di espropri non ancora definiti.
La valutazione al *fair value* dei debiti commerciali non produce effetti significativi considerato il breve periodo di tempo intercorrente tra il sorgere del debito e la sua scadenza.

23. Debiti per imposte sul reddito

La voce ammonta a 4.095 mila euro al 31 dicembre 2015 e si riferisce alle imposte per IRAP di periodo al netto degli acconti versati.

02

81697/290

24. Ricavi delle vendite e prestazioni

Il dettaglio delle voci che costituiscono i Ricavi delle vendite e prestazioni è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

valori in migliaia di euro

	2015	2014	Variazioni
Ricavi da Gestione immobiliare	**73.325**	**74.476**	**(1.151)**
Canoni attivi per utilizzo marchi	**25.969**	**26.082**	**(113)**
Servizi:	**36.135**	**37.292**	**(1.157)**
Finanza	2.445	2.437	8
Fiscale e Bilancio	603	632	(29)
Amministrazione del Personale dirigente	564	594	(30)
Segreteria Societaria	1.265	1.299	(34)
Legale Lavoro	5.748	5.743	5
Relazioni Industriali	3.498	3.671	(173)
Sviluppo e Organizzazione	2.405	1.603	802
Relazioni esterne	5.694	7.757	(2.063)
Comunicazione	2.611	1.836	775
Affari Istituzionali	1.712	1.650	62
Strategie	1.001	1.001	
Legale	1.042	1.127	(85)
Organizzazione e Processi	270	265	5
Sistemi Informativi	3.341	3.518	(177)
Audit	332	416	(84)
Protezione aziendale (ex *Facilities*)	3.604	3.743	(139)
Patrimonializzazione lavori su immobili *trading*	**2.550**	**1.360**	**1.190**
Altre Prestazioni di servizi	**1.607**	**2.372**	**(765)**
Totale	**139.586**	**141.582**	**(1.996)**

I ricavi delle vendite e prestazioni evidenziano un decremento di 1.996 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- alla flessione dei ricavi da gestione immobiliare, essenzialmente ascrivibile alla riduzione dei proventi da locazione verso mercato connessi alla contrazione del portafoglio a reddito dovuta alle vendite immobiliari;
- ai minori ricavi relativi agli addebiti che Ferrovie dello Stato SpA ha effettuato nei confronti delle società del Gruppo per 1.157 mila euro;
- all'incremento dei lavori di manutenzione straordinaria effettuati e capitalizzati sugli immobili di *trading* per 1.190 mila euro.

81697/291

Nel corso dell'esercizio sono stati venduti immobili e terreni di *trading* per un importo complessivo di circa 12 milioni di euro, sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente, realizzando una plusvalenza di circa 6 milioni di euro.

25. Altri proventi

I dettagli degli Altri proventi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2015	2014	Variazioni
Commissioni attive su fidejussioni	**2.756**	**2.760**	**(4)**
Rimborsi	**1.898**	**1.487**	**411**
Cariche sociali di dirigenti presso Società del Gruppo FS Italiane	1.034	1.094	(60)
Dal personale	29	34	(5)
Altri rimborsi	835	359	476
Proventi diversi	**2.722**	**2.186**	**536**
Totale	**7.376**	**6.433**	**943**

L'incremento della voce è riconducibile principalmente ai maggiori addebiti effettuati alla società RFI SpA a seguito dei maggiori costi sostenuti per incarichi di consulenza (315 mila euro), ai maggiori proventi nei confronti di FS Fondazione per la stipula del contratto per la fornitura e la gestione dei servizi informatici (198 mila euro), ai maggiori addebiti ed indennizzi assicurativi (152 mila euro) ed ai minori ricavi per il ribaltamento della minor quota di contribuzione all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (89 mila euro) rispetto all'esercizio precedente.

04

81697/092

26. Costo del Personale

La composizione del Costo del personale è rappresentato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2015	2014	Variazioni
Personale a ruolo	**40.882**	**46.264**	**(5.382)**
Salari e stipendi	32.246	32.984	(738)
Oneri sociali	9.036	9.005	31
Altri costi del personale a ruolo	(1.915)	2.136	(4.051)
Trattamento di fine rapporto	2.089	2.141	(52)
Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	(574)	(2)	(572)
Personale Autonomo e Collaborazioni	**547**	**244**	**303**
Salari e stipendi	431	155	276
Oneri sociali	116	89	27
Altri costi	**2.149**	**3.558**	**(1.409)**
Lavoro interinale, Personale distaccato e Stage	1.349	848	501
Altri costi collegati al personale	800	2.710	(1.910)
Totale	**43.578**	**50.066**	**(6.488)**

I costi del personale, che complessivamente ammontano a 43.578 mila euro, mostrano una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 6.488 mila euro.

Tale andamento è riconducibile a:

- un decremento dei costi per il personale a ruolo di 5.382 mila euro attribuibile principalmente alla voce salari e stipendi (738 mila euro) per la riduzione delle competenze fisse ed accessorie ed agli altri costi del personale a ruolo di 4.051 mila euro dovuto ai minori oneri di incentivazione all'esodo (3.918 mila euro);
- un incremento dei costi per personale autonomo e collaborazioni per 303 mila euro relativo ad incarichi di collaborazione principalmente nell'ambito del settore *Media*;
- una riduzione degli altri costi del personale per 1.409 mila euro, prevalentemente dovuto ai maggiori costi per personale distaccato (501 mila euro), cui si contrappongono minori rimborsi per la formazione finanziata (1.905 mila euro).

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della Società suddiviso per categoria:

	2015	2014	Variazioni
Personale			
Dirigenti	81	83	(2)
Quadri	207	209	(2)
Altro personale	179	183	(4)
Totale	**467**	**475**	**(8)**

81697/293



27. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2015	2014	Variazioni
Materiali e materie di consumo	443	492	(49)
Illuminazione e forza motrice	116	102	14
Variazione delle giacenze di immobili e terreni *trading*	14.574	5.753	8.821
Totale	**15.133**	**6.347**	**8.786**

La variazione di tale voce è attribuibile essenzialmente alle maggiori svalutazioni operate nell'esercizio 2015 rispetto all'esercizio precedente. Si rimanda alla nota 12 "Rimanenze" per maggiori dettagli.

06

81697/296

28. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2015	2014	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	**18**	**14**	**4**
Servizi trasporto Merci	18	14	4
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	**9.623**	**5.730**	**3.893**
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	603	540	63
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	323	338	(15)
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	8.697	4.852	3.845
Servizi immobiliari e utenze	**22.715**	**23.106**	**(391)**
Servizi amministrativi ed informatici	**7.157**	**7.072**	**85**
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	**4.173**	**3.140**	**1.033**
Diversi	**8.075**	**13.542**	**(5.467)**
Prestazioni professionali	2.003	2.443	(440)
Assicurazioni	1.547	1.549	(2)
Consulenze	2.798	1.384	1.414
Facility management	4.624	4.738	(114)
Viaggi e soggiorno	596	525	71
Altri servizi amministrativi	701	431	270
Altri costi per servizi	5.135	2.472	2.663
Accantonamenti e rilasci	(9.329)		(9.329)
Totale	**51.761**	**52.604**	**(843)**

Per taluni dei servizi diversi, sopra indicati, i costi accentrati in Ferrovie dello Stato Italiane SpA trovano il correlativo ricavo nelle voci comprese negli Altri proventi per il riaddebito nei confronti delle società del Gruppo, limitatamente alle quote ad esse riferibili.

La variazione complessiva della voce Costi per servizi è principalmente dovuta ai maggiori volumi di manutenzione svolti, sia ordinaria sia straordinaria, per il mantenimento in efficienza del patrimonio immobiliare, ai maggiori oneri sostenuti per sponsorizzazioni e pubblicità, alle maggiori attività di consulenza ricevute a seguito delle operazioni straordinarie avvenute nel corso dell'esercizio ed agli oneri sostenuti per la valorizzazione dell'intera rete elettrica ad alta ed altissima tensione finalizzata all'operazione di cessione a Terna SpA cui si contrappone il rilascio fondi per contenzioso civile ed immobiliare per minori esigenze sui contenziosi in essere.

81697/295



29. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei Costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2015	2014	Variazioni
Canoni di locazione e oneri condominiali	3.542	4.802	(1.260)
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	15	239	(224)
Totale	**3.557**	**5.041**	**(1.484)**

La variazione in diminuzione è relativa sostanzialmente alla riduzione dei costi per canoni di locazione degli immobili a seguito dei minori spazi occupati nell'esercizio.

30. Altri costi operativi

Il dettaglio degli Altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2015	2014	Variazioni
Quote associative e contributi	7.750	6.702	1.048
IVA non deducibile (pro-rata)	7.351	5.909	1.442
Imposte e tasse	14.519	14.195	324
Altri oneri diversi	1.756	1.673	83
Totale	**31.376**	**28.479**	**2.897**

L'incremento degli altri costi operativi, pari a 2.897 mila euro, è essenzialmente riconducibile ai maggiori costi per quote associative dovute al contributo a Fondazione FS Italiane (1.297 mila euro) e alla quota IVA non deducibile maturata nell'esercizio (1.442 mila euro).

31. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni, pari a 259 mila euro (232 mila euro nel 2014), si riferiscono ai costi di personale attribuibili agli investimenti, collegati alla realizzazione e sviluppo del *software*.

Bufetti 4210N1 (a)

80

81697/296

32. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2015	2014	Variazioni
Ammortamento attività immateriali	14.215	12.271	1.944
Ammortamento attività materiali	9.457	9.368	89
Totale	**23.672**	**21.639**	**2.033**

La variazione in aumento di 2.033 mila euro rispetto al saldo dell'esercizio precedente è dovuta al normale andamento del processo di ammortamento.

33. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2015	2014	Variazioni
Svalutazione degli investimenti immobiliari	13.051	1.330	11.721
Svalutazione delle attività immateriali		68	(68)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	250	4.830	(4.580)
Totale	**13.301**	**6.228**	**7.073**

La voce si incrementa, rispetto all'esercizio 2014, di 7.073 mila euro prevalentemente per l'effetto contrapposto delle maggiori svalutazioni effettuate nel corso dell'esercizio sugli *asset* iscritti come Investimenti Immobiliari (11.721 mila euro) e dei minori accantonamenti effettuati al fondo svalutazione crediti sulla base delle stime di realizzo previste (4.580 mila euro).

34. Accantonamenti

Il valore degli accantonamenti, pari a 2.969 mila euro, rappresenta l'ammontare degli oneri relativi al Fondo di sostegno al reddito previsti per l'attivazione di progetti di razionalizzazione dell'assetto produttivo della Società.

81697/297

60

35. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

	2015	2014	Variazioni
Proventi da partecipazioni	85.693	113.023	(27.330)
Totale Proventi da partecipazioni	**85.693**	**113.023**	**(27.330)**
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	135.265	151.463	(16.198)
Proventi finanziari diversi	114.899	15.863	99.036
Utili su cambi	28	15	13
Totale Altri proventi finanziari	**250.192**	**167.341**	**82.851**
Totale	**335.885**	**280.364**	**55.521**

Il saldo dei Proventi finanziari registra un incremento di 55.521 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Tale aumento è dovuto essenzialmente all'effetto combinato:

- del decremento dei dividendi distribuiti dalle società controllate e collegate per complessivi 27.330 mila euro, principalmente dovuto ai minori dividendi percepiti da Rete Ferroviaria Italiana SpA (40.000 euro) a fronte di maggiori dividendi percepiti da Trenitalia SpA (11.000 mila euro);
- dei minori interessi maturati sui crediti per i finanziamenti a medio/lungo termine concessi alle società controllate Trenitalia SpA (6.484 mila euro), Rete Ferroviaria Italiana SpA (9.688 mila euro) e Fercredit SpA (26 mila euro), relativi principalmente ai finanziamenti BEI, Cassa Depositi e Prestiti ed Eurofima, a seguito essenzialmente della riduzione dei debiti residui e del livello molto basso dei tassi di riferimento (EURIBOR 6M) che ha determinato di conseguenza un minor tasso applicabile ai prestiti;
- dei maggiori proventi finanziari diversi per complessivi 99.036 mila euro a seguito, principalmente, dell'effetto combinato:
  - dell'iscrizione della plusvalenza derivante dalla cessione della società Self Srl a Terna SpA per 17.434 mila;
  - dell'effetto economico di quanto descritto nella nota 9 relativa alle Partecipazioni, in merito alla partecipata Eurofima SA, per 75.496 mila euro;
  - dell'incremento degli interessi maturati sui finanziamenti a controllate per 3.759 mila euro;
  - dei maggiori interessi sul Credito IVA a rimborso per 4.491 mila euro;
  - delle minori commissioni attive su fidejussioni finanziarie concesse a società controllate per 1.203 mila euro;
  - dei minori interessi maturati sul conto corrente intersocietario per 1.512 mila euro.

10

81697/298

36. Oneri finanziari

Il dettaglio degli Oneri finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2015	2014	Variazioni
Svalutazioni di attività finanziarie	11.432	348	11.084
Totale Oneri su partecipazioni	**11.432**	**348**	**11.084**
Oneri finanziari su debiti	147.340	160.656	(13.316)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	178	317	(139)
Perdita su cambi	14	4.004	(3.990)
Totale Altri oneri finanziari	**147.532**	**164.977**	**(17.445)**
Totale	**158.964**	**165.325**	**(6.361)**

Gli oneri finanziari evidenziano una riduzione di 6.361 mila euro rispetto all'esercizio precedente riconducibile prevalentemente:

- alle svalutazioni delle partecipazioni per complessivi 11.432 mila euro;
- al decremento complessivo degli oneri sui finanziamenti a Cassa Depositi e Prestiti, BEI ed Eurofima per 15.884 mila euro, ai minori interessi sul conto corrente intersocietario per 6.445 mila euro, cui si contrappongono i maggiori interessi maturati sul credito Iva a rimborso per 6.010 mila euro, i maggiori oneri relativi ai finanziamenti passivi a breve termine per 1.152 mila euro ed i maggiori interessi e commissioni per mancato utilizzo della linea di credito Backup Facility sottoscritta in data 22 maggio 2015 per 1.175 mila euro;
- al decremento delle perdite su cambi relativo all'adeguamento dei decimi da versare alla partecipata Eurofima SA (3.987 mila euro) effettuato nel 2014.

81697/209

11

37. Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle Imposte sul reddito:

valori in migliaia di euro

	2015	2014	Variazioni
IRAP	4.650	2.589	2.061
IRES	26.593	4.368	22.225
Proventi da adesione consolidato fiscale	(11.597)	(3.495)	(8.102)
Imposte differite e anticipate	(16.561)	195	(16.756)
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(1.651)	12	(1.663)
Accantonamenti e rilasci	(19)		(19)
Totale imposte sul reddito	**1.415**	**3.669**	**(2.254)**

Le imposte sul reddito presentano un decremento complessivo di 2.254 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato dell'incremento delle imposte correnti, al netto dei proventi da consolidato fiscale, per 16.184 mila euro, per effetto del completato utilizzo delle perdite societarie pregresse e del decremento delle imposte anticipate e differite per 16.756 mila euro, per la cui movimentazione si rimanda alla Nota 8 – "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite" ed alle maggiori rettifiche di imposte relativi al precedente esercizio per 1.663 mila euro.

Di seguito si riporta la tabella di riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva:

81697/209

11

37. Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle Imposte sul reddito:

valori in migliaia di euro

	2015	2014	Variazioni
IRAP	4.650	2.589	2.061
IRES	26.593	4.368	22.225
Proventi da adesione consolidato fiscale	(11.597)	(3.495)	(8.102)
Imposte differite e anticipate	(16.561)	195	(16.756)
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(1.651)	12	(1.663)
Accantonamenti e rilasci	(19)		(19)
Totale imposte sul reddito	**1.415**	**3.669**	**(2.254)**

Le imposte sul reddito presentano un decremento complessivo di 2.254 mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato dell'incremento delle imposte correnti, al netto dei proventi da consolidato fiscale, per 16.184 mila euro, per effetto del completato utilizzo delle perdite societarie pregresse e del decremento delle imposte anticipate e differite per 16.756 mila euro, per la cui movimentazione si rimanda alla Nota 8 – "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite" ed alle maggiori rettifiche di imposte relativi al precedente esercizio per 1.663 mila euro.

Di seguito si riporta la tabella di riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva:

12

81697/300

	2015		2014	
	Euro	%	Euro	%
Utile dell'esercizio	137.380		89.212	
Totale imposta sul reddito	1.415		3.669	
Utile ante imposte	138.795		92.881	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		**27,5%**		**27,5%**
Minori imposte:				
Dividendi da partecipazione	(81.408)		(107.372)	
Utilizzi fondi	(11.676)		(4.435)	
Altre variazioni in diminuzione	(92.305)		(2.267)	
Maggiori imposte:				
Accantonamenti ai fondi	69.968			
Svalutazione partecipazioni	11.132		38	
Sopravvenienze passive	447		155	
Differenza su cambi	3		3.987	
Ammortamenti	4.833		6.326	
Variazioni rimanenze	(2.989)		(1.171)	
Imposte indeducibili	10.059		11.407	
Altre variazioni in aumento	49.843		16.335	
Totale imponibile IRES	96.702		15.885	
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	**26.593**	**19,2%**	**4.368**	**4,7%**
IRAP	**4.650**	**5,57%**	**2.589**	**5,57%**
Differenza su stima imposte anni precedenti	**(1.670)**		**12**	
Totale fiscalità differita	**(16.561)**		**195**	
Proventi da adesione consolidato fiscale	**(11.597)**		**(3.495)**	
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	**1.415**		**3.669**	

38. Passività e attività potenziali

Alla data del bilancio non sussistono né passività né attività potenziali da segnalare.

81697/301

13

39. Altre informazioni

Alla data di redazione della presente relazione finanziaria si rileva che il capitale sociale di Eurofima SA, con sede a Basilea e partecipata al 13,50%, non è del tutto richiamato. Pertanto tale circostanza costituisce impegno finanziario da parte della Società sulla base delle seguenti considerazioni:

- i decimi non ancora versati (*callable share*) vedono la loro ultima relativa delibera risalire al lontano 1997;
- la normativa civilistica svizzera prevede la possibilità che i decimi deliberati possano anche non essere mai richiamati.

Il capitale sociale richiamabile attribuito a Ferrovie dello Stato Italiane SpA è pari a 280.800.000 Franchi svizzeri (259.160 mila euro al cambio alla data del 31 dicembre 2015), il cui eventuale versamento comporterebbe comunque un incremento del valore della partecipazione di pari importo.

Bugatti 4210N1 (a)

14

81697/302

40. Compenso alla Società di revisione

Si evidenzia che ai sensi dell'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 del Codice Civile l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione e a società appartenenti al suo *network* è pari a 380 mila euro, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (114 mila euro).

41. Compensi Amministratori e Sindaci

	2015		2014		Variazioni
Amministratori	1.267	(1)	1.195	(1)	72
Sindaci	100		100		
Totale	**1.367**		**1.295**		**72**

(1) Comprende gli emolumenti per le cariche di Presidente, di Consigliere di Amministrazione, nonchè il trattamento economico fisso e variabile spettante all'Amministratore Delegato anche in qualità di dirigente FS.

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente ed Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si deve aggiungere quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza, pari a 45 mila euro. Si precisa che i compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (consiglieri e sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

42. Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

valori in migliaia di euro

	2015	2014
Benefici a breve termine	4.958	5.893
Benefici successivi al rapporto di lavoro	310	350
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro		3.742
Totale	**5.268**	**9.985**

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati.

Ai benefici a breve termine 2015 erogati, pari a 4.958 mila euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2016, per un importo indicativamente non superiore a 1.150 mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

Si precisa che ai dirigenti con responsabilità strategiche non sono stati erogati benefici a lungo termine.

I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione direttamente o tramite stretti familiari con il Gruppo e le imprese che ne fanno parte o con altre parti ad esse correlate.

Operazioni con altre parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

81697/303

15

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
RFI SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media* Protezione Aziendale Affari Istituzionali Strategie Legale Organizzazione e Processi Sistemi Informativi Servizi per comunicazione Vendita Immobili *Trading* Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito Servizi Informatici Riaddebito oneri condominiali Assistenza tecnica per progetti di formazione Utilizzo marchio Locazione e sub-locazione locali uffici e officine Riadd.oneri *service* F.do gest. Bilaterale Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	Soggetto Tecnico lavori di manutenzione immobili Riaddebito servizi informatici Prestazioni di personale Prestazioni sanitarie Formazione Canoni di locazione
Ferservizi SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Protezione Aziendale Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media* Affari Istituzionali Strategie Legale Organizzazione e Processi Sistemi Informativi Servizi per comunicazione Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito Servizi Informatici Utilizzo marchio Locazione e sub-locazione locali uffici Riaddebito oneri condominiali Riaddebito oneri service F.do Bilaterale Assistenza tecnica per progetti di formazione Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	Gestione immobiliare Riaddebito oneri condominiali per tutela patrimonio Servizi informatici Prestazioni di personale Ferrotel *Fee* acquisto titoli di viaggio *Fee* valorizzazione patrimonio Servizi di gestione tecnica amministrativa Amministrazione del personale Contabilità/tesoreria *Facilities* e *building management* Servizi amministrativi Formazione Servizi *Asset Allocation* Gestione Spazi stazione Servizi Assistenza Preposto Gestione contenzioso immobiliare *Fee* manutenzione custodia e tutela Servizi di traduzione Servizi di ristorazione
Fercredit SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media* Protezione Aziendale Sviluppo Organizzazione Strategie Legale *Audit* Sistemi Informativi Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito Servizi Informatici Riaddebito oneri condominiali Locazioni e sub-locazioni locali uffici Utilizzo marchio	

Buffetti 421ON1 (a)

16

81697/304

Grandi Stazioni SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media* Sviluppo Organizzazione Strategie Legale Sistemi Informativi Servizi per comunicazione Cariche sociali Prestazioni di personale Canone di retrocessione Rimborsi assicurazioni Pubblicità Riaddebito Servizi Informatici Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	Canoni indennità di occupazione Oneri condominiali
Centostazioni SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Amministrazione del Personale Dirigente Comunicazione e Relazioni con i *Media* Sviluppo Organizzazione *Audit* Strategie Legale Sistemi Informativi Servizi per comunicazione Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	Prestazioni di personale
FS Sistemi Urbani Srl	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media* Sviluppo Organizzazione *Audit* Affari Istituzionali Strategie Legale Protezione Aziendale Organizzazione e Processi Sistemi Informativi Servizi per comunicazione Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Locazioni e sub-locazioni locali uffici Utilizzo marchio Riaddebito oneri condominiali Riadd.oneri *service* F.do gest. Bilaterale Riaddebito servizi informatici Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	*Fee* valorizzazione patrimonio Fitto locali Finanziamento alla formazione
Serfer Srl	Servizi dell'area Fiscale/Bilancio Rimborsi assicurazioni Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	Prestazioni di personale
TX Logistik AG	Servizi dell'area Finanza Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	

81697 305

Trenitalia SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media* Protezione Aziendale Affari Istituzionali Strategie Legale Organizzazione e Processi Sistemi Informativi Servizi per comunicazione Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Utilizzo marchio Locazione e sublocazione locali uffici e officine Affitti da terreni Riaddebito oneri condominiali Riaddebito oneri *service* F.do Bilaterale Assistenza tecnica per progetti di formazione Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	Prestazioni di personale Spese di trasporto viaggiatori Finanziamento alla formazione Pubblicità e *marketing*
Italferr SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media* *Audit* Affari Istituzionali Strategie Legale Organizzazione e Processi Sistemi Informativi Servizi per comunicazione Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Utilizzo marchio Riaddebito oneri *service* F.do Bilaterale Assistenza tecnica per progetti di formazione Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	Prestazioni di personale Finanziamento alla formazione
FS Logistica SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Relazioni Industriali Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media* Sviluppo Organizzazione *Audit* Affari Istituzionali Strategie Legale Organizzazione e Processi Sistemi Informativi Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Locazioni locali uffici Utilizzo marchio Riaddebito oneri condominiali Attività di supporto specialistico Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	Acquisto immobili e terreni *trading* Trasporti e spedizioni
Ferrovie dello Stato Italiane SpA		

282

18

81697/306

Busitalia - Sita Nord Srl	Servizi dell'area Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media* Sviluppo Organizzazione *Audit* Affari Istituzionali Strategie Legale Organizzazione e Processi Sistemi Informativi Servizi per comunicazione Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	
Italcertifer SpA	Servizi dell'area Affari Societari Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media* Sviluppo Organizzazione Affari Istituzionali Strategie Legale Servizi per comunicazione Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riadd.oneri *service* F.do gest. Bilaterale	
Cemat SpA	Fiscale/Bilancio Affari Societari *Audit* Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media* Sviluppo Organizzazione Sistemi Informativi Servizi per comunicazione Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Contribuzioni alle spese sostenute AGCM Assistenza tecnica per progetti di formazione	
Metropark SpA	Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Comunicazione Esterna e Relazioni con i *Media* Sviluppo Organizzazione *Audit* Strategie Protezione Aziendale Legale Sistemi Informativi Servizi per comunicazione Rimborsi assicurazioni Locazione e sublocazione locali Riaddebito oneri condominiali Riaddebito servizi informatici	Manutenzione immobili Gestione fabbricati Canoni di locazione
Netinera Deutschland GmbH	Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici	
Ataf Gestioni Srl	Contribuzioni alle spese sostenute AGCM	
Trenitalia Logistic France SaS	Servizi dell'area Affari Societari	
FS JIT Italia Srl		Trasporti e spedizioni Manutenzione immobili
Trenord Srl	Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Locazione e sublocazione locali uffici e officine Riaddebito oneri condominiali	
Terminali Italia Srl	Rimborsi assicurazioni Locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali	
Thello Sas	Rimborsi assicurazioni	
I-MAGO SpA	*Audit*	
Busitalia Rail Service Srl	Rimborsi assicurazioni	Trasporti e spedizioni Pubblicità e *marketing*
Busitalia Veneto SpA	Rimborsi assicurazioni	
Bluferries Srl	Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	

81697 307

19

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Collegate		
Ferrovie Nord Milano SpA	Cariche sociali	
Collegate di controllate		
Alpe Adria SpA	Cariche sociali	
BBT SE	Cariche sociali	
LI-NEA SpA	Cariche sociali	
Terminal Tremestieri Srl	Cariche sociali	
Logistica SA	Rimborsi assicurazioni	
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Cariche sociali	
Altre parti correlate (*)		
Gruppo CDDPP	Attraversamenti	Finanziamenti
Gruppo ENEL	Canoni per servitù sui terreni	Utenze energia elettrica
Gruppo ENI	Canoni per servitù sui terreni	Fornitura gas
Gruppo Invitalia	Attraversamenti	
Gruppo POSTE	Canoni locazione fabbricati strumentali	Spese postali
	Canoni locazione terreni	
Gruppo RAI	Canoni di locazione	
Eurofer	Rimborsi assicurazioni	Contributi
Altri fondi previdenziali		Polizze assicurative
Previndai		Contributi

(*) Imprese che condividono con Ferrovie dello Stato Italiane il medesimo soggetto controllante-MEF.

Bugetti 4210N1 (a)

20

81697/308

RAPPORTI DIVERSI

CONSOLIDATO FISCALE	IVA DI *POOL*	RAPPORTI DI C/C INTERSOCIETARI O E C/C POSTALI	FINANZIAMENTI CONCESSI	DEPOSITI PASSIVI E FINANZIAMENTI RICEVUTI	RILASCIO GARANZIE FIDEIUSSORIE NELL'INTERESSE DI	FONDI PENSIONE INTEGRATIVA
Controllate						
RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA	RFI SpA		RFI SpA	
Fercredit SpA	Fercredit SpA	Fercredit SpA	Fercredit SpA			
Ferservizi SpA	Ferservizi SpA	Ferservizi SpA			Ferservizi SpA	
Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA		Trenitalia SpA	
Italferr SpA	Italferr SpA	Italferr SpA			Italferr SpA	
Grandi Stazioni SpA	Grandi Stazioni SpA	Grandi Stazioni SpA			Grandi Stazioni SpA	
Centostazioni SpA	Centostazioni SpA	Centostazioni SpA			Centostazioni SpA	
Bluferries Srl	Bluferries Srl	Bluferries Srl				
Metropark SpA	Metropark SpA	Metropark SpA				
FS Logistica SpA	FS Logistica SpA	FS Logistica SpA	FS Logistica SpA		FS Logistica SpA	
FS Sistemi Urbani Srl	FS Sistemi Urbani Srl	FS Sistemi Urbani Srl			FS Sistemi Urbani Srl	
FS Telco Srl	FS Telco Srl					
Italcertifer SpA		Italcertifer SpA	Italcertifer SpA		Italcertifer SpA	
Cemat SpA	Cemat SpA				Cemat SpA	
Ferport Genova Srl in liquidazione	Ferport Genova Srl in liquidazione					
Busitalia Rail Service Srl						
Serfer Srl	Serfer Srl	Serfer Srl	Serfer Srl		Serfer Srl	
SGT SpA						
Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl			
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA					Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	
Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl		Busitalia Sita Nord Srl	
Nord Est Terminal SpA in Liquidazione						
					TX Logistik AG	
					Netinera Deutschland GmbH	
Sita SpA in liquidazione					Sita SpA in liquidazione	
FS JIT Italia Srl		FS JIT Italia Srl			FS JIT Italia Srl	
					Cisalpino AG	
					Thello Sas	
Altre Parti correlate				Cassa DD.PP.		
		Poste Italiane				
						Eurofer
						Previndai

81697/309

21

Nelle tabelle che seguono, sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 delle transazioni con parti correlate.

22

81697 310

Rapporti commerciali e diversi

valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2015			2015	
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate					
Ataf Gestioni Srl	2				2
Busitalia Rail Service Srl	2	121		13	2
Busitalia Veneto SpA	1	1			1
Bluferries Srl	1.160	1			14
Busitalia - Sita Nord Srl	4.886	1.662			854
Cemat SpA	290	423	24		125
Centostazioni SpA	4.883	123	30	84	494
Cisalpino AG	83				
FS Logistica SpA	11.111	762	4.743	10.418	546
Fercredit SpA	802	6.543			398
Ferport Genova Srl in liquidazione		27			
I-Mago SpA	14				6
Ferservizi SpA	17.539	20.501	2.242	34.661	10.842
FS Sistemi Urbani Srl	3.300	810	39	686	909
FS Telco Srl		15			
Grandi Stazioni SpA	29.376	2.161	6.953	1.794	27.935
Italcertifer SpA	1.766	326			594
Italferr SpA	20.544	125	368	112	1.831
Metropark SpA	1.008	33		96	396
Netinera Deutschland GmbH	866	214	35.000		232
Nord Est Terminal SpA in liquidazione		222			
Rete Ferroviaria Italiana SpA	24.621	1.394.870	1.474.572	3.081	41.570
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	552				719
Serfer Srl	3.233	123	10	10	12
SGT SpA	169				
Sita SpA in liquidazione	84	133	234		
Terminali Italia Srl	1.194	2			31
Thello Sas	6	1	182		3
Trenitalia Logistic France Sas	3				3
Trenitalia SpA	40.344	226.412	13.660	1.550	52.506
Trenord Srl	933	20			280
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		48	28		
FS JIT Italia Srl	89	10		18	
TX Logistik AG	123	4	50		6
Totale	**168.984**	**1.655.693**	**1.538.135**	**52.523**	**140.311**
Imprese collegate					
Ferrovie Nord Milano SpA	4				4
Totale	**4**				**4**
Collegate di controllate					
Alpe Adria SpA	4				4
BBT SE	10				(2)
LI-NEA SpA	5				11
Terminal Tremestieri Srl	14				18
Logistica SA	58	1			3
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	4				4
Totale	**95**	**1**			**38**
TOTALE	**169.083**	**1.655.694**	**1.538.135**	**52.523**	**140.353**
Altre parti correlate					
Gruppo CDDPP	141				41
Gruppo ENEL	47	17		262	19
Gruppo ENI	15	110		305	13
Gruppo Finmeccanica	89				133
Gruppo INVITALIA	4				
Gruppo POSTE	503	76			12
Gruppo RAI	1			1	1
Eurofer		84			3
Altri fondi previdenziali		190		1.424	
Previndai		458		438	
Totale	**800**	**935**		**2.430**	**222**

81697/311

23

Rapporti finanziari

valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2015			2015	
	Crediti e conti correnti	Debiti	Garanzie e Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate					
FS JIT Italia Srl		825	164		
Bluferries Srl		92			
Busitalia Rail Service Srl					7
Busitalia Veneto SpA					1
Busitalia - Sita Nord Srl	31.024	315	9.994		957
Centostazioni SpA		113	2.520	2	3.214
Cisalpino AG			13.674		83
FS Logistica SpA		18.350	1.269	1	3
Fercredit SpA		70.828		4	6.804
Ferservizi SpA		86.363		11	18.319
FS Sistemi Urbani Srl		28.352	900	3	252
Grandi Stazioni SpA		17.416		4	8.460
Italcertifer SpA	350	23	38		13
Italferr SpA	826		26.453		3.845
Metropark SpA		3.922		1	
Netinera Deutschland GmbH			265.288		1.137
Rete Ferroviaria Italiana SpA	2.297.680	230.307	337.617	9.099	137.853
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)					
Serfer Srl	4.621	1.006	4		106
Terminali Italia Srl	750				14
Trenitalia SpA	23.538.214	18.222.123	987.314	882	50.204
TX Logistik AG			17.660		114
TOTALE	**25.873.465**	**18.680.035**	**1.662.895**	**10.007**	**231.386**
Imprese collegate					
Ferrovie Nord Milano SpA					898
Totale					**898**
TOTALE	**25.873.465**	**18.680.035**	**1.662.895**	**10.007**	**232.284**
Altre parti correlate					
Gruppo CDDPP		977.169		44.065	
Gruppo POSTE	2.583				4
TOTALE	**2.583**	**977.169**		**44.065**	**4**

24

81697/312

43. Garanzie

Nella tabella sono riportate le Garanzie prestate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nell'interesse delle società controllate, a favore di terzi o di altre società controllate, distinguendo quelle di natura finanziaria dalle altre.

valori in migliaia di euro

Rilasciate nell'interesse di	Finanziarie	Non finanziarie
Rete Ferroviaria Italiana SpA	337.617	1.474.572
Trenitalia SpA	987.314	13.660
Netinera Deutschland GmbH	265.288	35.000
Busitalia - Sita Nord Srl	9.994	
Centostazioni SpA	2.520	30
Grandi Stazioni SpA		6.953
FS Sistemi Urbani Srl	900	39
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		28
Italferr SpA	26.453	368
Ferservizi SpA		2.242
FS Logistica SpA	1.269	4.743
Sita SpA in liquidazione		234
TX Logistik AG	17.660	50
Italcertifer SpA	38	
Serfer Srl	4	10
Cemat SpA		24
Thello Sas		182
FS JIT	164	
Cisalpino AG	13.674	
Totale	**1.662.895**	**1.538.135**

Le garanzie finanziarie sono rappresentate principalmente dalle garanzie e controgaranzie rilasciate agli istituti di credito rispettivamente per finanziamenti e garanzie concesse dagli Istituti medesimi a terzi nell'interesse delle controllate.

Le garanzie non finanziarie sono costituite da *Bid Bond* (garanzie emesse a corredo di un'offerta per un appalto), *Performance Bond* (garanzie di buona esecuzione), garanzie commerciali ed impegni a favore dell'Erario.

Le garanzie dirette (c.d. *parent company guarantees*) di FS ammontano a 2.269.417 mila euro e si riferiscono, per 1.538.135 mila euro, a garanzie non finanziarie e per 731.282 mila euro, a garanzie finanziarie.

Le principali garanzie dirette non finanziarie sono state rilasciate a favore dell'Erario (1.319.151 mila euro), a garanzia dei rimborsi di crediti erariali alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, FS Logistica SpA, Ferservizi SpA, Grandi Stazioni SpA, Italferr SpA, FS Sistemi Urbani Srl, Sita SpA in liquidazione, Centostazioni SpA, Cemat SpA e Tunnel Ferroviario del Brennero SpA; a queste si aggiunge una controgaranzia di 13.674 mila euro emessa in favore di Deutsche Bank a fronte del rilascio da parte di quest'ultima di una garanzia bancaria in favore dell'Erario nell'interesse di Cisalpino AG, società controllata al 50% da Trenitalia SpA (la garanzia diretta di FS copre solo la quota parte di Trenitalia). Tra le garanzie dirette non finanziarie si segnalano quella a favore alla società G.S.E a garanzia del Contratto di Servizio per l'approvvigionamento dell'energia stipulato con Rete Ferroviaria Italiana SpA (150.000 mila euro) e la garanzia emessa nel corso del 2014 in favore di Terna a garanzia del contratto stipulato con Rete Ferroviaria Italiana SpA per il servizio di dispacciamento dell'energia elettrica per punti di prelievo che alimentano la trazione ferroviaria (garanzia da 22.400 mila euro).

Si riportano di seguito le garanzie finanziarie a favore di istituti di credito per i finanziamenti concessi:

- dalla BEI alla controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA (importo della garanzia pari a 300.000 mila euro);
- dalla BEI alla controllata Trenitalia SpA (importo totale delle controgaranzie bancarie pari a 408.844 mila euro a cui si aggiunge una garanzia diretta FS, emessa nel 2014 in sostituzione di tre garanzie bancarie reputate non più idonee da BEI ai sensi del contratto, di 130.812 mila euro);

81697/313

- da BNP Paribas Fortis e da Unicredit AG a TX Logistik AG, controllata di Trenitalia SpA (importo totale delle due garanzie dirette pari a 17.661 mila euro);
- da BNP Paribas alla controllata Centostazioni SpA (importo della garanzia diretta pari a 2.520 mila euro).

E' stata rilasciata, inoltre, una "Lettera di *patronage* forte" (per un importo pari a 420.000 mila euro) per il finanziamento del prestito OPI (ora Intesa SanPaolo) del 2004 concesso a Trenitalia SpA.
Si segnalano le garanzie dirette emesse nell'interesse delle società del gruppo Netinera Deutschland GmbH (importo totale delle garanzie dirette pari a 300.288 mila euro) a copertura principalmente di operazioni finanziarie e linee di credito.
Sono state emesse ulteriori garanzie in ambito di progetti all'estero (garanzie controgarantite da banche di riferimento di FS ed emesse nel paese estero attraverso una banca locale) per un totale di 11.479 mila euro; tali garanzie sono state emesse principalmente nell'interesse di Italferr SpA (11.441 mila euro) ed in misura minore nell'interesse di Italcertifer SpA (38 mila euro). Dette garanzie sono costituite da *Bid Bond* per 1.607 mila euro, *Performance Bond* per 6.331 mila euro e *Advance Payment Bond* (Garanzie di rimborso di un anticipo) per 3.541 mila euro e sono emesse per assistere le società del Gruppo per la partecipazione a gare e la conclusione di contratti di appalto esteri.

44. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Gli azionisti di Grandi Stazioni (Ferrovie dello Stato Italiane ed Eurostazioni) hanno definito la *short list* dei gruppi selezionati per accedere alla seconda fase del processo di privatizzazione di Grandi Stazioni Retail. Entro il mese di aprile dovranno essere presentate le offerte vincolanti; nelle settimane successive, qualora le offerte siano ritenute soddisfacenti, sarà identificato il soggetto con cui procedere al *signing* e al *closing* dell'operazione.

Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Bugetti 4210N1 (a)

26

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

81697/314

Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 Dicembre 2015 ai sensi dell'art.154-*bis*, comma 5 del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Renato Mazzoncini e Roberto Mannozzi, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998 n.58, attestano:

   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., e
   - l'effettiva applicazione,

   delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2015.

2. Al riguardo si segnala che:

   a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'"*Internal Controls – Integrated Framework*" emesso dal "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*" che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;

   b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. – Società con socio unico
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 36.340.432.802,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 – R.E.A. 962805

81697/315

27

3. Si attesta, inoltre che:

3.1. Il bilancio d'esercizio:

a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;

b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

15 aprile 2016

Renato Mazzoncini
Amministratore Delegato

Roberto Mannozzi
Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Buffetti 4210N1 (a)

28

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

81697/316

Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
SUL BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2015
DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A. CON SOCIO UNICO
AI SENSI DELL'ART. 2429, CO. 2, COD. CIV.

All'Assemblea degli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico

Signor Azionista,

premettiamo che l'attuale composizione del Collegio Sindacale è il risultato, da ultimo, della delibera assembleare dell'11 marzo 2016 di nomina del sindaco Roberto Ascoli, in sostituzione del sindaco supplente Paolo Castaldi, subentrato al sindaco effettivo Tiziano Onesti, dimissionario a far tempo dal 21 dicembre 2015.

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico ("FS SpA"), che viene sottoposto alla Vostra attenzione, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 15 aprile 2015.

Nel corso dell'esercizio 2015, abbiamo svolto l'attività di vigilanza in adempimento ai doveri demandati dalla legge al Collegio Sindacale, tenuto conto delle norme di comportamento raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Si ricorda che, nel corso dell'esercizio 2013, la Vostra Società ha acquisito la qualifica di "*ente di interesse pubblico*", ai sensi dell'art. 16 del D.Lgs. n. 39 del 2010 in quanto emittente titoli quotati in mercati finanziari (Programma EMTN), di conseguenza, il Collegio Sindacale ricopre anche le funzioni di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, ai sensi dell'art. 19 del citato D.Lgs. n. 39.

81697/317

29

Con riferimento all'attività svolta, rappresentiamo quanto segue:

1. Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello Statuto. In particolare, sulla base delle informazioni ricevute e delle apposite analisi condotte, abbiamo accertato la conformità alla legge, allo statuto sociale e ai principi di corretta amministrazione delle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale (tenuto conto delle dimensioni della Società e del suo Gruppo) effettuate nel corso dell'esercizio, verificando che le stesse non fossero manifestamente imprudenti o azzardate, in potenziale conflitto di interessi, in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale della Società. I principali rischi a cui è esposta la Società e il Gruppo FS sono descritti nei documenti di corredo al bilancio.

   Si evidenzia che il Consiglio di Amministrazione della Società, nella sua attuale composizione, è stato nominato con delibera assembleare del 27 novembre 2015, a seguito delle intervenute dimissioni da parte della maggioranza dei consiglieri in precedenza nominati.

   L'Assemblea, in linea con quanto disposto dalla Direttiva del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 24 giugno 2013, ha nominato i componenti dell'Organo amministrativo con un mandato della durata di tre esercizi e comunque sino alla data dell'Assemblea che sarà convocata per l'approvazione del bilancio 2017.

   Il nuovo Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 1° dicembre 2015, ha quindi nominato l'Amministratore Delegato, il quale è stato anche assunto dalla società come Direttore generale con specifici compiti di coordinamento delle strutture dirigenziali della Società. Il Consiglio ha altresì definito il compenso del Presidente e dell'Amministratore Delegato in coerenza con le direttive dell'Azionista.

   Nella stessa seduta del 1° dicembre 2015 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di confermare i Comitati, già istituiti dal precedente CdA: Comitato Audit, Controllo Rischi e *Governance*, Comitato per la Remunerazione e per le Nomine, modificandone solo la composizione per tenere conto di quanto deliberato dalla suddetta Assemblea del 27 novembre 2015.

   In data 8 giugno 2015 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di approvare il nuovo "Manuale del processo di Audit" che recepisce la modifica richiesta dal

4210N1 (a)

30

81697/318

Comitato Audit, Controllo Rischi e *Governance*. Un elemento distintivo dell'attuale Manuale rispetto al precedente è rappresentato dal fatto che il CdA di FS Italiane non è chiamato ad approvare il Piano consolidato di audit del Gruppo, e quindi tutti i piani di audit delle società controllate. Infatti, queste ultime, si limitano a comunicare alla Holding i loro Piani - redatti in base alle linee guida emanate dalla stessa Holding - approvati dai relativi CdA. Secondo il nuovo Manuale, il CdA della Capogruppo è quindi chiamato ad approvare la proposta di Piano della Direzione Centrale Audit (DCA) di FS e si limita a prendere atto dei Piani delle controllate richiedendo, ove ritenuto necessario, eventuali integrazioni. I principi operativi, espressi nel nuovo Manuale, sono rivolti a tutte le diverse Società del Gruppo e, nella misura in cui sono applicabili, non sono derogabili senza adeguata motivazione, che va preventivamente comunicata al Responsabile della DCA.

In data 22 gennaio 2015 è stata istituita la struttura organizzativa Risk Management alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato.

Missione della struttura è assicurare l'implementazione di un modello integrato di *Enterprise Risk Management* a supporto dell'ottimizzazione dei controlli per il miglioramento delle performance aziendali e di Gruppo.

Nel corso dell'anno 2015 l'Azienda ha deciso di rafforzare il modello già in essere con l'obiettivo di implementare un "modello integrato di *Enterprise Risk Management* "che consenta l'identificazione, la classificazione, la misurazione, la valutazione ed il monitoraggio continuo dei rischi strategici e di processo.

L'attuale Dirigente Preposto (DP) di FS SpA, è stato nominato il 1° dicembre 2015 dal nuovo Consiglio di Amministrazione, e resta in carica fino all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2017, su proposta dell'Amministratore Delegato e con il parere favorevole del Collegio Sindacale.

Nel corso del 2015, è continuato il processo di adeguamento al Codice di Autodisciplina emanato da Borsa Italiana per le società emittenti titoli quotati. Tale processo è monitorato dal Collegio Sindacale.

Il Modello di controllo sull'informativa finanziaria, in coerenza con le previsioni dell'art. 154 bis del TUF e sulla base degli standard internazionali di riferimento

81697/19

31

prevede la presenza di un Dirigente Preposto nella Capogruppo e di Dirigenti Preposti nelle principali società controllate.

Il DP di FS SpA definisce e monitora il piano di attività annuale per la conformità del Gruppo alla Legge 262/2005. Il piano è sottoposto all'approvazione del Consiglio di Amministrazione di Capogruppo e, per la parte di competenza, ai Consigli delle controllate. Il DP emana, altresì, linee guida in termini di predisposizione delle procedure di controllo, di verifica dell'adeguatezza ed operatività delle stesse, nonché di rilascio delle attestazioni. I DP delle società controllate implementano e manutengono il sistema di controllo sull'informativa finanziaria societaria, con flussi di interscambio continui con il DP della Capogruppo.

Di seguito vengono descritte le fasi ed i ruoli coinvolti nel processo di controllo sull'informativa finanziaria.

Si specifica che, a seguito di una verifica condotta sul Modello 262 del Gruppo nell'ottica dell'ulteriore avvicinamento alle migliori pratiche delle società quotate, è stato definito, nel corso del 2015, il nuovo Modello 262, implementato per FS SpA già a supporto dell'attestazione 2015.

Il Modello, in particolare, è stato arricchito per i seguenti aspetti:

- potenziamento del ruolo dei *Process Owner/Control Owner* ai fini della certificazione e mantenimento nel tempo di un adeguato sistema di controlli interni sull'informativa finanziaria;
- introduzione di una specifica metodologia di valutazione dei "rischi 262", posti al centro del processo, basata sui criteri di impatto e probabilità al fine di orientare tutte le fasi del processo.

Il Collegio ritiene utile ricordare che Ferrovie dello Stato Italiane ha in corso un piano di emissioni obbligazionarie (EMTN Program), con scadenza fino a 12 anni, di cui quelle già effettuate con scadenza a 8 anni, costantemente monitorato dagli Uffici competenti per quanto riguarda il piano di ripagamento.

In data 25 febbraio 2015 è stata approvata dal CdA di FS Italiane SpA l'emissione di nuove obbligazioni a valere sul Programma EMTN quotato alla Borsa d'Irlanda per un complessivo ammontare fino a 1,5 miliardi di euro e durata compresa tra 4 e 12 anni. I proventi delle suddette emissioni finanzieranno i fabbisogni del Gruppo FS Italiane in

Buffetti 4210N1 (a)

32

81697/320

continuità con le previsioni del Piano Industriale 2014-2017, con particolare riguardo agli investimenti di RFI SpA per il progetto infrastrutturale Alta Velocità/Alta Capacità e di Trenitalia SpA per l'acquisto di materiale rotabile da utilizzare nei settori dell'Alta Velocità e del trasporto regionale.

In data 23 dicembre 2015 la Banca Europea degli Investimenti ha interamente sottoscritto un titolo obbligazionario emesso da FS Italiane a valere sul Programma EMTN, dell'ammontare di 300 milioni di euro, tasso variabile e durata pari a 10 anni ed il cui *settlement* è avvenuto in data 12 gennaio 2016.

Il *bond* in questione finanzierà l'acquisto di nuovo materiale rotabile per il trasporto regionale in Lazio, Toscana, Veneto, Piemonte e Liguria mediante la sottoscrizione di un prestito *intercompany* tra FS e Trenitalia a valere sui fondi dell'emissione, rispecchiandone nella sostanza caratteristiche e condizioni contrattuali in termini di vincoli e impegni delle parti .

2. Il Collegio Sindacale non ha riscontrato, nel corso dell'esercizio 2015 e successivamente alla chiusura dello stesso, operazioni atipiche e/o inusuali effettuate con terzi e/o con parti correlate.

   Con riferimento alle operazioni di natura ordinaria, a condizioni di mercato, poste in essere con società del Gruppo e con parti correlate, descritte nei documenti di corredo al bilancio, queste risultano congrue e rispondenti all'interesse della Società.

3. La Società incaricata della revisione legale dei conti KPMG S.p.A. ha riferito di aver predisposto la Relazione di propria competenza sul bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico, con giudizio positivo e senza riserva sulla conformità agli IAS/IFRS adottati dall'Unione Europa e sulla capacità del bilancio stesso di rappresentare con chiarezza e in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa della Società.

   La Società incaricata della revisione legale dei conti ha altresì riferito di aver predisposto la Relazione di propria competenza sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2015 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, dalla quale non emergono rilievi e/o richiami di informativa.

81697/321

33

In riferimento all'attività di vigilanza sull'indipendenza della Società incaricata della revisione legale dei conti, di cui all'art. 19, co. 1, lett. d), D.Lgs. n. 39 del 2010, il Collegio Sindacale – anche in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile – riferisce nella comunicazione resa ai sensi dell'art. 17, co. 9, lett. a), del citato Decreto, la KPMG S.p.A. ha confermato la propria indipendenza e ha comunicato i servizi di revisione e i servizi diversi dalla revisione prestati alla Società direttamente o per il tramite di entità appartenenti alla propria rete.

Il Collegio, sulla base della documentazione e delle informazioni ricevute, non ritiene che sussistano aspetti da evidenziare in materia di indipendenza della KPMG S.p.A.

4. Nel corso dell'esercizio 2015 e successivamente alla chiusura dello stesso, non sono state presentate denunce ex art. 2408 cod. civ. al Collegio Sindacale.

5. Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio e successivamente alla chiusura dello stesso, ha rilasciato i pareri di propria competenza, laddove previsti.

6. Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio 2015, si è riunito n. 16 volte. Di tali incontri risultano trascritti, nell'apposito libro, i relativi verbali.

   Il Collegio, inoltre, ha assistito a:

   (i) n. 5 Assemblee degli Azionisti;

   (ii) n. 21 sessioni del Consiglio di Amministrazione.

   Le riunioni citate si sono svolte nel rispetto delle norme legislative, statutarie e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento. Nel corso delle riunioni consiliari, sono stati adempiuti gli obblighi di informativa periodica al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale previsti all'art. 2381 cod. civ.

   Il Collegio Sindacale ha inoltre partecipato alle riunioni dei Comitati endoconsiliari istituiti.

7. Il Collegio Sindacale ha preso conoscenza e vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno della Società, nonché, in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, ai sensi dell'art. 19, co. 1, lett. b), D.Lgs. n. 39 del 2010, sull'efficacia del sistema di controllo interno e di revisione interna.

   L'attività di vigilanza è stata condotta anche attraverso: (*i*) le informazioni ricevute in

Bufetti 4210N1 (a)

34

81697 322

occasione degli incontri periodici intercorsi con la Direzione Centrale Audit; (*ii*) l'esame dei documenti aziendali e dei risultati del lavoro svolto dalla Società incaricata della revisione legale dei conti; (*iii*) le informazioni fornite dall'Organismo di Vigilanza istituito ai sensi del D.Lgs. n. 231 del 2001; (*iv*) la partecipazione attiva ai Consigli di Amministrazione e ai Comitati consiliari.

In tale ambito, il Collegio Sindacale ha preso atto che: in data 22 gennaio 2015 è stato individuato il nuovo responsabile della Direzione Centrale Audit, Stefano Crociata; sono state emesse direttive da parte della Capogruppo per rafforzare le attività di Audit di Gruppo; in data 8 giugno 2015, come già detto, è stato approvato dal Consiglio il nuovo "Manuale del Processo di Audit" del Gruppo. Il Collegio sottolinea l'esigenza che si prosegua nel rafforzamento di dette attività.

8. Con riferimento alla definizione di modelli di prevenzione e del piano anticorruzione, anche previsti dalla Legge n. 190/2012, e tenuto conto della specifica operatività del Gruppo, il Collegio – pur nelle more della direttiva chiarificatrice del MEF e degli atti di indirizzo destinati alle società emittenti strumenti obbligazionari – ha comunque sollecitato la Società a verificare il sistema dei presidi in essere per contrastare i rischi di corruzione e a porre in atto misure e strumenti idonei a monitorare e intensificare l'attività di contrasto, con particolare riferimento alle aree di maggior rischio. Dalle informazioni acquisite dall'Organismo di Vigilanza emerge l'assenza di profili di criticità nelle more delle indicazioni del MEF, in quanto l'attuale Modello 231/2001 di FS affronta, anche, i casi di corruzione passiva e gli emendamenti proposti contribuiscono a definire lo schema generale dell'architettura del sistema, garantendo un adeguato livello di attenzione alla tematica a prescindere dalle modalità di applicazione della Legge n. 190/2012. In conclusione, dalle informazioni acquisite, non sono emersi elementi tali da far dubitare dell'adeguatezza e dell'efficacia del sistema di controllo interno complessivamente inteso.

Il Collegio Sindacale, anche in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, dà altresì atto che – con particolare riferimento all'attività di vigilanza sul processo di informativa finanziaria, di cui all'art. 19, co. 1, lett. a), D.Lgs. n. 39 del 2010 – la Società incaricata della revisione legale dei conti, nell'ambito dei reciproci scambi di informazioni, ha rilasciato la Relazione ex art. 19, co. 3, D.Lgs. n. 39 del

81697/323

35

2010 in cui si attesta che le verifiche svolte sul sistema di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria non hanno evidenziato carenze significative suscettibili di menzione. Sempre in tale ambito, oltre a quanto si dirà al successivo punto n. 9, in materia di adeguatezza del sistema amministrativo-contabile, il Collegio Sindacale ha ricevuto evidenza delle attività poste in essere dal Dirigente Preposto.

Il Collegio Sindacale ha altresì preso conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e sul relativo funzionamento sia tramite l'acquisizione di informazioni dai Responsabili delle competenti funzioni aziendali, che con incontri e scambi informativi con la Società incaricata della revisione legale dei conti. In tema di struttura organizzativa, nel corso dell'esercizio 2015, la Direzione Centrale Strategie, Pianificazione e Sistemi è stata interessata da una riorganizzazione interna con la quale sono stati razionalizzati gli uffici ITC accorpati in un unico polo organizzativo focalizzato su *strategy, new technologies e innovation;* è stata inoltre specificata l'area di responsabilità della struttura organizzativa "Affari Regolatori", nell'ambito del presidio del processo regolatorio. Infine in data 22 dicembre 2015 il Direttore Centrale Strategie, Pianificazione e Sistemi - Barbara Morgante - è stato nominato Amministratore Delegato di Trenitalia S.p.A. e, pertanto, la Direzione è stata attribuita dal 23 dicembre 2015 a Fabrizio Favara.

Con particolare riguardo ai presidi di carattere organizzativo e procedurale posti in essere ai sensi del D.Lgs. n. 231 del 2001, il Collegio Sindacale riferisce di aver ricevuto un'adeguata informativa sulle attività svolte nel corso dell'esercizio 2015 e di non avere osservazioni al riguardo. La composizione dell'Organismo di Vigilanza della Società è stata aggiornata in data 11 marzo 2016, con l'avvicendamento del sindaco Claudia Cattani all'allora sindaco Tiziano Onesti, per le dimissioni di quest'ultimo.

9. Il Collegio ha valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile e sulla relativa affidabilità a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante (*i*) le informazioni e i documenti acquisiti nel corso degli incontri con il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari e l'esame delle attestazioni da questi rilasciate congiuntamente all'Amministratore Delegato in data 15 aprile 2016; (*ii*) l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni aziendali

Buffetti 4210N1 (a)

36

81697/324

competenti; (iii) l'esame dei documenti aziendali e dei risultati del lavoro svolto dalla Società incaricata della revisione legale dei conti.

Il Collegio, alla luce dell'attività di vigilanza svolta, ritiene, per quanto di propria competenza, che il sistema amministrativo-contabile sia sostanzialmente adeguato e affidabile ai fini della corretta rappresentazione dei fatti di gestione.

10. Nel corso dell'esercizio, il Collegio Sindacale ha incontrato periodicamente gli esponenti della Società incaricata della revisione legale dei conti al fine di scambiare con gli stessi dati e informazioni rilevanti, anche ai fini del dovere di vigilanza sulla revisione legale dei conti annuali e consolidati, di cui all'art. 19, co. 1, lett. c), D.Lgs. n. 39 del 2010.

Sulla base delle informazioni ricevute dalla Società incaricata della revisione legale dei conti, non sono emersi fatti, circostanze o irregolarità che debbano essere segnalati nella presente Relazione.

11. Il Collegio Sindacale - in ossequio a quanto disposto dal co. 6 dell'art. 20 del D.L. 24 aprile 2014, n. 66, convertito con modificazioni dalla L. 23 giugno 2014, n. 89 - dà atto di aver verificato, per quanto di propria competenza, il corretto adempimento da parte della Società, di quanto prescritto dal citato art. 20. A tal proposito, si evidenzia che, in attuazione del co. 7 ter del summenzionato art. 20 D.L. n. 66 del 2014, la Società ha provveduto ai versamenti all'entrata del bilancio dello Stato di € 40 e € 60 milioni rispettivamente in data 9 gennaio 2015 e 30 settembre 2015. Alla luce delle analisi svolte dalla Società sulla natura di tali versamenti e di formale conferma da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze, la Società ha concluso che tale versamento si configura quale distribuzione di dividendi all'Azionista, in ragione del rapporto di partecipazione diretta che il Ministero dell'Economia e delle Finanze vanta nel capitale di FS SpA, comportando una diretta riduzione del patrimonio netto della stessa. Per tale motivo, detto provvedimento non ha determinato effetti sul bilancio al 31 dicembre 2015.

12. Tra le operazioni di maggior rilievo svolte nel corso dell'anno da FS si segnalano:

81697/325

- ***Cessione della partecipazione in Self Srl***

La scissione parziale della rete elettrica di RFI nella società Self S.r.l., per un valore di patrimonio netto pari € 387 milioni, ha comportato una riduzione del valore della partecipazione in RFI ed un contestuale aumento, per il medesimo importo, di quello di Self S.r.l.. La successiva cessione da parte della Capogruppo della partecipazione detenuta nella Self S.r.l. a Terna S.p.A. ha generato un flusso di cassa di € 757 milioni e contestualmente, in ossequio a quanto contenuto nella Legge n. 190/2014 - Legge Stabilità 2015 - l'iscrizione del debito per contributi in conto impianti verso RFI per € 272 milioni, nonché l'annullamento del valore della partecipazione in Self S.r.l. per € 387 milioni, con il realizzo di una plusvalenza pari a € 18 milioni, computata tenendo conto, sia della stima degli oneri connessi alle garanzie previste dall'accordo di vendita (per circa € 67 milioni), sia dell'imposta di registro dovuta sull'operazione.

- ***Partecipazione in Eurofima***

Nel corso del 2015, a seguito degli approfondimenti effettuati in materia di diritto societario svizzero, applicato dalla società Eurofima SA (con sede a Basilea), con riferimento alla natura delle obbligazioni collegate alla *Callable Share* ("Decimi da versare"), si è proceduto alla rideterminazione del valore della partecipazione da € 133,325 milioni a € 14,584 milioni, con contestuale cancellazione del debito iscritto in bilancio per le suddette obbligazioni pari a € 194,237 milioni al 31 dicembre 2014.

L'effetto di tali approfondimenti ha comportato una rettifica positiva di € 75,496 milioni, rilevata nella voce "Proventi finanziari diversi".

- ***Progetto di valorizzazione di GS con scissione dei rami d'azienda***

In data 4 agosto 2015, il Consiglio di FS ha approvato, in via definitiva, l'operazione di scissione di Grandi Stazioni con la creazione di due nuove società beneficiarie dei rami *retail* e *real estate*, mentre il ramo *rail* resta in capo a GS, al fine della successiva cessione della società *retail*.

Nella seduta del 22 dicembre 2015, l'Assemblea degli Azionisti di GS ha approvato il progetto di scissione, tutt'ora in corso.

Sono altresì in corso le procedure di gara per la vendita della *retail*.

Bufetti 4210N1 (a)

38

81697/326

Il Collegio ha seguito con attenzione gli sviluppi dell'operazione, le delibere del Consiglio e l'informativa che di volta in volta è stata fornita dall'Amministratore Delegato.

13. Dall'attività di vigilanza e controllo svolta dal Collegio Sindacale non sono emersi fatti significativi suscettibili di menzione nella presente Relazione.

Il Collegio Sindacale ha esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, in merito al quale riferisce quanto segue:

a. abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza, a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo;

b. non essendo demandato al Collegio Sindacale il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione data allo stesso, sulla sua generale conformità, per quel che riguarda la sua formazione e struttura, alla legge e ai principi contabili di riferimento e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni da riferire;

c. abbiamo altresì verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della Relazione sulla gestione nonché la coerenza di tale documento con le informazioni acquisite nel corso delle attività di vigilanza. A tale riguardo non vi sono osservazioni da riferire;

d. per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 4, cod. civ.

Si evidenzia che l'esercizio al 31 dicembre 2015 chiude con un risultato positivo netto pari a € 137.379.614,55.

Si rinvia, per maggiori approfondimenti, alle note di accompagno al bilancio.

***

In conclusione, preso atto del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015 e delle informazioni fornite dagli Amministratori, considerate le risultanze dell'attività svolta dalla società incaricata della revisione legale dei conti, il Collegio Sindacale, per quanto di propria competenza, non ha obiezioni da formulare sulla proposta di deliberazione in

39

81697/327

merito al progetto di bilancio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, così come presentata dal Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti e sulla proposta di destinazione dell'utile di esercizio. Si fa presente che con l'approvazione del bilancio 2015 viene a scadenza il mandato del Collegio Sindacale e si invita l'Azionista a deliberare in merito.

Roma, 9 maggio 2016

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott.ssa Alessandra dal Verme
(Presidente)

Dott.ssa Claudia Cattani
(Sindaco effettivo)

Dr. Roberto Ascoli
(Sindaco effettivo)

12

Buffetti 4210N1 (a)

40

81697/328

KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Ettore Petrolini, 2
00197 ROMA RM

Telefono +39 06 809611
Telefax +39 06 8077475
e-mail it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 e 16 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

All'Azionista Unico della
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Relazione sul bilancio d'esercizio

Abbiamo svolto la revisione contabile dell'allegato bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2015, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data, da una sintesi dei principi contabili significativi e dalle altre note esplicative.

Responsabilità degli amministratori per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio d'esercizio sulla base della revisione contabile. Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11, comma 3, del D.Lgs. n. 39/10. Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione contabile al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio non contenga errori significativi.

La revisione contabile comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio d'esercizio. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Nell'effettuare tali valutazioni del rischio, il revisore considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio d'esercizio dell'impresa che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno dell'impresa. La revisione contabile comprende altresì la valutazione dell'appropriatezza dei principi contabili adottati, della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, nonché la valutazione della presentazione del bilancio d'esercizio nel suo complesso.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), entità di diritto svizzero.

Ancona Aosta Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 9.179.700,00 i.v.
Registro Imprese Milano e
Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA

KPMG

81697/329

T4

Giudizio

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2015, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e delle informazioni della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. n. 58/98, limitatamente alle informazioni di cui al comma 2, lettera b), dell'art. 123-bis del D.Lgs. 58/98, la cui responsabilità compete agli amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., con il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2015. A nostro giudizio la relazione sulla gestione e le informazioni della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2015.

Roma, 9 maggio 2016

KPMG S.p.A.

Stefano Bandini
Socio

2

42

81697/330

Allegato "B"/Rogito 22070 ----------

---------- STATUTO ----------

---------- della ----------

---------- **"Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A."** ----------

---------- DENOMINAZIONE – SEDE – DURATA - OGGETTO ----------

Art. 1 - Denominazione ----------

1.1. La Società per azioni denominata **"Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A."** in breve **"FS S.p.A."** è regolata dal presente statuto. ----------

Art. 2 - Sede ----------

2.1. La Società ha sede nel Comune di Roma. ----------

2.2. Con delibera del Consiglio di Amministrazione potranno essere istituiti e soppressi, nelle forme di legge, sedi secondarie, filiali, succursali, agenzie e uffici in Italia e all'Estero. ----------

Art. 3 - Oggetto ----------

3.1. La Società ha per oggetto: ----------

--- a) la realizzazione e la gestione di reti di infrastruttura per il trasporto ferroviario; ----------

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

--- c) lo svolgimento di ogni altra attività strumentale complementare e connessa a quelle suddette, direttamente o indirettamente, ivi compresa espressamente quelle di servizi alla clientela e quelle volte alla valorizzazione dei beni posseduti per lo svolgimento delle attività di cui alle lettere a) e b). -----

3.2. La realizzazione dell'oggetto sociale è perseguita principalmente – ma



non esclusivamente – attraverso società controllate o collegate delle quali la Società può promuovere la costituzione o nelle quali può assumere partecipazioni. In particolare l'attività di trasporto e quella di realizzazione e gestione della rete fanno capo a distinte società controllate. ----------

3.3. La Società potrà compiere tutte le operazioni reputate utili o necessarie per il raggiungimento dell'oggetto sociale, e a tal fine potrà quindi, a titolo esemplificativo e non esaustivo: ----------

- compiere operazioni immobiliari, mobiliari, commerciali, industriali, finanziarie - ivi compreso il rilascio di garanzie reali anche a favore di terzi - ipotecarie e di vendita di servizi comunque collegati con l'oggetto sociale;
- assumere in via strumentale rispetto alle attività che costituiscono oggetto sociale e non a scopo di collocamento, partecipazioni, quote o interessenze in altre società, consorzi, imprese o associazioni ed enti di qualunque natura, sia italiani che stranieri. ----------

La Società, inoltre, potrà: ----------

- partecipare a gare pubbliche nonché concludere con lo Stato Italiano accordi volti alla esecuzione di servizi pubblici; ----------
- concludere ogni forma di accordo con terzi, ivi compresi Stati stranieri, per lo svolgimento di attività di trasporto anche al di fuori del territorio italiano. ----------

Art. 4 - Durata ----------

4.1. La Società ha durata fino al 31 dicembre 2100 e potrà essere anticipatamente sciolta o prorogata, a termine di legge, con deliberazione dell'Assemblea straordinaria dei Soci. ----------

---------- CAPITALE - AZIONI ----------

44

81697/332

Art. 5 - Capitale

5.1. Il capitale sociale è di Euro 36.340.432.802,00 (trentaseimiliarditrecentoquarantamilioniquattrocentotrentaduemilaottocentodue virgola zero zero) diviso in n. 36.340.432.802 (trentaseimiliarditrecentoquarantamilioniquattrocentotrentaduemilaottocentodue) azioni ordinarie del valore nominale di Euro 1,00 (uno virgola zerozero) ciascuna.

5.2. Il capitale sociale potrà essere aumentato anche mediante conferimenti di beni in natura e di crediti.

5.3. In caso di aumento del capitale sociale le nuove azioni dovranno essere offerte in opzione ai Soci in proporzione del numero delle azioni da ciascuno di essi possedute; coloro che esercitano l'opzione, purché ne facciano contestuale richiesta, hanno diritto di prelazione nell'acquisto delle azioni rimaste inoptate.

Art. 6 - Azioni

6.1. Le azioni sono nominative e conferiscono al loro possessore eguali diritti. Le azioni sono rappresentate da titoli azionari sottoscritti da uno degli Amministratori.

6.2. Ogni azione dà diritto ad un voto.

6.3. Le azioni sono indivisibili. In caso di comproprietà si applicano le disposizioni di cui all'art. 2347 Cod. Civ.

6.4. Il possesso anche di una sola azione costituisce di per sé adesione al presente Statuto.

Art. 7 - Domicilio

7.1. Per i rapporti sociali il domicilio di ciascun Socio, Amministratore, Sindaco, nonché del Soggetto incaricato della revisione legale dei conti è

8.1697333

45

quello risultante dai libri sociali ovvero quello comunicato per iscritto dal soggetto interessato. ----------

---------- ASSEMBLEA ----------

Art. 8 - Convocazione dell'Assemblea ----------

8.1. L'Assemblea sia ordinaria che straordinaria è convocata dall'organo amministrativo, anche fuori della sede sociale, purché in Italia, con avviso comunicato con lettera raccomandata o telefax o posta elettronica con prova dell'avvenuto ricevimento almeno 15 (quindici) giorni prima di quello fissato per l'Assemblea. Detto termine, in caso di urgenza, può essere ridotto a 8 (otto) giorni. ----------

8.2. Nell'avviso di convocazione debbono essere indicati il luogo, il giorno e l'ora dell'adunanza e l'elenco delle materie da trattare, in esso potrà essere fissato un diverso giorno per la seconda convocazione. ----------

8.3. L'Assemblea sia ordinaria che straordinaria è validamente costituita, anche in mancanza delle predette formalità di convocazione, purché siano rispettate le condizioni di cui all'art. 2366, comma quarto, Cod. Civ.. In tale ipotesi dovrà essere data tempestiva comunicazione delle deliberazioni assunte ai componenti il Consiglio di Amministrazione ed il Collegio Sindacale non presenti alla adunanza assembleare. ----------

8.4. L'Assemblea, sia ordinaria che straordinaria, può svolgersi anche con gli intervenuti dislocati in più luoghi contigui o distanti, che siano audio o audio-video collegati tra di loro, a condizione che sia rispettato il metodo collegiale e che: ----------

--- a) sia consentito al presidente dell'assemblea di effettuare le attività di cui all'art. 9.2. ----------

46

81697/334

-- b) sia consentito al soggetto verbalizzante di percepire adeguatamente gli eventi assembleari oggetto di verbalizzazione; ----------

-- c) sia consentito agli intervenuti di partecipare in tempo reale alla discussione ed in maniera simultanea alla votazione sugli argomenti all'ordine del giorno nonché di trasmettere, ricevere e visionare documenti; ----------

-- d) vengano indicati nell'avviso di convocazione i luoghi audio o audio-video collegati a cura della Società nei quali gli intervenienti possono affluire; ----------

-- e) il presidente dell'Assemblea ed il soggetto verbalizzante si trovino contemporaneamente presso il medesimo luogo; in esso l'Assemblea si intende tenuta. ----------

8.5. Per lo svolgimento delle proprie funzioni, il presidente dell'Assemblea può farsi coadiuvare da uno o più assistenti presenti in ciascuno dei luoghi audio o audio-video collegati. Analoga facoltà è attribuita al soggetto verbalizzante per lo svolgimento delle proprie funzioni. ----------

8.6. L'Assemblea straordinaria deve essere convocata nei casi e per gli oggetti previsti dalla legge. ----------

8.7. L'Assemblea ordinaria dovrà essere convocata dall'organo amministrativo almeno una volta l'anno, entro centottanta giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale, considerato che la Società è tenuta alla redazione del bilancio consolidato. ----------

8.8. L'organo amministrativo è tenuto a convocare l'Assemblea dei Soci, tutte le volte che ne sia fatta richiesta da tanti Soci che rappresentino almeno un decimo del capitale sociale. L'adunanza dovrà essere fissata entro il termine massimo di trenta giorni dalla relativa richiesta. ----------



8.9. L'Assemblea regolarmente costituita rappresenta la universalità dei Soci e le sue deliberazioni, prese in conformità del presente Statuto e della Legge, sono obbligatorie per tutti i Soci, ancorché non intervenuti o dissenzienti, nonché per i loro aventi causa, salvo il disposto dell'art. 2437 Cod. Civ.. ----------

Art. 9 - Presidenza dell'Assemblea e deliberazioni assembleari ----------

9.1. L'Assemblea è presieduta dal Presidente del Consiglio di Amministrazione; in caso di sua assenza l'Assemblea elegge nel proprio seno il presidente e nomina il segretario, anche esterno. ----------

9.2. Il Presidente dell'Assemblea verifica la regolarità della costituzione della stessa, accerta l'identità e la legittimazione dei presenti, regola lo svolgimento dei lavori assembleari ed accerta i risultati delle votazioni; degli esiti di tali accertamenti dovrà essere dato conto nel verbale. ----------

9.3. Di tutte le deliberazioni dell'Assemblea verrà redatto processo verbale che deve essere sottoscritto dal presidente e dal segretario, salvo il caso in cui il verbale sia redatto da un notaio. ----------

9.4. Ogni socio può farsi rappresentare in Assemblea anche da persona non socia, con delega scritta, nel rispetto dell'art. 2372 Cod. Civ.; ----------

9.5. Le Assemblee ordinarie e straordinarie, sia in prima che in seconda convocazione, deliberano con le maggioranze di legge. ----------

9.6. Dei verbali delle Assemblee, il segretario può rilasciare copie ed estratti. ----------

9.7. Fintantoché lo Stato Italiano detiene direttamente o indirettamente il controllo della Società ai sensi dell'art. 2359, comma 1, n. 1 Cod. Civ., spetta all'Assemblea ordinaria autorizzare il Consiglio di Amministrazione

48

81697/336

ad attribuire deleghe operative al Presidente su specifiche materie delegabili ai sensi di legge. ----------

---------- CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ----------

Art. 10 - Consiglio di Amministrazione ----------

10.1. La Società è amministrata da un Consiglio di Amministrazione composto da un numero compreso tra un minimo di tre ed un massimo di nove componenti, anche non Soci. Il loro numero è stabilito dall'Assemblea ordinaria dei Soci. In ogni caso, la composizione del Consiglio di Amministrazione deve garantire l'equilibrio tra i generi in attuazione della normativa applicabile, nel rispetto dei termini da essa previsti. ----------

10.2. L'Assemblea ordinaria, anche nel corso del mandato, può variare il numero degli Amministratori, sempre entro i limiti di cui al precedente comma. Qualora l'Assemblea proceda ad aumentare il numero degli Amministratori, gli stessi scadranno con quelli già in carica. ----------

10.3. I componenti del Consiglio di Amministrazione durano in carica per un periodo non superiore a tre esercizi e scadono alla data in cui si tiene l'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio della loro carica. Gli Amministratori sono rieleggibili. ----------

10.4. Se nel corso dell'esercizio vengono a mancare uno o più Amministratori, si provvede ai sensi dell'art. 2386 Cod. Civ.; se viene meno la maggioranza dei Consiglieri nominati in Assemblea, si intenderà dimissionario l'intero Consiglio e l'Assemblea dovrà essere convocata senza indugio dagli Amministratori rimasti in carica per la ricostituzione del Consiglio. --------

10.5. Agli Amministratori spetta il rimborso delle spese sostenute in ragione del loro ufficio; l'Assemblea può inoltre stabilire un compenso, su base

81697/337 49

annuale, per il periodo di durata della carica. E' in ogni caso fatto divieto di corrispondere gettoni di presenza. La remunerazione dei componenti di comitati con funzioni consultive o di proposta, ove sia necessaria la costituzione di detti comitati, può essere riconosciuta a ciascuno dei componenti in misura non superiore al 30% del compenso deliberato per la carica di Amministratore. ----------

10.6. L'assunzione della carica di Amministratore è subordinata al possesso dei requisiti di seguito specificati. In particolare: ----------

1. I consiglieri di amministrazione devono essere scelti secondo criteri di professionalità e competenza tra persone che abbiano maturato un'esperienza complessiva di almeno un triennio attraverso l'esercizio di: ----------

a) attività di amministrazione o di controllo ovvero compiti direttivi presso imprese, ovvero, ----------

b) attività professionali o di insegnamento universitario in materie giuridiche, economiche, finanziarie o tecnico-scientifiche, attinenti o comunque funzionali all'attività di impresa, ovvero, ----------

c) funzioni amministrative o dirigenziali, presso enti pubblici o pubbliche amministrazioni, operanti in settori attinenti a quello di attività dell'impresa, ovvero presso enti o pubbliche amministrazioni che non hanno attinenza con i predetti settori purché le funzioni comportino la gestione di risorse economico-finanziarie. ----------

2. Gli amministratori cui siano state delegate in modo continuativo, ai sensi dell'art. 2381, comma 2, c.c., attribuzioni gestionali proprie del Consiglio di Amministrazione, possono rivestire la carica di amministratore in non più di due ulteriori Consigli in società per azioni. Ai fini del calcolo di tali limi-

50

81697/338

ti, non si considerano gli incarichi di amministratori in società controllate o collegate. ----------

Gli amministratori cui non siano state delegate le attribuzioni di cui sopra possono rivestire la carica di amministratore in non più di cinque ulteriori Consigli in società per azioni. ----------

3. Costituisce causa di ineleggibilità o decadenza per giusta causa, senza diritto al risarcimento danni, dalle funzioni di amministratore, l'emissione a suo carico di una sentenza di condanna, e fatti salvi gli effetti della riabilitazione, per taluno dei delitti previsti: ----------

a) dalle norme che disciplinano l'attività bancaria, finanziaria, mobiliare, assicurativa e dalle norme in materia di mercati e valori mobiliari, di strumenti di pagamento; ----------

b) dal titolo XI del libro V del codice civile e dal regio decreto 16 marzo 1942 n. 267; ----------

c) dalle norme che individuano i delitti contro la pubblica amministrazione, contro la fede pubblica, contro il patrimonio, contro l'ordine pubblico, contro l'economia pubblica ovvero in materia tributaria; ----------

d) dall'art. 51, comma 3bis, del codice di procedura penale nonché dall'art. 73 del decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309. ----------

Costituisce altresì causa di ineleggibilità l'emissione del decreto che disponga il giudizio o del decreto che disponga il giudizio immediato per taluno dei delitti di cui al primo periodo, lettere a), b), c) e d), senza che sia intervenuta una sentenza di proscioglimento anche non definitiva, ovvero l'emissione di una sentenza di condanna definitiva che accerti la commissione dolosa di un danno erariale. ----------



81697/339

Gli amministratori che nel corso del mandato dovessero ricevere la notifica del decreto che dispone il giudizio o del decreto che dispone il giudizio immediato per taluno dei delitti di cui al primo periodo, lettere a), b), c) e d), ovvero di una sentenza di condanna definitiva che accerti la commissione dolosa di un danno erariale devono darne immediata comunicazione all'organo di amministrazione, con obbligo di riservatezza. Il Consiglio di Amministrazione verifica, nella prima riunione utile e comunque entro i dieci giorni successivi alla conoscenza dell'emissione dei provvedimenti di cui al terzo periodo, l'esistenza di una delle ipotesi ivi indicate. ----------

Nel caso in cui la verifica sia positiva, l'amministratore decade dalla carica per giusta causa, senza diritto al risarcimento danni, salvo che il Consiglio di Amministrazione, entro il termine di dieci giorni di cui sopra, proceda alla convocazione dell'assemblea, da tenersi entro i successivi sessanta giorni, al fine di sottoporre a quest'ultima la proposta di permanenza in carica dell'amministratore medesimo, motivando tale proposta sulla base di un preminente interesse della società alla permanenza della stessa. Se la verifica da parte del Consiglio di Amministrazione è effettuata dopo la chiusura dell'esercizio sociale, la proposta è sottoposta all'assemblea convocata per l'approvazione del relativo bilancio, fermo restando il rispetto dei termini previsti dalla normativa vigente. ----------

Nel caso in cui l'assemblea non approvi la proposta formulata dal Consiglio di Amministrazione, l'amministratore decade con effetto immediato dalla carica per giusta causa, senza diritto al risarcimento danni. ----------

Fermo restando quanto previsto dai precedenti periodi, l'Amministratore Delegato che sia sottoposto: ----------

52

81697/340

a) ad una pena detentiva o ----------

b) ad una misura cautelare di custodia cautelare o di arresti domiciliari, all'esito del procedimento di cui all'articolo 309 o all'articolo 311, comma 2, del codice di procedura penale, ovvero dopo il decorso dei relativi termini di instaurazione, ----------

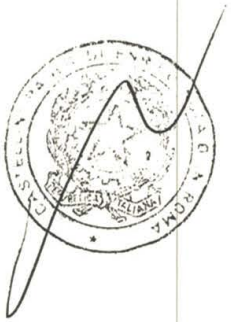
decade automaticamente per giusta causa, senza diritto al risarcimento danni, dalla carica di amministratore, con contestuale cessazione delle deleghe conferitegli. ----------

Analoga decadenza si determina nel caso in cui l'Amministratore Delegato sia sottoposto ad altro tipo di misura cautelare personale il cui provvedimento non sia più impugnabile, qualora tale misura sia ritenuta da parte del Consiglio di Amministrazione tale da rendere impossibile lo svolgimento delle deleghe conferite. ----------

Agli effetti del presente comma, la sentenza di applicazione della pena ai sensi dell'articolo 444 del codice di procedura penale è equiparata alla sentenza di condanna, salvo il caso di estinzione del reato. ----------

Ai fini dell'applicazione del presente comma, il Consiglio di Amministrazione accerta la sussistenza delle situazioni ivi previste, con riferimento a fattispecie disciplinate in tutto o in parte da ordinamenti esteri, sulla base di una valutazione di equivalenza sostanziale. ----------

Il difetto dei requisiti determina la decadenza dalla carica. Essa è dichiarata dal Consiglio di Amministrazione entro trenta giorni dalla nomina o dalla conoscenza del difetto sopravvenuto. ----------



Art. 11 - Presidente ----------

11.1. Il Consiglio, qualora non vi abbia provveduto l'Assemblea, elegge tra



81697341

53

i suoi membri il Presidente, ai sensi dell'art. 2380 bis Cod. Civ., e nomina l'Amministratore Delegato. Il Consiglio nomina, altresì, il Segretario. ----------

11.2. Il Presidente: ----------

--- a) ha poteri di rappresentanza della Società ai sensi dell'art. 13 dello Statuto; ----------

--- b) presiede l'Assemblea dei Soci, ai sensi dell'art. 9.1 dello Statuto; ----------

--- c) convoca e presiede il Consiglio di amministrazione ai sensi del comma 5 del presente articolo; ----------

--- d) stabilisce l'ordine del giorno del Consiglio, ne coordina i lavori e provvede affinché adeguate informazioni sulle materie iscritte all'ordine del giorno vengano fornite a tutti i Consiglieri e Sindaci effettivi. ----------

11.3. Il Consiglio si riunisce nel luogo indicato nell'avviso di convocazione almeno ogni due mesi e, comunque, tutte le volte che lo giudichi necessario il Presidente o l'Amministratore Delegato, ovvero quando ne sia fatta motivata richiesta scritta dalla maggioranza dei suoi componenti o dal Collegio Sindacale. ----------

11.4. La convocazione del Consiglio è fatta con lettera raccomandata a.r. o telegramma o telefax, o posta elettronica con prova dell'avvenuto ricevimento, contenenti l'ordine del giorno, da spedirsi almeno cinque giorni prima di quello fissato per l'adunanza e, nei casi di urgenza, con telegramma o telefax o posta elettronica con prova dell'avvenuto ricevimento da spedirsi almeno due giorni prima al domicilio di ciascun Consigliere e di ciascun Sindaco effettivo. ----------

11.5. Le riunioni del Consiglio di Amministrazione sono presiedute dal Presidente o, in sua assenza, dall'Amministratore Delegato, ovvero, in assenza

54

81697/342

di entrambi dal Consigliere più anziano di età. ----------

11.6. Le riunioni possono essere tenute in video conferenza o tele conferenza, a condizione che tutti i partecipanti possano essere identificati e individuati in ciascun momento del collegamento, e sia loro consentito di seguire la discussione, di ricevere, trasmettere e/o visionare documenti, di intervenire oralmente ed in tempo reale su tutti gli argomenti, nonché di deliberare con contestualità. Verificandosi questi requisiti, il Consiglio di Amministrazione si considera tenuto nel luogo in cui si devono trovare simultaneamente il Presidente ed il Segretario. ----------

11.7. Per la validità delle riunioni del Consiglio è necessaria la presenza della maggioranza dei Consiglieri in carica. Le deliberazioni sono adottate con la maggioranza assoluta dei voti dei presenti. In caso di parità prevale il voto di chi presiede. Il Consiglio si intende altresì regolarmente costituito, anche in assenza delle previste formalità, con la presenza di tutti i suoi componenti nonché di tutti i Sindaci effettivi. ----------

11.8. Le deliberazioni del Consiglio di Amministrazione risultano da processi verbali che, trascritti su apposito libro tenuto a norma di legge, vengono firmati dal Presidente o da chi ne fa le veci e dal Segretario. ----------

Dei verbali del Consiglio di Amministrazione il Segretario può rilasciare copie ed estratti. ----------

Art. 12 - Gestione della Società ----------

12.1. La gestione della Società spetta esclusivamente al Consiglio di Amministrazione, che compie le operazioni necessarie per l'attuazione dell'oggetto sociale. ----------

12.2. Sono, altresì, attribuite al Consiglio di Amministrazione competenze



81697/343

in materia di: ----------

- fusione per incorporazione di società le cui azioni o quote siano possedute dalla Società almeno nella misura del 90% del loro capitale sociale; --------
- scissione parziale a favore della Società di società le cui azioni o quote siano possedute dalla Società almeno nella misura del 90% del loro capitale sociale; ----------
- istituzione e soppressione di sedi secondarie; ----------
- adeguamento dello statuto alle disposizioni normative. ----------

Resta sempre ferma la possibilità per l'assemblea - se lo ritiene - di deliberare sulle predette materie. ----------

12.3. Il Consiglio di Amministrazione, previa delibera dell'Assemblea di cui all'art. 9.7 del presente statuto, può attribuire deleghe operative al Presidente sulle materie delegabili ai sensi di legge, indicate dall'Assemblea, determinandone in concreto il contenuto. Il Consiglio di Amministrazione delega le proprie competenze, nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 Cod. Civ., ad uno dei suoi membri. Solo a tale componente, e al Presidente nel caso di attribuzione di deleghe operative di cui sopra, possono essere riconosciuti compensi ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Cod. Civ. L'Amministratore Delegato cura che l'assetto organizzativo e contabile sia adeguato alla natura ed alle dimensioni dell'impresa e riferisce al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale almeno ogni tre mesi sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo per le loro dimensioni o caratteristiche effettuate dalla Società e dalle sue controllate. ----------

Il Consiglio può altresì conferire deleghe per singoli atti anche ad altri

56

81697/344

membri del Consiglio di Amministrazione a condizione che non siano previsti compensi aggiuntivi. Rientra nei poteri dell'Amministratore Delegato, nei limiti dei poteri attribuitigli, conferire deleghe e poteri di rappresentanza della Società per singoli atti o categorie di atti a dipendenti della Società o anche a terzi. ----------

12.4. Il Responsabile della funzione di controllo interno riferisce al Consiglio di Amministrazione ovvero ad apposito Comitato eventualmente costituito all'interno dello stesso. ----------

Art. 13 - Rappresentanza della Società ----------

13.1. La rappresentanza della Società di fronte a qualunque autorità giudiziaria o amministrativa e di fronte ai terzi, nonché la firma sociale spettano sia al Presidente sia all'Amministratore Delegato, disgiuntamente. ----------

13.2. Il Presidente del Consiglio di Amministrazione e l'Amministratore Delegato, potranno nominare, disgiuntamente, avvocati e procuratori che rappresentino in giudizio la Società anche in sede di Cassazione. ----------

13.3. Il Presidente del Consiglio di Amministrazione e l'Amministratore Delegato, potranno nominare, disgiuntamente, procuratori speciali per singoli atti o categorie di atti per dare esecuzione alle delibere del Consiglio stesso. La rappresentanza della Società spetta altresì a quei soggetti cui la stessa sia stata conferita e nei limiti dei poteri attribuiti. ----------

------ COLLEGIO SINDACALE - REVISIONE LEGALE DEI CONTI ------

Art. 14 - I Sindaci ----------

14.1. L'Assemblea nomina il Collegio Sindacale costituito da tre membri effettivi, tra i quali elegge il Presidente e ne determina il compenso. L'Assemblea nomina altresì due Sindaci Supplenti. Almeno un Sindaco effetti-



vo e due supplenti devono essere scelti tra i revisori legali iscritti nell'apposito registro. La composizione del Collegio Sindacale deve garantire l'equilibrio tra i generi in attuazione della normativa applicabile, nel rispetto dei termini da essa previsti. ----------

E' in ogni caso fatto divieto di corrispondere gettoni di presenza. ----------

Ai membri del Collegio Sindacale spetta il rimborso delle spese sostenute in ragione del loro ufficio. ----------

14.2. I Sindaci durano in carica tre esercizi e scadono alla data in cui si tiene l'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo al terzo esercizio della carica e sono rieleggibili. Cessazione, sostituzione, decadenza e revoca dei Sindaci sono regolati dalla legge. ----------

14.3. Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società e sul suo concreto funzionamento. Il collegio sindacale può chiedere agli Amministratori notizie sull'andamento delle operazioni sociali o su determinati affari. ----------

14.4. Il Collegio Sindacale deve riunirsi almeno ogni novanta giorni. Le riunioni possono tenersi anche a mezzo di sistemi di collegamento audiovisivo e teleconferenza o altri similari sistemi di telecomunicazione a condizione che tutti i partecipanti possano essere identificati e sia loro consentito seguire la discussione in tempo reale nella trattazione degli argomenti affrontati nonché ricevere e trasmettere documenti. ----------

Art. 15 - Revisione legale dei conti ----------

15.1. La revisione legale dei conti è esercitata da una società di revisione

58

81697/346

iscritta nell'apposito registro. L'incarico è conferito dall'Assemblea, su proposta motivata del Collegio Sindacale, per la durata di tre esercizi con scadenza alla data in cui si tiene l'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo al terzo esercizio dell'incarico. La società di revisione documenta l'attività svolta in apposito libro tenuto presso la sede della Società. ----------

Art. 16 - Dirigente Preposto alla Redazione dei Documenti Contabili Societari ex art. 154 bis del TUF ----------

16.1. Il Consiglio di Amministrazione nomina, previo parere obbligatorio del Collegio Sindacale, per un periodo non inferiore alla durata in carica del Consiglio stesso e non superiore a sei esercizi, il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari per lo svolgimento dei compiti attribuiti allo stesso dall'art. 154-bis del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58 e successive modifiche. ----------

16.2. Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari deve possedere i requisiti di onorabilità previsti per gli amministratori. --------

16.3. Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari deve essere scelto secondo criteri di professionalità e competenza tra i dirigenti che abbiano maturato un'esperienza adeguata all'ampiezza e complessità dell'incarico e, comunque, di almeno tre anni nell'area amministrativa presso imprese o società di consulenza o studi professionali. ----------

16.4. Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari può essere revocato dal Consiglio di Amministrazione, sentito il parere del Collegio Sindacale, solo per giusta causa. ----------

16.5. Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

81697/347

decade dall'ufficio in mancanza dei requisiti necessari per la carica. La decadenza è dichiarata dal Consiglio di Amministrazione entro trenta giorni dalla conoscenza del difetto sopravvenuto. ----------

16.6. Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari predispone adeguate procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio e, ove previsto, del bilancio consolidato. ----------

16.7. Il Consiglio di Amministrazione vigila affinchè il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari disponga di adeguati poteri e mezzi per l'esercizio dei compiti a lui attribuiti, nonché sul rispetto effettivo delle procedure amministrative e contabili. ----------

16.8. L'Amministratore Delegato e il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari redigono le attestazioni di cui al comma 5 dell'art. 154-bis del TUF secondo gli schemi indicati dalla Consob con riferimento al bilancio di esercizio, al bilancio semestrale abbreviato e, ove previsto, al bilancio consolidato. ----------

16.9. Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari attesta la corrispondenza alle risultanze documentali, ai libri e alle scritture contabili degli atti e delle comunicazioni della società diffuse al mercato e relative all'informativa contabile anche infrannuale secondo il comma 2 dell'art. 154-bis del TUF. ----------

16.10. In caso di decadenza, revoca o dimissioni del dirigente preposto, il Presidente del Consiglio di Amministrazione è tenuto a convocare il Consiglio di Amministrazione senza indugio per deliberare la sua sostituzione. ----

---------- BILANCIO - UTILI ----------

Art. 17 - Esercizio sociale ----------

60

81697/348

17.1. L'esercizio sociale si chiude il 31 dicembre di ogni anno. ----------

17.2. L'Assemblea che approva il bilancio delibera sulla distribuzione degli utili. ----------

17.3. Gli utili netti risultanti dal bilancio saranno ripartiti come appresso: ----

--- - il 5% (cinque per cento) al fondo di riserva legale fino a che questo non abbia raggiunto il 20% (venti per cento) del capitale sociale; ----------

--- - il residuo secondo quanto stabilito dall'Assemblea. ----------

17.4. Il pagamento dei dividendi è effettuato nei modi, luoghi e termini stabiliti dall'organo amministrativo. I dividendi non riscossi entro il quinquennio dal giorno in cui si rendono esigibili vanno prescritti a favore della Società. ----------

---------- SCIOGLIMENTO E LIQUIDAZIONE DELLA SOCIETA' ----------

Art. 18 - Scioglimento e Liquidazione ----------

18.1. Addivenendosi in qualsiasi tempo e per qualsiasi causa allo scioglimento della Società l'Assemblea determinerà le modalità della liquidazione e nominerà uno o più liquidatori, fissando i criteri in base ai quali deve svolgersi la liquidazione, i relativi poteri ed i compensi. ----------

Art. 19 - Rinvio ----------

19.1. Per tutto quanto non previsto dal presente Statuto si fa riferimento alle norme del Cod. Civ. e delle leggi speciali in materia. ----------

F.to GIOIA MARIA GHEZZI ----------

F.to PAOLO CASTELLINI - Notaio ----------

- ----------

- ----------

- ----------

81697349

61

---- Copia conforme all'originale, munito delle firme dalla legge prescritte, col quale collazionata concorda. ----------

IN CARTA LIBERA PER GLI USI CONSENTITI

---- La presente copia consta di trecentoquarantanove pagine. ----------

Roma, - 7 LUGLIO 2016